

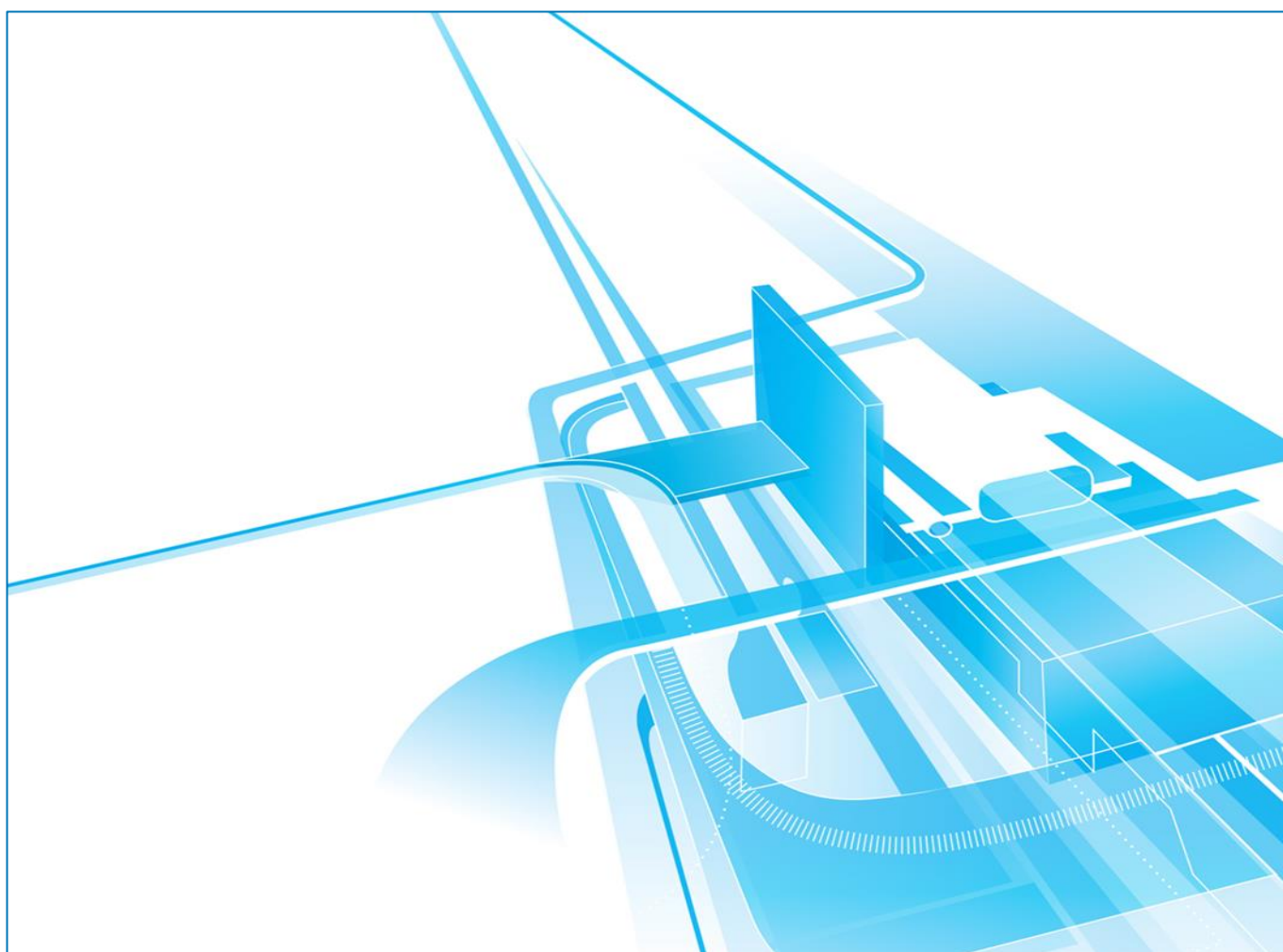
Rapport

128/2019

Katrine N Kjørstad
Maria Amundsen
Ingunn O Ellis

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)

Status 2018



Forord

Denne rapporten er en statusoversikt over ordningen med tilrettelagt transport for funksjonshemmede, kalt TT-ordningen, slik den praktiseres i fylkene i 2018. 2018 er valgt fordi dette er siste år det finnes regnskapstall for. Rapporten bygger på offentlig statistikk innhentet fra SSB/Kostra, informasjon fra fylkeskommunenes nettsider og ikke minst på opplysninger fra TT-ansvarlige i fylkene som vi retter en stor takk til.

Rapporten er utarbeidet av Urbanet Analyse på oppdrag for Samferdselsdepartementet. Katrine N Kjørstad har vært prosjektleder, Maria Amundsen har vært prosjektmedarbeider og Ingunn O Ellis har kvalitetssikret rapporten. Kontaktpersonene i Samferdselsdepartementet var Arne Stenberg og Ole Rasmus Owe. Disse har kommet med nyttig informasjon og kommentarer.

Oslo desember 2019

Bård Norheim

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	I
Organisering og praktisering av TT-ordningen.....	I
<i>Regelverk og fordeling av midler.....</i>	<i>I</i>
<i>Brukergodkjenning</i>	<i>I</i>
<i>Kriterier for å godkjennes</i>	<i>I</i>
Brukergrupper og ytelsene	II
<i>Brukergrupper og prioritering</i>	<i>II</i>
Antall brukere	II
<i>Antall ordinære brukere.....</i>	<i>II</i>
<i>Antall aktive brukere</i>	<i>III</i>
<i>Feilbruk og misbruk</i>	<i>III</i>
Ressursbruk og ytelser	III
<i>Ressursbruk.....</i>	<i>III</i>
<i>Ytelser per innbygger.....</i>	<i>IV</i>
<i>Ytelser til godkjente brukere.....</i>	<i>IV</i>
<i>Ytelser til aktive brukere</i>	<i>IV</i>
<i>Egenandel.....</i>	<i>IV</i>
<i>Tildelte turer</i>	<i>V</i>
<i>Gjennomførte turer</i>	<i>V</i>
Forbedret TT-tilbud, utvidet ordning	V
<i>Formål og retningslinjer</i>	<i>V</i>
<i>Bruk av midler og underforbruk.....</i>	<i>V</i>
<i>Mye positive tilbakemeldinger</i>	<i>VI</i>
<i>Forskjellen mellom ordinære TT-brukere og de med utvidet ordning er stor</i>	<i>VI</i>
<i>Service og bestillingsruter påvirker i liten grad TT.....</i>	<i>VI</i>
Konklusjon.....	VI
1 Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
<i>Årsaker til forflytningshemming</i>	<i>1</i>
1.2 Metodisk opplegg og datakilder	2
2 Organisering av TT-ordningen	3
2.1 Oppgavefordeling i administrering av ordningen.....	3
<i>Regelverket.....</i>	<i>3</i>
<i>Fordeling av midler mellom godkjente brukere.....</i>	<i>3</i>
<i>Brukergodkjenning</i>	<i>3</i>
<i>Klagebehandling.....</i>	<i>3</i>
<i>Produksjon og distribusjon av brukerkort.....</i>	<i>4</i>
<i>Oppgjør med transportøren</i>	<i>5</i>
<i>Budsjettoppfølging og kontroll.....</i>	<i>5</i>
2.2 Godkjenningskriterier og varighet på brukergodkjenning	5

	<i>Grunnstønad til transport fra NAV</i>	5
	<i>Bilstønad fra NAV</i>	5
	<i>Behovsprøving etter inntekt</i>	6
	<i>Personer som har førerkort og er i stand til å kjøre bil</i>	6
	<i>Personer med funksjonsfrisk ektefelle som har bil og barn med funksjonsfriske foresatte</i>	6
	<i>Institusjonsbeboere</i>	6
	<i>Nedre og øvre aldersgrense</i>	7
	<i>Varighet på funksjonshemming og varighet på godkjenning</i>	7
	<i>Periodebrukere eller brukere som oppfyller krav til brukergodkjenning kun i perioder</i>	8
2.3	Egenandeler	8
3	Praktisering og bruken av ordningen	11
3.1	Bruksområder	11
3.2	Brukergrupper, prioritering og reiseaktivitet	11
	<i>Avstand og brukerkategori</i>	11
	<i>Type og grad av funksjonshemming</i>	12
	<i>Alder</i>	12
	<i>Kategorier brukere</i>	12
4	Antall brukere, utnyttelsesgraden	16
4.1	Antall TT-brukere	16
	<i>Godkjente brukere</i>	16
	<i>Aktive brukere</i>	18
	<i>Andel TT-brukere av folketallet</i>	19
4.2	Feilbruk og misbruk av ordningen	20
4.3	Hva som ikke fungerer optimalt ved dagens organisering av TT-ordningen	21
	<i>Brukerundersøkelser</i>	23
5	TT-ordningens ressursbruk	24
5.1	Ressursbruk: fylkeskommunale utgifter	24
5.2	Ytelser pr. godkjent TT-bruker	26
5.3	Ytelser pr. «aktiv» TT-bruker	29
5.4	Ytelser per innbygger	30
5.5	Ytelser og brukerandel	32
	<i>Godkjente brukere</i>	33
	<i>Aktive brukere</i>	34
6	Antall tilbudte og gjennomførte turer	36
6.1	Tilbudte turer	36
6.2	Gjennomførte turer	38
7	Forbedret TT-tilbud, utvidet ordning	40
7.1	Bakgrunn, formål og retningslinjer	40
	<i>Formålet med ordningen og reiseomfang</i>	40
	<i>Søknad, rapporteringsplikt og finansielt ansvar</i>	41
7.2	Utvidet TT-ordning, nøkkeltall for brukere og tildelte midler	41
	<i>Støttebeløp</i>	41
	<i>Østfold</i>	42
	<i>Møre og Romsdal</i>	43
	<i>Trøndelag</i>	43

<i>Aust-Agder</i>	44
<i>Finnmark</i>	44
<i>Troms</i>	45
<i>Sogn og Fjordane</i>	45
<i>Vestfold</i>	46
7.3 Erfaringer med og vurdering av ordningen	46
<i>Bruk av midler og underforbruk</i>	46
<i>Forbruket stort mot slutten av året</i>	47
<i>Mindreforbruket er sammensatt</i>	47
<i>Støttebeløp antall reiser - reisebehov</i>	47
<i>Mye positive tilbakemeldinger</i>	47
<i>Forskjellen mellom ordinære TT-brukere og de med utvidet ordning er stor</i>	48
8 Tilrettelegging i kollektivtrafikken	49
8.1 Universell utforming av bussmateriell.....	49
8.2 Omfang av service- og bestillingstransport i fylkene.....	51
<i>Service og bestillingsruter påvirker i liten grad mulighetene til TT</i>	52
Litteratur	53
Vedlegg	54
Spørreskjema til TT-ansvarlige	54

Sammendrag og konklusjoner

Fylkeskommunene er av Samferdselsdepartementet pålagt å organisere en ordning med tilrettelagt transport for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler, også kalt TT-ordningen. Formålet med ordningen er å gi et transporttilbud til mennesker med varige forflytningshemninger, slik at de skal kunne delta i sosiale aktiviteter. TT skal primært benyttes til fritidsreiser og til reiser som ikke dekkes av andre ordninger.

I tillegg til den ordinære TT-ordningen som fylkeskommunene er pålagt å organisere, kan fylkeskommunene/Oslo kommune søke Samferdselsdepartementet om å delta i den utvidete ordningen som finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett.

Organisering og praktisering av TT-ordningen

Det er store variasjoner i hvordan fylkene organiserer TT-ordningen, både når det gjelder hvor mange som får tildelt TT-kort og hvilket omfang av reiser hver bruker får.

Regelverk og fordeling av midler

Det er fylkeskommunene som har ansvaret for å utarbeide regelverket for ordningen. I Østfold og Hedmark gjøres dette sammen med kollektivselskapene. Med bakgrunn i de årlige fylkeskommunale bevilgningene til TT-ordningen fastsettes det brukerkvoter, i form av hvor mange turer eller hvor stort beløp hver enkelt bruker har til rådighet. I 12 av 18 fylker er det fylkeskommunen som fasesetter brukerkvoter, mens det er kommunene som har ansvaret i de resterende 6 fylkene. Prosedyrene for fastsettelse av brukerkvoter er imidlertid de samme uansett om det er fylkeskommunen eller den enkelte kommune som har ansvaret for å fordele midlene. Budsjettoppfølgningen er et fylkeskommunalt ansvar, med et par unntak der dette er et delt ansvar med kommunene.

Brukergodkjenning

For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at han/hun vanskelig kan benytte seg av det ordinære kollektivtilbudet. Godkjenning av brukerne er et kommunalt ansvar (bydel i Oslo kommune) i 13 av fylkene. I 5 fylker godkjennes brukerne av en fylkeskommunal godkjenningsnemd eller i delt ansvar mellom fylkeskommunen og kommunen. Klager på vedtak er et fylkeskommunalt ansvar i omtrent halvparten av fylkene mens det er kommunene som har ansvaret i den andre halvparten.

Kriterier for å godkjennes

Alle fylker med unntak av Vestfold godkjenner brukere selv om de mottar grunnstønad fra NAV. Enkelt fylker (Finnmark, Troms, Hordaland og Akershus) presiserer at søkere som mottar

grunnstønad fra NAV skal ha redusert reisekvote. I 11 av fylkene godkjennes søkere som er bileiere kjøpt med støtte fra NAV, og 13 fylker godkjenner søkere med egen bil som de er i stand til å kjøre selv. Alle fylker med unntak av Troms godkjenner brukere selv om de bor sammen med funksjonsfrisk ektefelle som har bil. Barn med funksjonsfriske foreldre som har bil godkjennes i alle fylker med unntak av i Troms. I 5 av fylkene har ikke institusjonsbeboere rett til TT.

Brukergrupper og ytelsene

Brukergrupper og prioritering

Det er kun Oppland som ikke deler brukerne inn i grupper. I andre fylker deles brukerne opp etter grad /type av funksjonshemming og alder, og i noen av fylkene etter avstand fra tettsted/kommunesenter.

Det er forskjellig praksis i de ulike fylkene i forhold til hvor mange brukergrupper TT-brukere inndeles i og hvordan det prioriteres mellom de ulike brukergruppene ved brukergodkjenning. Noen få fylker prioriterer ikke mellom gruppene, mens i de fleste fylker får brukere med tyngste funksjonshemming prioritet. Videre blir yngre brukere prioritert framfor eldre og de som bor lengre unna service-/kommunesentra blir prioritert framfor de som bor sentralt.

Mange fylker har en nedre aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker, men det er kun ett fylke som ikke godkjenner brukere over 67 år (Telemark).

Antall brukere

Antall ordinære brukere

For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at personen ikke, eller med betydelige vanskeligheter, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet.

I landet sett under ett har antall TT-brukere ligget relativt stabilt på 20 brukere per 1000 innbyggere siden 2015. Totalt sett er det 113.087 godkjente TT-brukere i Norge i 2018 mot 113.742 i 2015. Men det er store variasjoner mellom fylkene, fra 9 brukere per 1000 innbygger i Østfold til 32 brukere per 1000 innbygger i Troms.

Ser vi på utviklingen mellom periodene 2013-2015 og 2016-2018 viser tallene at Sogn og Fjordane har hatt en nedgang i antall godkjente brukere på hele 17 prosent, og i Nordland og Oslo har det vært en nedgang på 10 prosent. Også Vest-Agder, Hedmark, Rogaland, Hordaland og Finnmark har hatt en mindre nedgang i antall godkjente TT-brukere i samme periode.

Telemark, Vestfold, Trøndelag, Østfold og Møre og Romsdal har hatt en vekst i antall TT-brukere på 10-15 prosent, mens Oppland, Troms, Buskerud, Aust-Agder og Akershus har hatt en vekst på 2-7 prosent.

Antall aktive brukere

De fleste, men ikke alle, godkjente brukere benytter seg av tjenesten. Blant de som bruker tjenesten er det forskjeller i hvor stor andel av den tildelte kvoten de bruker. Med «aktive» brukere mener vi godkjente brukere som har reist minst en gang med TT i løpet av perioden de fikk tildelt en reisekvote. Årsaken til at godkjente brukere ikke benytter seg av tilbudet er flere, blant annet dødsfall, sykehusopphold eller at helsen har blitt dårligere.

Andelen aktive brukere av godkjente brukere varierer mye mellom fylkene, og avhenger blant annet av hvor lenge der er siden fylket «vasket» TT-listene. Andel aktive brukere utgjør fra 32 prosent til 100 prosent av godkjente brukere. Andelen aktive brukere representerer dermed ikke nødvendigvis det reelle behovsbilde i forhold til transport for funksjonshemmede i fylkene. Manglende oversikt over det faktiske antallet innbyggere som har behov for tilrettelagt transport som de benytter er et åpenbart problem.

Feilbruk og misbruk

Regelverket i de fleste fylkene tilsier at TT-ordningen er forbeholdt fritidsreiser og at TT-kortet ikke skal benyttes til reiseformål som dekkes av andre ordninger. Det forekommer allikevel situasjoner der kortet blir brukt feil, enten bevist eller ubevist. Ingen fylker har nøyaktig informasjon om i hvor stor grad TT-kort brukes feil eller misbrukes. Ut fra kommentarer fra TT-ansvarlige er det grunn til å tro at det mest vanlige reiseformålet TT-kortet blir misbrukt til er pasientreiser. Årsaken til denne typen feilbruk er at pasientreiseordningen er tungvint og vanskelig å forholde seg til samt at egenandelen er høyere enn ved bruk av TT-kort.

Ressursbruk og ytelser

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen er utgiftene fylkeskommunene har for å drifte ordningen. Den største andelen av disse utgiftene utgjør beløpet som TT-brukerne har reist for (eks. egenandelene). I tillegg kommer andre utgifter, blant annet lønnsutgifter.

Ressursbruk

I 2018 benyttet fylkeskommunene 619 mill. kroner på TT-ordningen. Utgiftene til TT-ordningen i Norge som helhet økte frem til ca år 2000 for deretter å flate ut. I innrapporterte kostnadstall til SSB/Kostrast skjerp det et hopp i kostnadene i 2016 og 2017, som går ned igjen i 2018. Endringen fra 2015 til 2018 er på + 19 prosent. Kostnadstallene for 2018 som rapporteres til SSB er trolig påvirket av de ekstra bevilgningene som kommer fra staten som øremerket tilskudd i forbindelse med den utvidede TT-ordningen. Noen fylker har kommentert at det var vanskelig å skille utgiftene knyttet til den ordinære TT-ordningen og den utvidete TT-ordningen fra hverandre. Utgifter knyttet til den utvidete TT-ordningen er ikke fylkeskommunale utgifter. Ved å korrigere 2018 med faktisk forbruk i den utvidete TT-ordningen er endringen fra 2015 på drøyt 5 prosent, Norge sett under ett.

Ytelser per innbygger

Et annet mål på hvor store/gode ytelsene er, er å se på hvor mange som nyter godt av TT-ordningen. I Norge som helhet benyttes 116 kroner per innbygger til TT. I Oslo har offentlige utgifter til TT historisk sett vært høyest i landet, og denne trenden fortsetter også i 2018, hvor det benyttes 390 kroner per innbygger til TT. Utenom Oslo er det Agder-fylkene (100- 136 kroner) samt Sogn og Fjordane (181 kroner) og Troms (111 kroner) som har høyest offentlige utgifter til TT per innbygger. Både Aust-Agder og de to sistnevnte fylkene har deltatt i ordningen med utvidet TT siden 2016-2017. Vest-Agder deltar ikke i den utvidede ordningen og utgiftene per innbygger har vært høye her siden 2012.

Ytelser til godkjente brukere

Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i Norge har økt med 919 kroner i snitt (ca. 20 prosent) i perioden 2015-2018.

I disse tallene ligger også ytelsene til utvidet TT-ordning, siden de er basert på kostnader rapportert til SSB/Kostra. Økningen må derfor ses i sammenheng med fylkenes deltakelse i den utvidede TT-ordningen. Den gjennomsnittlige kostnaden per godkjent bruker i fylker som deltar i den utvidede TT-ordningen er i stor grad misvisende, da disse fylkene ikke fordeler ytelsene jevnt siden gruppene med de tyngste funksjonshemmingene får betraktelig større bevilgninger enn ordinære TT-brukere.

Trekker vi ut midlene fra den utvidete ordningen er det en nedgang i ytelsene per godkjent bruker på 12 prosent, Norge sett under ett. Det er nedgang i ytelsene per godkjent bruker i de fleste av fylkene som mottar midler gjennom den utvidete TT-ordningen med unntak av i Sogn og Fjordane. Oslo er det fylket/kommunen som gir høyest støtte per godkjent TT-bruker, og denne har økt med 30 prosent siden 2015. Også i Hordaland, Rogaland, Akershus, Hedmark og Nordland har den gjennomsnittlige ytelsen per godkjent TT-bruker økt siden 2015.

Ytelser til aktive brukere

Ikke alle som får tildelt TT-kort benytter ordningen. Oslo er det fylket som gir mest støtte per aktiv bruker, med nesten 22.000 kroner i gjennomsnitt. Av de resterende fylkene ligger Vest-Agder høyest, med en gjennomsnittlig ytelse per aktiv TT-bruker på 12.000 kroner. Deretter følger flere av fylkene som deltar i den utvidede TT-ordningen: Østfold med 11.046 kroner, Trøndelag med 9.352 kroner og Aust-Agder med 7.455 kroner.

På samme måte som for ytelser per godkjent bruker har vi justert ytelsene i de fylkene som får midler gjennom utvidet TT-ordning. Trøndelag er fortsatt blant fylkene som yter mest per ordinære aktiv bruker, ca 7.100 kroner. Mens både Østfold og Aust-Agder havner da blant de fylker som gir lav støtte til ordinære aktive brukere, med hhv 2.250 kr og 2.900 kr.

Egenandel

De fleste fylker krever en egenandel ved bruk av TT. Det er kun 5 fylker - Akershus, Hedmark, Oppland, Aust-Agder og Møre og Romsdal - som ikke krever en egenandel. Egenandelen i de andre 13 fylkene varierer fra et enkeltbeløp per tur til en prosentsats av turkostnaden,

varierende fra 10 til 20 prosent av turkostnaden. Enkeltbeløpet varierer fra 15 kr (tilsvarende en honnørbillett) i Østfold til minimum 67 kr i Vest-Agder.

Tildelte turer

Med en tur menes en enkelt reise, slik at en reise til butikken og hjem igjen er to turer. De fleste fylker tildeler et støttebeløp mens Oslo tilbyr et visst antall turer og Vest-Agder en slags kombinasjon av turer og beløp. For de 16 fylkene som tildeler et støttebeløp kan man beregne hvor mange turer som tilbys en ordinær TT-bruker. Disse tallene er imidlertid noe usikre på grunn av datakvaliteten og bruk av gjennomsnittsverdier for drosjetakster mv. Beregningene viser at 8 av fylkene tilbyr under 20 turer i løpet av et år, 5 fylker tilbyr mellom 20 og 30 turer, og 4 fylker over 30 turer. TT-brukere i Oslo tilbys flest turer (150 turer per bruker under 67 år/70 turer per brukere over 67 år) etterfulgt av Vest-Agder med ca 70 turer.

Gjennomførte turer

Antall gjennomførte turer per aktiv bruker er beregnet på bakgrunn av antall aktive brukere rapportert fra fylkeskommunene samt statistikk for antall turer fra SSB/KOSTRA. Tallene gir en indikasjon på bruken av tilbudet. Antall turer per aktiv bruker varierer fra 71 turer i Oslo til under 15 turer i Telemark, Møre og Romsdal, Vestfold og Nordland.

Forbedret TT-tilbud, utvidet ordning

Formål og retningslinjer

Som et tillegg til fylkeskommunenes egne ordninger (den ordinære TT-ordningen), er det etablert en statlig tilskuddsordning som en utvidet TT-ordning. Denne startet som en forsøksordning i 2012. Fra 2018 er 8 fylker med i ordningen: Østfold, Trøndelag, Møre og Romsdal, Aust-Agder, Finnmark, Sogn og Fjordane, Troms og Vestfold.

Formålet med ordningen er å tilby brukere med særlige behov, dvs. rullestolbrukere og blinde/svaksynte, flere TT-reiser enn de ellers ville fått gjennom de fylkeskommunale ordningene. Sammen med fylkeskommunenes TT-tilbud er målsettingen å sikre disse brukerne 200 enkeltreiser per år. For å kunne motta tilskudd må fylkeskommunen minst opprettholde samme fylkeskommunale TT-tilbud som tidligere til brukerne som deltar i den utvidede ordningen. Ordningen finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett, på grunnlag av Stortingets bevilgninger. Fylkeskommunene er forpliktet til å rapportere på bruken av tildelte midler til departementet.

Bruk av midler og underforbruk

Statusrapportene for 2018 viser et tilskudd på 115 mill. kr, og et forbruk på 70 mill. kr i de 8 fylkene til sammen. Det er kun Østfold fylkeskommune som benyttet alle tildelte midler.

Årsakene til underforbruk er flere. Enkelte godkjente brukere benytter ikke ordningen i det hele tatt (inaktive brukere). Det tildeles beløp for et halvår av gangen og usikkerhet rundt videre tildeling gjør at enkelte brukere sparer reiser. Reiseaktiviteten øker mot slutten av året.

Mye positive tilbakemeldinger

Fylkeskommunene melder om mange positive tilbakemeldinger på den utvidete ordningen, både fra brukere, brukernes pårørende og brukerorganisasjonene. Mye av tilbakemeldingene går på at ordningen har ført til at brukerne har fått større mulighet til å delta i sosiale aktiviteter. Ordningen gir en frihetsfølelse, og har gjort brukerne mer aktive. Ordningen gir også en uavhengighet av andre, og har gjort livet enklere.

Forskjellen mellom ordinære TT-brukere og de med utvidet ordning er stor

Det er enkelte fylkeskommuner som påpeker at det er og har blitt store forskjeller mellom ordinære TT-tilskudd og brukere i utvidet ordning, og denne forskjellen kan reduseres ved at den utvidete ordningen kan innrettes mot flere brukergrupper enn bare rullestolbrukere og blinde/svaksynte.

Service og bestillingsruter påvirker i liten grad TT.

Service og/eller bestillingsruter finnes i mange fylker, men i varierende omfang. I de fleste av disse fylkene har ikke tilgang til slike ruter noen særlig påvirkning på omfanget av TT-tjenester eller muligheten til å bli TT-bruker. Men noen fylker skiller seg ut. I Akershus og Troms har ikke personer med *lettere* funksjonshemming og som bor i influensområdet til service- og bestillingsruter rett til individuelt TT-kort. Der det kjøres bestillingsruter fra dør til dør har ikke personer med *lettere* funksjonshemming rett til individuelt TT-kort i Akershus og Trøndelag mens de får redusert ytelse i Oppland.

Konklusjon

TT-ordningen skal ivareta personer som ikke kan benytte det vanlige kollektivtilbudet. TT-ordningen er en ordning som fylkeskommunene er blitt pålagt av Samferdselsdepartementet å organisere. Det er derfor opp til hver enkelt fylkeskommune å utarbeide regelverket og å bevilge midler til ordningen. Fordi det er opp til hver enkelt fylkeskommune å organisere ordningen er det store forskjeller mellom fylkene med hensyn til hvor mange som mottar ytelser til TT-reiser, og ikke minst hvilken ytelse de ulike gruppene TT-brukere mottar også innad i hver enkelt fylkeskommune.

I tillegg til ordningen som fylkeskommunene står for, kommer den den utvidete ordningen til brukere med særskilte behov som staten yter tilskudd til i 8 fylker per 2018. Dette har vært med på å øke forskjellene i ytelser mellom ulike grupper TT-brukere, slik at forskjellene mellom ordinære brukere og rullestolbrukere og blinde/svaksynte er blitt stor. For å illustrere forskjellene mellom fylkene og mellom ulike grupper i befolkningen kan personer over 67 år ikke godkjennes som TT-brukere i Telemark mens personer som mottar minste stønad i Oslo mottar 70 reiser per år.

I vårt arbeid med å innhente data både om den ordinære TT-ordningen og om den utvidete ordningen som er rapporteringspliktig til departementet, ser vi at innrapporterte data er av ulik kvalitet og de er tolket og rapportert på ulikt vis fra fylkeskommune til fylkeskommune og

fra år til år. Dette gjør det utfordrende å foreta analyser av utvikling over tid og sammenlikne fylkene.

Vår anbefaling er derfor at det bør utarbeides et standard rapporteringsopplegg for TT-tjenester, både for data som skal rapporteres til SSB og til Samferdselsdepartementet. Dette for å sikre at relevante data rapporteres på samme måte. Dette vil komme alle til gode og vil kunne danne grunnlag for sammenlikninger og erfaringsutveksling på tvers av fylkene, i tillegg til å ivareta den offentlige statistikken.

Erfaringer om antall reiser ulike brukergrupper foretar vil være et godt verktøy for fylkeskommunene i fastsettelse av ytelser og fordeling av ytelsene på ulike grupper TT-brukere, samt hvor mange brukere de kan tildele budsjettet beløp til. I tillegg vil erfaringer fra ulike fylker gi en indikasjon på størrelsen som er nødvendig å budsjettere med for å kunne dekke det behovet som er i befolkningen i fylket.

Det er flere støtteordninger for transport i tillegg til TT-ordningen og den utvidete TT-ordningen, blant annet ulike støtteordninger til transport fra NAV. Ved å samle alle relevante ordninger på en plass, for eksempel i NAV, vil det være mulig å se brukerens samlede transportbehov og gi en mer lik og «rettferdig» ytelse. Samtidig vil det lette informasjonsarbeidet om hvilke muligheter og rettigheter man har. Uansett hvor eller hvem som administrerer en slik «felles/samordnet støtteordning» er det viktig at nærhetsprinsippet ivaretas, det vil si at kommunene fortsatt må ha en viktig rolle i brukergodkjenningen.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Fylkeskommunene er av Samferdselsdepartementet pålagt å organisere en ordning med tilrettelagt transport for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler, også kalt TT-ordningen.

Formålet med ordningen er å gi et transporttilbud til mennesker som på grunn av varige forflytningshemninger skal kunne delta i sosiale aktiviteter. TT skal primært benyttes til fritidsreiser, reiser som ikke dekkes av andre ordninger.

Det er store variasjoner i hvordan fylkene organiserer ordningen, både når det gjelder hvor mange som får tildelt TT-kort og hvilket omfang av reiser hver bruker får.

Det er flere tidligere rapporter som beskriver ordningen, Agderforskning i 1994, (Simensen og Aase, 1994), Nordlandsforskning i 2001, (Solvoll mfl., 2001). Statusundersøkelser er gjennomført av Handelshøgskolen i Bodø, Solvoll (2004), Solvoll (2006), Solvoll (2008), Solvoll (2010), Solvoll (2012) og Solvoll (2015).

Formålet med denne rapporten er å gi en status for TT-ordningen per 2018 samt kommentere endringer siden 2015. 2018 benyttes da dette er siste år det finnes offentlig statistikk og regnskapstall for. Rapporten beskriver hvordan ordningen organiseres og praktiseres i de enkelte fylkene, antall brukere, offentlige utgifter til ordningen samt de ytelser brukerne mottar. Når det gjelder antall brukere og fylkeskommunale utgifter til ordningen, beskrives utviklingen fra 1988 og fram til i dag. Det redegjøres også for andel av bussene i fylkene som er universelt tilrettelagte og om disse bidrar til å «avlaste» den individuelt baserte TT-ordningen. I tillegg oppsummeres erfaringer fra forbedret TT-transport (utvidet TT-ordning) som startet som et forsøk i 2012 og som finansieres over kapittel 1330 post 60 i Samferdselsdepartementets budsjett på grunnlag av Stortingets bevilgninger.

Årsaker til forflytningshemming

Personer med forflytningshemninger er 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. På grunn av ulike årsaker til forflytningsproblemer inndeler de fleste fylker brukerne av TT i ulike brukergrupper.

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 (Solvoll 2015).

1.2 Metodisk opplegg og datakilder

Ved utarbeidelsen av rapporten har vi benyttet oss av både sekundær- og primærdata. Vi har samlet og systematisert de offentlige data som er rapportert til SSB. Vi har også gått gjennom fylkeskommunenes nettsider og Oslo kommunes nettsider og hentet en del opplysninger derfra. Blant annet om organisering av ordningen og i den grad det er opplyst om regelverk og bruk.

Den viktigste datakilden er imidlertid en kartleggingsundersøkelse foretatt ved å innhente opplysninger direkte fra TT-ansvarlige i fylkeskommunene. Det ble sendt et kartleggings-/spørreskjema på mail til TT-ansvarlige i fylkeskommunene og Oslo kommune. Etter litt oppfølging hadde vi fått data fra alle, men ikke nødvendigvis svar på alt vi ønsket å kartlegge. Dersom vår oppsummering utelater opplysninger om enkelte fylker kan det bety følgende: vi spurte ikke om dette og fylket publiserer heller ikke opplysninger om dette på sine nettsider, eller at vi ikke har fått svar. For den utvidete TT-ordningen har vi fått tilgang til fylkeskommunenes rapportering til Samferdselsdepartementet for 2018, for de fylkene som var med i den utvidete ordningen.

Det er en del usikkerhet i datakvaliteten. Dette gjelder alle datakildene. Det ser vi gjennom uoverensstemmelser mellom ulike datakilder samt brudd i historiske data. Dette kan skyldes endringer i måten data er rapportert på samt at mottakere av data har ulik definisjon av hvilke data som skal rapporteres. Denne usikkerheten har ført til at vi blant annet har måttet korrigere noen av dataene, spesielt kostnadsdata for å kunne skille mellom fylkeskommunale midler til ordinær TT og statlige midler som benyttes i de fylker som er med i den utvidete TT ordningen. Når vi ser på utvikling over tid varierer dataene vi har fått mye og vi har derfor i noen tilfeller benyttet 3-års snitt for å se på utvikling. Der vi ikke har fått svar fra fylkeskommunene eller opplysningene virker urimelige, har vi forsøkt å følge dette opp.

2 Organisering av TT-ordningen

I dette kapitlet beskrives hvordan TT-ordningen organiseres og praktiseres i fylkene. Oversikten er utarbeidet på grunnlag av en gjennomgang av regelverket i fylkene, samt informasjon fra et spørreskjema sendt til de TT-ansvarlige i oktober 2018. I de følgende avsnittene beskrives forskjellen mellom fylkene. Forhold som er blitt endret fra situasjonen slik den var i 2015 kommenteres særskilt.

2.1 Oppgavefordeling i administrering av ordningen

Under er det gitt en kort beskrivelse av oppgave- og arbeidsfordelingen mellom fylkeskommunene og kommunene og andre i 2018. Tabell 2.1 gir en forenklet oversikt over dette.

Regelverket

Det er fylkeskommunene/Oslo kommune som har ansvaret for å utarbeide regelverket for TT-ordningen. I to fylker, Østfold og Hedmark skjer dette i samarbeid med kollektivselskapet hhv Østfold kollektivtrafikk og Hedmark trafikk.

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, er dette et fylkeskommunalt ansvar i 12 av de 18 norske fylkene (inkl. Oslo kommune). I Østfold, Oppland, Buskerud, Telemark, Sogn og Fjordane og Nordland er det kommunene som fordeler midlene.

Prosedyrene er imidlertid de samme uansett om det er fylkeskommunen eller den enkelte kommune som har ansvaret for å fordele midlene og 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 som er utarbeidet av fylkeskommunene.

Det er noen endringer siden 2015. I Aust-Agder hadde fylkeskommunen og kommunen et delt ansvar for oppgaven som nå ivaretas av fylkeskommunen. I Østfold, Oppland, Buskerud, Telemark og Nordland har kommunene overtatt ansvaret fra fylkeskommunen.

Brukergodkjenning

Godkjenning av brukerne er et kommunalt ansvar (bydel i Oslo kommune), med unntak av i Akershus, Hedmark, Vestfold, Rogaland og Hordaland der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal godkjenningnemd. I Vestfold og Hordaland hadde fylkeskommunen og kommunene delt ansvar for denne oppgaven i 2015, og i Nordland er ansvaret nå flyttet fra fylkeskommunen til kommunene.

Klagebehandling

Klage på eventuelle avslag eller størrelsen på tildelingen skal i 8 av fylkene rettes til den aktuelle kommunen (bydel når det gjelder Oslo), der klagen skal behandles i et eget nedsatt klageorgan. I 8 av

fylkene behandles klagen av fylkeskommunens samferdselsutvalg eller det er en egen oppnevnt klagenemnd som behandler klagen. I Aust-Agder og Trøndelag har fylkeskommunen og kommunene delt ansvar for denne oppgaven. Situasjonen med hensyn til klagebehandling er lik som i 2015.

Tabell 2.1: Oppgave- og arbeidsfordeling. TT-ordningen 2018.

	Utarbeidelse av regelverk	Praktisk fordeling av midler mellom brukere	Bruker-godkjenning	Klage-behandling	Produksjon av brukerkort	Distribusjon av brukerkort	Oppgjør med transportør	Budsjett-oppfølgning og kontroll
Østfold fylkeskommune	FK/ØKT	K	K	K	RT	RT	RT	FK
Akershus fylkeskommune	FK	FK	FK	FK	RT	RT	RT	FK
Oslo fylkeskommune	OK	OK	Bydel	Bydel og OK v/Velferds-etaten	DRT Solution	DRT Solution	OK v/Velferds-etaten	FK
Hedmark fylkeskommune	FK/Hedmark Trafikk FKF	FK	FK	FK	RT	RT	RT	FK
Oppland fylkeskommune	FK	K	K	K	RT	RT	RT	FK og K
Buskerud fylkeskommune	FK	K	K	K	RT	RT	RT	FK
Vestfold fylkeskommune	FK	FK	FK	FK	RT	RT	RT	FK
Telemark fylkeskommune	FK	K	K	FK	RT	RT	RT	FK
Aust-Agder fylkeskommune	FK	FK	K	FK	RT	RT	RT	FK
Vest-Agder fylkeskommune	FK	FK	K	FK	Taxi Transport Telemark Administrasjon AS (TTT)	Taxi Transport Telemark Administrasjon AS (TTT)	Taxi Transport Telemark Administrasjon AS (TTT)	FK
Rogaland fylkeskommune	FK	FK	FK	FK	RT	RT	RT	FK
Hordaland fylkeskommune	FK	FK	FK	FK	Idemia	Idemia	Idemia og FK	FK
Sogn og Fjordane fylkeskommune	FK	K	K	K	TTS AS -Taxi Transport Service Sogn og Fjordane	TTS AS -Taxi Transport Service Sogn og Fjordane	TTS AS -Taxi Transport Service Sogn og Fjordane	FK
Møre og Romsdal fylkeskommune	FK	FK	K	K	TTT Administrasjon AS	TTT Administrasjon AS	TTT Administrasjon AS	FK
Trøndelag fylkeskommune	FK	FK	K	K	RT	RT	RT	FK
Nordland fylkeskommune	FK	K	K	K	RT	RT	RT	FK
Troms fylkeskommune	FK	FK	K	K	RT	RT	RT	FK
Finnmark fylkeskommune	FK	FK	K	K	RT	RT	RT	FK og K

F = Fylkeskommunen, K = kommunen, OK=Oslo kommune, RT=Rogaland Taxi

Produksjon og distribusjon av brukerkort

Produksjon av brukerkort var et fylkeskommunalt ansvar i Oslo, Hedmark, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag i 2015. I 2018 er det ingen fylkeskommuner som har dette ansvaret lenger og denne jobben er satt bort til Rogaland Taxi i 13 fylker eller til andre aktører (dedikerte administrasjonsselskaper og leverandører av kortløsninger). Det samme gjelder distribusjon av kortene.

Oppgjør med transportøren

I de fleste fylkene er det de som har ansvaret for produksjon og distribusjon av brukerkort som har ansvaret for det økonomiske oppgjøret med transportør. Unntaket er i Oslo der Oslo kommune v/Velferdsetaten (VEL) har ansvaret for oppgjøret med transportøren, og i Hordaland der fylkeskommunen har dette ansvaret i samarbeid med kortleverandør.

Endringen fra 2015 er at dette var et fylkeskommunalt ansvar i 3 fylker (Hedmark, Hordaland og Nord-Trøndelag) og et kommunalt ansvar i Sogn og Fjordane samt i Oslo.

Budsjettoppfølging og kontroll

Budsjettoppfølgingen og kontrollen med TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar i alle fylker, men i Oppland og Finnmark er ansvaret delt mellom fylkeskommunen og kommunene.

I 2015 var budsjettoppfølging og kontroll et fylkeskommunalt ansvar med unntak av i Oslo der dette var et samarbeid mellom Velferdsetaten (VEL) og den enkelte bydel, og i Sogn og Fjordane der den enkelte kommune var ansvarlig.

2.2 Godkjenningskriterier og varighet på brukergodkjenning

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.

Grunnstønad til transport fra NAV.

Som det fremgår av tabellen godkjenner alle fylkene, med unntak av Vestfold, brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra NAV. Dog presiseres det i Finnmark, Troms, Hordaland og Akershus¹ at søkere som mottar grunnstønad fra NAV skal ha redusert kvote/reiserett (1/2 kvote i Troms, Hordaland og Akershus samt 90 prosent kvote i Finnmark). I Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane blir grunnstønadmottakere nedprioritert i godkjenningsprosessen Ved søknad om TT godkjenning fyller søkere ut en egenerklæring som vedlegges søknaden.

Situasjonen er uendret fra 2015 med unntak av at Nordland nå godkjenner brukere som mottar grunnstønad til transport.

Bilstønad fra NAV.

De som har en bil kjøpt med bilstønad fra NAV mister muligheten til å bli godkjent som TT-brukere i Østfold, Oppland, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Sogn og Fjordane og Nordland.

¹ Akershus gir ½ av ordinær reiserett til alle gruppene som er omtalt i tabell 2.2.

På samme måte som med grunnstønads til transport gis det i Finnmark, Troms, Hordaland og Akershus redusert reisekvote til de som har bil kjøpt med støtte fra NAV, mens i Møre og Romsdal og blir disse bileierne nedprioritert i godkjenningsprosessen.

Behovsprøving etter inntekt

Nordland er det eneste fylket som behovsprøver søkerne i forhold til inntekt. De som tjener over 2G får ikke TT-kort.

Tabell 2.2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene

	Grunnstønads mottakere fra NAV	Bileiere med bilstønads fra NAV	Personer som har førerkort og er i stand til å kjøre bil (men har ikke bil fra NAV)	Personer med funksjonsfrisk ektefelle som har bil	Barn med funksjonsfrisk foresatt som har bil	Personer som bor på institusjon
Østfold	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja
Akershus*	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Oslo kommune	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Hedmark	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Oppland	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja
Buskerud	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Vestfold	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei
Telemark	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei
Aust-Agder	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei
Vest-Agder	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Rogaland	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Hordaland	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Sogn og Fjordane	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja
Møre og Romsdal	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Trøndelag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Nordland	Ja	Nei	(Ingen svar)	(Ingen svar)	(Ingen svar)	Nei
Troms	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei
Finnmark	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei

* Akershus gir ½ av ordinær reiserett til alle gruppene som er omtalt i tabellen

Personer som har førerkort og er i stand til å kjøre bil

men som ikke har bil fra NAV kan ikke bruker TT-ordning i Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Troms.

Personer med funksjonsfrisk ektefelle som har bil og barn med funksjonsfriske foresatte

som har bil kan bli TT-brukere i alle fylkene med unntak av i Troms. I 2015 var det behovsprøving for personer med funksjonsfrisk ektefelle med bil i Østfold, Aust-Agder og Nordland.

Institusjonsbeboere

Godkjenningspraksis for søkere som bor på institusjon (sykehjem, aldershjem og lignende) er noe ulik i de forskjellige fylkene. I 12 av fylkene godkjennes brukere som de bor på institusjon og som dermed kan benytte seg av de fellesturer og det transporttilbudet som kommunen måtte tilby beboerne. I de

resterende 6 fylkene (Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Nordland, Troms og Finnmark) godkjennes i utgangspunktet ikke søkere som bor på institusjon.

Godkjenningspraksis i fylkene er som i 2015 for de fleste fylkene med unntak av i Østfold og Troms. I Østfold godkjennes nå beboere som bor på institusjon mens i Troms godkjennes ikke lenger institusjonsbeboere.

Nedre og øvre aldersgrense

Det er store variasjoner i hvilken alder som anses som nedre grense for å bli godkjent som TT-bruker. I Oslo kommune og Hedmark fylke er denne grensen satt til 6 år, i Akershus, Oppland, Vestfold, Rogaland, Hordaland, Møre og Romsdal, Troms og Finnmark til 10 år, i Telemark til 12 år, og i Østfold til 14 år.

Det er litt ulik praksis i de øvrige fylkene i forhold til alder som kvalifiserer for godkjenning. 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. Dette gjelder f.eks. i Buskerud og Vest-Agder som rapporterer at de ikke har noen nedre aldersgrense.

De fleste fylkene har allikevel en praksis hvor barn under den nedre aldersgrensa for TT-ordningen allikevel kan få tildelt en kvote etter behovsprøving. For eksempel i Oslo kan barn under 6 år få tildelt en kvote for reiser til faste formål som reiser til barnehage.

Ingen fylker bortsett fra Telemark har en øvre aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker. I Telemark er grensen satt til 67 år. I flere fylker prioriteres yngre brukere framfor de som har fylt 67 år, både i godkjenningsprosessen og i forhold til størrelsen på tildelte kvoter.

Eneste endring fra 2015 er at Troms har innført en nedre aldersgrense.

Varighet på funksjonshemming og varighet på godkjenning

Nordland fylkeskommune stiller ingen krav til varighet på funksjonshemming for å bli godkjent som TT-bruker mens alle andre fylker gjør dette. I fire av fylkene (Aust-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal) må tilstanden vare i minst 1 år for å kvalifisere en person til å bli godkjent som TT-bruker. I Vestfold og Telemark må funksjonshemmingen vare i minst tre år, mens i Østfold er det legeerklæringen som fastslår om bruker kvalifiserer eller ikke. De resterende 6 fylkene har satt minste varighet på funksjonshemming som kvalifiserer til å bli TT-bruker til 2 år.

Det er ulik praksis i fylkene når det gjelder varigheten på en brukergodkjenning. Mens noen fylker gir en varig godkjenning som betyr at en bruker er godkjent så lenge brukeren ikke «diskvalifiseres» f.eks. pga. bedret helsetilstand, flytting, endring i kollektivtilbudet ol., gir andre fylker en tidsbegrenset godkjenning som må fornyes (søkes om på nytt) etter en viss periode. Andre fylker skiller også på type funksjonshemming slik at de med funksjonshemninger som ikke har håp om bedring får en permanent godkjenning mens andre må regelmessig søke om fornyelse. I tabell 2.3 presenteres svar som vi fikk fra de TT-ansvarlige i fylkeskommunene angående varighet på en vanlig brukergodkjenning i deres fylke, med supplerende kommentarer.

Siden ordningen er budsjettstyrt er ikke en varig godkjenning en permanent godkjenning. Dersom fylkeskommunene reduserer ressursbruken til ordningen eller endrer godkjenningspraksis kan de som tidligere ble godkjent miste sine rettigheter til TT.

Situasjonen om varighet på brukergodkjenning er ganske lik som i 2015.

Periodebrukere eller brukere som oppfyller krav til brukergodkjenning kun i perioder

I noen fylker kan en bruker få redusert reiserett eller kortere brukergodkjenning dersom brukeren har en funksjonshemning som gjør at vedkommende har behov for TT-transport kun i perioder.

Periodebrukere eller brukere som oppfyller krav til brukergodkjenning kun i perioder kan ikke bli TT-brukere i Oppland og Vest-Agder, mens i Akershus, Hedmark, Buskerud, Trøndelag og Finnmark får slike brukere en redusert reisekvote. I Nordland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal er disse nedprioritert i godkjenningsprosessen, men kan få godkjenning dersom det finnes ledige kvoter. De øvrige fylkene omtaler ikke slike brukere spesifikt i regelverket.

Tabell 2.3: Varighet på brukergodkjenning

	Vanlig varighet på bruker-godkjenning (antall år)	Kommentarer
Østfold	1	Rullestolbrukere og blinde/svaksynte trenger ikke å søke på nytt etter 1 år.
Akershus	5	2 eller 5 år, avhengig av opplysninger i legeerklæring.
Oslo kommune	2	Hvis det er åpenbart at funksjonsnedsettelsen ikke bedres får bruker et vedtak på inntil 5 år, f.eks. blinde, lamme o.l.
Hedmark	Varig	Enkelte får godkjenning for 2 år. Dette gis til for eksempel brukere som er under utredning eller opptrening.
Oppland	6	
Buskerud	1	Periodebrukere. Funksjonshemmede som har behov for TT-transport kun i en bestemt periode/årstid, kan tildeles TT-tjeneste for den perioden vedkommende har behov.
Vestfold	5	
Telemark	Varig	Dersom man har fått brukertillatelse før fylte 67 år, vil denne automatisk fortsette etter 67 år (med mindre det skjer endringer i brukerstatus).
Aust-Agder	Varig	Dersom legeerklæring gir håp om bedring fastsettes varighet på godkjenning ut fra dette.
Vest-Agder	Varig	
Rogaland	Varig	Kan også være tidsbegrenset godkjenning fra 1-5 år.
Hordaland	5	2 år for midlertidig godkjenning.
Sogn og Fjordane		Kommunen har ansvar for å melde brukar som ikkje lenger fyller kriteriar for brukargodkjenning ut av ordninga.
Møre og Romsdal	Varig	Så lenge det ikke er endring i funksjonsnivå eller at bruker flytter ut av fylket.
Trøndelag	6	
Nordland	(Ingen svar)	
Troms	2	
Finnmark	4	Kommunen avgjør varighet for brukerretten ved den konkrete tildelingen.

2.3 Egenandeler

Tabell 2.4 nedenfor gir en oversikt over hvilke fylker som krever at brukerne betaler en egenandel ved TT-reiser, størrelsen på egenbetalingen samt hvordan denne fastsettes.

Det kreves ikke egenandel i fem fylker; Akershus, Hedmark, Oppland, Aust-Agder og Møre og Romsdal. I resterende 13 fylker kreves en egenandel. Finnmark som i 2015 ikke hadde egenandel, har nå innført dette.

Tabell 2.4: Egenandeler ved TT-reiser i 2018

	Egenandel	Beløp per tur	Kommentarer
Østfold	Ja	15 kr	Tilsvarende prisen for en honnørbillett for buss
Akershus	Nei		
Oslo kommune	Ja	56 kr (over 18 år) 28 kr (under 18 år)	På noen faste reiser er det visse reisetypene som er vederlagsfrie, mens andre har et egenandelstak på en sum (stort sett egenandelen for voksne ganger 10)
Hedmark	Nei		
Oppland	Nei		
Buskerud	Ja	50 kr	Fast egenandel, men hvis brukeren ønsker det, kan det betales større egenandel slik at kortet varer lenger.
Vestfold	Ja	35 kr	Reflekterer prisen på bussbillett.
Telemark	Ja	25 kr	
Aust-Agder	Nei		
Vest-Agder	Ja	45 kr (prioriterte brukere) 67 kr (øvrige brukere)	Oppgitte verdier er minstetakst dagtid. Gjennomsnittstakst per tur i 2018 for gruppe 1-3 ligger på hhv 52 kr, 73 og 71 kr. Det betales egenandel for hver tur ut fra eget regulativ med minstetakst for turer inntil 10 km. Taksten øker med økende turlengde. Brukergruppe 1 (prioriterte brukere) har lavere takst enn øvrige brukere. Brukere under 16 år betaler halv takst og barn av godkjente brukere under 7 år reiser gratis. Det betales høyere egenandel ved reiser på natten.
Rogaland	Ja	20 % av turkostnaden	
Hordaland	Ja	15 % av turkostnaden	
Sogn og Fjordane	Ja	30 kr	
Møre og Romsdal	Nei		
Trøndelag	Ja	20% av turkostnaden	
Nordland	Ja	10 % av turkostnaden	Minstesats skal til enhver tid være lik honnørbillett for buss
Troms *	Ja	25 kr	Tilsvarende prisen for en honnørbillett for buss
Finnmark	Ja	29 kroner	Tilsvarende prisen for en honnørbillett for buss

* Det er noe uklart hva egenandelen i Troms er. Det gis ulike opplysninger avhengig av kilde. I tabellen er opplysninger fra TT-ansvarlig satt inn. På nettsider og i andre kilder opplyses det om at det betales en egenandel på 10% av reisebeløpet, minimum 20 kroner.

Av de 13 fylkene som har egenandel fastsettes egenandelen enten som et fast beløp uavhengig av turlengde (8 fylker) eller som en prosent av turprisen (5 fylker). Fylkene som har et fast beløp pr. tur er Østfold, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Sogn og Fjordane og Finnmark. Egenandelen varierer fra 15 kr i Østfold til 56 kr i Oslo. I Vest-Agder finnes det en minstetakst for egenandel, men størrelsen på egenandelen øker med økende turlengde. Minstetaksten ligger på 67 kroner i 2018 (for ordinær bruker). I fylkene som opererer med en prosentsats av turprisen, varierer egenandelen fra 10 prosent av turpris i Nordland til 20 prosent av turpris i Rogaland og Trøndelag.

De har skjedd noen endringer i fastsettelse av egenandel siden 2015. Som allerede nevnt har Finnmark innført egenandel. Egenandelen har økt i Oslo (fra 50 kr/25 kr til 56 kr/28 kr for henholdsvis voksne og barn). I det nye Trøndelag fylke er det en egenandel på 20 prosent av turkostnaden, det samme som det tidligere var i Sør-Trøndelag, noe som betyr at egenandelen er redusert i Nord-Trøndelag hvor den var på 30/25 prosent av turpris i 2015.

3 Praktisering og bruken av ordningen

3.1 Bruksområder

De fleste fylkene tillater bruk av sine TT-kort over hele landet så fremt taxiselskapet tar imot TT-kort som betaling. Noen fylker går videre for å møte de forflytningshemmedes behov slik at TT-brukere her kan få refusjon for reiser de har gjennomført utenfor fylkesgrensene og som de selv måtte betale for. Dette gjelder fylkene Vest-Agder, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

I Oslo kommune og Vestfold fylke finnes det begrensninger i forhold til området hvor reisen kan foregå. TT-brukere som er bosatt i Oslo kommune har mulighet til å bruke kortet innad i kommunen, men har i spesielle tilfeller og ved sterke sosiale eller helsemessige grunner også mulighet til å reise til nabokommunene Bærum, Lørenskog, Nittedal og Oppegård. TT-brukere som bor i Vestfold kan bruke sine TT-kort innad i eget fylke samt i Telemark, Buskerud og i Oslo.

3.2 Brukergrupper, prioritering og reiseaktivitet

Kun et av fylkene, Oppland, har ingen inndeling av brukere etter kategori. Alle andre fylker har en eller annen form for brukergruppering. Nedenfor følger en kort oversikt over hvordan dette gjøres i de ulike fylkene.

Det finnes tre hovedkriterier for inndeling av TT-brukere. Disse er avstand mellom bruker sitt bosted i folkeregisteret og nærmeste naturlige servicesenter i hjemstedskommunen (som regel tettsted eller kommunesenter), type og/eller grad av funksjonshemming og alder, eller kombinasjon av disse.

Avstand og brukerkategori

Det er naturlig at de som bor lengre unna servicetilbudet er nødt til å reise lengre for å gjennomføre vanlige gjøremål. For at de TT-brukere som bor lengre unna tettsteder og/eller i mer spredtbygde strøk skal kunne få like godt tilbud som de som bor mer sentralt, velger noen fylker å tildele de med lengre avstand til servicetilbud et høyere beløp.

Hedmark, Telemark, Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark bruker avstand til nærmeste servicesenter som et kriterium for brukerinndeling, og i Finnmark er dette det eneste kriteriet for inndeling av TT-brukere. I Vest-Agder fylke hvor kvoter består av antall klipp på et klippekort og ikke en pengesum, ivaretas brukeres ulike behov for tilskudd til transport på grunnlag av avstand fra deres bosted til kommunesenter gjennom regler for minimum og maksimum antall klipp per tur.

Det er interessant å merke seg at det til en viss grad virker vilkårlig hvilke fylker som velger å gi ekstra midler til de som bor lengre unna servicesentra. Dersom denne praksisen hadde vært basert på andel av befolkningen i fylket som bor hhv i eller utenfor et tettsted, skulle også Oppland, Sogn og Fjordane og Aust-Agder innført praksisen med ekstra tildeling. Alle disse fylkene har en lavere andel av befolkningen som bor i tettsteder enn gjennomsnittet for landet.

Type og grad av funksjonshemming

I de aller fleste fylkene med unntak av Vestfold, Nordland og Finnmark skilles rullestolbrukere ut som en spesiell kategori av TT-brukere. Enkelte fylker skiller også mellom de som har en elektrisk og de som har manuell rullestol samt rullestolbrukere med og uten behov for en spesialbil.

I Oslo, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Trøndelag og Troms er også blinde og svaksynte TT-brukere ansett som egen gruppe.

Både rullestolbrukere og blinde/svaksynte i de fylkene som anser disse som spesielle grupper av TT-brukere, er rullestolbrukere blant de som både prioriteres ved godkjenning og tildeling av kvoter og som ofte får større kvote. Det sistnevnte gjelder spesielt for rullestolbrukere med behov for spesialbil.

Alder

Alder er enda et kriterium som noen fylker benytter for å skille mellom ulike typer TT-brukere. Kun Telemark har øvre aldersgrense på 67 år for å godkjennes som TT-bruker. I Østfold og Vestfold samt i Oslo kommune prioriteres brukere under 67 år framfor de eldre brukerne.

Mange fylker har nedre aldersgrense for å kunne bli godkjent som TT-brukere. Se kapittel om godkjenningskriterier for mer informasjon (kapittel 2.2)

Kategorier brukere

I tabell 3.1 presenteres en oversikt over grupper/kategorier av TT-brukere som finnes i de ulike fylkene etter prioriteringsrekkefølgen i godkjenningsprosessen, fra høyest prioriterte til lavest prioriterte (fra venstre til høyre). Det er forskjellig praksis i de ulike fylkene i forhold til hvor mange grupper TT-brukere inndeles i, og hvordan det prioriteres mellom gruppene ved brukergodkjenning. I Hedmark, Buskerud og Finnmark² finnes det ingen prioritering. I de øvrige fylkene får brukere med tyngste funksjonshemming prioritet. Videre blir yngre brukere prioritert framfor eldre og de som bor lengre unna service-/kommunesentra blir prioritert framfor de som bor sentralt.

I samme tabell vises det også andel brukere i de ulike gruppene/kategoriene (i parentes). Det er viktig å merke seg at statistikken for antall brukere i de ulike brukergruppene som vi fikk samlet inn fra fylkeskommunene er usikker og datakvaliteten er dermed usikker. Blant annet omfatter ofte dataene vi fikk innsamlet forskjellige perioder i de ulike fylkene (2018 eller 2019). I tillegg var summen av brukere i de ulike brukergruppene ofte ikke det samme som totalt antall godkjente brukere samme år (presentert i tabell 4.2). Vi antar at dette skyldes ulike tidspunkt for datauttak. For å unngå mange uoverensstemmelser i rapporten valgte vi å presentere data som viser størrelsen på de ulike brukergruppene i form av andeler de ulike gruppene utgjør av summen av alle brukere.

Tabellen må ses i sammenheng med delkapittelet om godkjenningskriterier (se kapittel 2.2) hvor det bl.a. beskrives hvilke brukere i enkelte fylker som får redusert reiserett mm.

²Finnmark: ifølge tilbakemelding vi fikk fra TT-ansvarlig i Finnmark fylkeskommune, foretas det ikke prioritering mellom brukergruppene. TT-regelverket som Finnmark fylkeskommune har lagt ut på egne nettsider tilsier imidlertid følgende: «Dersom en kommunes kvote ikke er tilstrekkelig til å gi alle søkere som oppfyller vilkårene brukerrett, må kommunen foreta en prioritering blant søkerne. Prioriteringen må gjøres ut fra en rimelighetsvurdering [...]. Følgende brukere bør prioriteres: a) Unge søkere (under 40 år) med tunge funksjonshemninger. b) Varige rullestolbrukere og blinde som er sterkt forflytningshemmet».

Figur 3.1: Oversikt over brukergrupper i fylkene

Fylke	Kommentarer	Høyest prioriterte (1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Østfold fylkeskommune		Rullestolbrukere under 67 år (13%)	Øvrige brukere under 67 år (37%)	Rullestolbrukere over 66 år (13%)	Øvrige brukere over 66 år (37%)		
Akershus fylkeskommune		Rullestolbrukere med behov for spesialbil (5%)	Brukere med ordinær reiserett (75%)	Brukere med behov for spesialbil og redusert reiserett (3%)	Øvrige brukere med redusert reiserett (17%)		
Oslo kommune		Brukere over 6 år med behov for spesialbil (10%)	Blinde og svaksynte brukere over 6 år (5%)	Øvrige brukere i alderen 6-67 år (26%)	Øvrige brukere over 67 år (58%)	Andre, inkludert brukere under 6 år (<1%)	
Hedmark fylkeskommune	Ingen prioritering. Brukere er i tillegg delt i grupper etter avstand til kommunesenter	Rullestolbrukere (7%)	Brukere med 100% bruksrett (92%)	Brukere med 50% bruksrett (1%)			
Oppland fylkeskommune	Har ingen inndeling i brukergrupper						
Buskerud fylkeskommune	Ingen prioritering.	Rullestolbrukere med behov for spesialbil (7%)	Blinde/svaksynte (7%)	Brukere som bor over 15 km fra kommunesenter/senter (6%)	Brukere som bor inntil 15 km fra kommunesenter/senter (81%)		
Vestfold fylkeskommune		Brukere i alderen 10-66 år (44%)	Brukere over 66 år (56%)				
Telemark fylkeskommune	Brukere er i tillegg delt i grupper etter avstand til kommunesenter	Rullestolbrukere og blinde/sterk svaksynte (25%)	Andre (75%)				
Aust-Agder fylkeskommune		Rullestolbrukere og blinde/sterk svaksynte (14%)	Brukere som bor over 30 km hjem kommunesenter (11%)	Brukere som bor 15-30 km fra kommunesenter (25%)	Brukere som bor under 15km fra kommunesenter (48%)	Funksjonshemmede deler av året (3%)	
Vest-Agder fylkeskommune	Brukere er i tillegg delt i grupper etter avstand til kommunesenter	Brukere med tyngste funksjonshemming (18%)	Øvrige brukere som ikke kan benytte seg av eller ikke har tilgang til et tilrettelagt kollektivtilbud (65%)	Brukere som kan benytte seg av og har tilgang til et tilrettelagt kollektivtilbud (17%)	Brukere med kun rett til gratis ledsager på kollektivtransport		
Rogaland fylkeskommune		Rullestolbrukere m/behov for spesialbil (8%)	Øvrige rullestolbrukere og sterkt svaksynte/blinde (13%)	Rullestolbrukere m/bilstøtte fra NAV (2%)	Øvrige brukere (76%)		
Hordaland fylkeskommune ³		Brukere med elektrisk rullestol (9%)	Brukere med manuell rullestol (6%)	Blinde/sterkt svaksynte (5%)	Brukere i terminal/palliativ fase	Brukere avhengige av kunstig surstoff	Øvrige brukere (80%)
Sogn og Fjordane fylkeskommune		Rullestolbrukere og blinde/svaksynte (16%)	Andre (84%)				
Møre og Romsdal fylkeskommune		Rullestolbrukere som bor over 10km fra kommunesenter (3%)	Rullestolbruker som bor inntil 10km fra kommunesenter (7%)	Øvrige brukere som bor over 10 km fra kommunesenter (27%)	Øvrige brukere som bor inntil 10 km fra kommunesenter (63%)		
Trøndelag fylkeskommune		Rullestolbrukere med behov for spesialbil (14%)	Øvrige rullestolbrukere og blinde/sterkt svaksynte (17%)	Øvrige brukere (69%)			
Nordland fylkeskommune							
Troms fylkeskommune	Brukere er i tillegg delt inn i grupper etter avstand til kommunesenter	Rullestolbrukere og blinde/sterk svaksynte (12%)	Øvrige brukere (88%)				
Finnmark fylkeskommune	Ingen prioritering	Brukere som bor over 30 km fra kommunesenter (8%)	Brukere som bor 10 - 30 km fra kommunesenter (7%)	Brukere som bor 5 - 10 km fra kommunesenter (10%)	Brukere som bor inntil 5 km fra kommunesenter (76%)		

³ For Hordaland inngår brukere i terminal/palliativ fase og brukere avhengige av kunstig surstoff i andelen for Øvrige brukere

Det er synlige forskjeller mellom fylkene når det gjelder hvor stor andelen brukere med tunge funksjonshemninger (rullestolbrukere og blinde/sterk svaksynte) utgjør av det totale antallet TT-brukere. I Trøndelag, Østfold og Telemark utgjør disse brukere mellom en fjerde og en tredjedel av alle TT-brukere, mens i Møre og Romsdal, Oslo kommune, Akershus og Hedmark utgjør disse en tiendedel eller mindre av alle brukere.

Disse andelene må nødvendigvis ses i sammenheng med godkjenningskriterier (se kapittel 2.2) og andelen TT-brukere utgjør i befolkningen (se kapittel 4.1), men også med graden av tilrettelegging av kollektivtransporten i fylket (se kapittel 7).

De ulike gruppene TT-brukerne er inndelt i, mottar ulikt støttebeløp. I Tabell 3.2 vises forskjellen mellom gruppene i de ulike fylkene. Forskjellen er vist ved grunnbeløpet/laveste ordinære kvote og høyeste støttebeløp. I en del fylker kan også støtteberettigede få redusert grunnbeløp. I tabellen er data angitt slik vi fikk dem rapportert fra fylkeskommunene. Tabellen viser tydelig hvordan støttebeløpene varierer etter hvilken gruppe TT brukerne er plassert i. Tallene inneholder også beløpet som tilfaller brukere som får utvidet støtte gjennom den utvidete støtteordningen.

Tabell 3.2: Støttebeløp til ulike grupper 2018.

	Grunnbeløp/kvote til ordinær bruker	Maksimumsbeløp inkl. støtte gjennom utvidet ordning
Østfold fylkeskommune	3 660	27 200
Akershus fylkeskommune	7 000	
Oslo kommune	70 turer/150 turer	
Hedmark fylkeskommune	5 200	12 000
Oppland fylkeskommune	3 100	
Buskerud fylkeskommune	5 600	8 450
Vestfold fylkeskommune	6 000	18 700
Telemark fylkeskommune	4 000	5 300
Aust-Agder fylkeskommune	2 488	6 555
Vest-Agder fylkeskommune	72 turer/avhengig av klipp per tur	
Rogaland fylkeskommune	7 210	16 500
Hordaland fylkeskommune	5 500	9 500
Sogn og Fjordane fylkeskommune	4 000	50 000
Møre og Romsdal fylkeskommune	2 430	34 000
Trøndelag fylkeskommune	8 000	30 000
Nordland fylkeskommune	2 400	4 000
Troms fylkeskommune	4 300	60 000
Finnmark fylkeskommune	1 800	8 500

4 Antall brukere, utnyttelsesgraden

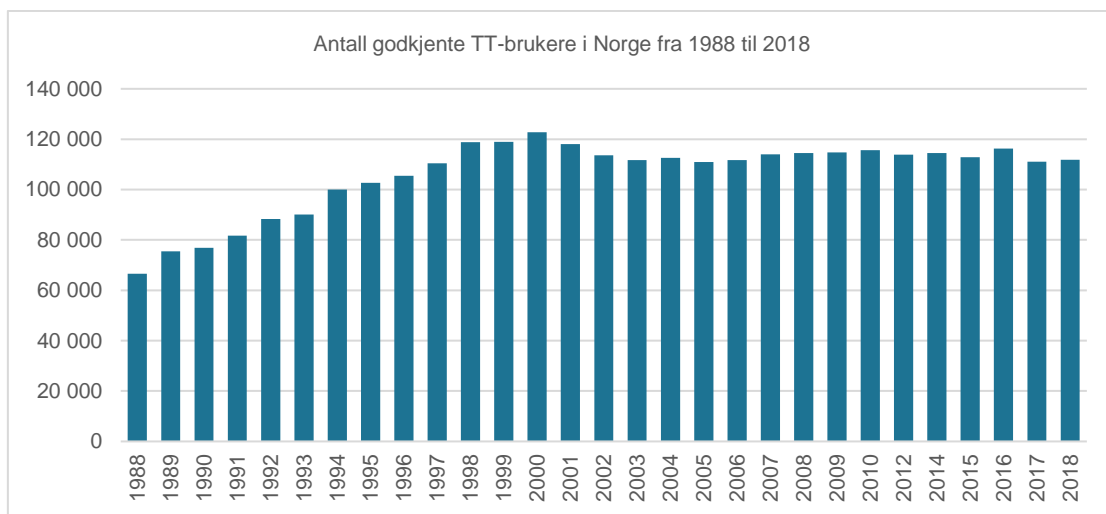
I dette kapitlet gis en oversikt over utviklingen i antall godkjente og «aktive» TT-brukere samlet og i det enkelte fylke i perioden fra 1988 til 2018. Videre gis en oversikt over utviklingen i brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) i samme periode.

4.1 Antall TT-brukere

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. De fleste, men ikke alle godkjente brukere, benytter tjenesten og det er derfor hensiktsmessig å se på både antall godkjente brukere og antall aktive brukere.

Godkjente brukere

I figur 4.1 vises utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2015.



Figur 4.1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2018. Kilde: rapportering fra fylkeskommuner og Oslo kommune og SSB/KOSTRA⁴

⁴ Tall tom 2015 er hentet fra statusrapporten for transportordningen for funksjonshemmede for 2015. Tall for 2016-2018 er i hovedsak basert på data som fylkeskommunene og Oslo kommune rapporterte til oss gjennom et spørreskjema, med noen enkelte unntak. For Akershus er tallene for 1994, 1995 og 1996 anslått basert på en jevn økning fra 1993 til 1998. For Sogn og Fjordane er tallene for 1994, 1997 og 1998 anslått basert på en jevn økning fra 1993 til 1995 og fra 1996 til 1999. 2010-tall er basert på budsjett. Tall for Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Oslo for 2016 og 2017 er basert på data fra SSB/KOSTRA. Endringen er beregnet på bakgrunn av sum godkjente brukere i begge fylkene i de aktuelle periodene.

Etter en kraftig oppgang på nittitallet og påfølgende slak nedgang mot midten av 2000-tallet holder antallet godkjente brukere seg relativt stabilt. Det vil si at det relativt sett har vært en svak nedgang sett i forhold til folketall etter 2000.

Det er viktig å merke seg at tallene for antall brukere er noe upresise fordi antall godkjente brukere varierer gjennom året. Dette skyldes at nye brukere kan bli meldt inn i ordningen i løpet av året mens andre blir meldt ut. I tillegg er det ulik praksis for hvordan antall godkjente brukere beregnes i de ulike fylkene og i ulike perioder i samme fylke.

Tabell 4.1: Fordeling av TT-brukere på fylkene. Historiske tall basert på gjennomsnitt for en 3-års periode (dvs tall for 2018 viser gjennomsnitt for perioden 2016-2018 osv.). Kilde: rapportering fra fylkeskommuner og Oslo kommune og SSB/KOSTRA.

Fylke	2006	2009	2012	2015	2018	Endring 2015-2018	
						Absolutt	Relativ
Østfold	2 223	2 302	2 302	2 441	2 691	250	10 %
Akershus	11 246	12 606	13 492	13 716	13 994	278	2 %
Oslo	18 263	17 110	17 045	16 365	14 772	-1 593	-10 %
Hedmark	6 990	7 801	7 823	5 589	5 154	-435	-8 %
Oppland	3 600	3 600	3 200	2 400	2 574	174	7 %
Buskerud	3 153	3 746	3 962	4 171	4 400	229	5 %
Vestfold	4 270	4 155	4 226	4 217	4 660	443	11 %
Telemark	1 000	1 466	1 715	1 765	2 036	271	15 %
Aust-Agder	2 450	2 784	2 870	2 907	3 021	114	4 %
Vest-Agder	3 130	3 336	3 288	3 031	2 759	-271	-9 %
Rogaland	7 591	9 491	9 226	10 935	10 500	-435	-4 %
Hordaland	12 400	12 045	13 017	13 539	13 067	-472	-3 %
Sogn og Fjordane	4 092	4 036	3 969	4 043	3 373	-670	-17 %
Møre og Romsdal	6 467	6 567	6 437	6 623	7 307	684	10 %
Sør-Trøndelag/Trøndelag*	8 500	7 400	7 428	8 038	9 760	1 075	11 %
Nord-Trøndelag	1 920	1 944	1 975	1 775	1 129		
Nordland	7 984	7 125	6 514	5 749	5 197	-551	-10 %
Troms	4 500	5 627	4 929	4 966	5 270	304	6 %
Finnmark	1 969	1 263	1 316	1 473	1 423	-50	-3 %
Totalt	111746	114404	114 734	113742	113087	-656	-1 %

* Tall for Trøndelag for 2018 er basert på statistikk for antall brukere i det nye Trøndelag fylke i 2. halvår 2018 (doblet).

Fordeling av godkjente TT-brukere i fylkene er vist i tabell 4.1. Historiske tall viser at mens i landet sett under ett har antallet godkjente TT-brukere vært relativt stabilt, mens enkelte fylker opplevde større endringer.

Når man ser på utvikling mellom periodene 2013-2015 og 2016-2018 viser tallene at Sogn og Fjordane hadde nedgang i antall godkjente brukere på hele 17 prosent. I Nordland og Oslo har det vært 10 prosent færre godkjente brukere de tre siste årene sammenliknet med perioden 2013-2015. Også Vest-Agder, Hedmark, Rogaland, Hordaland og Finnmark har hatt en mindre nedgang i antall godkjente TT-brukere i samme periode.

Telemark, Vestfold, Trøndelag, Østfold og Møre og Romsdal er blant fylkene som opplevde vekst i antall TT-brukere på 10-15 prosent, mens Oppland, Troms, Buskerud, Aust-Agder og Akershus hadde vekst på 2-7 prosent.

Aktive brukere

De fleste, men ikke alle godkjente brukere benytter seg av tjenesten, og blant de som bruker tjenesten er det forskjeller i forhold til hvor stor andel av den tildelte kvoten de bruker.

I tabell 4.2 vises det tall for antall aktive brukere samt deres andel av alle som fikk tildelt en kvote (det vil si blant godkjente brukere) fordelt på fylke. Med «aktive» brukere mener vi godkjente brukere som har reist minst en gang med TT i løpet av perioden de fikk tildelt en reisekvote for.

Tallene for antall godkjente og aktive brukere som vi fikk opplysninger om fra fylkeskommunene og Oslo kommune er sterkt preget av tilfeldigheter som f.eks. hvor lenge det er siden fylket «vasket» TT-listene. Andelen aktive brukere blant godkjente brukere som presenteres i denne tabellen representerer dermed ikke det reelle behovsbilde i forhold til transport for funksjonshemmede i fylkene. Manglende oversikt over det faktiske antallet innbyggere som har behov for tilrettelagt transport er et åpenbart problem.

I vår undersøkelse ba vi fylkeskommunene og Oslo kommune om å utfylle/kommentere opplysningene om i hvor stor grad aktive brukere bruker sine tildelte kvoter fullt ut. Kommentarene vi fikk oppsummeres kort her. Ifølge TT-ansvarlige i fylkeskommunene og Oslo kommune bruker de fleste aktive brukere sine tildelte kvoter fullt ut. Har de først fått tildelt en kvote så benytter de den. Et mindretall bruker kun noe av kvoten eller benytter ikke ordningen i det hele tatt (inaktive brukere). Dersom man regner ut utnyttelsesgraden som prosent av hele beløpet som er tildelt ligger denne i de fleste fylkene på mellom 60 og 70 prosent av totalen. Det vil si at mellom 60 og 70 prosent av totalt tildelt beløp benyttes. På bakgrunn av disse erfaringene tar flere fylker hensyn til at brukere er inaktive eller ikke benytter hele kvoten de får tildelt og tildeler kvoter til flere brukere enn det de har budsjettmessig dekning for.

Tabell 4.2: Gjennomsnittlig antall og andel aktive brukere av godkjente brukere fordelt på fylke. Kilde: rapportering fra fylkeskommuner og Oslo kommune og SSB/KOSTRA ⁵.

	Gjennomsnittlig antall godkjente brukere per år i perioden 2016-2018	Gjennomsnittlig antall aktive brukere per år i perioden 2016-2018	Andel aktive brukere av godkjente brukere
Østfold fylkeskommune	2691	1775	66 %
Akershus fylkeskommune	13994	12100	86 %
Oslo kommune	14772	13404	91 %
Hedmark fylkeskommune	5154	3512	68 %
Oppland fylkeskommune	2574	2574	100 %
Buskerud fylkeskommune	4400	4400	100 %
Vestfold fylkeskommune	4660	3004	64 %
Telemark fylkeskommune	2036	1810	89 %
Aust-Agder fylkeskommune	3021	Ingen data	Ingen data
Vest-Agder fylkeskommune	2759	1594	58 %
Rogaland fylkeskommune	10500	5767	55 %
Hordaland fylkeskommune	13067	13067	100 %
Sogn og Fjordane fylkeskommune	3373	1080	32 %
Møre og Romsdal fylkeskommune	7307	5846	80 %
Trøndelag fylkeskommune	6124	4244	69 %
Nordland fylkeskommune	5197	Ingen data	Ingen data
Troms fylkeskommune	5270	5133	97 %
Finnmark fylkeskommune	1423	1010	71 %

Andel TT-brukere av folketallet

Tabell 4.3 viser antall godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere i hvert fylke og utvikling i denne indikatoren for utvalgte år siden 1988. Tallene er presentert med utgangspunkt i godkjente TT-brukere i fylkene.

I landet sett under ett har antall TT-brukere per 1000 innbyggere ikke endret seg siden 2015 og ligger på 2 prosent av landets befolkning (20 personer per 1000 innbygger). Men det er store variasjoner mellom fylkene med hensyn til hvor stor del av befolkningen som mottar støtte gjennom TT-ordningen, fra 1 til 1,5 prosent i Østfold, Rogaland, Telemark, Oppland, Vest-Agder

⁵ Data for antall aktive brukere i Sogn og Fjordane er konstruert på bakgrunn av opplysninger vi fikk fra fylkeskommunen om at i 2018 hadde de en gjennomgang av TT-listene for godkjente brukere og slettet brukere som ikke benyttet kortet det siste året. Vi antok derfor at antall aktive brukere i 2018 er likt antall godkjente brukere som fylkeskommunen rapporterte til oss. Data for antall aktive brukere i Sogn og Fjordane for 2016-2017 mangler.

Tall for antall godkjente brukere i Oslo kommune for 2016-2017 er basert på KOSTRA/SSB.

Aust-Agder og Nordland fylkeskommuner har ikke rapportert data for antall aktive brukere til oss.

Oppland, Buskerud og Hordaland fylkeskommunene rapporterte antall aktive brukere i perioden 2016-2018 likt antall godkjente brukere med følgende kommentarer: Oppland: «Omfanget av TT - brukere som ikke benytter seg av tilbudet er forholdsvis lite».

Buskerud: «Alle som er tildelt TT-kort anser vi som aktive brukere».

Hordaland: «I 2018 vart systemet vaska, og ein god del brukarar som ikkje lenger var aktive vart fjerna».

og Buskerud til ca 3 prosent i Møre og Romsdal og Troms. De fleste andre fylker ligger på rundt 2 prosent.

I fylkene Østfold, Akershus, Oppland og Vestfold har det ikke skjedd endringer i andel TT-brukere. I Oslo, Agder fylkene, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Nordland har det blitt færre TT-brukere per 1000 innbyggere, mens det i Hedmark, Buskerud, Telemark, Møre og Romsdal, Troms og Finnmark har blitt flere brukere.

Tabell 4.3: Antall godkjente TT-brukere per 1000 innbyggere i fylkene. Kilde: SSB/KOSTRA

Fylke	1988	2000	2004	2008	2012	2015	2018	Prosentvis endring 2015-2018
Østfold	6	13	8	9	9	9	9	0 %
Akershus	15	19	22	24	25	23	23	0 %
Oslo	58	46	36	31	28	24	22	-8 %
Hedmark	10	42	41	42	38	21	22	5 %
Oppland	10	32	20	20	13	14	14	0 %
Buskerud	13	14	13	15	15	15	16	7 %
Vestfold	16	18	20	18	18	18	18	0 %
Telemark	8	28	6	9	8	11	12	9 %
Aust-Agder	11	21	22	26	25	26	25	-4 %
Vest-Agder	11	18	19	20	18	15	14	-7 %
Rogaland	12	12	17	22	18	13	11	-15 %
Hordaland	10	39	31	26	28	27	23	-15 %
Sogn og Fjordane	9	40	39	38	36	32	25	-22 %
Møre og Romsdal	8	27	26	27	25	27	30	11 %
Sør-Trøndelag/ Trøndelag	18	31	33	27	27	23	19	-17 %
Nord-Trøndelag	6	15	15	15	15	0		
Nordland	7	33	33	29	27	25	21	-16 %
Troms	5	29	30	38	30	26	32	23 %
Finnmark	6	31	32	18	21	16	19	19 %
Totalt	16	27	25	24	23	20	20	0 %

4.2 Feilbruk og misbruk av ordningen

Regelverket i de fleste fylker tilsier at TT-ordningen er forbeholdt fritidsreiser⁶ og at TT-kortet ikke skal benyttes til reiseformål som skal dekkes av andre ordninger. Det forekommer allikevel situasjoner der kortet blir brukt feil, enten bevist eller ubevist. I vår undersøkelse har vi bedt fylkeskommunene om å anslå omfanget av feil-/misbruk. Kommentarene vi fikk oppsummeres i dette delkapittelet.

⁶ Uttakene fra denne regelen er i Oslo. Her kan barn under 6 år innvilges reiserett til spesialbarnehage eller avlastning med TT.

Ingen fylker har nøyaktig informasjon om i hvor stor grad TT-kort brukes feil eller misbrukes, og alle tilbakemeldingene vi fikk er basert på antagelser (noen fylker valgte av denne grunnen å la være å svare konkret på spørsmålet). Basert på svarene fra undersøkelsen kan vi konkludere med at selv om feilbruk og misbruk forekommer, har dette fenomenet et begrenset omfang og i de fleste fylkene brukes TT-kortet kun i mindre grad til reiser det ikke er ment å brukes til.

Fra kommentarene vi fikk kommer det fram at det er grunn til å tro at den mest vanlige reiseformål TT-kortet blir misbrukt til er pasientreiser. En av årsakene til denne typen feilbruk er at pasientreiseordningen er tungvint og vanskelig å forholde seg til, samt at egenandelen er høyere enn ved å bruke TT-kort. Dette er også en type feilbruk man har sett tidligere og som også ble dokumentert gjennom en brukerundersøkelse blant deltakere i TT-ordningen i Vest-Agder i 2008.

Andre tilfeller av misbruk av TT-kort som vi fikk kommentarer om, handler om at kortet brukes av familiemedlemmene til den forflytningshemmede, av brukere som har flyttet ut av fylket og at taxisjåføren har misbrukt kortet.

4.3 Hva som ikke fungerer optimalt ved dagens organisering av TT-ordningen

Vi har bedt de TT-ansvarlige i fylkene om å komme med kommentarer angående ting ved dagens TT-ordning som etter deres mening burde forbedres. Kommentarene vi fikk presenteres i tabell 4.4.

TT-ansvarlige i flere fylker nevnte at det er store forskjeller mellom brukere som finnes på grunn av den utvidede ordningen og at dette er blant ting som bør utbedres.

Flere hadde også et forslag om at TT-ordningen burde flyttes fra fylkeskommunen til NAV. Ved å samle alle relevante ordninger en plass vil trolig brukerne totalt sett få et bedre tilbud. På denne måten vil det være mulig å se brukerens samlede transportbehov og gi mer likhet og «rettferdig» ytelse. Dette kan også bidra til å minimere administrasjon rundt søknadsprosessen og administrering av ordningen(e). Dette vil også gjøre det enklere å informere om hvilke rettigheter/ muligheter man har til å søke om støtte til transport.

Tabell 4.4: Kommentarer fra fylkeskommunene om ting som kan forbedres ved TT-ordningen

Fylke	Kommentar
Østfold	At ordningen var mer lik for alle, og at det var like beløp for alle. Per i dag er det store forskjeller på grunn av utvidet TT.
Oslo kommune	Flere forskjellige transportører/transportfirmaer. Mer kontrollmuligheter ovenfor sjåførene dvs kunne krever mer av dem. «Gående» og spesialbilbrukere kan transporteres sammen der det er hensiktsmessig. Spesialbilbrukere burde som de gående TT-brukerne kunne ha mulighet til å bestille fritidsreiser direkte hos transportør, og også ha mulighet til å kjøre på fritidsreiser alene i bilen uten samkjøring. Investere i mindre typer spesialbiler - f.eks. Volkswagen Caddy som de benytter i Stockholm.
Oppland	Flytte TT- ordningen fra fylkeskommunen til NAV. Fylkeskommunene må utvikle tilbudet om tilrettelagt transport, serviceruter og bestillingsruter.
Buskerud	Ønskelig med lik ordning for hele landet. Fylkeskommunen setter hvert år av midlere til TT-tjenesten og kommunene blir tildelt brukerkvoter. Mange som søker om TT-kort. Stort sett alle kommunene i Buskerud har ventelister.
Vestfold	Kunne ønske at midlene ble noe jevnere fordelt jf. forskjellen mellom våre "ordinære" brukere, og de som er i utvidet nasjonal ordning
Telemark	Fylkeskommunen bør være saksbehandler av søknadene for å sikre likebehandling av søknader, rask effektivering, god og samlet kompetanse.
Aust-Agder	Ordnningen bør avvikles som en fylkeskommunal ordning og administreres av NAV. Det bør ikke være slik at funksjonshemmede skal søke litt støtte her og der for å få en tilfredsstillende livssituasjon. De fleste som er på TT-ordningen er registrert i NAVs systemer og mottar i stor grad også transportrelaterte ytelser fra NAV, for eksempel grunnstønad til transport. Ordnningen bør endres til en rettighetsbasert ordning og legges til NAV, for samordning av alle stønader og lignende, til den enkelte Funksjonshemmedes organisasjoner har lenge arbeidet for en nasjonal ordning, som ikke begrenser reiser til nærområdet, og som ikke er gir ulike tilskudd/reiser ut fra hvilket fylke du er bosatt. Samferdselsdepartementet har innført en nasjonal forsøksordning. Alt dette viser at ordningen bør være en del av NAV, enten i form av økte ytelse i utbetaling stønad/trygd, eller som et nasjonalt reisekort med rettigheter.
Hordaland	Meir digitaliserte løysningar for å gjera informasjon lettare tilgjengeleg for TT-brukaren og effektivisera sakshandsaminga i fylkeskommunen. Det er vanskeleg å administrera to ulike kvoteordningar (fylkeskommunal og statleg ordning) innafor same regelverk, der den statlege ordninga skal salderast ved årsslutt.
Sogn og Fjordane	Det er bestemt hos oss at ordninga skal førast tilbake til fylkeskommunen. I dag er det kommunane som både godkjenner brukar og tildeler midlar, fordi vi meiner at nærheitsprinsippet var viktig for brukarane. Men diverre ser vi at ordninga kan vere litt ulik frå kommune til kommune, i tillegg blir kommunane slått saman og nærheitsprinsippet dett difor vekk.
Møre og Romsdal	TT- ordningen burde ideelt sett vært underlagt NAV. Ved å samle alle relevante ordninger en plass vil trolig brukerne totalt sett få et bedre tilbud. På denne måten vil det være mulig å se brukerens samlede transportbehov, dette kan også bidra til å minimere administrasjon rundt søknadsprosessen. Per i dag er det en betydelig forskjell i tildelingen mellom fylkets ordinære ordning og den utvidede ordningen. Dersom fylkeskommunen også videre skal ha ansvar for ordningen bør det gjøres tiltak for å heve den enkelte brukers tildeling. Enten ved å heve budsjettet eller ved å redusere antall brukere gjennom å gjøre en endring i retningslinjene.
Finnmark	Finnmark er en del av den utvidede statlige ordningen. Den utvidede ordningen har vært positivt mottatt av brukergruppene som omfattes av den. Imidlertid gir tidspunktet for tildelingen av midler (mai måned) det vanskelig for fylkeskommunen å budsjettere og drifte ordningen på en hensiktsmessig måte for budsjettåret. Dette går ut over den faktiske bruken og gir liten forutsigbarhet for fylkeskommunen og brukerne.

Brukerundersøkelser

Kun Møre og Romsdal fylke og Oslo kommune svarte at de har gjennomført brukerundersøkelser blant TT-brukere etter 2015. Oslo kommune har gjennomført brukerundersøkelser blant brukere i alle brukerkategorier i 2015. I tillegg har Norgestaxi gjennomført kundetilfredshetsundersøkelse i 2017 i Oslo. Vestfold fylke har gitt oss en kommentar om at selv om de ikke har gjennomført brukerundersøkelser direkte, får de tilbakemeldinger fra TT-brukere gjennom møter med TT ansvarlige i kommunene.

5 TT-ordningens ressursbruk

5.1 Ressursbruk: fylkeskommunale utgifter

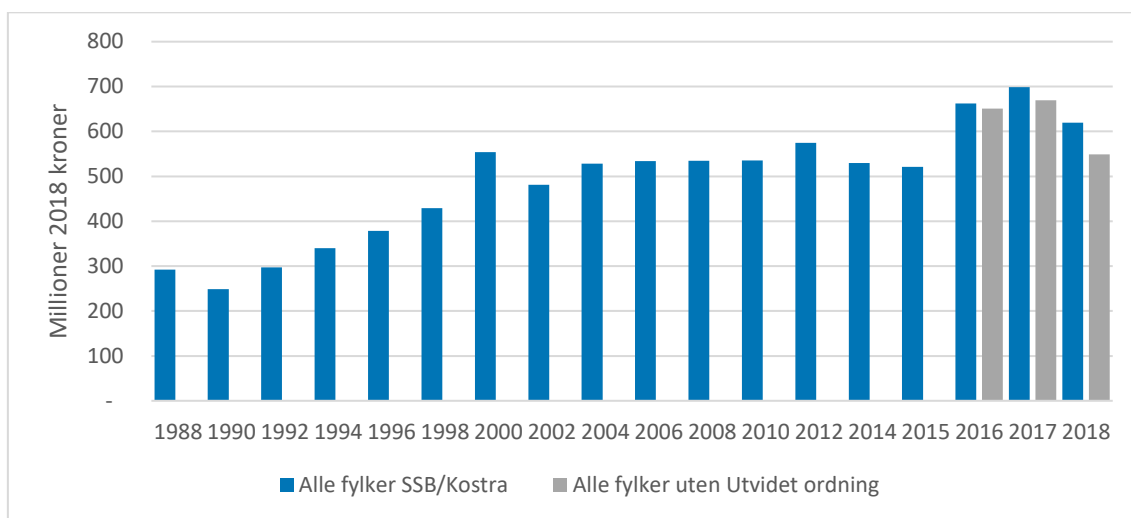
Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen er utgiftene fylkeskommunene har for å drifte ordningen. Den største andelen av disse utgiftene utgjør beløpet som TT-brukerne har reist for (eks. egenandelene). I tillegg kommer andre utgifter, bl.a. lønnsutgifter/administrasjonskostnader.

Oversikten over de fylkeskommunale utgiftene forteller ikke hele sannheten om kostnader knyttet til TT-ordningen. Kommunene er også pålagt flere oppgaver i forbindelse med drift av ordningen. Det varierer noe fra fylke til fylke hvilke oppgaver kommunene står for (se oversikten i tabell 2.1), f.eks. er godkjenning av brukere og klagebehandling ofte blant kommunenes oppgaver. I tillegg har de fleste kommuner økonomisk ansvar og bærer den økonomiske risikoen knyttet til det å godkjenne for mange brukere. Dette gjøres fordi erfaringsmessig benytter ikke alle godkjente brukere tilbudet og noen benytter ikke hele kvoten sin. Det er dessuten mulig at en bruker som først ikke ble godkjent og tildelt en kvote allikevel må tildeles midler etter klagebehandling. Det er i så fall kommunen som må legge ut midler til en slik bruker dersom det på det aktuelle tidspunktet ikke finnes ledige kvoter i den fylkeskommunale bevilgningen.

I undersøkelsen som vi gjennomførte blant de TT-ansvarlige i fylkeskommunene gjorde vi et forsøk på å få anslag på størrelsen på kostnadene i forbindelse med TT-ordningen som kommuner i de ulike fylkene hadde. Svarene vi fikk kan kort oppsummeres som følgende. De TT-ansvarlige i fylkeskommunene har lite eller ingen oversikt over de kommunale utgiftene, men flere av de som svarte sa at kommunene i deres fylker ikke hadde utgifter knyttet til drift av TT-ordningen utover administrasjonskostnader som lønnsutgifter til saksbehandling ol. Det var vanskelig for de som svarte på vår undersøkelse å anslå størrelsen på lønnsutgiftene som kommunene har i forbindelse med TT-ordningen. Det eneste anslaget vi fikk ligget på 20 prosent av et årsverk.

Figur 5.1 viser hvordan de totale fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen har utviklet seg fra 1988 til 2018. Fylkesvis utgiftsfordeling er vist i tabell 5.1. Tallene i figuren er hentet fra SSB/KOSTRA. Figuren viser at utgiftene til TT-ordningen i Norge, som helhet, økte frem til ca år 2000 for deretter å flate ut. I 2016 og 2017 skjer det et hopp i kostnadene som går ned igjen i 2018. Dette kan skyldes flere årsaker. Kostra ble lagt om slik at data rapporteres på en annen måte enn tidligere, og denne økningen kan dermed skyldes datakvalitet heller enn en reell trend. Det vi ser er at de kostnadstallene som rapporteres til SSB trolig også er påvirket av de ekstra bevilgningene som kommer fra staten som øremerket tilskudd i forbindelse med den

utvidede TT-ordningen⁷. Dette er da ikke fylkeskommunale utgifter. Noen fylkeskommuner ga oss også tilbakemelding om at det er vanskelig å skille utgiftene knyttet til den ordinære og den utvidede TT-ordningen. For å synliggjøre hva dette betyr har vi derfor valgt å beregne det som er fylkeskommunenes utgifter til ordinære TT-ordning ved å trekke fra det beløpet som er benyttet til utvidet ordning. Kostnadene i 2018 uten midler til utvidet ordning er da omtrent på nivå med tidligere år. Unntaket er 2016 og 2017 som er høyere enn årene både før og etter. Vi har ingen forklaring på dette utover at dette kan skyldes kvaliteten på dataen. For eksempel ser vi at Kostra-tall for Rogaland ligger på 100-120 mill. kroner i 2016 og 2017 mot rundt 25 mill. kroner i 2015 og 2018.



Figur 5.1: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2018 rapportert til KOSTRA. Tall i 1000 kroner. 2018-kroner. Kilde: SSB/KOSTRA. De grå søylene viser utgifter til TT fratrukket midler brukt på den utvidede ordningen i fylkene som hadde utvidet ordning i 2018 (Aust-Agder, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Troms, Trøndelag, Vestfold, Østfold)

Den fylkesvise fordelingen viser at det er store variasjoner i beløpet som benyttes til TT. Og det er også stor variasjon i endringen i beløpet som benyttes fra 2015 til 2018. Størst økning har det vært i Sogn og Fjordane, 58 prosent. Forskjellene i totalt beløp som benyttes gir ikke et helt riktig bilde av ytelsene til befolkningen og brukerne og hvordan dette varierer mellom fylker, fordi antall brukere og befolkningstallene i fylkene varierer. I tabell 5.2 og 5.4 viser vi ytelser per bruker og per innbygger i fylkene, noe som gir et bedre mål på ytelsene i hvert enkelt fylke.

⁷ Om det er hele beløpet eller deler av beløpet fylkeskommune har rapportert til Kostra har vi ingen mulighet til å etterprøve, og har derfor valgt å trekke fra hele beløpet.

Tabell 5.1: Fylkeskommunale ytelser til TT-ordningen per fylke. 1998-2018 tall i 1000 kroner (2018 kroner). Kilde SSB/KOSTRA

	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2018 uten utvidet ordning	Endring 2015-2018 uten utvidet ordning
Østfold	7896	6952	8623	9298	8081	5475	5203	11710	22315	25274	5137	-1 %
Akershus	43422	43695	49802	49888	49446	48429	50668	52010	56638	54947	54947	8 %
Oslo	25573	26005	24307	22875	26372	24645	23848	26921	27320	26568	265681	11 %
Hedmark	18736	18024	18231	15038	16197	9279	10840	9054	11280	11932	11932	10 %
Oppland	11375	10943	9797	9692	9235	9412	9377	8272	8215	8101	8101	-14 %
Buskerud	15792	15771	16999	18008	17432	20708	20271	19170	19546	17838	17838	-12 %
Vestfold	8297	8368	6689	8737	8708	7429	8340	6957	7035	9935	5979	-28 %
Telemark	3413	3219	4065	4550	4007	4965	5095	5189	5104	4477	4477	-12 %
Aust-Agder	5755	4635	5767	5499	4992	6123	6131	10592	14593	16025	6212	1 %
Vest-Agder	10979	10299	12195	17982	20780	20765	21517	22114	22267	19030	19030	-12 %
Rogaland	21546	23431	25622	27071	27706	27460	27750	11241	11940	24487	24487	-12 %
Hordaland	42825	48149	44961	52964	57721	42740	40108	51026	47110	49617	49617	24 %
Sogn og Fjordane	6691	6695	6775	6650	6465	6644	6504	10554	14892	19828	10286	58 %
Møre og Romsdal	16327	15771	14166	11950	15782	15070	11373	19871	17039	20423	13547	19 %
Sør-Trøndelag /Trøndelag	6691	6437	19832	19302	20780	22256	23631	21442	21382	39692	30021	27 %
Nord-Trøndelag	14495	14290	14166	14124	10152	10585	12812	9607	11983	-	-	
Nordland	21412	19955	17985	18832	16739	9207	6758	8546	9781	8676	8676	28 %
Troms	12044	12874	12996	14124	13853	14394	14301	12019	13519	18622	12158	-15 %
Finnmark	5085	4377	2775	2926	2853	2112	2060	2400	3687	4631	909	-56 %
Alle fylker	52851	53394	53452	53539	57465	52950	52122	66216	69899	61921	549034	5 %
Fylker uten Oslo	27278	27388	29144	30663	31092	28305	28274	39294	42579	35353	283353	

5.2 Ytelser pr. godkjent TT-bruker

Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker er vist i 5.2 Tabellen viser at årlige kostnader per godkjent TT-bruker i Norge i perioden 2015-2018 har økt med 919 kroner i snitt (eller ca. 20 prosent), fra 4617 kr i 2015 til 5536 kr i 2018. Oslo er det fylket/kommunen som gir høyest støtte per godkjent TT-bruker. Dersom man holder Oslo utenfor, ser man en lavere absolutt økning på 686 kroner per bruker (fra 2918 kr til 3604 kr), men dette tilsvarer en litt høyere relativ økning på ca. 24 prosent.

I disse tallene ligger trolig også ytelsene til utvidet TT-ordning. Ved å se på gjennomsnittlig ytelse per bruker vil dette dermed gi et vesentlig høyere beløp per godkjent bruker enn det som er tilfellet for ordinære brukere, og endringen fra 2015 er dermed stor. For å synliggjøre denne forskjellen har vi derfor korrigert 2018 tallene med ytelsene til utvidet ordning slik at vi får et gjennomsnitt for *ordinære* brukere i de fylkene som mottar statlig støtte til utvidet ordning, se tabell 5.3. I Østfold endrer gjennomsnittlig ytelse per bruker seg fra drøyt 8.300 kr til 1.700 kr når midler til utvidet ordning trekkes ut. Dette er en forskjell mellom ordinære brukere og de som er med i utvidet ordning på over 6.600 kr. I tillegg ser vi at ytelse per

ordinær bruker reduseres i flere av fylkene. Unntaket er Sogn og Fjordane hvor ytelsene til ordinære brukere er doblet siden 2015.

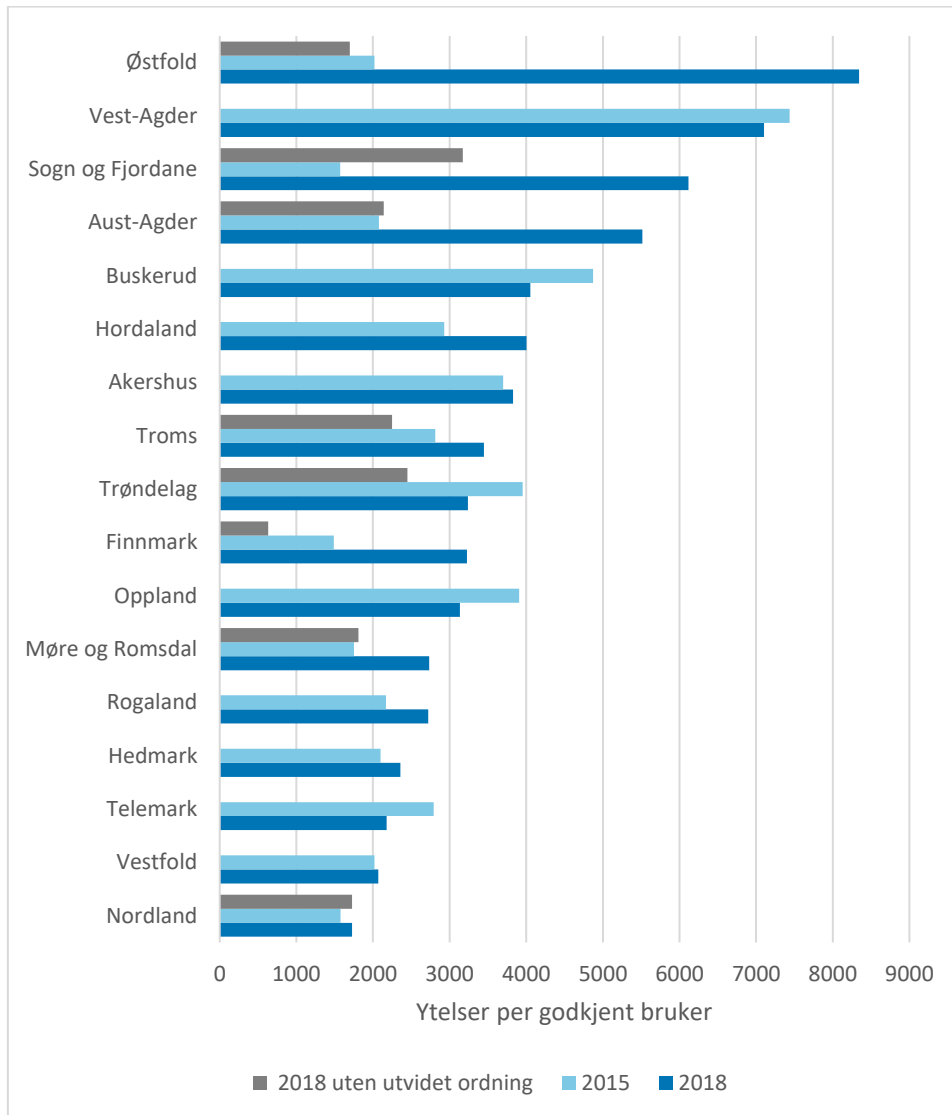
Tabell 5.2: Gjennomsnittlige ytelser per godkjent TT-bruker fordelt på fylke og i Norge totalt. 2018-kroner Kilde:SSB/Kostra

	Ytelser i 1000 kr per godkjent bruker										Endring 2015-2018	
	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	1000 kr	Relativt
Østfold	3 742	3 020	3 746	4 039	3 510	2 238	2 021	4 639	8 859	8 344	6 323	313 %
Akershus	4 083	3 748	3 930	3 668	3 580	3 551	3 698	3 781	4 081	3 829	130	4 %
Oslo	13 739	14 613	14 215	13 397	15 395	15 438	14 905	17 534	17 973	19 308	4 403	30 %
Hedmark	2 449	2 635	2 275	1 928	2 219	2 158	2 097	1 630	2 329	2 356	259	12 %
Oppland	3 160	3 040	2 721	2 692	3 848	3 922	3 907	3 234	3 182	3 136	-771	-20 %
Buskerud	5 023	4 983	4 457	4 596	4 252	4 868	4 873	4 357	4 442	4 054	-819	-17 %
Vestfold	1 922	2 001	1 625	2 032	2 085	1 711	2 018	1 527	1 522	2 068	50	2 %
Telemark	3 413	2 926	2 710	2 713	2 142	3 103	2 793	2 585	2 494	2 178	-616	-22 %
Aust-Agder	2 502	1 783	2 073	1 870	1 761	2 087	2 077	3 458	4 717	5 516	3 439	166 %
Vest-Agder	3 615	3 185	3 648	5 395	6 516	6 901	7 435	7 700	8 168	7 101	-334	-4 %
Rogaland	3 266	2 652	2 851	2 804	3 455	2 289	2 170	8 452	12 979	2 721	551	25 %
Hordaland	3 172	4 299	3 747	4 021	4 293	3 172	2 928	3 725	3 596	4 001	1 073	37 %
Sogn og Fjordane	1 593	1 642	1 678	1 654	1 673	1 608	1 574	3 034	4 380	6 118	4 544	289 %
Møre og Romsdal	2 551	2 426	2 146	1 867	2 461	2 163	1 752	2 701	2 404	2 732	980	56 %
Sør-Trøndelag/ Trøndelag	760	731	2 576	2 608	2 539	2 658	3 127	2 596	2 438	3 241	114	4 %
Nord-Trøndelag	7 573	7 416	7 306	7 169	5 086	6 350	7 709	5 695	7 049			
Nordland	2 710	2 463	2 645	2 891	2 570	1 428	1 577	1 578	1 897	1 729	152	10 %
Troms	2 677	2 861	2 203	3 001	2 898	2 862	2 811	2 373	2 532	3 447	636	23 %
Finnmark	2 160	3 488	2 163	2 412	1 857	1 407	1 490	1 693	2 605	3 227	1 737	117 %
Totalt	4 695	4 781	4 669	4 632	5 047	4 626	4 617	5 692	6 293	5 536	919	20 %
Totalt (eks. Oslo)	2 903	2 917	2 993	3 112	3 214	2 873	2 918	3 892	4 441	3 604	686	24 %

Tabell 5.3: Gjennomsnittlig ytelse per godkjent TT-bruker i de fylker som mottar midler via den utvidete TT-ordningen. Datakilde: SSB/Kostra og rapportering til Samferdselsdepartementet for bruk av midler til utvidet TT.

	2015	2018 inkl utvidet ordning	Endring 2015-2018	2018 uten utvidet ord.	2018 Differanse Mellom ordinær og utvidet	Endring 2015-2018 uten utvidet ordning
Østfold	2 021	8 344	313 %	1 696	6 648	-16 %
Vestfold	2 018	2 068	2 %	1 244	824	-38 %
Aust-Agder	2 077	5 516	166 %	2 138	3 378	3 %
Sogn og Fjordane	1 574	6 118	289 %	3 174	2 944	102 %
Møre og Romsdal	1 752	2 732	56 %	1 812	920	3 %
Sør-Trøndelag/Trøndelag	3 127	3 241	4 %	2 451	790	-22 %
Troms	2 811	3 447	23 %	2 250	1 197	-20 %
Finnmark	1 490	3 227	117 %	633	2 594	-58 %

Figur 5.2 viser gjennomsnittlige ytelser per godkjent TT-bruker i Norge utenom Oslo fordelt på fylke. Fylkene er rangert etter ytelsene i 2018 inklusive utvidet ordning. På grunn av det historisk sett høye nivået av ytelsene i Oslo, holdes Oslo utenfor i figuren, men det er verdt å merke seg at også i Oslo har kostnadene for TT-ordningen sett i sammenheng med antall godkjente brukere økt noe i perioden 2015-2018.



Figur 5.2: Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i 2015 og 2018 fordelt på fylke. Ekskl. Oslo. Begge Trøndelag fylkene vises sammen for begge år. 2018-kroner. Kilde: SSB/KOSTRA De grå søylene illustrerer i ytelser per godkjent bruker i 2018 når midler til den utvidede ordningen er fratrukket

Som nevnt tidligere er den utvidete ordningen med på å trekke gjennomsnittlig ytelser per godkjent bruker opp og også endringene fra 2015. Dette kommer tydelig frem av figuren som viser at særlig i Østfold, Sogn og Fjordane og Aust-Agder, men også i Finnmark, Møre og Romsdal og Troms har gjennomsnittlig ytelse per godkjent TT-bruker økt i perioden 2015-2018.

Denne økningen bør ses i sammenheng med fylkenes deltakelse i den utvidede TT-ordningen. Den gjennomsnittlige kostnaden i fylker som deltar i den utvidede TT-ordningen er i stor grad

misvisende da man i disse fylkene ikke fordeler ytelsene jevnt siden gruppene med de tyngste funksjonshemmede får betraktelig større bevilgninger enn ordinære TT-brukere.

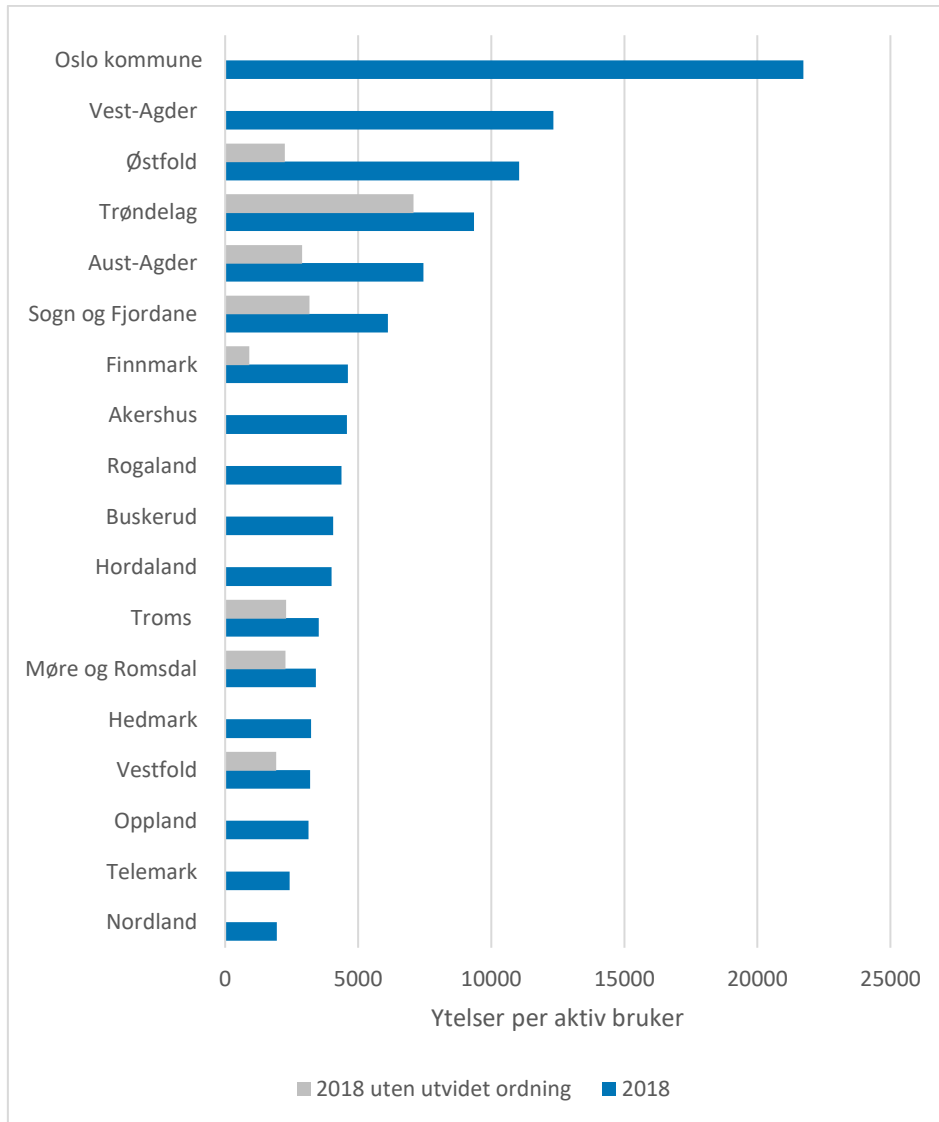
Også i Hordaland, Rogaland, Akershus, Hedmark, Nordland og (i liten grad) i Vestfold har den gjennomsnittlige kostnaden per TT-bruker blitt høyere i perioden.

Den største reduksjon i ytelse per godkjent TT-bruker i perioden (2015-2018) har skjedd i Trøndelag. Dette bør ses i sammenheng med sammenslåing av Trøndelagsfylkene fylkene. Historisk sett har utgiftene til TT per godkjent bruker i Nord-Trøndelag ligget høyt både i forhold til Sør-Trøndelag og også blant alle Norges fylker. Etter sammenslåingen gikk ytelsene ned, cirka til nivået av tidligere Sør-Trøndelag.

Også i Buskerud, Oppland, Telemark og Vest-Agder har det skjedd en reduksjon i ytelsene per godkjent bruker, men i det sistnevnte fylke ligger kostnadene fortsatt på et høyt nivå sammenliknet med andre fylker i landet.

5.3 Ytelser pr. «aktiv» TT-bruker

Ikke alle som får tildelt TT-kort benytter ordningen, men av ulike årsaker. Figur 5.3 viser oversikt over ytelse per aktiv bruker i de ulike fylkene. Oslo er det fylket som gir aller mest støtte per bruker, med nesten 22.000 kroner i gjennomsnitt. Av resterende fylker ligger Vest-Agder høyest når fylkene er rangert etter størrelsen på en gjennomsnittlig ytelse per aktiv TT-bruker med 12.000 kroner. Deretter følger flere av fylkene som deltar i den utvidede TT-ordningen. For å se hvor store ytelsene er per aktiv *ordinær* TT-bruker gir dette et noe misvisende bilde. På samme måte som for ytelse per godkjent bruker har vi derfor justert ytelsene med beløpet som benyttes til utvidet TT-ordning da det ser ut til at de fleste fylkeskommuner som deltar i den utvidete ordningen har rapportert total kostnadene til Kostra, og ikke kun fylkeskommunal del av kostnadene. Trøndelag er fortsatt blant de fylker som yte mest per ordinær godkjent bruker, ca 7.100 kroner. Mens både Østfold og Aust-Agder havner da blant de fylker som gir lav støtte til ordinære aktive brukere med hhv 2.250 kr og 2.900 kr. Nordland er det fylket som yter minst per ordinær aktiv bruker med rett under 2.000 kroner.



Figur 5.3: Gjennomsnittlige ytelser per aktiv TT-bruker i fylkene ekskl. Oslo. 2018-kroner⁸. Kilde: SSB/KOSTRA og rapportering fra fylkeskommunene gjennom vår undersøkelse. De grå søylene illustrerer forskjeller i ytelser per aktiv bruker i 2018 når midler til den utvidede ordningen er fratrukket

5.4 Ytelser per innbygger

Et annet mål på hvor store/gode ytelsene er, er å se på hvor mange som nyter godt av TT-ordningen. I tabell 5.4 ser vi på offentlige ytelser per innbygger i de ulike fylkene og i landet totalt. I Oslo har offentlige utgifter til TT historisk sett vært høyest i landet og denne trenden

⁸ Aust-Agder og Nordland fylkeskommuner har ikke rapportert data for antall aktive brukere til oss. Tall for disse to fylkene i tabellen er konstruert på bakgrunn av antall godkjente brukere i disse fylkene i 2018 (fra SSB/KOSTRA) samt andelen aktive brukere utgjorde blant godkjente brukere i disse fylkene i 2015 (hentet fra 2015-rapporten).

fortsetter også i 2018. Utenom Oslo er det Agder fylkene samt Sogn og Fjordane og Troms som har høye offentlige utgifter til TT per innbygger. Både Aust-Agder og de to sistnevnte fylkene deltar i ordning med utvidet TT siden 2016-2017. Vest-Agder deltar ikke i den utvidede ordningen og utgiftene har vært høye her siden 2012.

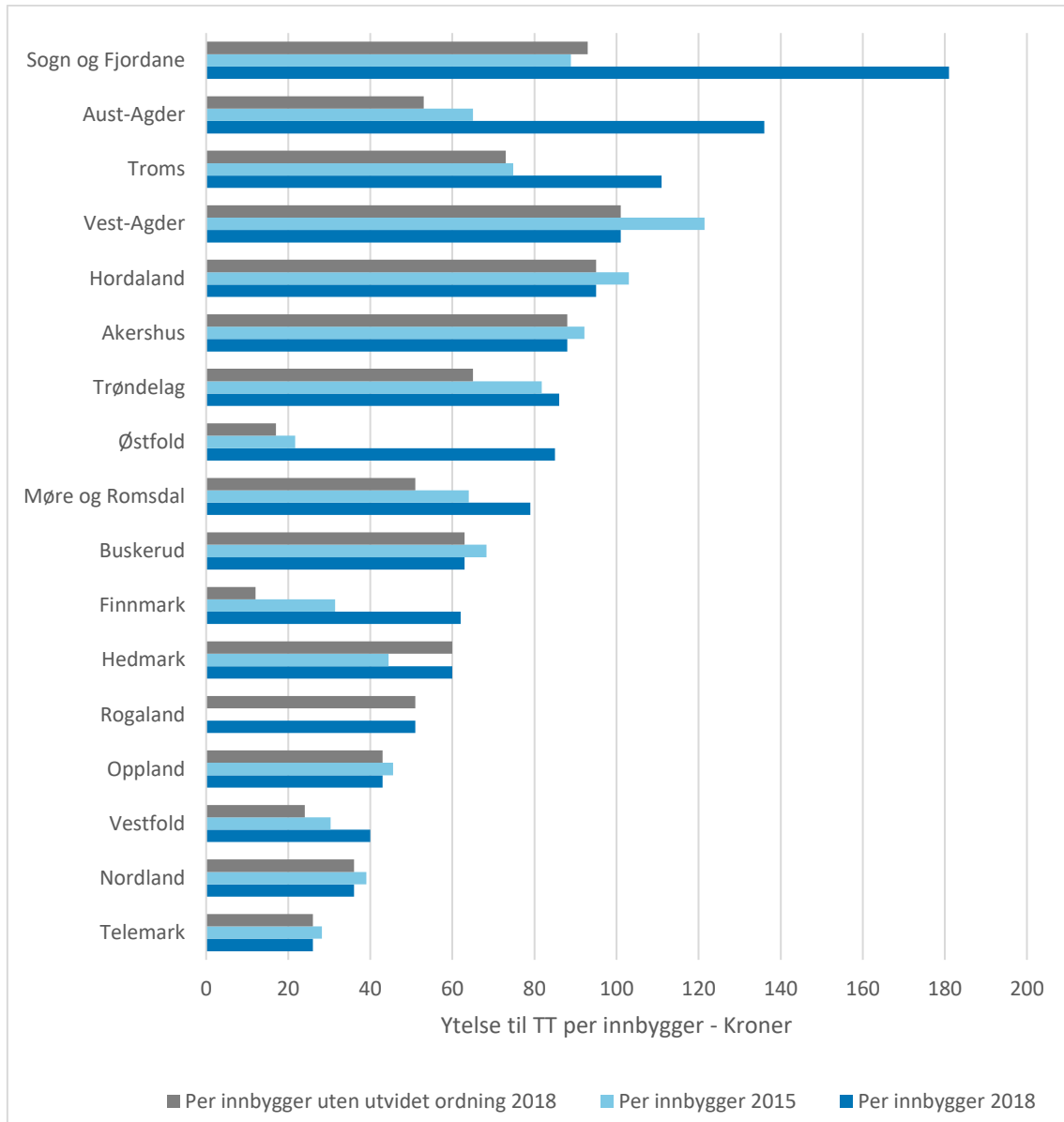
Tabell 5.4: Offentlige TT-ytelser pr. innbygger fordelt på fylker og for landet totalt. 2018-kroner. Tall for 2004-2015 er basert på rapporten for 2015, tall for 2016-2018 er basert på SSB/KOSTRA

	2004	2006	2008	2012	2014	2015	2016	2017	2018	Endring 2015-2018	
										Absolutt	Relativ
Østfold	37	32	37	23	20	22	40	76	85	63	292 %
Akershus	110	104	116	96	86	92	86	92	88	-4	-4 %
Oslo	605	574	493	458	398	418	404	406	390	-28	-7 %
Hedmark	123	113	110	90	49	44	46	58	60	16	35 %
Oppland	76	71	60	53	51	46	44	43	43	-3	-6 %
Buskerud	84	76	76	70	78	68	68	70	63	-5	-8 %
Vestfold	47	45	33	39	31	30	28	28	40	10	32 %
Telemark	25	23	28	31	30	28	30	30	26	-2	-8 %
Aust-Agder	68	53	62	47	55	65	91	124	136	71	109 %
Vest-Agder	87	76	84	126	118	121	120	119	101	-20	-17 %
Rogaland	68	70	70	67	61	192	239	252	51	-141*	-73 %
Hordaland	119	126	134	81	86	103	98	90	95	-8	-8 %
Sogn og Fjordane	78	75	73	63	62	89	95	135	181	92	104 %
Møre og Romsdal	83	76	65	66	59	64	74	64	79	15	24 %
Sør-Trøndelag/	59	59	80	75	74	69	68	67	86	4	6 %
Nord-Trøndelag	141	133	124	115	80	87	70	87			
Nordland	111	100	87	75	39	39	36	40	36	-3	-8 %
Troms	98	99	96	94	91	75	72	81	111	36	48 %
Finnmark	86	71	43	42	29	31	31	48	62	31	97 %
Hele landet	145	139	132	119	106	124	126	132	116	-8	-6 %
Landet uten Oslo	86	81	83	72	64	80	86	92	76	-4	-5 %

*Data rapportert til Kostra 2015-2017 avviker fra data før og etter. Endring mellom 2015 og 2018 må derfor sees i lys av dette.

Figur 5.4 viser fylkeskommunale ytelser pr. innbygger i fylkene i 2015 og 2018. Fylkene er rangert etter ytelsene i 2018. Oslo er holdt utenfor i figuren fordi Oslo har desidert høyest ytelse per innbygger med ca 400 kroner slik at forskjellene mellom de andre fylkene ville blitt maskert i figuren. Videre er data for Rogaland i 2015 utelatt da rapporterte tall til SSB/Kostra for perioden 2015-2017 har store avvik i forhold til tall før og etter denne perioden.

Som figuren viser har det skjedd en betydelig økning siden 2015 i omfanget av TT-ytelser sett per innbygger i flere fylker. Dette er imidlertid i fylker som er med i den utvidete TT-ordningen (Sogn og Fjordane, Aust-Agder, Troms, Østfold og Finnmark) noe som påvirker hvor mye som benyttes i gjennomsnitt per innbygger til TT-ytelser. Korrigert for ytelsene som gis gjennom den utvidete ordningen er det kun Sogn og Fjordane som har økt ytelsene og som er blant de fylker som bruker mest per innbygger på ordinær TT. Ingen andre fylker har økt ytelsen per innbygger i perioden 2015 til 2018. Østfold og Finnmark er de to fylkene som bruker minst per innbygger på ordinær TT. Utenom Oslo er det Vest-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane og Akershus som benytter mest, ca 90 til 100 kroner, per innbygger.



Figur 5.4: Offentlige TT-ytelser pr. innbygger fordelt på fylke. Oslo er utelatt. Trøndelag fylkene vises sammen for begge år. 2018-kroner Kilde: SSB/KOSTRA og rapportering fra fylkeskommunene gjennom vår undersøkelse. De grå søylene illustrerer forskjeller i ytelser per innbygger i 2018 når midler til den utvidede ordningen er fratrukket

5.5 Ytelser og brukerandel

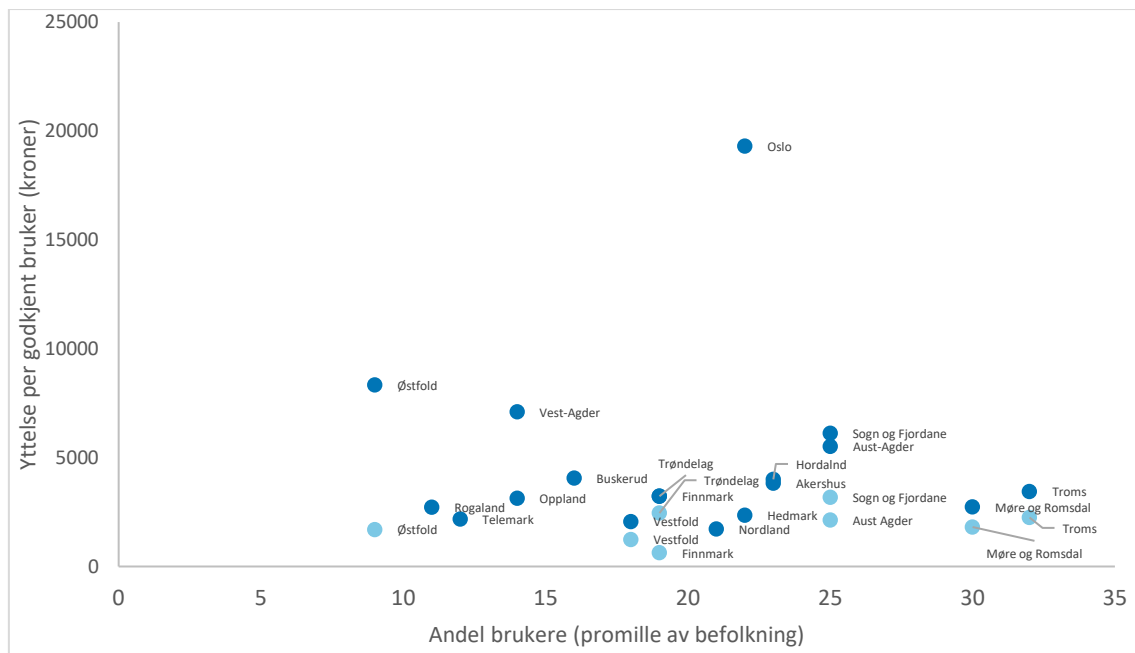
I dette kapitlet visualiserer vi forskjeller mellom fylkene for to sentrale dimensjoner ved TT-ordningen; nemlig ytelser (målt ved gjennomsnittlig reisebeløp) samt brukerandel (andel TT-brukere av befolkningen). Vi skiller mellom godkjente og «aktive» TT-brukere.

Gjennomsnittstall knyttet til ytelser skjuler betydelige forskjeller i de reelle ytelsene som tilbys ulike kategorier brukere. I kapittel 3 har vi vist hvordan det enkelte fylke fordeler sine TT-

midler mellom brukerne, og spesielt med tanken på spennet mellom «grunntytelsen» og ytelsen til de som tilbys mest (ofte rullestolbrukere og svaksynte) og personer som har lang reisevei til nærmeste kommune- eller servicesenter. Den utvidede ordningen med øremerket tilskudd har forsterket slike forskjeller og figurene i dette delkapittelet bør ses i sammenheng med dette og hvilke fylker som deltar i den utvidede TT-ordningen. I figur 5.5 har vi derfor vist to punkter for de fylkene som er med i utvidet ordning.

Godkjente brukere

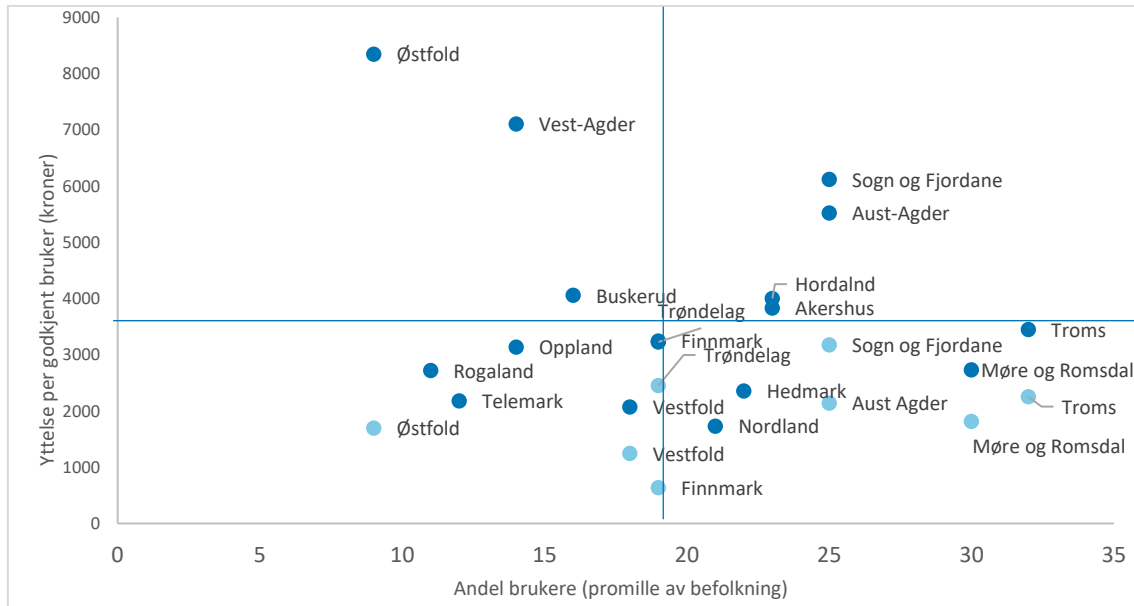
Figur 5.6 visualiserer forskjellen mellom fylkene hva angår gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel målt i prosent av befolkningen.



Figur 5.5: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2018. 2018-kroner. De lyseblå prikkene illustrerer ytelser per godkjent bruker når midler til utvidet ordning er fratrukket.

Figuren viser klart hvordan Oslo skiller seg ut med spesielt store ytelser pr. godkjent bruker. I 2018 var brukerandelen i Oslo 2,2 prosent av befolkningen, og ytelsene pr. godkjent TT-bruker var på nesten 22.000 kr. I gjennomsnitt har fylkene (ekskl. Oslo) i 2018 en brukerandel på 1,9 prosent av befolkningen og en ytelse pr. godkjent TT-bruker på 3604 kr. Det er Østfold som har lavest brukerandel (0,9 prosent av befolkningen) og Troms som har høyeste brukerandelen (3,2 prosent). Ser vi bort fra Oslo, er det Østfold etterfulgt av Vest-Agder som har de høyeste ytelsene pr. godkjent TT-bruker i gjennomsnitt, men ligger lavt når det gjelder andel av befolkning som mottar ytelsen. Bildet endrer seg om vi korrigerer for midlene fra den utvidete TT-ordningen. Østfold ligger da lavt både når det gjelder ytelse per godkjent bruker og brukerandel, figur 5.6.

I figur 5.6 er Oslo utelatt for å få et bedre inntrykk av hvordan fylkene utenom Oslo skiller seg fra hverandre. Figuren er delt inn i 4 deler, der midten av korset tilsvarer gjennomsnittlig årlig ytelse pr. godkjent TT-bruker og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene (ekskl. Oslo)..



Figur 5.6: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelse pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2018. 2018-kroner. Uten Oslo. De lyseblå prikkene illustrerer ytelse per godkjent bruker når midler til utvidet ordning er fratrukket.

Figuren viser stor spredning mellom fylkene. Fire fylker, Hedmark, Nordland, Troms og Møre og Romsdal, nede til høyre har «høy» brukerandel men «lav» ytelse pr. bruker. I det motsatte hjørnet oppe til venstre med «lav» brukerandel og «høy» ytelse pr. godkjent bruker finner vi Østfold, Vest-Agder og Buskerud. Rogaland, Telemark, Oppland og Vestfold ligger relativt lavt både når det gjelder brukerandelen og gjennomsnittlige ytelse per godkjent bruker. Akershus, Hordaland, Sogn og Fjordane og Aust-Agder ligger i det øvre høyre hjørne med relativt høye verdier for både andel brukere i befolkningen og gjennomsnittlige ytelse per bruker. Finnmark og Trøndelag ligger ganske nærme gjennomsnittet for både ytelse per godkjent bruker og for andel brukere av den totale befolkningen. Korrigerer vi for midler benyttet til utvidet TT-ordning endre bildet seg, og alle fylker som er med i denne ordningen ligger nå lavt med hensyn til ytelse per innbygger.

Et generelt trekk er at fylker som er med i den utvidete TT-ordningen ligger lavt i hvilken ytelse de gir per ordinære TT brukere. Det er imidlertid stor spredning i andelen av befolkningen som godkjennes som TT-brukere.

Aktive brukere

I figur 5.7 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 (andel av befolkningen).



Figur 5.7: Gjennomsnittlige ytelser pr. «aktive» TT-bruker og brukerandel (antall «aktive» TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2018. 2018-kroner. Kilde: SSB/KOSTRA og rapportering fra fylkeskommunene. De lyseblå prikkene og den lyseblå linjen viser gjennomsnitt i ytelser per aktiv bruker når midler til utvidet ordning er fratrukket

Hvis vi sammenlikner figur 5.6 og figur 5.7 ser vi for det første at gjennomsnittlige ytelser pr. bruker er høyere og brukerandelen i befolkningen er lavere i figuren som viser aktive brukere. Dette har sammenheng med at antall «aktive» brukere i er lavere enn antall godkjente brukere. I 2018 var gjennomsnittlig ytelse pr. «aktive» bruker 4660 kroner (3 336 kroner i 2015) når Oslo holdes utenfor. Beløpet øker til 5 343 kroner når vi tar med Oslo. Brukerandelen er 1,7 prosent av befolkningen, en liten endring fra 1,8 prosent i 2015.

Figuren viser stor spredning mellom fylkene. Det er kun et fylke, Aust-Agder, som har både over gjennomsnittlig ytelse per aktiv bruker og samtidig over gjennomsnittlig andel av befolkningen som er aktive brukere. Sett bort fra Oslo er det Vest-Agder, Østfold og Trøndelag som har høyest ytelse, men disse har samtidig en lav andel i befolkningen som mottar støtte. Ved å korrigere for utvidet ordning er det Østfold og Vestfold samt Finnmark som bruker minst midler per ordinær bruker samtidig som disse fylkene har lav andel av befolkningen som er aktive TT-brukere. Sogn og Fjordane har sammen med Troms den høyeste andelen aktive brukere. Støttebeløpet er imidlertid noe under gjennomsnittet per aktiv bruker når vi korrigerer for midler til utvidet ordning.

6 Antall tilbudte og gjennomførte turer

I dette kapitlet beregner vi hvor mange turer TT-brukerne i fylkene tilbys og hvor mange turer de gjennomfører. Med en tur menes en enkelt reise, slik at en reise til butikken og hjem igjen er to turer.

6.1 Tilbudte turer

De fleste fylker tildeler et støttebeløp mens Oslo tilbyr et visst antall turer og Vest-Agder en slags kombinasjon av turer og beløp da de har et klippekortsystem som gjør at brukere som reiser kort kan gjennomføre flere turer enn de som reiser langt. For de 16 fylkene som tildeler penger har vi beregnet antall turer som tilbys en ordinær TT-bruker⁹. Dette vil da være det antall turer eller reisebeløpet som omtales som et grunnbeløp. Utgangspunktet for beregningen er:

- Støttebeløp som tildeles en ordinær bruker som bor innen 15 km til kommunesentrum for de fylkene hvor størrelsen på støttebeløpet avhenger av avstand til nærmeste servicesenter
- Informasjon om gjennomsnittlig drosjetakst for TT-reiser¹⁰
- Informasjon om størrelsen på egenandel

Antall tilbudte turer (t) for de fylkene som tildeler TT-brukerne et reisebeløp kan da beregnes slik: (1) $t=g/p-e$

Hvor (1) er grunnbeløpet (g), drosjetaksten (p) og egenandelen (e).

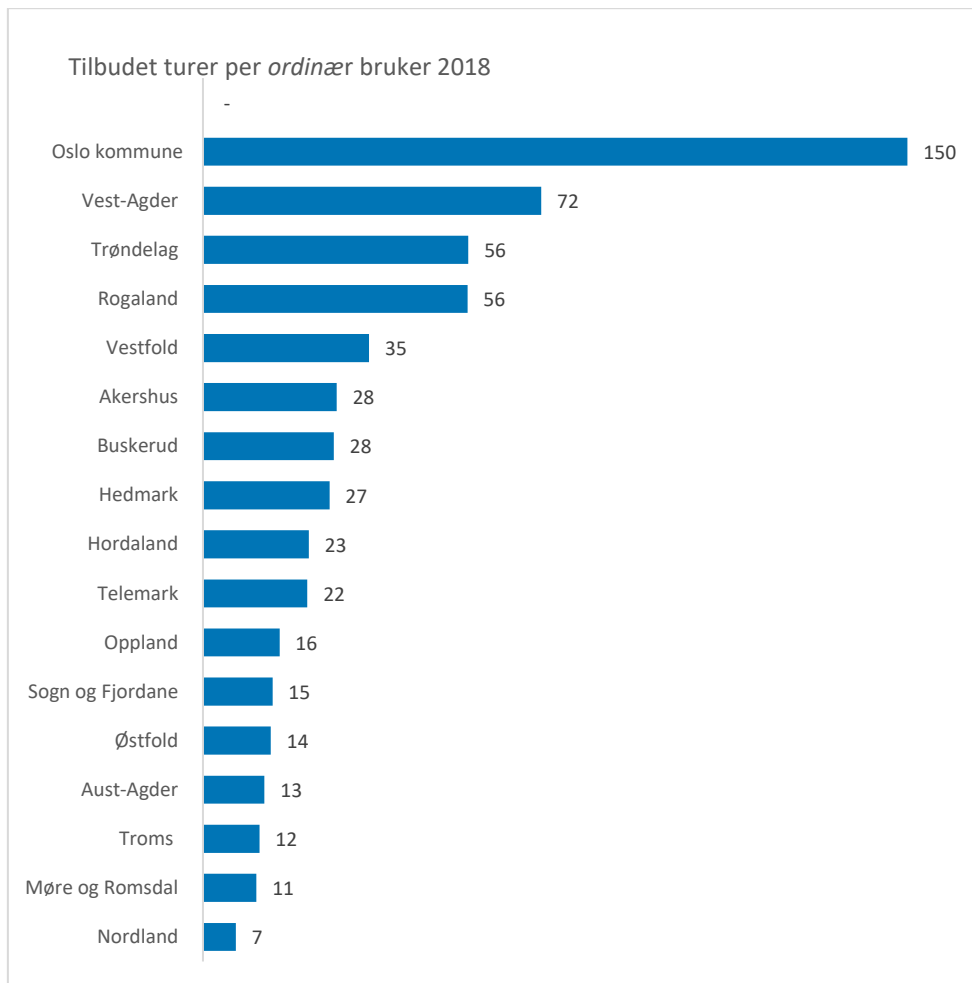
Med dette som utgangspunkt får vi en situasjon som vist i figur 6.1. Som det fremgår av figuren er det store variasjoner i antall turer som tilbys. TT-brukerne i Oslo som tilbys flest turer (150 stk.). Dette gjelder imidlertid brukere som er yngre enn 67 år. TT-brukere over 67 år har et tilbud om 70 reiser pr. år. Også dette er høyt i forhold til andre fylker og på samme nivå som

⁹ Med en «ordinær bruker» menes det en TT-bruker som ikke hører til prioriterte grupper (rullestolbrukere, svaksynte eller blinde) og som bor inntil 10-15 km til nærmeste servicesenter (i de fylkene som deler TT-brukere i grupper etter avstand)

¹⁰ For fylker som ikke rapporterte informasjon om gjennomsnittlig drosjetakst til oss har vi benyttet samme drosjetakst som i nærliggende fylker. Dette gjelder Telemark (gjennomsnittlig drosjetakst som i Vestfold benyttet), Nordland og Finnmark (gjennomsnittlig drosjetakst som i Troms benyttet). Vi ser samtidig at de sistnevnte fylkene får veldig få turer/ lav verdi på antall turer i vår beregning, noe som kan skyldes feil drosjetakstverdi og ikke det faktiske antallet turer fylket tilbyr.

det Vest-Agder tilbyr TT-brukerne¹¹. Nordland og Finnmark tilbyr færrest turer. Siden antall turer er beregnet ut fra en gjennomsnittlig drosjetakst og på bakgrunn av støttebeløpet til en ordinær bruker innenfor 15 km fra kommunesenteret er ikke antallet turer eksakt, men kun en indikasjon på nivået på antall turer som tilbys og forskjellene mellom fylkene. Noe av nivåene og forskjellene skyldes dermed datagrunnlaget. Og ulike datakilder og metoder for å beregne antall turer vil gi noe avvikende svar alt etter metoden og datakilden som benyttes. Men ut fra beregningene kan vi dele tilbudet/ytelsen målt i antall turer inn i ulike kategorier etter hvor mange turer som tilbys.

Dette viser at 8 av fylkene tilbyr under 20 turer i løpet av et år, 5 fylker tilbyr mellom 20 og 30 turer, og 5 fylker (inkl. Oslo) tilbyr over 30 turer.



Figur 6.1: Beregnet antall tilbudet turer per godkjent ordinær TT-bruker 2018.

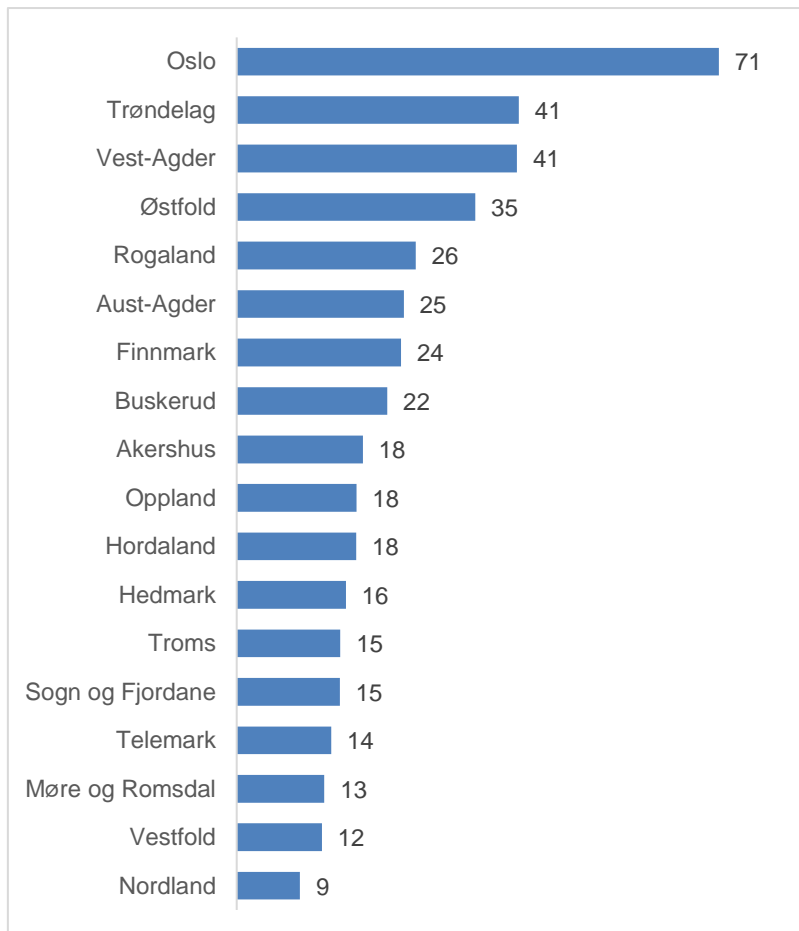
¹¹ Antall turer for Vest-Agder som er oppgitt i figuren er det minste antallet turer en ordinær bruker i Vest-Agder kan gjennomføre med sin tildelte kvote. Jo kortere turene jo flere turer man får gjennomført med sitt TT-kort i fylket (maks 144 turer)

6.2 Gjennomførte turer

I forrige avsnitt (6.1) så vi på tilbudssiden. I dette avsnittet ser vi på etterspørselen målt ved antall gjennomførte turer per aktiv bruker. Antall turer per aktiv bruker er beregnet på bakgrunn av antall aktive brukere i 2018 rapportert fra fylkeskommunene via vår undersøkelse samt statistikk for antall turer fra SSB/KOSTRA.

Disse dataene er ikke direkte sammenliknbare med data fra 2015 rapporten (Solvoll 2015) fordi disse er beregnet på en annen måte. Opplysningene vi har fått om antall turer er ikke god nok til å beregne dette på samme måte som i 2015.

På grunn av datakvaliteten vil ikke tallene være eksakte, men gi en indikasjon på reiseaktiviteten per aktiv bruker. Vi ser også at antall turer gjennomført i en del av fylkene er høyere enn antall tilbudte ruter. Dette kan skyldes flere årsaker, blant annet at det er benyttet gjennomsnittlig drosjetakst for å beregne antall tilbudte turer i figur 6.1 mens vi i tabell 6.2 har fordelt antall turer rapportert til Kostra på aktive brukere.



Figur 6.2: Antall turer per aktiv bruker i 2018. Kilde: antall turer fra SSB/KOSTRA og antall aktive brukere rapportert fra fylkeskommunene gjennom vår undersøkelse. Trolig inklusive turer innenfor utvidet- TT-ordning.

Per aktiv bruker gjennomføres det desidert flest turer i Oslo. Deretter følger Trøndelag og Vest-Agder samt Østfold hvor turer trolig er inkludert turer innenfor den utvidete TT-ordningen (35-41 turer). Det er fire fylker hvor brukerne benytter seg av mellom 20 og 30 turer (Buskerud, Finnmark, Aust-Agder og Rogaland). De aktive brukerne gjennomfører mellom 10 og 20 turer i de resterende fylkene.

7 Forbedret TT-tilbud, utvidet ordning

7.1 Bakgrunn, formål og retningslinjer

Som et tillegg til fylkeskommunenes egne ordninger (den ordinære TT-ordningen), er det etablert en statlig tilskuddsordning som en utvidet TT-ordning. Denne startet som en forsøksordning 2012 gjennom vedtak av Prop. 1 S (2011–2012). Stortinget bestemte ved behandlingen av statsbudsjettet for 2016 (Innst. 13 S (2015–2016) at ordningen skulle videreutvikles, og la til grunn at midlene skulle gå til TT-brukere med særlige behov, rullestolbrukere og synshemmede. Det ble også lagt til grunn at ordningen skulle utformes i dialog med brukerorganisasjoner og berørte parter. I tillegg til de tre fylkeskommunene, Østfold, Nord-Trøndelag og Møre og Romsdal som deltok i forsøket ble forsøksordningen videreført fra annet halvår 2016 som en utvidet TT-ordning som skal bygge på den etablerte TT-ordningen fylkeskommunene har ansvaret for. Samtidig ble Aust-Agder innlemmet i ordningen (Prop. 1 S 2016-2017). Ordningen er senere videreført og utvidet til flere fylker gjennom Prop. 1 S (2017-2018) og Prop. 1 S (2018-2019). Fra annet halvår 2017 ble Finnmark, Sogn og Fjordane og Troms innlemmet i ordningen, og fra 2018 ble ordningen i Nord-Trøndelag utvidet til å gjelde hele nye Trøndelag fylke og også Vestfold kom med i ordningen. Fra juni 2019 er ytterligere fem fylket innlemmet i ordningen, Hedmark, Oppland, Hordaland, Telemark og Nordland.

Formålet med ordningen og reiseomfang

Formålet med ordningen er å tilby brukere med særlige behov, dvs. rullestolbrukere og blinde/svaksynte, flere TT-reiser enn de ellers ville fått gjennom de fylkeskommunale ordningene. For å kunne motta tilskudd må fylkeskommunen minst opprettholde samme fylkeskommunale TT-tilbud som tidligere til brukerne som deltar i den utvidede ordningen. Sammen med fylkeskommunenes TT-tilbud er målsettingen å sikre disse brukerne 200 enkeltreiser. Beregning av beløp og utbetaling av tilskudd i fylkeskommuner som tildeler TT-brukerne en reisekvote i kroner i stedet for et bestemt antall reiser, skal gjennom denne ordningen løfte den enkelte brukers reisekvote til et kronebeløp som tilsvarer om lag 200 enkeltreiser per år. Én enkeltreise skal i denne sammenheng regnes som verdien av en gjennomsnittlig enkeltreise for brukerne av den ordinære TT-ordningen i fylket, som ikke omfattes av den utvidede ordningen.

Når tilskuddet gis som reisebeløp vil antall reiser den enkelte får ut av midlene variere ut fra lengden på de reisene de gjennomfører. Det vil si at enkelte kan få mer enn 200 reiser om de benytter midlene til kortere turer, mens de som velger å dra på lengre turer får færre reiser ut av tildelte midler.

Dersom det i løpet av året viser seg at tildelte midler ikke er tilstrekkelig til å dekke 200 reiser, kan fylkeskommunen/Oslo kommune foreta kutt i tildelingen til den enkelte bruker. Hvordan dette rent praktisk kan skje, avgjøres av den enkelte fylkeskommune/Oslo kommune og ens eget regelverk for TT-ordningen.

Søknad, rapporteringsplikt og finansielt ansvar

Ordningen finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett, på grunnlag av Stortingets bevilgninger. Tilskudd utbetales for ett år av gangen. Tildelt ubrukt beløp trekkes fra i neste års tilskudd. Fylkeskommunene/Oslo kommune kan søke etter invitasjon fra Samferdselsdepartementet som også behandler søknadene. For å sikre kontinuitet og forutsigbarhet legges det vekt på å videreføre tilskudd der det er etablert en utvidet ordning. Alle tilskuddsmottakere er forpliktet til å rapportere på bruken av tildelte midler. Regnskap som viser hvordan statlige midler er brukt samt nøkkel tall som: antall brukere, gjennomførte reiser med videre.

Når tilskudd fra staten er utbetalt, ligger ansvaret for gjennomføring hos fylkeskommunen som ansvarlig for TT-ordningen. Dette inkluderer også et finansielt ansvar. Det kan ikke påregnes ytterligere tilskudd fra staten for å dekke uforutsette utgifter.

7.2 Utvidet TT-ordning, nøkkeltall for brukere og tildelte midler

I dette kapitlet gis en kortfattet oppsummering av en del nøkkeltall. Oversiktene under er utarbeidet på grunnlag av statusrapporter for 2018 som de fylkeskommunene som mottar støtte er pliktig å levere til Samferdselsdepartementet. Disse statusrapportene er utformet på ulik vis og nøkkeltall er rapportert i ulik grad og beregnet på ulik måte. Vi har derfor så godt det lar seg gjøre tolket innrapporterte data.

Støttebeløp

Tabell 7.1: Utvidet TT-ordning per 2018. Tildelt statlig beløp, forbruk og søknadsbeløp for 2019.
Datakilde: Fylkeskommunenes rapportering til Samferdselsdepartementet.

	Tildelt 2018	Forbruk 2018	Under-/overforbruk 2018	Forbrukets andel av tildelt 2018	Søknadsbeløp 2019
Østfold	18 551 250	20 137 268	-1 586 018	109 %	20 600 000
Møre og Romsdal	11 609 000	6 875 975	4 733 025	59 %	11 609 000
Trøndelag	27 620 000	9 671 213	17 948 787	35 %	23 800 000
Aust-Agder	12 550 000	9 812 967	2 737 033	78 %	12 940 000
Finnmark	11 850 384	3 722 205	8 128 179	31 %	9 920 880
Troms	14 500 000	6 463 784	8 036 216	45 %	10 064 000
Sogn og Fjordane	13 380 000	9 541 807	3 838 193	71 %	14 094 000
Vestfold	5 271 180	3 956 492	1 314 688	75 %	9 911 891
SUM Statlig beløp	115 331 814	70 181 711	45 150 103	61 %	112 939 771

Totalt tildelte statlige midler til den utvidete ordningen er 115 mill. kroner i 2018. Forbruket var på ca 70 mill. kroner, 61 prosent av tildelte beløp. Det er kun Østfold som har benyttet hele tildelingen. For 2019 er det søkt om 113 mill. kroner. I tillegg vil de nye fylkene som nå er invitert til å søke tilkomme.

Tabell 7.2: Utvidet TT-ordning 2018. Antall brukere, støttebeløp og kostnader per tur. Datakilde rapporteringsskjemaer fra fylkeskommunene

Fylke	Antall brukere	Tildelt beløp – ekstra per bruker	Antall turer gj.ført	Snittpris per tur	Antall turer Gj.snitt	Avstand Gj.snitt	Faktisk bruk per bruker
Østfold	878	34.000	42.759	327	49		
Møre og Romsdal	254	53.400	16.021	482	63	11 km	30431
Trøndelag*	2756 2060 aktive	ca 35.000	48.750	286	18 24 per aktiv	8,1 km	5059 6768 per aktiv
Aust-Agder**	416	38.000					Ca 24.000 inkl. FK
Finnmark	324	34.400***	12.761	365	39	10,3	
Troms	593	59.500****	26.760	328	44	7,3 km (s1) 9,2 km (s5)	Tidligere stort underforbruk
Sogn og Fjordane	528 435	46.000	17.735	538	41		Forventet forbruk 40%
Vestfold	590	18.670 Annet halvår					

*Annet halvår - * beregnet

**2019

*** Antall brukere* gjennomsnittskostnad*200 turer

**** Troms ville kostet 60.000 per bruker – FK tilskudd. Søker om statlige midler på ca 17.000 per bruker for 2019

Tabellen viser gjennomsnittstall, og må leses med forbehold, blant annet på grunn av endringer i antall brukere som oppstår i løpet av året (nytilførte og utløpte brukere). Hvor stor denne andelen er, samt hvor stor overgangen er mellom ulike grupper og ordninger vil påvirke gjennomsnittstallene.

Østfold

Da forsøksforsøksordningen startet i Østfold i 2012 var den begrenset til å omfatte Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, og for rullestolbrukere og blinde og svaksynte. Ordningen besto av et tilbud med bestillingstransport/servicerute, kalt Flexx-TT, for å få størst mulig grad av samkjøring. Erfaringene, blant annet fra Norges Blindforbund Østfold, er at ordningen er svært positiv og endret livet for mange. På minussiden trakk de frem at reisen er basert på samkjøring og at den må bestilles to timer før reisen skal foretas. Dette gjør at brukerne opplever ordningen som lite fleksibel (Solvoll 2015).

Ordnningen ble senere endret og per 2018 omfattes alle kommuner i Østfold. Brukergruppen er fortsatt rullestolbrukere og blinde og svaksynte, og brukerne kan kjøre taxi for et tildelt beløp. Det vil si at ordningen ikke lenger er et bestillingstilbud med samkjøring. Antall brukere har økt hvert år etter 2016 (535 brukere) og er i 2019 på 986 brukere. En økning på 84 prosent siden 2016.

I 2018 fikk Østfold fylkeskommune ca. 18,5 mill.kr fra Samferdselsdepartementet. Det ble tildelt reisekvoter for over 10 mill.kr mer enn beløpet fylkeskommunen fikk fra Samferdselsdepartementet. Årsaken til at tildelingen til brukere er vesentlig høyere enn tildelt beløp fra Samferdselsdepartementet er at erfaringsmessig benytter ikke alle bruker hele beløpet de får tildelt. Fylkeskommunen tar heller risikoen for at underforbruket er på samme nivå som tidligere år og tildeler midler til flere brukere. Resultatet ble et lite overforbruk i 2018. Dette overforbruket i 2018 må sees i sammenheng med flere brukere og at alle ventelister ble fjernet, uten at beløpet per bruker ble justert.

Reisemønsteret i 2016 viste at mange brukere valgte relativt få men lange turer. Fra 2017 har dette reisemønsteret endret seg og brukerne foretar fler men kortere turer. Dette har fortsatt i 2018. Tendensen er at de som bor i større byer og tettsteder reiser oftere, mens de som bor i distriktene har færre turer fordi kjøreavstandene er lengre.

Møre og Romsdal

I Møre og Romsdal var 9 kommuner med i 2012. Siden den tid har det blitt tildelt et beløp tilsvarende 104 turer á 300 kroner til brukerne som er rullestolbrukere og blinde og svaksynte. Brukerne fikk dermed en betraktelig høyere reisestøtte enn ordinær reisestøtte.

Fra 2018 er søknaden til Samferdselsdepartementet korrigert etter retningslinjene om 200 reiser per person og brukere fikk tildelt nytt halvårsbeløp tilsvarende 200 turer per år. Møre og Romsdal mottok drøyt 11,6 mil kr i støtte i 2018.

I 2018 har Møre og Romsdal hatt 254 brukere i den utvidete ordningen. Brukerne er spredt over hele fylket men det er en overvekt av brukere i de opprinnelige 9 forsøkskommunene. Tildelingen jevner seg imidlertid ut, blant annet fordi kilometerbegrensningen på reisene er fjernet fra 2018. Det vil si at samtlige rullestolbrukere og blinde/sterkt svaksynte i fylket har hatt mulighet til å søke om å endre sin brukersone og innlemmes i den utvidete TT-ordningen. Etter begrensningen på kilometer ble opphevet har pågangen økt og det er opprettet venteliste. Ledige plasser kommer gjennom at brukere blir sperret eller brukere endres tilbake til ordinær TT-ordning.

I snitt kjørte hver bruker 707 km. Antall turer registrert var 16.021 mot 12.085 i 2017, en økning på 32 prosent. I gjennomsnitt har hver bruker kjørt 63 turer.

Trøndelag

Nord-Trøndelag var med i forsøksordningen som startet i 2012 med fem kommuner og antallet brukere lå da på ca 175 brukere som gjennom det forbedrete tilbudet fikk doblet reisekvoten sin til 100 turer i halvåret.

Nord- og Sør-Trøndelag fylkeskommuner slo seg sammen til Trøndelag fylkeskommune fra og med 1.1.2018. Frem til 30.6.2018 hadde Trøndelag fylkeskommune to ulike TT-ordninger og den utvidete ordningen ble kun gjennomført i nord-delen av fylket. Fra og med annet halvår 2018 ble det innført en felles ordning for hele Trøndelag. På grunn av systemskiftet har det vært utfordrende å gi komplette tall for bruk gjennom hele 2018. Beregnede tall har derfor grunnlag i statistikk for 2. halvår 2018 etter at hele fylket har innført felles ordning.

Fra annet halvår 2018 er det totalt 2756 brukere av den utvidete ordningen i Trøndelag av i alt 8880 TT-brukere. Trøndelag fikk tildelt 27,6 mill kr i hele 2018. Av dette er 9,7 mil kr benyttet. Underforbruket er spesielt høyt i 2. halvår med nesten 80 prosent. Årsakene er flere. Gruppen som har fått utvidet tilbud brukte ikke ordningen som forventet ved søknadstidspunktet, og det er en betydelig andel som ikke har benyttet ordningen i det hele tatt. Ordningen var ny for mange i store deler av Trøndelag, og i tillegg ble den endret fra å være turbasert til verdibasert. Det antas derfor at brukerne trenger en viss omstillingstid. Dette har ført til et mindre forbruk på 35 prosent hele 2018 sett under ett.

Andelen av brukerne som trenger spesialbil er på drøyt 40 prosent av brukerne uavhengig av avstandskategori. 87 prosent av brukerne er innenfor avstandskategorien 0-9,9 km mens kun til sammen 3 prosent er i de to kategoriene som er over 2 mil.

75 prosent av de som er tildelt midler er aktive brukere og i snitt har de gjennomført 23,6 turer annet halvår 2018. Noe flere turer blant de som ikke er avhengig av spesialbil.

Aust-Agder

Høsten 2016 startet ordningen i Aust-Agder opp med 477 brukere. Ordningen omfatter alle kommuner. Første halvår 2018 var antall brukeren 465 og annet halvår 444. Per januar 2019 er antall brukere 416. Aust-Agder fikk tildelt 12,6 mill kr i 2018, og har benyttet 78 prosent av midlene.

Finnmark

Finnmark fylkeskommune har vært med i ordningen siden annet halvår 2017. Ordningen gjelder for alle kommuner. Brukere av ordningen blir plassert i brukersone 4, dvs blant de som kvalifiserer til høyeste reisestøtte, 3780 kr per år. Dette er den nedre grensen for transportstøtte uten særskilte utvidet ordning for disse brukerne.

Ved utgangen av 2018 var det 271 brukere i den utvidete ordningen. Totalt har 324 brukere vært omfattet av ordningen i 2018. Antallet brukere er dynamisk og vil endre seg i løpet av året på grunn av frafall og tilkomst. Forbruket viser at gjennomsnittlig forbruk er 18.276 kroner per bruker, et underforbruk i forhold til tildelte midler. Fylkeskommune refordelte ubrukte midler internt mellom brukergruppene i november. I 2018 fikk Finnmark fylkeskommune 11,9 mill kr, men benyttet bare 31 prosent av disse. Det ble gjennomført nesten 13.000 reiser som gir et gjennomsnitt på 39 reiser per bruker til en kostnad på 365 kroner i gjennomsnitt. Gjennomsnittlig reiseavstand er 10,3 kilometer.

På grunn av etterspørsel for tilrettelagt taxi har fylkeskommunen i 2018 mottatt flere søknader om støtte til tilpassing av kjøretøy fra drosjenæringen. Finnmark fylkeskommune har innvilget støtte til ombygging av tre kjøretøy på til sammen 516.403 kr over eget budsjett.

Troms

Troms fylkeskommune har delt TT-brukere opp i to grupper, A og B. Gruppe A er rullestolbrukere og blinde og svaksynte. Ved utgangen av 2018 var det totalt 4743 registrerte TT-brukere og i gruppe A som omfattes av den utvidete ordningen var det registrert 573 brukere. Troms fylkeskommune fikk tildelt 14,5 mill. kr og benyttet 45 prosent av dette. Underforbruket av de statlige midlene tok fylkeskommunen opp med brukerorganisasjonene. Utfordringen er at mange A-brukere er eldre og minstepensjonister. Behovet for midlene er der, men utfordringen er egenandelen på 10 prosent av hver enkeltreise. Dette gjelder spesielt de som tilhører sone 5, de som bor 20 km eller mer fra nærmeste sentrum. Brukerne i gruppe A fikk tildelt 59.500 kr og må selv betale 5.950 kr (egenandel) av dette beløpet. I de to sonen med korteste reiser foretok brukerne nesten 50 reiser i 2018, mens bruken er på 26 reiser i sone 5. Det har vært en økning i bruk av midlene fra 2017, og antall reiser per bruker har økt fra 24 til 44 turer per bruker i gjennomsnitt fra 2017 til 2018. Bruken/antall turer gjennomført er høyest i de to korteste reisesonene.

Gjennomsnittskostnaden per reise varierer naturlig nok etter reisesone, fra 261 i den korteste reisesonen til 799 kroner i den lengste. Det er flest brukere i den korteste sonen. Brukerne øker sin bruk mot slutten av året, spesielt i november og desember. Dette har skjedd hvert år siden 2016.

Sogn og Fjordane

I Sogn og Fjordane er det kommunene som administrerer den fylkeskommunale ordningen. Kommunene rapporterer inn til fylkeskommunen hvem som får delta i den utvidete TT-ordningen. Fylkeskommunen fordeler midlene til brukerne.

I 2018 fikk hver bruker 46.000 kr i den utvidete ordningen i tillegg til et mindre beløp fra den fylkeskommunale ordningen. Uvisshet om tildeling av midler fra departementet skapte usikkerhet og forsiktig bruk av midler på starten av året.

Brukertallet har økt fra 480 i 2017 til 528 i 2018. Brukere som ikke benyttet ordningen i 2017 er slettet. Andelen aktive brukere er høyere i 2018 enn i 2017 og er på 82 prosent av de støtteberettigede.

Antall reiser har økt med ca 30 prosent per bruker og er på 41 turer per aktiv bruker i 2018. Snittpris per tur er 538 kr i 2018, en nedgang fra høsten 2017, men vesentlig høyere enn snittprisen for ordinære brukere fordi de må betale rullestoltakster. Bruken er vesentlig høyere mot slutten av året, spesielt i november og desember.

Vestfold

Vestfold kom med i ordningen fra annet halvår 2018. Brukerne i utvidet ordning er inndelt i to grupper: blinde/svaksynte og varige rullestolbrukere 10- 67 år og blinde/svaksynte og varige rullestolbrukere over 67 år. Antall brukere endrer seg i løpet av året og skjer kontinuerlig. Antall brukere er ca 590. Gjennomsnittsbudsjett og kostnad ga en støtteramme på 5,2 mill fra Samferdselsdepartementet for annet halvår 2018. Ved start var det 530 brukere som fikk tildelt 18.760 kroner. Nye brukere ble innlemmet kontinuerlig men støttesummen ble tilpasset/reduisert i forhold til gjenværende tid av året. Per utgangen av 2018 er det 599 brukere.

Det tok tid før brukerne tilpasset seg ordningen og først utpå høsten tok reiseaktiviteten seg opp. Gjennomsnittstrekket som i utgangspunktet ligger på ca 6,5 km (samlet for alle TT-brukere), er for gruppene i utvidet TT-ordning nå på hhv 11,9 km (under 67 år) og 9,8 km (over 67 år). Fordi tildelingsbeløpet er verdibasert og ikke turbasert er det enkelte brukere som har fått flere turer enn 100 ut av det tildelte beløpet. Av brukere som har gjennomført færre enn 100 turer er det flere som har benyttet hele det tildelte beløpet.

7.3 Erfaringer med og vurdering av ordningen

Bruk av midler og underforbruk

Det er kun Østfold fylkeskommune som benyttet alle tildelte midler i 2018. De andre fylkene har et underforbruk og legger også dette til grunn for søknad for 2019. Underforbruket blir trukket fra søknadsbeløpet for neste år. I snitt for alle fylker som er med i ordningen er underforbruket på 40 prosent av tildelte midler. Størst i Finnmark og Trøndelag.

Årsakene til underforbruk er flere, men skyldes i hovedsak at brukerne som har blitt tatt med i ordningen foretar færre reiser enn det de er tildelt. Grunnen til dette er sammensatt, enkelte benytter ikke ordningen i det hele tatt (inaktive brukere), det tildeles beløp for et halvår av gangen og usikkerhet rundt videre tildeling gjør at brukere sparer reiser. Videre er erfaringene i fylker som nylig er tatt inn i ordningen begrenset med hensyn til bruken av tilbudet, og ikke minst hvor mange brukere de kan tildele midler til uten å risikere å gå over tildelte statlige midler. I tillegg er informasjonen og dermed kunnskapen om og kjennskapet til ordningen ikke god nok i flere av fylkene, spesielt i de fylker som i det siste er kommet med i ordningen. Østfold som har vært med fra starten av forsøksordningen har mer erfaring med brukernes faktiske utnyttelse av ordningen og har justert antall tildelinger i forhold til det beløpet de får fra staten. Samtidig som fylkeskommunen selv tar risikoen for et eventuelt overforbruk. Dette har ført til at ventelister er slettet og flere er med i ordningen.

Erfaringene om underforbruk fra fylkene samt ikke minst de erfaringene som Østfold har gjort er at underforbruket endres etter hvert om brukerne og potensielle brukere får bedre kjennskap til og kunnskap om ordningen. Dette vil trolig redusere underforbruket. Samtidig vil fylkenes kunnskap og erfaringer om bruk per brukergruppe etterhvert som ordningen har fungert en stund kunne gi riktigere estimater for støttebeløpet det søkes om. I tillegg vil dette

gi kunnskap og rom for å innlemme flere i ordningen slik det er gjort i Østfold. Da må imidlertid fylkeskommunen selv ta risikoen for et eventuelt overforbruk. Det er derfor viktig å følge brukerne og de ulike brukergruppenes bruk av midler (reiser) for å ha bedre kontroll på hvilket støttebeløp som det skal søkes om fra Samferdselsdepartementet.

Forbruket stort mot slutten av året

Usikkerhet om tildeling av midler har i flere fylker ført til at brukerne sparer reisekvoten sin. Dette vises ved at flere av fylkene rapporterer om økte forbruk på slutten av året, spesielt i november og desember. I tillegg er det også en effekt av at kunnskapen om ordningen blant potensielle brukere, spesielt i de fylkene som er nye i ordningen, ikke er god nok. Bedre informasjon om ordningen er derfor viktig. I denne sammenheng melder de fleste fylkeskommuner om godt samarbeid med brukerorganisasjonene, spesielt Blindeforbundet.

Mindreforbruket er sammensatt

En del brukere sparer på saldoen i tilfelle de trenger mer reiser senere. Noen brukere er mer avhengig av støttebeløpet enn andre. Dette er de som ikke kan/ eller i liten grad kan benytte seg av «egne» sjåførere på en del reiser, som for eksempel ektefeller/samboer, barn osv. Enkelte rullestolbrukere har i tillegg egen bil. Det kan også oppstå redusert reisebehov som for eksempel ved sykehusopphold eller andre uforutsette situasjoner.

For å ha bedre kontroll med mindreforbruket er det derfor viktig å jobbe aktivt mot hver enkelt bruker. Spesielt er de inaktive og de som benytter seg av få reiser viktige å følge opp slik at man eventuelt sletter eller redusere tildelte reiser etter faktisk behov. Dermed kan man få frigjort midler til nye brukere i utvidet ordning eller redusere beløpet som benyttes totalt sett.

Støttebeløp antall reiser - reisebehov

I den utvidete TT-ordningen er det et mål om 200 reiser per år per bruker. Dette er det fylkeskommunene beregner nødvendig støttebeløp ut fra.

De fleste fylker har flest støtteberettigete innenfor de korteste avstandssonene og det er også i disse sonene antall reiser per bruker er størst. Samtidig er det noen av fylkene som har mange brukere med lange avstander til nærmeste sentrum. Som Troms beskriver i sin rapportering for 2018, er det dermed en utfordring å nå et mål om 200 reiser per bruker per år innenfor gruppen rullestolbrukere og blinde/svaksynte. Det nødvendige beløpet til brukere ute i distriktene ville føre til en tildeling i kroner som ville være urealistisk.

Det er viktig å se på reisebehovet etter geografisk område og etter ulike grupper i befolkningen. Dette innebærer at det bør samles inn erfaringer med hensyn til ulike grupper og reisebehov slik at tildeling av midler ikke nødvendigvis skal være 200 reiser eller et beløp som kan gi 200 reiser, men heller tilpasse støttebeløpet etter faktiske behov.

Mye positive tilbakemeldinger.

Fylkeskommunene melder om mye positive tilbakemeldinger på den utvidete ordningen, både fra brukere, brukeres pårørende og brukerorganisasjoner.

Mye av tilbakemeldingene går på at ordningen har ført til at brukerne har fått større mulighet til å delta i sosiale aktiviteter. Ordningen gir en frihetsfølelse, og har gjort brukerne mer aktive. Ordningen gir også en uavhengighet av andre og har gjort livet enklere.

Forskjellen mellom ordinære TT-brukere og de med utvidet ordning er stor.

Det er enkelte fylkeskommuner som påpeker at det er og har blitt store forskjeller mellom ordinære TT-tilskudd og brukere i utvidet ordning, og denne forskjellen kan reduseres ved at den utvidete ordningen kan innrettes mot flere brukergrupper ikke bare rullestolbrukere og blinde/svaksynte.

8 Tilrettelegging i kollektivtrafikken

8.1 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 kunne 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 bussmateriell være at det i tillegg er gjort et godt arbeid med tilrettelegging både av infrastrukturen, holdeplasser og adkomst til holdeplasser, samt informasjon om hvilke områder og ruter som er tilrettelagte. Bussmaterialet er isolert sett kun en del av reisekjeden, og det er viktig et at det er gjort en helhetlig tilrettelegging som gjør at funksjonshemmede kan benytte seg av rutetilbudet. Dette ligger 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 bussmaterialet er. Basert på opplysninger fra fylkeskommunene, har vi i tabell 8.1 gitt en oversikt over hvor stor andel av bussene i de fylkene vi har fått informasjon fra, som har lavgulv-/laventreløsning, rullestolplass, heis/rampe og holdeplassannonsering.

Som det fremgår av tabellen har vi data om 5795 busser. Av disse har 48 prosent lav-gulv-/laventreløsning, 96 prosent rullestolplass, 95 prosent heis eller rampe og 74 prosent holdeplassannonsering. Kun 2 prosent av bussene som vi har informasjon om har ingen særskilt tilrettelegging. Dataene viser en forbedring sammenliknet med data i rapporten fra 2015 når det gjelder andel busser med rullestolplass, holdeplassannonsering og løsning med heis eller rampe. Det sistnevnte er ikke nødvendigvis en god løsning da man aller helst skulle ønske at flest mulig busser hadde en lavgulvløsning og at infrastruktur (holdeplasser) var tilpasset busser med lavgulv, slik at ingen rampe eller heis var nødvendig på holdeplasser. Løsninger for materiell som benyttes dør til dør må imidlertid finnes. Slik det fremkommer av dataene som fylkeskommunene rapporterte til oss, er det fortsatt mange steder mangel på tilrettelagte holdeplasser og selv busser med lavgulv må i tillegg ha en rampe. Flere av fylkene oppgir at «ankomstløsning gjennomføres med rampe ved lavgulvløsning, ellers med motorisert heis». Når det gjelder lavgulvløsning er statusen så godt som uendret siden 2015¹². På grunn av manglende data for Oslo og Troms er ikke dataene helt sammenlignbare med data for 2015.

¹² Våre data viser litt lavere andel busser som har lavgulvløsning (48%) enn det som er oppgitt i rapporten for 2015 (52%), men siden våre data ikke inkluderer Oslo (som har mange busser totalt og sannsynligvis også svært mange/alle av disse er med lavgulv) er det grunn til å tro at denne andelen er på omtrent samme nivå som i forrige rapport.

Det er imidlertid svært sannsynlig at det ikke finnes bussmateriell i Oslo uten noen form for tilrettelegging der de aller fleste busser er lavgulvbusser, og også flertallet av trikkene. Det er kun de eldste trikkene som ikke har lavgulv.

Tabell 8.1: Omfanget av universell utforming av bussparken i fylkene¹³

	Antall busser i ruteproduksjon	Har lavgulvløsning /laventre	Har rullestolplass	Har løsning med heis eller rampe	Har holdeplassannonsering	Har ingen særskilt tilrettelegging
Østfold	288	46%	86%	86%	51%	14%
Akershus	854	100%	100%	100%	97%	0%
Oslo kommune	ingen data					
Hedmark	249	7%	100%	100%	87%	0%
Oppland	295	11%	92%	86%	82%	8%
Buskerud	312	68%	94%	94%	45%	2%
Vestfold ¹⁴	220	49%	100%	100%	90%	0%
Telemark	200	40%	100%	100%	85%	0%
Aust-Agder	184	16%	88%	88%	100%	0%
Vest-Agder	ingen data	Ingen data	100%	100%	100%	0%
Rogaland	413	54%	99%	99%	84%	1%
Hordaland	880	68%	100%	100%	80%	0%
Sogn og Fjordane	197	3%	76%	58%	61%	24%
Møre og Romsdal	370	18%	95%	95%	84%	0%
Trøndelag	792	35%	100%	100%	45%	0%
Nordland	440	30%	81%	80%	47%	4%
Troms	ingen data					
Finnmark	101	40%	100%	100%	100%	0%
Alle	5795	48%	96%	95%	74%	2%

Det er imidlertid relativt store forskjeller mellom fylkene når det gjelder hvor godt bussmateriellet er tilrettelagt.

- Bussmateriellet i Akershus, Vestfold, Rogaland og Hordaland fremstår best tilrettelagt og har verdier over gjennomsnittet på alle indikatorene i tabellen.
- Sogn og Fjordane, Østfold og til en viss grad Oppland har en forbedringspotensialet når det gjelder tilrettelegging av bussparken.
- Sogn og Fjordane kommenterte at bussene uten tilrettelegging i deres fylke er mindre 22-seters busser samt at det er krav om rullestolheis i alle nye busser av større størrelse.

¹³ Oslo kommune har ikke rapportert data til oss.

Vest-Agder fylkeskommune har ikke oppgitt det totale antallet busser i ruteproduksjon og informasjon om andel busser med tilrettelegging gjelder ordinær rutetransport (ikke skoleruter).

¹⁴ Kommentar fra Vestfold fylkeskommune: Fra 01.01.2020 har VKT inngått ny avtale for en av våre kontrakter. Kravet til holdeplassannonsering er skjerpet og antall busser som har holdeplassannonsering vil da være ca.210 busser. I tillegg så vil også det totale antallet busser gå noe ned.

- I kommentaren fra Østfold kommer det frem at nytt bussmateriell vil være på plass i to kontrakter fra 2021, og dette vil bedre tallene om blant annet holdeplassannonsering betraktelig.
- Hedmark og Akershus kommenterer at det er mindre busser eller bestillingsbusser som mangler holdeplassannonsering.

Konsistensen av dataene som ble rapportert til oss gir grunn til å tro at noen av forskjellene mellom fylkene og rapporteringen i 2015 og 2018 skyldes presisjonsnivået i rapporteringer heller enn faktiske forhold.

8.2 Omfang av service- og bestillingstransport i fylkene

I vår undersøkelse har vi spurt de TT-ansvarlige i fylkene om status i deres fylker når det gjelder service- og bestillingsruter av ulik slag og om tilgang til et slikt kollektivtilbud påvirker de forflytningshemmedes tilgang til TT-tjenester. Vest-Agder¹⁵ ga oss følgende kommentar om temaet: I områder som har et tilrettelagt rutetilbud er det svært vanskelig å bli godkjent som ny bruker. Allerede godkjente brukere med lettere funksjonsnedsettelse som får eller flytter til et sted med tilrettelagt rutetilbud får et redusert TT-tilbud. Rogaland og Nordland har ikke gitt oss svar på spørsmål om hvordan bestillingsruter påvirker TT-tjenesten.

Service- og bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt.

Syv fylker har slike ruter, men brukere i rutenes influensområde har ikke reduserte TT-ytelser. Blant disse er Østfold, Oslo, Vestfold, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. I tillegg har også Akershus og Troms slike ruter, og personer med lettere funksjonshemminger i rutenes influensområde har ikke rett til individuelt TT-kort. I Oppland som også har service- og bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt, får brukere i rutenes influensområde reduserte TT-ytelser. Hedmark, Buskerud, Telemark, Trøndelag, Finnmark har ingen slike ruter.

Bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt

Når det gjelder bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt er det Østfold, Hedmark, Oppland, Buskerud, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Finnmark som har slike ruter uten at dette påvirker TT-tjenesten. Også i Akershus og Troms finnes det slike ruter, men i disse fylkene har ikke personer med lettere funksjonshemminger som bor i rutenes influensområde rett til TT-kort.

Bestillingsruter som kjører fra dør til dør

Bestillingsruter som kjører fra dør til dør på faste tidspunkt finnes i Østfold, Oslo, Vestfold, Telemark, Sogn og Fjordane, og Møre og Romsdal, samt i Akershus, Trøndelag og Oppland. I de

¹⁵ Kommentar fra Vest-Agder: om definisjon av tilrettelagt rutetilbud: a) Det finnes en tilrettelagt infrastruktur i form av tilrettelagt holdeplass og tilrettelagte busser; b) Det finnes et tilrettelagt busstilbud dersom det på søkerens bosted finnes en helhetlig tilrettelagt ordinær bussrute; c) Det finnes et tilrettelagt rutetilbud dersom det finnes et bestillingsrutetilbud på søkerens bosted innenfor definert ekstra henteavstand; d) For at det skal anses å være et tilrettelagt rutetilbud på stedet, må det minimum gis en reisemulighet tur/retur nærmeste senter en virkedag i uken.

de fleste fylkene som har slike ruter har dette ingen påvirkning på muligheten til å motta TT-ytelser, men i Oppland har TT-brukere som bor i rutenes influensområde reduserte TT-ytelser. I Akershus og Trøndelag har ikke personer med lettere funksjonshemninger som bor i rutenes influensområde rett til individuelt TT-kort.

I Oslo testes et dør tildør tilbud til personer over 67 år ut i noen bydeler. Det er et tilbud på dagtid for reiser innen bydelen. Minibussene er tilrettelagt for rullator og rullestol, og man kan ha med ledsager. I Bø i Telemark prøver de ut HentMeg, et tilbud som også finnes noen steder i Rogaland og i Kongsberg. Vi har ingen opplysninger om om disse tilbudene reduserer mulighetene for TT.

Service og bestillingsruter påvirker i liten grad mulighetene til TT.

Kort oppsummert ser vi at service og bestillingsruter finnes i mange fylker som har rapportert data, men i varierende omfang. I de fleste fylkene har ikke tilgang til slike ruter noen særlig påvirkning på omfanget av TT-tjenester eller muligheten til å bli TT-bruker. Det er først og fremst Akershus, Troms, Trøndelag og Oppland som skiller seg ut. I Akershus, Trøndelag og Troms har tilgang til slike flatedekkende kollektivruter påvirkning på tilgang til TT-tjeneste for personer med *lettere* funksjonshemninger. I Oppland får TT-brukere reduserte ytelser dersom de har tilgang til serviceruter og bestillingsruter som kjører fra dør til dør.

Litteratur

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

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 og Hanssen T-E S (2015) Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2015. UiN-rapport nr 5-2015.

Vedlegg

Spørreskjema til TT-ansvarlige

TT-ordningen i fylkene

Takk for at du tar deg tid til å svare på spørsmål om TT-ordning i ditt fylke!

Spørreskjemaet består av tre hoveddeler: om antall brukere og reiseaktivitet, om administrering og organisering av ordningen og om ressursbruk. Alle spørsmål i spørreskjemaet er supplert med kommentarfelt hvor du ved behov kan skrive en forklaring eller tilbakemelding til oss. Det er mulig å la være å svare på enkelte spørsmål, men vi ber deg om å fylle inn så mye informasjon som mulig.

Dette spørreskjemaet sendes ut til TT-ansvarlige i alle fylkeskommuner i Norge samt Oslo kommune. Hvor detaljert hver fylkeskommune beskriver sin TTordning i offentlig tilgjengelige kilder (f.eks. på egne nettsider) varierer mye fra fylke til fylke. Vi ber derfor om forståelse i de tilfellene hvor vi spør om informasjon som er tilgjengelig på ditt fylkes nettside.

Vi setter stor pris på at du bruker tid på å besvare spørreskjemaet fullt ut!

Har du spørsmål til undersøkelsen ikke nøl med å ta kontakt med Urbanet Analyse via e post mam@urbanet.no

Vi ber om besvarelse så snart som mulig og ikke senere enn 25.oktober.

Hvilken fylkeskommune jobber du i?

Hvor mange brukere av TT-tjenesten finnes det i ditt fylke? Vi ber deg om å fylle inn informasjon for de siste tre årene. Dersom du ikke har full oversikt over antall aktive brukere, vennligst gi ditt beste anslag. Med "aktive brukere" mener vi godkjente brukere som har brukt TT-kortet sitt minst en gang i løpet av perioden de fikk tildelt en reisekvote.

	Antall godkjente brukere	Antall aktive brukere
2016		
2017		
2018		

Kommentarer

I hvilken grad bruker aktive brukere sine tildelte kvoter fullt ut? Vennligst oppgi en kort kommentar om dette i feltet nedenfor

Bruker din fylkeskommune noen form for inndeling av TT-brukere i grupper eller kategorier?

Ja	<input type="checkbox"/>
Nei	<input type="checkbox"/>

Vennligst oppgi hvilke brukergrupper/brukerkategorier av TT-brukere som finnes i ditt fylke samt hvor mange brukere som tilhører hver av disse gruppene/kategoriene.

	Brukergruppe/kategori	Antall brukere
Gruppe 1		
Gruppe 2		
Gruppe 3		
Gruppe 4		
Gruppe 5		
Gruppe 6		
Gruppe 7		
Gruppe 8		
Gruppe 9		
Gruppe 10		

Kommentarer:

Vi er i tillegg interessert i å vite hvor mange turer som gjennomføres av brukerne i hver gruppe/kategori og/eller hvor stor sum brukerne i hver gruppe/ kategori ble tildelt i 2018 (eller nyeste tilgjengelig informasjon). Dersom du ikke har konkrete tall, vennligst oppgi ditt beste anslag.

	Antall turer	Tildelte midler totalt
Gruppe 1		
Gruppe 2		
Gruppe 3		
Gruppe 4		
Gruppe 5		
Gruppe 6		
Gruppe 7		
Gruppe 8		
Gruppe 9		
Gruppe 10		

Kommentarer

Hvordan foregår prioritering av midlene mellom ulike brukergrupper? Vennligst fyll inn brukergrupper i feltene nedenfor etter prioriteringsgraden, fra høyest prioriterte til lavest prioriterte

	Brukergruppe	Eventuelle kommentarer
1 Høyeste prioritet		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		

Hvor mye ressurser brukte din fylkeskommune på TT-ordningen de tre siste årene? Vennligst fyll inn tall (i tusen kroner) i tabellen nedenfor

	Fylkeskommunale utgifter til TT	hvorav administrasjonskostnader
2016		
2017		
2018		

Hvor mye ressurser brukte kommunene i ditt fylke på TT-ordningen de tre siste årene? Vennligst fyll inn tall (i tusen kroner) i tabellen nedenfor

	Kommunale utgifter til TT totalt	hvorav administrasjonskostnader
2016		
2017		
2018		

Kommentarer

Hvem har ansvar for følgende oppgaver? Det er mulig å velge flere svaralternativer. Dersom du svarer "Andre" vennligst presiser ditt svar i kommentarfeltet som dukker opp

	Fylkeskommunen	Kommunene	Andre
Fordeling av midler mellom brukere			
Brukergodkjenning			
Klagebehandling			
Budsjettoppfølging og kontroll			

Kommentarer

Hvem har ansvar for følgende oppgaver? Det er mulig å velge flere svaralternativer. Dersom du svarer "Andre" vennligst presiser ditt svar i kommentarfeltet som dukker opp

	Rogaland Taxi	Andre
Produksjon av brukerkort		
Distribusjon av brukerkort		
Oppgjør med transportøren		

Kommentar

Er det mulig for følgende grupper av forflytningshemmede å bli godkjent som TT-bruker i ditt fylke?

	Ja	Nei
Bileiere med bilstønad fra NAV		
Personer som har førerkort og er i stand til å kjøre bil (men har ikke bil)		
Personer med funksjonsfrisk ektefelle som har bil		
Barn med funksjonsfrisk foresatt som har bil		

Kommentar

Hva er nedre aldersgrense for å bli TT-bruker? Hvis ikke det finnes noen nedre aldersgrense, vennligst skriv "ingen" i feltet nedenfor

Hva er øvre aldersgrense for å bli TT-bruker? Hvis ikke det finnes noen øvre aldersgrense, vennligst skriv "ingen" i feltet nedenfor

Kommentarer:

Stilles det krav til varighet på funksjonshemning for å bli godkjentsom TT-bruker i ditt fylke?

Ja	<input type="checkbox"/>
Nei	<input type="checkbox"/>

Hvilke krav til varighet på funksjonshemning må en person tilfredsstille for å bli godkjent som TT-bruker i ditt fylke?

Minst antall år	<input type="text"/>
Andre krav, vennligst presiser	<input type="text"/>

Kommentarer:

Hva er den ordinære varigheten på brukergodkjenning?

Minst antall år	<input type="text"/>
Andre krav, vennligst presiser	<input type="text"/>

Finnes det noen brukergrupper som får kortere eller lengre godkjenning enn den ordinære? Hvis ja, vennligst oppgi hvilke grupper dette gjelder i kommentarfeltet nedenfor

Ja	<input type="checkbox"/>
Nei	<input type="checkbox"/>

Kommentar

Må TT-brukere i ditt fylke betale egenandel når de reiser med TT-kort?

Ja	<input type="checkbox"/>
Nei	<input type="checkbox"/>

Hvor mye måtte en TT-bruker i ditt fylke betale i egenandelen per tur i 2018?



Hva avgjør størrelsen på egenandelen?

--

I hvor stor grad blir tildelte TT-kort misbrukt eller brukt feil av brukere i ditt fylke? Med misbruk mener vi et bevisst bruk av TT-kortet til reiser som etter reglementet ikke skal omfattes av TT-ordningen. Med feilbruk mener vi et ubevisst bruk av TT-kortet til reiser som etter reglementet ikke skal omfattes av TT-ordningen. Dersom det finnes tilfeller av misbruk eller feilbruk av kortet, vennligst skriv en kort kommentar i feltet nedenfor om hvilke typer reiser TT-kortet blir brukt på i slike tilfeller.

	Ikke i det hele	I svært liten	I liten grad	I stor grad	I veldig stor
Misbruk					
Feilbruk					

Kommentar

Hva er status i ditt fylke når det gjelder serviceruter? Med "serviceruter" mener vi flatedekkende ruter som går i fast trase og på faste tidspunkt.

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	

Hva er status i ditt fylke når det gjelder bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt?

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	

Hva er status i ditt fylke når det gjelder bestillingsruter som kjører fra dør til dør på faste tidspunkt?

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

Har fylkeskommunen eller (noen av) kommunene i ditt fylke gjennomført brukerundersøkelser blant TT-brukere i perioden 2015-2018?

Ja	
Nei	
Vet ikke	
Kommentarer	

Dersom du kunne endre noe ved måten TT-ordningen i ditt fylke er organisert og praktiseres på i dag, hva ville du endret for å gjøre ordningen bedre? Vennligst skriv din kommentar i feltet nedenfor

Hvis du har ytterligere kommentarer om temaet, vennligst skriv de i feltet nedenfor.

Bussmateriell:

Oversikt over serviceruter og bussmaterialet Nedenfor følger noen få spørsmål knyttet til service- og bestillingsruter som måtte finnes i fylket, og graden av tilrettelegging av bussmateriellet

Hva er det totale antallet busser i ruteproduksjon i ditt fylke?

Hvor mange av disse har følgende tilrettelegging? Vi ber deg om oppgi både antall busser og andel av bussparken, så langt det lar seg gjøre.

	Antall busser	Andel av det totale antallet busser i ruteproduksjon
Har lavgulvløsning		
Har rullestolplass		
Har løsning med heis eller rampe		
Har holdeplassannonsering		
Har ingen særskilt tilrettelegging		

Kommentarer

Hvor mange av bussruter i ditt fylke er av følgende typer? Vi ber deg om oppgi både antall ruter og andel av ruteproduksjonen, så langt det lar seg gjøre.

	Antall ruter	Andel av det totale antallet ruter i fylket
Serviceruter dvs flatedekkende ruter som går i fast trase på faste tidspunkt		
Bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt		
Bestillingsruter som går fra dør til dør på faste tidspunkt		

Eventuelle kommentarer til spørsmålet om service- og bestillingsruter

Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

Urbanet Analyse AS
Stortingsgata 12,
0161 Oslo

Tlf: [+47] 96 200 700
urbanet@urbanet.no

