



UNIVERSITETET I
NORDLAND

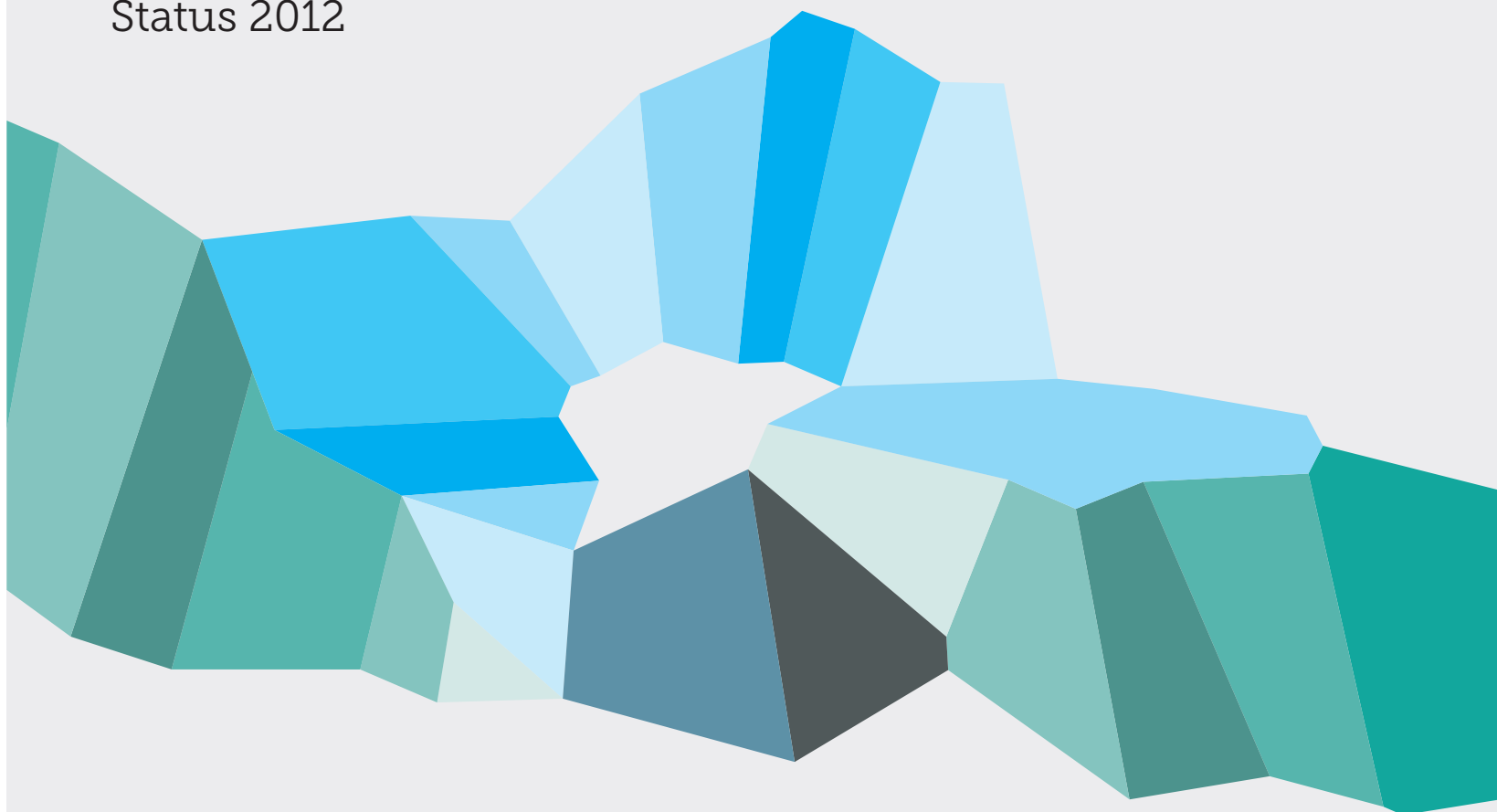
HANDELSHØGSKOLEN I BODØ • HHB

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS

Gisle Solvoll

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)

Status 2012



Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)
Status 2012

av
Gisle Solvoll
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi (SIB AS)

hhb@uin.no
Tlf. +47 75 51 72 00

Utgivelsesår: 2012
ISSN 1890-3584

FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Notatet gir en statusoversikt over transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) slik den praktiseres i fylkene i 2012. Notatet er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll.

Vi vil rette en takk til alle TT-ansvarlige i fylkene for deres hjelp ved informasjonsinnsamlingen. En takk også til Bjarne Dysthe ved NAV forvaltning Lillehammer avdeling Gjøvik for data om ordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede (AU-reiser). Ole Rasmus Owe og Åse Nossum i Samferdselsdepartementet fortjener også en takk for nyttige kommentarer og innspill under arbeidet med rapporten.

Bodø. 21. desember 2012.

Gisle Solvoll
Forskningsleder

INNHold

FORORD.....	1
INNHold	2
FIGURLISTE.....	4
TABELLISTE.....	5
SAMMENDRAG	6
1. INNLEDNING	10
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL.....	10
1.2 METODISK OPPLÉGG OG DATAKILDER	11
2. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN	12
2.1 OPPGAVEFORDELING MELLOM FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNE	12
2.2 GODKJENNINGSKRITERIER.....	14
2.3 FASTSETTELSE AV EGENANDEL	17
2.4 KORTTYPER OG FORDELING AV YTELSER.....	19
2.4.1 <i>Kupong-/korttype</i>	19
2.4.2 <i>Brukerstatus</i>	22
2.4.3 <i>Bruksområde</i>	22
2.4.4 <i>Avstand og brukerkategori</i>	22
2.4.5 <i>Spesielt om differensiering av ytelsene</i>	22
2.5 BRUKERKATEGORIER OG REISEAKTIVITET	24
2.5.1 <i>Data basert på brukerundersøkelser</i>	24
2.5.2 <i>Fordeling av brukere på brukerkategorier</i>	25
2.5.3 <i>Brukerkategorier og reiseaktivitet i 2012</i>	26
2.6 STØRRE ENDRINGER I REGELVERKET	28
2.7 ELEKTRONISKE KORTLØSNINGER.....	30
2.8 KOMMENTARER ANGÅENDE FEILBRUK/MISBRUK AV TT-KORTET	31
2.8.1 <i>Synspunkter fra fylkeskommunene</i>	31
2.8.2 <i>Synspunkter fra Helseforetakene</i>	35
2.9 OPPSUMMERING	35
3. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK	37
3.1 ANTALL TT-BRUKERE	37
3.1.1 <i>Godkjente TT-brukere</i>	37
3.1.2 <i>"Aktive" TT-brukere</i>	39
3.2 BRUKERANDEL.....	40
3.3 OFFENTLIGE UTGIFTER	41
3.4 YTELSER PR. TT-BRUKER OG PR. INNBYGGER	43
3.4.1 <i>Ytelser pr. godkjent TT-bruker</i>	43
3.4.2 <i>Ytelser pr. "aktiv" TT-bruker</i>	44
3.4.3 <i>Ytelser pr. innbygger</i>	45
3.5 YTELSER OG BRUKERANDEL	47
3.5.1 <i>Godkjente TT-brukere</i>	47
3.5.2 <i>Aktive" TT-brukere</i>	49
3.6 ANTALL TURER OG BRUKERANDEL	50
3.7 OPPSUMMERING	52

4. TILRETTELEGGING I KOLLEKTIVTRAFIKKEN.....	53
4.1 UNIVERSELL UTFORMING AV BUSSMATERIELL.....	53
4.2 SERVICE- OG BESTILLINGSTRANSPORT	55
4.3 OPPSUMMERING	60
5. SAMLET VURDERING AV DEN KOLLEKTIVE TRANSPORTSTANDARDEN FOR PERSONER MED FORFLYTNINGSHEMMINGER.....	61
5.1 KOLLEKTIV TRANSPORTSTANDARD VED FRITIDSREISER.....	61
5.2 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER.....	63
6. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE (AU-REISER)	64
6.1 FORSØKSORDNING I 10 ÅR	64
6.2 PERMANENT ORDNING FRA 2013.....	65
6.3 ANTALL BRUKERE	65
6.4 OFFENTLIGE UTGIFTER	67
REFERANSER	69
VEDLEGG 1.....	70
VEDLEGG 2.....	75
VEDLEGG 3.....	77
SLUTTNOTER	80

FIGURLISTE

Figur 2-1: Omfang av misbruk og feilbruk av TT-kortet vurdert av de TT-ansvarlige i fylkeskommunene i 2012.	31
Figur 3-1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2012.....	37
Figur 3-2: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2012. Tall i 1000. 2012-kroner.	42
Figur 3-3: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i 2011 og 2012 (budsjett). Ekskl. Oslo. 2012-kroner.....	44
Figur 3-4: Forventede gjennomsnittlige offentlige TT-ytelser pr. "aktive" TT-bruker i 2012. Ekskl. Oslo. 2012-kroner.....	45
Figur 3-5: Gjennomsnittlige offentlige TT-ytelser pr. innbygger ekskl. Oslo i 2011 og 2012 (budsjett). 2012-kroner.	46
Figur 3-6: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2011. 2012-kroner.	47
Figur 3-7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2011. 2012-kroner.....	48
Figur 3-8: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2012. 2012-kroner.	49
Figur 3-9: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. "aktive" TT-bruker og brukerandel (antall "aktive" TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2012. 2012-kroner.....	50
Figur 3-10: Forventet antall turer pr. "aktive" TT-bruker i 2012.	51
Figur 3-11: Forventet fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlig antall turer pr. "aktive" TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2012.....	51
Figur 6.1: Antall aktive brukere pr. 1 000 innbyggere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 12. november 2012.....	67
Figur 6.2: Offentlige utgifter til forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Periode: 2003-2012. Løpende kroner. Tall i 1 000.	67

TABELLISTE

Tabell 2-1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2012.	12
Tabell 2-2: Sentrale forhold ved godkjenningsskriteriene i fylkene i 2012.	15
Tabell 2-3: Egenandeler ved TT-reiser i 2012.....	17
Tabell 2-4: Kupong- og korttype, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av støttebeløp. Status i 2012.....	20
Tabell 2-5: Laveste og høyeste årlige støttebeløp til TT-brukerne i 2012.	23
Tabell 2-6: Hovedårsak til forflytningshemming hos TT-brukere. N=830. (Kilde: Solvoll m.fl., 2001).....	24
Tabell 2-7: Reiseaktivitet blant ulike kategorier brukere.....	27
Tabell 2-8: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort (e-kort) i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2013.....	30
Tabell 3-1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2012.	38
Tabell 3-2: Antall "aktive" TT-brukere fordelt på fylker. 2012.....	39
Tabell 3-3: Godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2012. Promille.41	
Tabell 3-4: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2012. Tall i 1 000. 2012-kroner.	42
Tabell 3-5: Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker fordelt på fylker. 2002-2012. 2012-kr.	43
Tabell 3-6: Offentlige TT-ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 2004-2012. 2012-kroner....	46
Tabell 4-1: Omfanget av universell utforming av bussparken i fylkene. Status høsten 2012. 53	
Tabell 4-2: Service- og bestillingsruter i kollektivtrafikken.....	55
Tabell 5-1: Samlet vurdering av kollektiv transportstandard for forflytningshemmede ved fritidsreiser.	62
Tabell 6-1: Antall aktive brukere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 1 pr. 27. oktober 2008 og 12. oktober 2010.....	66

SAMMENDRAG

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

Organisering av TT-ordningen

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

Godkjenningskriterier og fordeling av ytelser

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. Alle fylkene, med unntak av Nordland, godkjenner brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra NAV. Når det gjelder godkjenningspraksis for søkere som har bil fra NAV eller bor på institusjon, varierer praksis mye mellom fylkene. De fleste fylkene godkjenner også brukere selv om de bor sammen med en person som har og kan kjøre bil. Godkjenningens varighet er vanligvis fra ett til 3 år, men i praksis "evig" dersom funksjonshemmingen ikke opphører, eller fylkespolitikkerne ikke reduserer ressursbruken til eller regelverket for ordningen slik at noen brukere må tas ut.

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

TT-kortet

15 fylker har pr. 1. januar 2013 elektroniske betalingskort for TT-brukerne. 3 fylker oppgir at de vil innføre elektroniske betalingskort, og ett fylke (Nord-Trøndelag) har planer om dette. I Oppland har de ingen planer om å innføre elektroniske betalingskort. Rogaland Taxi er den dominerende leverandøren av dataløsning. Vanligste korttype er elektroniske verdikort eller verdikuponger. 14 fylker benytter verdikort (hver bruker får tildelt et gitt pengebeløp), 4 fylker har turbaserte kort (hver bruker får tildelt et gitt antall turer) mens ett fylke (Hedmark) opererer både med tur- og verdikort (fra 2013 kun verdikort).

Fylkene som opererer med turkort har normalt sett begrensninger knyttet til turlengde. I Oslo er det imidlertid ingen begrensning på turlengde (i egen kommune). I Nord- og Sør-Trøndelag er maksimal turlengde 30 km, mens de tildelte turene i Hedmark samlet ikke må

koste mer enn 7 500 kr pr. år. Vest-Agder har ingen begrensning på turlengde, men egenandelen øker mye med turlengden.

Egenandeler

Det kreves egenandeler for transporten i 15 fylker. Denne varierer fra 15 kr i Østfold til 50 kr i Buskerud. I noen fylker øker egenandelen med reiselengde, slik at den for lengre reiser kan bli godt over 100 kr. Dette gjelder eksempelvis i Vest-Agder.

Misbruk/feilbruk

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

Antall TT-brukere

I 2012 er det knapt 114 000 godkjente TT-brukere i Norge. Dette er en nedgang på 2 500 brukere (2 %) fra 2010. Oppland og Rogaland har kuttet antall brukere med henholdsvis 33 % og 17 % mens Finnmark har økt brukerantallet med 27 %. I de andre fylkene er det kun mindre prosentvise endringer. Av de godkjente brukerne er ca. 95 000 (83 %) "aktive" (har reist minst en tur i 2012). Andel aktive brukere varierer mellom fylkene, fra tilnærmet 100 % i Buskerud til 62 % i Hedmark. 17 % av godkjente brukere benytter ikke TT-kortet sitt. Årsaker til dette kan være forverret helse, dødsfall, godkjenning av brukere kun i kraft av høy alder og ikke transportbehov og at TT-kort i noen kommuner oppfattes som en "rettighet" når man blir gammel.

Brukerandelen (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) varierer fra 8 promille i Østfold til 38 promille i Hedmark. For landet som helhet er brukerandelen 23 promille. Dette er en nedgang på vel 1 promillepoeng (4,6 %) fra 2010.

Offentlige ytelser og antall reiser

I 2012 forventes de offentlige utgiftene til TT-ordningen (tildelte reisebeløp til brukerne) å bli knapt 498 mill. kr. Dette er en reell økning på nesten 32 mill. kr fra 2010. Bare i Oslo økte utgiftene med over 29 mill. kr. Forventede TT-ytelser pr. "aktive" TT-bruker i 2012, ekskl. brukerne Oslo, varierer fra 6 798 kr i Vest-Agder til 1 744 kr i Sogn og Fjordane. Brukerne i hovedstaden forventes å reise for vel 13 300 kr i gjennomsnitt i 2012. Sammenlignet med 2010 kutter Østfold, Telemark, Nord-Trøndelag og Finnmark relativt mye i sine ytelser pr. bruker, mens ytelsene øker relativt mye i Oslo, Oppland, Vest-Agder, Rogaland og Møre og Romsdal. Med utgangspunkt i forventede ytelser og drosjetakster, er antall turer (en vei) pr. "aktive" TT-bruker i 2012 anslått til 29 når alle fylker inkluderes, og 20 når hovedstaden holdes utenfor.

Universell tilrettelegging av bussene

Jo bedre de ordinære bussrutene er tilrettelagt for personer med forflytningshemninger, desto flere TT-brukere kan benytte seg av rutetilbudet. Med utgangspunkt i data fra 18 fylker, finner vi at 40 % av bussene har lavgulvløsning, 60 % har plass til å ta med rullestol, 35 % har heis eller rampe mens 16 % har holdeplassannonsering. 29 % av bussene har ingen

særsilt tilrettelegging. I Oslo/Akershus har 85 % av bussene lavgulvløsning og plass til rullestol, mens tilsvarende andeler i Sogn og Fjordane er 4 % og 24 %. Ingen av bussene i Oslo/Akershus har heis-/rampeløsning, mens 80 % av bussene i Rogaland har slike løsninger. Holdeplassannonsering (som er viktig for blinde og svaksynte) finner vi i 91 % av bussene i Oslo/Akershus, mens det i de fleste fylkene ikke finnes busser med denne servicen.

Service- og bestillingsruter

Mer fleksible kollektivtilbud i form av serviceruter eller rent etterspørselsstyrte tilbud basert på forhåndsbestilling, vil også være et aktuelt transporttilbud for noen av TT-brukerne – spesielt for dem med lettere funksjonshemninger. 3 fylker (Vestfold, Hordaland og Nordland) oppgir å ikke ha service- eller bestillingsruter. Av de 15 fylkene som har slike ruter, er det 5 fylker (Akershus, Hedmark, Telemark, Vest-Agder og Nord-Trøndelag), som oppgir at disse rutene gir TT-brukerne i områdene rutene går reduserte TT-ytelser eller bortfall av individuelle TT-rettigheter. I de andre fylkene vil disse rutene være et supplement til den individuelt baserte TT-ordningen.

Kollektiv transportstandard for forflytningshemmede

En samlet vurdering av den kollektive transportstandard til personer med forflytningshemninger i fylkene, der kvaliteten på TT-ordningen (ytelser og brukerandel) ses i sammenheng med graden av universell utforming av bussene og tilstedeværelsen av service- og bestillingsruter, indikerer at transportstandard er klart best i Oslo. Holder vi hovedstaden utenfor kommer Vest-Agder best ut og Østfold dårligst ut.

Nylig foretatte og nært forestående endringer i TT-ordningen

I forhold til regelverket i 2010, er det 4 fylkeskommuner som nylig har, eller snart skal foreta endringer i sitt TT-reglement. Endringene er oftest politisk initiert, og gjennomført i nær dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner og eldreråd. Unntaket er Vestfold, der administrasjonen selv har initiert arbeidet med revisjonen av regelverket.

I *Akershus* trådte forskriftsendringer i kraft 1. september 2012. Disse medførte at tilskuddet til brukere med utvidet beløp og rullestolbrukere avhengig av spesialtransport økte med omtrent 30 %, mens tilskuddet til brukere med redusert og ordinært beløp ble noe mindre. Beboere på sykehjem over 67 år og brukere med førerkort og egen bil fikk redusert reiserett.

I *Hedmark* trer nytt regelverk i kraft 1. januar 2013. Da vil alle søknader behandles av en fylkeskommunal nemnd. Brukere kan bestille turer direkte fra godkjent transportør, egenandeler bortfaller og TT-beløpet beregnes i forhold til avstand mellom bosted og kommunesenter. Beløpet vil ikke lenger skille mellom brukere over og under 67 år. I kommuner med godt tilrettelagt anropstyrt transport, universelt utformet ordinært kollektivtilbud - dør til dør, kan TT-rettighet helt eller delvis bortfalle. Det vil bli en sterk reduksjon i antall TT-brukere etter omleggingen.

I *Oppland* trådte nye retningslinjer i kraft 1. januar 2012. Reglementet tar utgangspunkt i at det ordinære kollektivtilbudet blir stadig bedre tilrettelagt for personer med forflytningsvansker, og at TT-midlene skal prioriteres til dem som har størst behov for spesialtransport. Taket for antall TT-brukere i fylket ble redusert fra 3 600 til 2 400, og inndeling i avstandsgrupper ble fjernet. Nå er det behovet for TT som i større grad er utslagsgivende for hvor

mange reise-/verdikuponger man får. Det skal være en klar prioritering av unge samfunns-aktive brukere.

Vestfold. Vestfold fylkeskommune har startet et arbeid med revisjon av TT-ordningen sommer/høst 2012. I følge prosjektplanen vil dette arbeidet være ferdigstilt i august 2013.

Ellers kan det nevnes at det 1. januar 2013 innføres elektroniske betalingskort (e-kort) i Hedmark og Sogn og Fjordane (2 kommuner i Sogn og Fjordane fikk dette i 2012), mens Nordland og Finnmark innførte e-kort 1. januar 2012. 1. januar 2013 betaler 9 av 10 TT-brukere (100 000 personer) sine TT-reiser med elektroniske betalingskort.

Avslutning

Vi ser en utvikling i retning av at færre TT-brukere godkjennes mens andelen "aktive" brukere øker. Dette viser at kommunene klarer å målrette godkjenningen i større grad enn tidligere. Det er ingen økning i antall turer som brukerne gjennomfører, men i flere fylker prioriteres nå ytelsene sterkere mot de "tyngste" brukerkategoriene (spesielt rullestol-brukere). Det er ennå fortsatt mye å hente på bedre målretting med hensyn til tildeling av reisepenger/turer for øke nytten av tilgjengelige midler. Vi ser eksempelvis at 17 % av godkjente brukere *ikke* bruker TT-kortet, og at mange brukere kun benytter en liten del av sine tildelte turer.

Flere fylker har etablert og etablerer service- og bestillingsruter, og det er interessant og viktig å høste erfaringer med driften og bruken av disse tilbudene. I hvor stor grad makter for eksempel slike tilbud å dekke det primære transportbehovet til personer med forflytningshemninger i rutenes dekningsområde? Det er viktig at fylkeskommunene i sitt arbeid med å bedre mobiliteten til personer med forflytningshemninger i større grad bruker universelle løsninger som service- og bestillingsruter og tilrettelegging av transportsystemet, heller enn selektive løsninger (som TT-ordningen). På denne måten kan en få mer "mobilitet" ut av de ressursene som benyttes på samferdsel inkludert TT. En slik helhetstenking blir bare viktigere i takt med at andelen eldre i befolkningen øker.

1. INNLEDNING

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

1.1 Bakgrunn og formål

Samferdselsdepartementet har pålagt alle fylkeskommunene å etablere en ordning med tilrettelagt transport for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Hvordan det enkelte fylke organiserer transporten, og i hvilket omfang brukerne får reise, varierer mellom fylkene. Ordningen med tilrettelagt transport er tidligere beskrevet av Agderforskning i 1994, (Simensen og Aase, 1994), og i en rapport utgitt av Nordlandsforskning i 2001, (Solvoll m.fl, 2001). Statusundersøkelser er etter dette gjennomført av Handelshøgskolen i Bodø i 2004, 2006, 2008 og 2010, jf. Solvoll (2004), Solvoll (2006), Solvoll (2008) og Solvoll (2010).

Årsaken til forflytningshemming hos den enkelte varierer. De vanligste årsakene er høy alder og/eller ulike fysiske funksjonshemminger. Den typiske bruker av tjenesten er en kvinne på godt over 70 år som bor alene, og som opplever aldersrelaterte forflytningsproblemer. Brukerne er imidlertid svært sammensatt, og inkluderer unge og eldre, mennesker som har hatt en funksjonshemming hele livet, og andre som opplever forflytningsproblemer først i alderdommen. Det denne 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. Det at gruppen er relativt liten, og i tillegg sammensatt, gjør den lite synlig, spesielt i debatten om fordeling av knappe økonomiske ressurser.

Formålet med denne rapporten er å gi en statusgjennomgang av transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) i 2012. De endringene som har skjedd i ordningen etter forrige statusgjennomgang i 2010 vil kommenteres særskilt.

I rapporten gis det en gjennomgang av hvordan ordningen organiseres og praktiseres i de enkelte fylkene. Rapporten beskriver også antall brukere, offentlige utgifter til ordningen samt de ytelser hver godkjente og "aktive" bruker mottar. Når det gjelder antall brukere og fylkeskommunale utgifter til ordningen, beskrives utviklingen fra 1988 og fram til i dag på fylkesnivå. Til slutt redegjøres det for hvor mange av bussene i fylkene som er universelt tilrettelagte samt for omfanget av bestillings-/serviceruter i fylkene samt om disse er særskilt etablert for å "avlaste" den individuelt baserte TT-ordningen.

I forhold til statusrapporten fra 2010 vil vi fremheve følgende "nyheter":

- Omfanget av universell tilrettelegging av bussparken i de ulike fylkene dokumenteres. Dette gjelder tilrettelegging i forhold til lavgulvløsninger, rullestolplass, heis eller rampe, holdeplassannonsering eller annen form for tilrettelegging.
- Omfanget av bestillings- eller serviceruter i fylkene og om disse kommer i tillegg til eller avlaster den individuelt baserte TT-ordningen.

- Med utgangspunkt i data om TT-ordningen, graden av universell tilrettelegging av buss-parken samt tilstedeværelsen av bestillings-/serviceruter, er det forsøkt å kvantifisere den *kollektive* transportstandarden for personer med forflytningshemninger i de ulike fylkene.

1.2 Metodisk opplegg og datakilder

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

Spørreskjemaet ble sendt på mail til TT-ansvarlige i fylkeskommunene 24. oktober 2012. Etter litt puring på enkelte hadde vi mottatt svar fra alle fylkeskommunene 28. november. Med utgangspunkt i svarene på spørsmålene i skjemaet fikk vi kartlagt antall godkjente og "aktive" brukere, utgifter til ordningen samt ordningens praktisering og organisering. Vi fikk også synspunkter på misbruk/feilbruk av TT-kortet. Vi innhentet også opplysninger om graden av universell tilrettelegging av bussparken samt eksistensen av bestillings- /service-ruter. Dette, sammen med opplysninger fra Rogaland taxi (innhentet via fylkeskommunene) om antall turer og turkostnader, data fra SSB om utvikling i konsumprisindeksen og antall innbyggere i fylkene, har gjort oss i stand til å utarbeide rapporten. Spørreskjemaet vi benyttet er vist i vedlegg 1.

I tillegg til opplysningene fra de utfylte spørreskjemaene har vi også intervjuet noen av de TT-ansvarlige, spesielt i de fylkene der vi sammenholdt med 2010 ser større endringer enten i antall TT-brukere, ressursbruk på ordningen eller utformingen av regelverket. Vi har også hentet en del opplysninger om TT-ordningen i fylkene gjennom informasjonen som ligger på fylkeskommunenes hjemmesider. Via NAV forvaltning Lillehammer avdeling Gjøvik, har vi skaffet til veie sentrale data om ordningen med arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) for funksjonshemmede.

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

2. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN

I dette kapitlet beskrives hvordan TT-ordningen organiseres og praktiseres i det enkelte fylke. Oversikten er utarbeidet på grunnlag av en gjennomgang av regelverket i fylkene, samt gjennom samtaler med TT-ansvarlig i det enkelte fylke og informasjon fra et spørreskjema sendt til de TT-ansvarlige i oktober 2012. I de følgende avsnittene vil vi beskrive forskjellen mellom fylkene samt spesielt framheve forhold som er blitt endret fra situasjonen slik den var i 2010, jf. Solvoll (2010).

2.1 Oppgavefordeling mellom fylkeskommune og kommune

I tabell 2-1 er det gitt en forenklet oversikt over oppgave- og arbeidsfordelingen mellom fylkeskommunene og kommunene i 2012.

Tabell 2-1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2012.

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Bruker-god-kjenning	Klagebe-handling	Produksjon av verdikort/kuponger	Distribusjon av verdikort/kuponger	Oppgjør med transportør	Budsjett-oppfølgning og kontroll
Østfold	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Akershus	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Oslo	F	F	B	B/VEL/nemd	F	F	VEL	VEL/B ¹
Hedmark ²	F	F	K	F	F	F	F	F
Oppland	F	F	K	K	F	F	F	F
Buskerud	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Vestfold	F	F	K/F	F	RT	RT	RT	FK
Telemark	F	F	K	K	RT	RT	F/TTT	F
Aust-Agder	F	F	K	F	RT	RT	RT	F
Vest-Agder	F	F	K	F	F	F	F	F
Rogaland	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Hordaland	F	F	F/K ³	F	F	F	F	F
Sogn og Fjordane	F	K	K	K	F	K	K	K
Møre og Romsdal	F	F	K	K	F	TK	TK	F
Sør-Trøndelag	F	F	K	F	RT	RT	RT	F
Nord-Trøndelag	F	F	K	K	F	K	F	F
Nordland	F	F	K/F	F	RT	RT	F/RT	F
Troms	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Finnmark	F	F	K	K	F	RT	RT	F

TK = Trafikanten Kristiansund. TTT = Taxi Transport Telemark. RT= Rogaland Taxi. KKI = Kjørekontoret Innlandet (Kaltess Oppland Skyssenter, OSS, før 2007). B = Bydel i Oslo. VEL = Velferdsetaten i Oslo.

Når det gjelder hovedstaden, så var det Oslo kommune ved samferdselsetaten som administrerte TT-ordningen og godkjente nye brukere til og med 2003. Fra 1. januar 2004 ble dette ansvaret overført til den enkelte bydel. For brukerne innebar endringen lite bortsett fra at søknaden skulle sendes til den bydelen søkeren er bosatt i. 1. januar 2005 fikk Helse- og velferdsetaten (HEV), fra 1. januar 2012 Velferdsetaten (VEL), overført ansvaret for en rekke administrative oppgaver og kjøp av transporttjenester knyttet til TT-ordningen. VEL er nå tildeelt forvaltningsmyndighet i forhold til administrative rutiner, kontraktsoppfølgning og kjøp av transporttjenester knyttet til TT-ordningen. VEL og bydelene står i et sidestilt forhold ved dagens organisering av ordningen, hvor byrådsavdelingen for eldre og sosiale tjenester har det overordnede ansvaret.⁴

Utarbeidelse av regelverk

Regelverket for praktiseringen av TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar å utarbeide. Slik var det også i 2010.

Fordeling av midler mellom godkjente brukere

Når det gjelder selve fordelingen av midler mellom godkjente brukere, hvor mange turer eller hvor stort reisebeløp den enkelte har til rådighet, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i alle fylker unntatt i Sogn og Fjordane. Prosedyrene er imidlertid de samme uansett om det er fylkeskommunen eller den enkelte kommune som har ansvaret for å fordele ut midlene; Fordelingen tar utgangspunkt i de årlige fylkeskommunale bevilgningene til TT-ordningen. Den praktiske fordelingen på den enkelte bruker skal da skje i henhold til gjeldende retningslinjer. Det er ikke endringer på dette området fra 2010.

Brukergodkjenning

Godkjenning av brukerne er utelukkende et kommunalt ansvar, med unntak av Akershus og Rogaland der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal godkjenningnemnd bestående av 4 leger. Dog presiseres det i Nordland og Vestfold, at det er fylkeskommunen som formelt godkjenner brukerne på bakgrunn av innstilling fra kommunene. For Nordlands vedkommende overprøves aldri kommunens innstilling mens det i Vestfold skjer svært sjelden. Det har ikke skjedd endringer i brukergodkjenningen etter 2010.

Klagebehandling

Klage på eventuelle avslag eller størrelsen på tildelingen skal i 10 av fylkene rettes til den aktuelle kommunen (bydel når det gjelder Oslo), der klagen skal behandles i et eget nedsatt klageorgan. I de resterende 9 fylkene, skal en eventuell klage sendes til fylkeskommunen, der samferdselsutvalget eller en egen oppnevnt klagenemnd behandler klagen. Situasjonen med hensyn til klagebehandling er den samme i 2012 som i 2010.

Produksjon av kuponger og verdikort

Når det gjelder ansvaret for å få trykket opp/produsert kuponger og verdikort, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 9 fylker, mens en i de resterende 10 fylkene (Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Telemark, Rogaland, Sør-Trøndelag, Nordland og Troms) har satt denne jobben bort til Rogaland Taxi (RT). Situasjonen er endret fra 2010 ved at Nordland og Troms har inngått avtale med Rogaland Taxi.

Distribusjon av kuponger og verdikort

Når det gjelder selve utsendelsen av kupongene og verdikortene til brukerne, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 5 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i 2 fylker. I 11 fylker (Østfold, Vestfold, Akershus, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Sør-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark) er denne jobben satt bort til Rogaland Taxi (RT). Situasjonen var den samme i 2010 med unntak av at de tre nordligste fylkene har inngått avtale med Rogaland Taxi.

Oppgjør med transportør

Når det gjelder det økonomiske oppgjøret med transportør, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 6 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i ett fylke (Sogn og Fjordane). I Møre og Romsdal er denne jobben tillagt Trafikanten Kristiansund mens oppgjøret i Telemark skjer i samarbeid mellom fylkeskommunen og Taxi Transport Telemark (TTT). I de resterende 10 fylkene (Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Rogaland, Sør-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark) er det Rogaland Taxi (RT) som forestår oppgjøret med transportørene. Etter 2010 har våre 3 nordligste fylker inngått avtale med Rogaland Taxi om å ivareta oppgjøret.

Budsjettoppfølging og kontroll

Når det gjelder budsjettoppfølging og kontroll med TT-ordningen, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i alle fylker med unntak av Oslo der dette gjøres i et samarbeid mellom Velferdsetaten (VEL) og den enkelte bydel og Sogn og Fjordane der den enkelte kommune er ansvarlig. Situasjonen er uendret fra 2010 med unntak av at Vestfold fylkeskommune har overtatt kontrollansvaret fra Vestfold kollektivtrafikk.

2.2 Godkjenningskriterier

I dette avsnittet vil vi fokusere på regelverket for TT-ordningen i fylkene og kort beskrive sentrale kriterier i regelverket i de ulike fylkene.

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 de fleste fylker 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 bli godkjent som TT-bruker eller ikke.

Stønad fra NAV

Grunnstønad til transport. Som det fremgår av tabell 2-2 godkjenner alle fylkene, med unntak av Nordland, brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra NAV. Dog presiseres det i Finnmark og Akershus at søkere som oppgir at de mottar grunnstønad skal ha redusert kvote/reiserett. Østfold og Nordland er de eneste fylkene som behovsprøver søkerne (de over 67 år i Østfold) i forhold til inntekt. De som tjener over 2G får ikke TT-kort. Situasjonen er uendret fra 2010 med unntak av at Nordland har innført behovsprøving.

Trygdebil. Når det gjelder søkere som har fått stønad til kjøp av bil gjennom NAV, godkjennes disse uten forbehold i 7 fylker, mens 8 fylker kan godkjenne denne kategorien brukere kun på visse vilkår eller med redusert kvote. I de resterende 4 fylkene godkjennes ikke søkere som på søknadsskjemaet opplyser om at de har bil finansiert gjennom NAV. Dette var også situasjonen i 2010.

Tabell 2-2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene i 2012.

	Godkjennes grunnstønadsmottakere?	Godkjennes personer med bil fra NAV?	Godkjennes beboere på institusjon?	Nedre aldersgrense	Varighet på funksjonshemming for å bli bruker	Behovsprøving ved "funksjonsfrisk" ektefelle med bil?	Godkjenningens varighet
Østfold	Ja, men ikke over 2G	Nei	Nei	14 år	Varig	Ja	1 år
Akershus	Ja (redusert reiserett)	Ja (redusert reiserett)	Ja (redusert reiserett)	Ja, i praksis 8 år	2 år	Nei	2 år eller 5 år
Oslo	Ja (ingen kontroll)	Ja	Ja	6 år ¹	2 år	Nei	2 år eller 5 år
Hedmark ⁵	Ja	Nei	Nei	Ja. Skolepliktig alder	2 år	Nei	"livstid"
Oppland	Ja	Ja	Ja	10 år	2 år	Nei	2 år eller 6 år
Buskerud	Ja	Ja (med minste kvote)	Ja	12 år	1 år	Nei	1 år eller lenger
Vestfold	Ja	Ja (redusert tilbud)	Nei	10 år	3 år	Nei	Gruppe 3 godkjennes kun til fylte 80 år.
Telemark	Ja	Nei, med visse unntak	Nei, med visse unntak	12 år	Varig	Nei	Varig, med visse unntak
Aust-Agder	Ja	Nei	Nei	Nei	1 år	Ja	Varig
Vest-Agder	Ja	Ja	Ja	Nei	2-3 år	Nei	Varig
Rogaland	Ja	Ja (redusert tilbud)	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig til eventuelt ny vurdering. Noen gis tidsbegrenset godkjenning
Hordaland	Ja	Ja (på vilkår)	Ja (på vilkår)	9 år	2 år	Nei, men kan få redusert kvote.	2 år/4 år (livsvarig for +80 år)
Sogn og Fjordane	Ja	Nei	Ja	Nei	1 år	Nei	1 år
Møre og Romsdal	Ja	Ja	Nei, men unntak for personer under 67 år	Ikke barn ⁶	1 år	Nei	Varig
Sør-Trøndelag	Ja	Ja	Ja ⁷	Nei	2 år	Nei	3 år
Nord-Trøndelag	Ja	Nei, normalt ikke.	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig
Nordland	Nei ⁸	Nei	Nei	Nei	1 år	Ja	Varig
Troms	Ja	Ja	Ja	Nei	2 år	Nei	2 år
Finnmark	Ja (10 % redusert kvote)	Ja	Nei	10 år	2 år	Nei	4 år

Institusjonsboere

Når det gjelder søkere som bor på institusjon (sykehjem, aldershjem og lignende), så varierer godkjenningspraksis en god del mellom fylkene. I 10 av fylkene godkjennes brukere stort sett

¹ Barn under 6 år kan få innvilget TT-reiser til og fra avlastning og spesialbarnehage, men ikke fritidsreiser. Ca. 30 barn har denne tjenesten i 2012.

uten forbehold selv om de bor på institusjon og dermed kan benytte seg av de fellesturer og det transporttilbudet som kommunen måtte tilby beboerne. I de resterende 9 fylkene godkjennes i utgangspunktet ikke søkere som bor på institusjon. Godkjenningspraksis i fylkene er uendret fra 2010.

Nedre aldersgrense

Når det gjelder aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker, så eksisterer det ikke noen nedre aldersgrense i 6 av fylkene. Hordaland har en nedre aldersgrense på 9 år. Vestfold, Oppland, Rogaland og Nord-Trøndelag har satt 10 år som nedre aldersgrense. Buskerud og Telemark har satt 12 år mens Østfold har satt 14 år som laveste alder. Regelverket i Hedmark, Oppland og Møre og Romsdal har som hovedregel at barn ikke kan godkjennes. Definisjonen på "barn" er ikke helt klar, men i utgangspunktet betraktes ikke barn som aktuelle brukere før de er i en alder der de som "funksjonsfriske" ville kunne ha reist kollektivt på egen hånd. I forhold til 2010 er regelverket endret i Oppland ved at nedre aldersgrense er endret fra "ikke barn" til 10 år.

Funksjonshemmingens varighet for å bli godkjent

Det presiseres i alle regelverkene at kortvarige, forbigående funksjonshemminger ikke gir grunnlag for å bli godkjent som TT-bruker. Således opererer 7 av fylkene med en nødvendig varighet på funksjonshemmingen på minimum ett år for å kunne bli godkjent som bruker. 10 fylker opererer med en varighet på funksjonshemmingen på 2 eller 3 år, mens en i Telemark og Østfold tar utgangspunkt i at funksjonshemmingen skal være varig for at en skal kunne bli godkjent. Hvis en sammenligner dagens regelverk med regelverket i 2010 finner vi ingen endringer på dette punktet. Siden majoriteten av søkerne har en aldersbetinget funksjonshemming, vil en godkjenning i praksis være varig da det i de aller fleste tilfeller er små sjanser for at funksjonshemmingen bedrer seg eller opphører.

Behovsprøving ved "funksjonsfrisk" ektefelle med bil

En annen problemstilling er om man ved godkjenningen av brukere tar hensyn til om søkeren har "funksjonsfrisk" ektefelle som disponerer bil. Av tabell 2-2 ser vi at slike hensyn ikke trekkes inn i vurderingen i majoriteten av fylkene (16 fylker). I de resterende 3 fylkene tas det i større eller mindre grad hensyn til slike forhold ved at en søker som har en "funksjonsfrisk" ektefelle med bil, prioriteres etter andre søkere eller får redusert kvote. Regelverket her er det samme i 2012 som i 2010.

Varighet på godkjenning

I 7 av fylkene er det satt en varighet på godkjenningen som TT-bruker fra 2 til 6 år, mens to fylker operer med en varighet på ett år. I de andre fylkene betraktes godkjenningen som varig. Dette skillet har i praksis ingen betydning siden en i regelverket presiserer at selv om en har fått en varig godkjenning vil en miste retten til TT dersom funksjonshemmingen som gjorde at en ble godkjent som bruker skulle opphøre. Tilsvarende får en i de fylkene som opererer med en godkjenningsslengde på ett år, stort sett "automatisk" forlenget sin brukerstatus dersom den funksjonshemmingen som lå til grunn for godkjenningen fortsatt er til stede. Etter 2010 har Oppland endret godkjenningstiden fra 3 år til 2 år eller 6 år.

I og med at ordningen i alle fylker, kanskje med unntak av Oslo, er strengt budsjettstyrt, vil imidlertid selv en varig godkjenning ikke være noen garanti for et "evig" liv som TT-bruker dersom fylkespolitikkerne skulle beslutte å redusere ressursbruken til ordningen, eller endre godkjenningspraksis, slik at færre kan godkjennes som brukere. Dette skjedde for eksempel i Nordland i 2008 og Oppland i 2012, og det vil skje i Hedmark i 2013.

2.3 Fastsettelse av egenandel

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

Tabell 2-3: Egenandeler ved TT-reiser i 2012.

Fylke	Egenandel	Beløp pr. tur	Kommentarer
Østfold	Ja	15 kroner	Fastsettes av fylkestinget.
Akershus	Nei	-	-
Oslo	Ja	35 kroner (voksen). 20 kroner (barn).	Egenandelene fastsettes av bystyret for et kalenderår av gangen. Egenandeler til Gardermoen følger flytogets satser (85 kr for barn/honnør og 170 kr for voksne). For arbeids- og utdanningsreiser er det et øvre månedlig egenandelstak på 330 kr
Hedmark	Ja	40 kroner	Egenandelen fastsettes av Hedmark Trafikk FKF, iht. fylkestingets vedtak. Egenandelen bortfaller 1. januar 2013.
Oppland	Nei		
Buskerud	Ja	50 kroner.	Egenandelen er uavhengig av reiselengde. Den fastsettes av hovedutvalget for samferdsel.
Vestfold	Ja	35 kroner.	Egenandelen fastsettes av hovedutvalget for samferdsel, og er uavhengig av reiselengde.
Telemark	Ja	25 kroner.	Egenandelen er uavhengig av reiselengde. Har vært uendret siden 2004.
Aust-Agder	Nei	-	-
Vest-Agder	Ja	Minimum 41 kroner.	Egenandelen øker med reiselengden. Laveste sats: 41/61 kroner for reiser inntil 10 km for henholdsvis brukerggruppe 1 (prioriterte brukere) og 2 (øvrige brukere). Egenandelen stiger så med soner på 5 km.
Rogaland	Ja	20 % av turpris.	Egenandelen skal tilsvare kostnaden for en gjennomsnittlig kollektivreise.
Hordaland	Ja	15 % av turpris.	Brukerne kan etter eget ønske betale en høyere egenandel.
Sogn og Fjordane	Ja	30 kroner.	
Møre og Romsdal	Ja	Differansen mellom turpris og kupongbeløp.	Brukerne oppfordres til å betale egendel. Brukes verdi-kuponger for et større beløp enn det turen koster har ikke brukeren rett til å få tilbake vekslepenger. ⁹
Sør-Trøndelag	Ja	30 %/25 % av turpris for vanlig drosje/spesialbil	-
Nord-Trøndelag	Ja	20 % av turprisen.	Minstesatsen var fram til 01.06.2012 30 kr. Fra 01.06.2012 ble minstesatsen hevet til 35 kr.
Nordland	Ja	10 % av turprisen.	Minstesatsen settes til honnørbillett kollektivtakst buss. Denne er 16 kroner for reiser i en sone.
Troms	Ja	10 % av turprisen.	Minstesatsen er 20 kroner pr. tur.
Finnmark	Nei	-	-

Som det vil framgå av tabell 2-3, kreves det egenandeler i 15 fylker. Det er kun i Akershus, Oppland, Aust-Agder og Finnmark at det ikke kreves inn egenandeler på TT-reiser. I Møre og Romsdal er betaling av egenandel frivillig. I fylkene som ikke krever egenandeler oppfordres imidlertid brukerne til å betale reisene delvis med "TT-penger" og delvis med egne penger. Av disse årsaker betaler nok i praksis også brukerne i de fylkene som ikke har egenandeler noe av TT-reisene selv, men det er rimelig å anta at den egenandelen som brukerne i disse fylkene betaler, er lavere enn den egenandelen som betales i de fylkene der det er klare regler for hvor stor egenandelen for en gitt reise skal være. Oppland har fjernet egenandelen på TT-reiser som de hadde i 2010.

Som vi ser av tabell 2-3 varierer egenandelen, i de fylkene som har regler for fastsettelsen av denne, betydelig. I Nordland og Rogaland presiseres det at egenandelen skal fastsettes med utgangspunkt i kollektivtaksten (honnør) i fylket. I de andre fylkene fastsettes egenandelen enten som en prosentsats av turprisen (med en minstesats) eller som et fast beløp.

I fylkene som opererer med en prosentsats av turprisen, varierer egenandelen fra 10 % av turpris eller minimum 20 kroner (Troms) til minimum 30 % av turpris (Sør-Trøndelag). Av de fylkene som har et fast beløp pr. tur (Østfold, Hedmark, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark og Sogn og Fjordane) varierer egenandelen fra 15 kr i Østfold til 50 kr i Buskerud. Vest-Agder har et kilometergradert system med økning i egenandelen for hver 5 km sone. Minstesatsen er 41 kr.

Egenandelen i de fylkene der brukerne betaler en fast sats er, sammenlignet med satsene i 2010, økt i Oslo, Buskerud, Vestfold og Vest-Agder. I Østfold, Hedmark, Telemark og Sogn og Fjordane er satsen uendret fra 2010. I de fylkene der egenandelen utgjør en prosentsats av turprisen, er egenbetalingen økt i og med at drosjetakstene har økt.

Det er flere problemstillinger knyttet til betaling av egenandeler. Vest-Agder fylkeskommune har i et internt notat fra 2010 diskutert dette. Følgende momenter kan her nevnes:

- I Finnmark, Aust-Agder, Oppland og Akershus betales ikke egenandeler, mens det er frivillig i Møre og Romsdal. Kombinert med at disse fylkene har verdikort/verdikupong, betyr det at brukerne får desto færre reiser ut av kortet sitt.
- En rekke av de som har lave beløp på verdikortet har samtidig lave egenandeler noe som bidrar til et enda dårligere reisetilbud. Oslo kommer best ut med et definert og stort reisetilbud (prioriterte brukere utgjør en vesentlig andel) og samtidig lav egenandel.
- Noen fylker operer med egenandel i prosent av turprisen (taxiutgiftene). Det gir lite informasjon om hvor høy egenandelen er. Det gir også lite forutsigbarhet for brukerne og betyr at de gjennom egenandelen betaler en del av ekstra taxiutgifter som følge av ventetid, tomkjøring osv. (mens resten av ekstrakostnadene blir trukket av verdikortet for de som har det).
- I et verdikortsystem "betaler" brukerne for manglende egenandeler eller lave egenandeler gjennom et dårligere reisetilbud. Den enkelte bruker "betaler" også selv for ekstra kostnader for turen som følge av natt/helgetakst, tomkjøring, tidsbruk ved assistanse, ferjeutgifter, bompenger osv. - enten delvis gjennom egenandel (de som har prosent av turpris) og/eller gjennom et dårligere reisetilbud. Det er vanskelig å definere hvilke beløp

som må til for å kompensere for ulikheter i reiseavstand og andre variasjoner i turpris i den grad fylkene måtte ønske dette.

Med utgangspunkt i det ovenstående er det således viktig å ikke betrakte størrelsen på egenandelen pr. tur som en indikasjon på kvaliteten på TT-tilbudet, men se denne i sammenheng med de ytelser som brukerne disponerer enten i form av et gitt antall turer eller et bestemt reisebeløp.

2.4 Korttyper og fordeling av ytelser

Tabell 2-4 gir en oversikt over de kupong- og korttypene som brukes i fylkene og hvordan tilgjengelige midler fordeles mellom godkjente TT-brukere. Tabell 2-4 gir en grov gjennomgang av tildelingskriteriene, og de som ønsker å skaffe seg mer detaljerte opplysninger om TT-ordningen i enkelte fylker, må skaffe seg regelverkene fra de aktuelle fylkene. Disse er stort sett tilgjengelige fra fylkeskommunenes hjemmesider under tjenesteområde samferdsel.

2.4.1 Kupong-/korttype

Av tabell 2-4 ser vi at det benyttes verdikort/verdikuponger i 14 av fylkene. 4 fylker har turbaserte kort mens ett fylke (Hedmark) opererer både med turkort og verdikort. Tildelt reisebeløp differensieres i alle fylker, men differensieringskriteriene varierer betydelig mellom fylkene. Situasjonen var den samme i 2010. Når det gjelder bruk av *turkort* (hver bruker kan gjennomføre et visst antall turer) vs. *verdikort* (hver bruker kan reise for et gitt beløp), så kan vi rent prinsipielt si følgende:

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

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

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

Ut fra drosjeregulativet, kan imidlertid turene i tillegg ha store ulikheter i kostnader som skyldes drosjenes stasjoneringsssted (tomkjøring), ventetid underveis eller ved assistanse,

bompenger, ferjeutgifter, natt- og helgetakst osv. I et verdikortsystem er dette utgifter som belastes verdikortet og som dermed vil bidra til å redusere antall turer for den enkelte bruker. I tillegg er det mange fylker som oppgir prioritering av noen brukere ut fra enten ett eller flere forhold knyttet til funksjonshemming, alder og eventuelt bruk av spesialbil gjennom at det gis et større beløp på verdikortet. Da må en være oppmerksom på at "graden" av prioritering ikke kan leses ut fra differansen mellom hva prioriterte brukere får og det ordinære brukere får. I et verdikort vil ekstraavgifter til tidsbruk ved ekstra assistanse/innfestning, tillegg for stor bil osv. bli belastet kortet, og det er bare i den grad det blir noe igjen etter slike ekstraavgifter at det gir større reell reisemulighet.

Tabell 2-4: Kupong- og korttype, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av støttebeløp. Status i 2012.

Fylke	Kupong-/korttype	Bruksområde	Fordeling av midler mellom godkjente brukere	Kommentarer
Østfold	Elektronisk verdikort	Hele fylket.	Prioritering av søkere mellom 14 og 67 år	Grunnsats på 2 260 kr for alle. Tillegg på 1 400 kr for brukere under 67 år, samt 1 000 kr for rullestolbrukere.
Akershus	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Prioriterte grupper får mest.	Prioritert gruppe er: Blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmet og KOLS pasienter med bærbart surstoffsapparat. Ekstra prioritet gis til rullestolbrukere med behov for spesialdrøsje. Redusert beløp: 3 300 kr pr. år. Ordinært beløp: 5 000 kr pr. år. Utvidet beløp: 6 600 kr pr. år. Prioritert bruker: 7 150 kr pr. år. Rullestolbrukere avhengig av spesialtransport: 9 900 kr pr. år.
Oslo	Elektronisk turkort	Som hovedregel i Oslo. ¹⁰	Differensieres etter brukerstatus og alder.	Spesialbilbrukere, blinde og andre personer mellom 7-67 år får 150 fritidsreiser. Personer over 67 år får 50. I tillegg kan de som får 150 fritidsreiser søke om å få ekstra turer. Søknaden rettes til TT-brukerens bydel.
Hedmark ¹¹	Verdikort og turkort	Hele fylket.	Differensieres etter alder, og for brukere over 67 år også i forhold til avstand til kommunesenter.	Bruker under 67 år får 24 turer (t/r) pr år, begrenset oppad til 7 500 kr pr år. Brukere over 67 år får 3 000 kr. Rullestolbrukere får et tillegg på 750 kr og brukere bosatt over 15 km fra kommunesenteret får 500 kr i tillegg.
Oppland	Verdikupong	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Basert på kommunalt skjønn.	Kommunene får en økonomisk ramme til fordeling, samt et øvre tak på hvor mange TT-brukere som kan godkjennes i kommunen. Rammene er i forhold til innbyggertallet i kommunen. Prioritert gruppe er unge, samfunnsaktive forflytningshemmede.
Buskerud	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. G1: Bruker over 67 år bosatt <15 km fra senter: 4 300 kr G2: Bruker under 67 år og brukere bosatt >15 km fra senter: 6 800 kr G3: Bruker under 67 år bosatt >15 km fra senter: 9 000 kr G4: Spesialbilbrukere bosatt <15 km fra senter: 10 500 kr G5: Spesialbilbrukere bosatt >15 km fra senter: 12 500 kr Blinde/svaksynte får 2 750 kr ekstra.
Vestfold	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus.	G1: Brukere med betydelig funksjonshemming oppstått <u>før</u> fylte 67 år. Disse får 6 000 kr pr. år. G2: Brukere med betydelig funksjonshemming oppstått <u>etter</u> fylte 67 år. Disse får 2 000 kr pr. år. G3: Brukere under 80 år som har vesentlige vanskeligheter med å benytte kollektive transportmidler. Disse får 2 000 kr pr. år. G4: Brukere med RTV-bil. Disse kan få et beløp inntil 1 500 kr pr. år.
Telemark	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	"Standard" brukere får 4 000 kr pr. år, og 4 500 kr dersom de har over 20 km til kommunesenter. Brukere med behov for spesialbil får 5 000 kr pr. år, og 5 500 kr dersom de har over 20 km til kommunesenter.

Fylke	Kupong-/korttype	Bruksområde	Fordeling av midler mellom godkjente brukere	Kommentarer
Aust-Agder	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhengig av brukerstatus og avstand til kommunesenter.	Brukere bosatt <15 km fra senter får X kr, 15-30 km med spesielle transportbehov får 2X kr og >30 km med helt spesielle transportbehov får 3X kr. Brukere med behov deler av året får ½ X. I 2012 er X=1 380 kr pr. halvår.
Vest-Agder	Turkort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. ¹²	Prioritert gruppe (brukergruppe 1) får større reisekvote og lavere egenandel. ¹³	Prioritert gruppe er: Brukere med livslang funksjonshemming og med den tyngste funksjonshemmingen. ¹⁴
Rogaland	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. ¹⁵	4 nivå for transportstøtte avhengig av brukergruppe.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. T1 - Vanlig bruker: 4 300 kr, T2 - Prioritert bruker i vanlig drosje: 9 100 kr, T3 - Prioritert bruker med trykdebil: 6 400 kr, T4 - Prioritert bruker (rullestol, stor bil): 11 000 kr
Hordaland	Elektronisk verdikort	Kun i eget fylke. ¹⁶	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter	Prioriterte grupper er: a) Blinde. (7 500 kr pr. år). b) Sterkt synshemmede (visus med korreksjon som er mindre enn 6/60-del (0,1) og/eller når personen ikke klarer fingertelling (med korreksjon) på mer enn 6 meter. (7500 kr pr. år). c) Avhengig av rullestol (må dokumenteres med bekreftelse fra lege eller hjelpe-middelsentralen). (Årlig støttebeløp varierer). d) Sykdom i den terminale fasen. e) Avhengig av konstant kunstig surstofftilførsel (Ordinære brukere over 67 år får 4 500 kr pr. år mens ordinære brukere under 67 år får 5 500 kr pr. år).
Sogn og Fjordane	Verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhengig av kommunal prioritering.	Stor kommunal frihet til å prioritere. Alle brukergrupper skal i utgangspunktet behandles likt, men det forutsettes at midlene fordeles slik at brukerne får et tilnærmet likt tilbud uavhengig av avstand til kommune-/ servicesenter.
Møre og Romsdal	Verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Brukere med over 10 km til kommunesenter får mer enn brukere som bor nærmere. Det gis et ekstra beløp til rullestolbrukere. Standardbeløp er 2 400 kr til 10 800 kr. Brukere under 67 år kan etterspørre reisekuponger ut over standardbeløp ¹⁷
Sør-Trøndelag	Elektronisk turkort ¹⁸	Hele fylket. ¹⁹	Avhengig av brukerstatus.	1 Standardbruker: 16 turer pr. år. 2 Blind/sterkt svaksynt: 120 turer pr. år. 3 Bevegelseshemmede/rullestolbrukere: 120 turer pr. år. 4 Rullestolbrukere m/ behov for spesialbil: 120 turer pr. år. 5 Rullestolbrukere med behov for spesialbil (har ikke stønad til bil fra NAV): 200 turer pr. år.
Nord-Trøndelag	Turkort	Hele fylket.	Prioriterte brukere får flest turer.	En bruker får i utgangspunktet 40 turer pr. år. Prioriterte brukere er funksjonshemmede under 65 år samt rullestolbrukere avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte. Disse får flere turer. ²⁰
Nordland	Elektronisk verdikort	Hele fylket.	Avhenger av avstand til servicesenter og brukerstatus.	Tildelingen graderes etter følgende soneinndeling: Sone 1 (0-10 km) 1 200 kr, sone 2 (10,1-30 km) 1 800 kr, sone 3 (30,1-50 km) 2 400 kr, sone 4 (over 50 km) 2 900 kr. Rullestolbrukere får tildelt turer, henholdsvis 20, 30, 40 og 50 for de 4 sonene.
Troms	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter. ²¹	Brukerne inndeles i A og B. A-brukere (brukere som er avhengig av spesialbil). B-brukere (brukere som kan benytte vanlig drosje). Tildelingen differensieres på 5 soner: Sone 1: 0-5 km: A (3 450 kr). B (2 300 kr). Sone 2: 5-10 km: A (4 140 kr). B (2 760 kr). Sone 3: 10-15 km: A (4 830 kr). B (3 220 kr). Sone 4: 15-20 km: A (5 520 kr). B (3 680 kr). Sone 5: over 20 km: A (6 210 kr). B (4 140 kr).
Finnmark	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Tildelingen graderes etter soneinndeling: Sone 1 (0-5 km), sone 2 (5-10 km), sone 3 (10-30 km), sone 4 (over 30 km). Prioriterte brukere er personer under 40 år (får dobbel sats), personer med tunge funksjonshemninger samt varige rullestolbrukere og blinde (får sats for sone 4). Følgende satser gjelder: sone 1: 2 000 kr, sone 2: 2 500 kr, sone 3: 3 000 kr, sone 4: 3 500 kr.

2.4.2 Brukerstatus

I 2012 er det 17 fylker som differensierer ytelsene til brukerne ut fra brukerstatus. I Sogn og Fjordane og Oppland er det i stor grad overlatt til den enkelte kommune å fastlegge tildelingskriterier. Det er imidlertid nærliggende å tro at en også her behandler brukergrupper ulikt. Unge brukere prioriteres i noen fylker, der grensen for å bli definert som "ung" varierer fra 40 år til 67 år. Ellers er det vanlig å prioritere blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. Dette har ikke endret seg fra 2010.

2.4.3 Bruksområde

TT-kortet til de ulike fylkeskommunene kan benyttes av brukeren i hele landet dersom transportøren godtar kortet. I Østfold, Oslo, Hedmark, Hordaland, Sør- og Nord-Trøndelag og Nordland forutsettes det at kortet primært benyttes i eget fylke.

2.4.4 Avstand og brukerkategori

I 10 fylker: Hedmark, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland, Troms og Finnmark, differensieres brukerne både etter avstand til nærmeste kommune-/servicesenter samt brukerkategori. Brukerkategori kan gjelde både alder og type funksjonshemming. I Sogn og Fjordane og Oppland er en eventuell differensiering på brukere overlatt til den enkelte kommune. Dette innebærer at praktiseringen av ordningen kan variere betydelig mellom de enkelte kommuner i fylket. I de fleste fylkene er tildelingskriteriene tilnærmet uendret fra 2010. Satsene er imidlertid justert opp i flere av fylkene.

2.4.5 Spesielt om differensiering av ytelsene

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

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

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

Gjennomsnittet for de oppgitte grunnbeløpene i tabellen er ca. 3 200 kroner. Høyeste støttebeløp varierer betydelig, og gis stort sett til spesialbilbrukere bosatt langt fra nærmeste senter. Dette er således et støttebeløp som svært få brukere mottar. Det høyeste støttebeløpet i tabellen finner vi i Nordland med 15 000 kr. Dette gis til rullestolbrukere som bor mer enn 50 km fra nærmeste naturlige servicesenter.

Av de fylkene som har turkort er det brukerne i Oslo som får tildelt flest turer. En vanlig bruker får tildelt 150 reiser pr. år. Dersom en gjennomsnittsreise koster 200 kroner, blir

således årlig støttebeløp 24 750 kroner for en person som bruker opp alle reisene, og betaler 35 kr i egenandel pr. tur. Det er ingen lengdebegrensing på turene i Oslo. I Hedmark er det ingen lengdebegrensing på turene som tildeles, men prisen for turene må samlet sett ikke overstige 7 500 kr i løpet av et år. Fra 1. januar 2013 endrer Hedmark sitt TT-reglement, slik at alle brukerne får tildelt reisepenger og ikke turer, jf. kapittel 0. Vest-Agder tildeler i utgangspunktet mange reiser. Det er i utgangspunktet ingen lengdebegrensning på turene, med egenandelen kan bli høy, spesielt dersom en reiser langt. En ikke-prioritert bruker må for eksempel betale 152 kroner for en tur-retur reise på 18 km. Sør-Trøndelag gir "vanlige" brukere 16 reiser pr. år (en økning på 2 reiser fra 2010). Rullestolbrukere kan imidlertid få opp til 200 reiser pr. år. En reise her kan maksimalt være 30 km. I Nord-Trøndelag er det også satt en maksimal turlengde på 30 km på de turene brukerne får tildelt.

Tabell 2-5: Laveste og høyeste årlige støttebeløp til TT-brukerne i 2012.

Fylke	Grunnbeløp	Høyeste støttebeløp	Kommentarer
Østfold	2 260 kr	4 660 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere under 67 år.
Akershus	5 000 kr	9 900 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere med behov for spesialdrosje.
Oslo	150 reiser/ 50 reiser	150 reiser + ekstrakvote	Personer over 67 år får 50 reiser. Alle mellom 6 og 67 år får 150 reiser. I tillegg får blinde og svaksynte og rullestolbrukere 150 reiser uansett alder. Det er mulig å søke om et begrenset antall tilleggsreiser.
Hedmark ²²	24 t/r reiser/ 3 000 kr	7 500 kr/ 4 250 kr	Antall turer gjelder for brukere under 67 år. De som har turkort kan maksimalt reise for 7 500 kr. Høyeste støttebeløp gjelder for brukere over 67 år med tillegg for rullestol. Tillegg er 500 kr/750 kr for avstand under/over 15 km til kommunesenter.
Oppland	-	-	Bestemmes i den enkelte kommune.
Buskerud	4 300 kr	12 500 kr	Høyeste støttebeløp gjelder spesialbilbrukere bosatt over 15 km fra nærmeste senter.
Vestfold	2 000 kr	6 000 kr	Laveste støttebeløp gjelder "uprioriterte" brukere, mens høyeste støttebeløp gjelder prioriterte brukere.
Telemark	4 000 kr	5 500 kr	Høyeste støttebeløp gis til personer med behov for spesialbil som bor over 20 km fra nærmeste senter.
Aust-Agder	2 760 kr	8 280 kr	Høyeste støttebeløp gis til brukere med helt spesielle transportbehov.
Vest-Agder	72 – 144 reiser	100 – 200 reiser	Ordinære brukere: Laveste turantall er 72 reiser innen kommunen (uavhengig av reiselengde) og maksimalt 144 korte reiser innen kommunen. Prioriterte brukere: Laveste turantall er 100 reiser innen kommunen (uavhengig av reiselengde) og maksimalt 200 korte reiser innen kommunen. ²³
Rogaland	4 300 kr	11 000 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere avhengig av spesialbil (stor drosje).
Hordaland	4 500 kr	9 500 kr	Grunnbeløp gjelder brukere over 67 år uten bil. ²⁴ Høyeste støttebeløp gjelder brukere med elektrisk rullestol, prioriterte brukere. ²⁵
Sogn og Fjordane	-	-	Kommunene har stor frihet i tildelingen.
Møre og Romsdal	2 400 kr	10 800 kr	Grunnbeløp gis til vanlig bruker bosatt under 10 km fra kommunesenter. Høyeste sats gis til rullestolbruker bosatt over 10 km fra kommunesenter. ²⁶
Sør-Trøndelag	16 reiser	200 reiser	Ordinære brukere får 16 turer mens rullestolbrukere får opp til 200 turer.
Nord-Trøndelag	40 reiser	40 reiser +	Funksjonshemmede under 65 år samt rullestolbrukere avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte skal prioriteres og gis mer enn 40 turer ved behov.
Nordland	2 400 kr	15 000 kr	Laveste årlige grunnbeløp gis til vanlig drosje i sone 1 fra 0 – 10 km (2 400 kr) og høyeste grunnbeløp gis til rullestolbrukere (spesialbil) i sone 4 over 50 km (15 000 kr) som har en avstand mellom bosted og nærmeste naturlige servicesenter i kommunen som angitt.
Troms	2 300 kr	6 210 kr	Grunnbeløp gjelder for ordinære brukere som bor mindre enn 5 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder rullestolbrukere som bor mer enn 20 km fra kommunesenter.
Finnmark	2 000 kr	3 500 kr	Grunnbeløp gjelder for brukere som bor mindre enn 5 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder brukere som bor over 30 km fra kommunesenter samt rullestolbrukere og blinde.

Når det gjelder hvor mange reiser de "aktive" TT-brukerne i de ulike fylkene i gjennomsnitt forventes å gjennomføre i 2012, er dette forsøkt beregnet i kapittel 3.6.

2.5 Brukerkategorier og reiseaktivitet

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

2.5.1 Data basert på brukerundersøkelser

Tabell 2-5 viser at er det noen fylkeskommuner som gir betydelig større ytelser til prioriterte brukerkategorier enn til de "vanlige" TT-brukerne. Som "vanlige" TT-brukere regnes normalt sett brukere som er generelt dårlig til beins. I Solvoll m.fl. (2001) ble et tilfeldig utvalg TT-brukere i 5 fylker spurt om hovedårsaken til sin forflytningshemming. I tabell 2-6 er respondentene gruppert i hovedgruppene *bevegelseshemmede*, *orienteringshemmede* og *andre forflytningshemminger*. Tabell 2-6 viser hvordan svarene fordeles mellom aldersgruppene "under 70 år" og "over 70 år". I tillegg har tabellen en kolonne for alle respondenter.

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

	Antall			Prosent		
	Under 70	Over 70	Alle ²⁷	Under 70	Over 70	Alle
<i>Bevegelseshemmede:</i>						
– Rullestolbruker	58	43	101	20 %	6 %	10 %
– Bevegelseshemmet ellers	91	312	403	31 %	44 %	40 %
– Hjerter-, kar-/ lungesykdom	29	169	198	10 %	24 %	20 %
Sum:	178	524	605	61 %	74 %	70 %
<i>Orienteringshemmede:</i>						
– Hørselshemmet	8	39	47	3 %	6 %	5 %
– Synshemmet	33	80	113	11 %	11 %	11 %
– Psykisk utviklingshemmet	34	1	35	12 %	0 %	4 %
Sum:	75	120	195	26 %	17 %	20 %
<i>Andre forflytningshemminger:</i>						
– Psykiske lidelser	18	10	28	6 %	1 %	3 %
– Annet	19	55	74	7 %	8 %	7 %
Sum:	37	65	102	13 %	9 %	10 %
<i>Totalt:</i>	290	709	999	100 %	100 %	100 %

Som det framgår av tabell 2-6 må hovedtyngden (70 %) av TT-brukerne regnes som bevegelseshemmede, og i denne hovedgruppen er det de som ikke er avhengig av rullestol som dominerer. De orienteringshemmede utgjør til sammen 20 %, og andre årsaker til forflytningshemminger 10 %. Flere av de som har svart "annet" kunne vært plassert i en av de andre kategoriene, men disse svarene er ikke fordelt. Flertallet av disse vil være bevegelseshemmede på grunn av dårlig balanse, amputerte ben, MS, dårlige hofter, Parkinsons osv.

Noen har astma, noe som kan kategoriseres både som en miljøhemming og en bevegelseshemming. Enkelte har også orienteringshemninger etter slag og afasi (tap av taleevne). Dersom utvalget splittes i to aldersgrupper, over og under 70 år, ser man forskjeller på årsaken til forflytningshemmingene. En større andel av de under 70 år er avhengig av rullestol, mens bevegelsesproblemer ellers, samt forekomsten av hjerte-/karsykdommer tiltar med økende alder. De to sistnevnte må i stor grad kunne regnes som aldersbetingede årsaker til forflytningshemming. Forekomsten av syns- og hørselshemminger er uavhengig av alder, mens i gruppen psykisk utviklingshemmede er så godt som alle under 70 år.

2.5.2 Fordeling av brukere på brukerkategorier

Flere av fylkeskommunene prioriterer rullestolbrukere og binde/svaksynte ved tildeling av TT-midler. Disse får altså tildelt flere turer eller et høyere reisebeløp enn andre. Som det fremgår av tabell 2-6 utgjør disse gruppene vel 20 % av TT-brukerne. Det er rimelig å anta at den fordelingen som fremkommer av tabell 2-6 er om lag den samme i 2012 som i 2001.

Det er ikke alle fylkeskommunene som har en god oversikt over hvor mange brukere de har i de ulike brukerkategoriene de opererer med. Nedenfor gis en kortfattet beskrivelse av TT-brukernes fordeling på brukergrupper i de 9 fylkene vi i 2010 fikk tilbakemelding fra.²⁸

- *Østfold.* Av fylkets om lag 2 300 godkjente brukere er ca. 85 % i gruppe 1 ("ordinære brukere over 67 år) og 2 ("ordinære" brukere under 67 år) mens de resterende 15 % er prioriterte brukere i gruppe 3 (rullestolbrukere over 67) og 4 (rullestolbrukere under 67 år). Om lag 80 % av midlene tildeles ordinære brukere mens de resterende 20 % av midlene går til rullestolbrukerne.
- *Akershus.* Av totalt 13 600 godkjente brukere utgjør ordinære brukere 66 %, prioriterte brukere 24 % (blinde/svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmede og "tunge" KOLS-pasienter). De resterende 10 % (personer med periodevis behov) har redusert reiserett. Ordinære brukere benytter 62 % av midlene, prioriterte brukere 32 % og brukere med redusert reiserett 6 %.
- *Oppland.* Av 3 600 godkjente brukere er 69 % i gruppe 1 (bor nærmere enn 5 km til kommunesenter) og 2 (bor mellom 5 km og 10 km fra kommunesenteret). Disse legger beslag på 45 % av reisemidlene. Rullestolbrukere prioriteres, og disse mottak 250 000 kr (3 % av tildelte midler) i tillegg til den ordinære satsen i avstandsgruppen. Det er 287 rullestolbrukere som har TT-kort i Oppland. De utgjør ca. 8 % av antall godkjente TT-brukere.
- *Buskerud.* Av ca. 4 000 godkjente brukere er om lag 87 % i brukergruppe 1-3 ("vanlige" brukere) mens de resterende 13 % (prioriterte brukere) befinner seg i brukergruppe 4 (spesialbilbrukere bosatt mindre enn 15 km fra senter) og 5 (spesialbilbrukere bosatt mer enn 15 km fra senter). "Vanlige" brukere benytter 84 % av midlene mens prioriterte brukere benytter 16 % av midlene.
- *Aust-Agder.* Av totalt 2 940 godkjente brukere utgjør ordinære brukere om lag 75 %. Prioriterte brukere 17 % (brukere med særskilte transportbehov). De resterende 8 % (personer med behov deler av året) har redusert reiserett. Ordinære brukere legger

beslag på 64 % av reisemidlene, prioriterte brukere 32 % og brukere med redusert reiserett 4 %.

- *Vest-Agder.* Av rundt 3 340 godkjente brukere er 92 % "vanlige" brukere mens 8 % er prioriterte brukere (blinde, rullestolbrukere og unge med de mest alvorlige funksjonshemmingene).
- *Hordaland.* Av om lag 13 100 godkjente brukere er 81 % "ordinære" brukere mens de resterende 19 % er prioriterte brukere (blinde/sterkt synshemmede, rullestolbrukere og personer avhengig av konstant surstofftilførsel). Fordelingen av midler på de ulike brukergruppene er ikke tilgjengelig.
- *Sør-Trøndelag.* Av vel 7 400 godkjente brukere er 71 % i gruppe 1 (standardbruker), 22 % er i gruppe 2-4 (blinde/sterkt svaksynte og rullestolbrukere) mens 7 % er i gruppe 5 (rullestolbrukere uten bilstønad fra NAV).
- *Nord-Trøndelag.* Av knapt 2 000 godkjente TT-brukere er 74 % ikke-prioriterte, mens de resterende 26 % er prioriterte brukere (rullestolbrukere og blinde/sterkt svaksynte). Prioriterte brukere gjennomfører ca. 33 % av TT-turene.

Som det fremgår av gjennomgangen ovenfor, varierte andelen *prioriterte* TT-brukere mellom fylkene fra 8 % av godkjente brukere (Oppland og Vest-Agder) til 23 % av godkjente brukere i Nord-Trøndelag. Det er mangelfulle opplysninger om hvor stor andel av tildelte midler som går til de prioriterte brukerne, men andelen er naturlig nok høyere enn den andelen prioriterte brukere utgjør av brukermassen. Eksempelvis utgjør prioriterte brukere 17 % av alle TT-brukerne i Aust-Agder, men de legger beslag på 32 % av TT-midlene.

2.5.3 Brukerkategorier og reiseaktivitet i 2012

Hvor mange reiser ulike kategorier TT-brukere gjennomfører, vil avhenge av hvor store ytelser (penger eller turer) fylkeskommunene velger å tildele de ulike gruppene, og i hvor stor grad brukerne i de ulike kategoriene "bruker" opp sine reisepenger eller tildelte turer. Basert på tilbakemeldinger fra 9 fylkeskommuner, har vi i tabell 2-7 vist hvor mange turer som er gjennomført i de brukerkategoriene fylkeskommunene opererer med, samt hvor stor andel av totalt antall brukere de ulike kategoriene utgjør og hvor stor andel av samlet antall TT-reiser de gjennomfører.

Tabell 2-7: Reiseaktivitet blant ulike kategorier brukere.

	"Brukerkategori"	Antall		Andel av	
		Godkjente brukere	Turer (jan.-nov. 2012)	Brukere	Turer
Østfold	Grunnsats alle	2 262	8 321	31 %	53 %
	Grunnsats + under/67år	897	14 460	54 %	21 %
	Grunnsats + rullestol	1 012	1 009	4 %	24 %
	Grunnsats + under/67år+rullestol	106	2 929	11 %	2 %
Akershus	Ordinært beløp	9 133	111 728	66 %	67 %
	Utvidet beløp	2 341	30 834	17 %	19 %
	Redusert beløp	1 688	16 966	12 %	10 %
	Utvidet +	648	6 578	5 %	4 %
Oslo	Rødt kort over 67 år	10 796	200 554	63 %	39 %
	Rødt kort under 67 år	4 198	281 393	25 %	55 %
	Blått kort (rullestolbrukere)	2 137	32 860	12 %	6 %
Buskerud	Bruker over 67 år bosatt <15 km fra senter	2 969	48 060	60 %	64 %
	Brukere under 67 år og brukere bosatt >15 km fra senter	1 257	26 361	33 %	27 %
	Brukere under 67 år bosatt >15 km fra senter	47	721	1 %	1 %
	Spesialbilbrukere bosatt <15 km fra senter	358	5 266	7 %	8 %
	Spesialbilbrukere bosatt >15 km fra senter	28	258	0 %	1 %
Vestfold	Brukere med betydelig funksjonshemming (før 67 år)	1 431	16 416	36 %	61 %
	Brukere med betydelig funksjonshemming (etter 67 år)	1 809	7 190	46 %	27 %
	Brukere under 80 år med betydelige vansker å reise kollektivt	425	2 658	11 %	10 %
	Brukere med RTV-bil	308	539	8 %	2 %
Telemark	"Standard" bruker	1 568	20 776	84 %	92 %
	"Standard" bruker med over 20 km til kommunesenter	54	270	3 %	1 %
	Brukere med behov for spesialbil	224	1 382	12 %	6 %
	Brukere med behov for spesialbil + over 20 km til kommunesenter	25	117	1 %	1 %
Aust-Agder	Brukere bosatt under 15 km fra senter	2 067	16 690	73 %	66 %
	Brukere bosatt mellom 15 km og 30 km fra senter	475	5 913	17 %	23 %
	Brukere bosatt over 30 km fra senter	113	1 882	4 %	7 %
	Brukere med transportbehov deler av året	179	815	6 %	3 %
Rogaland	Vanlig bruker	5 991	92 782	75 %	67 %
	Prioritert bruker i vanlig drosje	1 161	29 654	14 %	22 %
	Prioritert bruker med trygdebil	85	1 111	1 %	1 %
	Prioritert bruker (rullestol, stor bil)	782	14 071	10 %	10 %
Sør-Trøndelag	Standardbruker	5 332	28 075	36 %	70 %
	Blinde/sterkt svaksynte	797	21 979	28 %	11 %
	Rullestolbrukere som kan bruke vanlig drosje	610	10 984	14 %	8 %
	Rullestolbrukere med behov for spesialbil	839	16 758	22 %	11 %
Troms	Brukere med varig funksjonshemming og behov for spesialbil (bil med heis)	500	2 998	8 %	11 %
	Brukere med varig funksjonshemming som kan ta ordinær drosje	4 087	36 959	92 %	89 %

2.6 Større endringer i regelverket

I forhold til regelverket i 2010, er det noen fylkeskommuner som har, eller skal gjennomføre endringer i sitt TT-reglement. Dette omtales kort nedenfor.

Akershus. Opplysningene i tabell 2-4 og tabell 2-5 gjelder reglene til september 2012. Forskriftsendringer, som trådte i kraft 1. september 2012 medfører at fordelingsnøkkelen og brukergruppene er noe endret. Endringene i fordelingsnøkkelen har hatt betydning for nye brukere godkjent etter 1. september 2012, og får betydning for *alle* godkjente brukere ved tildeling 1. januar 2013. (Midler tildeles 1. januar og 1. juli.). Endringene mht. brukergruppene har hatt betydning for nye brukere og eksisterende brukere med nytt vedtak godkjent etter 1. september 2012. Endringene er politisk initiert og vedtatt i fylkestinget. Ønsket er å prioritere rullestolbrukere sterkere. Forskriftsendringer innebærer blant annet at:

- Tilskuddet til brukere med utvidet beløp og rullestolbrukere avhengig av spesialtransport vil øke med omtrent 30 %.
- Tilskuddet til brukere med redusert og ordinært beløp blir noe mindre.
- Søkere som er beboere på sykehjem (eller annen boform for heldøgns omsorg og pleie) over 67 år innvilges redusert reiserett. Tidligere ble denne gruppen brukere vurdert som øvrige brukere, men tildelt redusert reiserett dersom institusjonen hadde et transporttilbud.
- Søkere med førerkort og egen bil tildeles redusert reiserett. Tidligere ble denne gruppen brukere vurdert som øvrige brukere.

Hedmark. Fylkestinget i Hedmark vedtok ny forskrift om tilrettelagt transportordning (TT) for forflytningshemmede i fylket i desember 2011. Nytt regelverk trer i kraft 1. januar 2013. Endringene er kommet i stand på bakgrunn av et ønske fra de funksjonshemmedes organisasjoner. Organisasjonene har vært klare på at alt for mange eldre i Hedmark har fått TT-kort, nærmest uavhengig av behov. Det har vært nedsatt en arbeidsgruppe der de funksjonshemmedes organisasjoner har vært sentrale, og gruppen har arbeidet frem forslaget til ny forskrift som ble vedtatt av fylkestinget. Noen av de viktigste endringene er som følger:

- Søknader skal behandles av en fylkeskommunal TT-nemnd, noe som skal sikre lik behandling i hele fylket. Alle brukere må søke på nytt.
- Brukere kan bestille turer direkte fra godkjent transportør.
- Egenandel bortfaller.
- TT-beløpet beregnes i forhold til avstand mellom bosted og kommunesenter, og beløpet vil ikke lenger skille mellom brukere over og under 67 år.

Hedmark Trafikk FKF skal administrere ordningen. Hedmark Trafikk vil dermed utgjøre sekretariatet for den nye TT-nemnda, som i tillegg til Hedmark Trafikk vil bestå av to representanter foreslått av Rådet for Likestilling for Funksjonshemmede og en lege.

TT-tildeling baseres på tildeling av et beløp som er definert som T. 1T tilsvarer en ordinær, samlet årlig tildeling til TT. Den årlige TT-rammen bestemmes av fylkestinget. Verdien på 1T

settes til summen av årlig tildeling, dividert på det som er tildelt av T i Hedmark ved inngangen til et nytt år. TT-tildelingen skal fra 1. januar 2013 skje slik:

- Brukere med mindre enn 10 km til kommunesenteret har rett på tilrettelagt transport tilsvarende 0,5 T. (Med kommunesenteret regnes rådhus/kommunehus).
- Brukere med mer enn 10 km og mindre enn 50 km til kommunesenteret har rett til tilrettelagt transport tilsvarende 0,75 T.
- Brukere med mer enn 50 km til kommunesenteret har rett til tilrettelagt transport tilsvarende 1 T.
- Varig rullestolbrukere, som må transporteres i rullestol, tilstår et årlig tillegg tilsvarende 0,2 T. Rullestolbrukere som kan gå/selv sette seg i drosjen/transportmiddelet, tildeles ikke rullestoltillegg.

I kommuner med godt tilrettelagt anropstyrt transport, universelt utformet ordinært kollektivtilbud - dør til dør, kan TT-rettighet helt eller delvis bortfalle. Bestemmelse om dette gjøres av den fylkeskommunale TT-nemnd og gjelder så lenge tilbudet opprettholdes. Det nye regelverket innebærer at det vil godkjennes betydelig færre TT-brukere enn hva situasjonen er i 2012. TT-ansvarlig antyder at det i 2013 vil bli godkjent om lag 2 000 TT-brukere i Hedmark, mot 7 300 i 2012. Da vil brukerandelen (antall godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i Hedmark reduseres fra 38 promille til rundt 10 promille.

Vestfold. Vestfold fylkeskommune har startet et arbeid med revisjon av TT-ordningen sommer/høst 2012. I følge prosjektplanen vil dette arbeidet være ferdigstilt i august 2013. Dette er et arbeid som er initiert av de i administrasjonen i fylkeskommunen som har ansvar for TT-ordningen. De erkjenner at reglementet i Vestfold er noe "gammeldags" og trenger således å revideres.

Oppland. Nye TT-retningslinjer trådte i kraft 1. januar 2012. Årsaken til endringen er at politikerne har fremmet et ønske om å innrette TT-ordningen slik at de som har størst behov for transportstøtte får dette. Regelverket er utarbeidet i samarbeid med representanter fra brukerne og kommunene. Reglementet tar utgangspunkt i at det ordinære kollektivtilbudet blir stadig bedre tilrettelagt for personer med forflytningsvansker, og at TT-midlene skal prioriteres på de som har størst behov for spesialtransport. Det betyr at praksisen for hvem som får nyte godt av TT-ordningen strammes noe inn. I følge TT-ansvarlig i Oppland har fylkeskommunen fått mange positive tilbakemelding fra brukerne på de endringene som er foretatt. De største endringene fra tidligere regelverk er følgende:

- Taket for totalt antall TT-brukere i fylket er redusert fra 3 600 til 2 400.
- Det er ingen inndeling i avstandsgrupper. Tidligere var avstand mellom bopel og kommunesenteret kriterium. Nå er det behovet for TT som i større grad er utslagsgivende for hvor mange reise-/verdikuponder man får.
- Det skal være en klar prioritering av unge samfunnsaktive brukere.

Ellers kan TT-brukerne i Oppland reise gratis med ordinær kollektivtransport i fylket ved fremvisning av TT-kort. Per november 2012 er det gjennomført om lag 6 000 "TT-reiser" med ordinære bussruter i Oppland. Til sammenligning var det på samme tidspunkt gjennomført ca. 30 000 ordinære TT-reiser. Dette indikerer at en god del TT-brukere kan reise med

ordinære kollektive transportmidler når disse er tilrettelagt for personer med forflytningshemninger. Det at turene har vært gratis har nok også bidratt til etterspørselen.

2.7 Elektroniske kortløsninger

I tabell 2-8 er det gitt en kortfattet oversikt over status i fylkene når det gjelder innføring av elektroniske betalingskort for TT-reiser. Tabell 2-8 viser at det er 15 fylker som pr. 1. januar 2013 har elektroniske betalingskort for sine TT-brukere. Dette er Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark. Ellers er det 3 fylker (Vest-Agder, Møre og Romsdal og Nord-Trøndelag) som oppgir at de vil innføre elektroniske betalingskort, og ett fylke (Nord-Trøndelag) som har planer om dette. I Oppland har de ingen konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskort.

Tabell 2-8: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort (e-kort) i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2013.

Fylke	Har innført e-kort	Har planer om å innføre e-kort	Har ikke planer om å innføre e-kort	Kommentarer
Østfold	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2005.
Akershus	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2006.
Oslo	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2011.
Hedmark	X			Frem til 1. januar 2013 T bestiller TT-brukere transport på et felles telefonnummer (02040). Ved bestilling kan den enkelte få informasjon om saldo som gjenstår til bruk for TT-transport. ²⁹ Det vil innføres elektroniske betalingskort ved omlaggingen av TT-ordningen. Valg av leverandør er ikke foretatt.
Oppland			X	Fylkeskommunen avventer innføring av elektroniske betalingskort. Reisekupongene fungerer rimelig bra. Både TT-brukerne og fylkeskommunen har bra oversikt over forbruk.
Buskerud	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. april 2007.
Vestfold	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. april 2007.
Telemark	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. april 2005.
Aust-Agder	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2007.
Vest-Agder		X		Det er gjennomført anbud og det skal gjennomføres innledende forhandlinger for å avklare om tilbyder kan levere i henhold til krav. Sak skal legges frem til politisk behandling i desember 2012.
Rogaland	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2003.
Hordaland	X			Betalings- og saksbehandlingssystem utviklet av Oberthur technologies. Operativt fra 2004.
Sogn og Fjordane	X			Det er innført elektroniske betalingskort i 2 kommuner i 2012. Det skal innføres tilsvarende kort i resten av kommunene 1.1.2013. System utviklet av Møre og Romsdal Taxi i samarbeid med Taxi Transportservice i Sogn og Fjordane.
Møre og Romsdal		X		Det skal lyses ut offentlig anbudskonkurranse for elektronisk betalingsordning for TT. Fylkeskommunen planlegger at den elektroniske ordningen skal tre i kraft for brukerne medio 2013.
Sør-Trøndelag	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2009.
Nord-Trøndelag		X		Benytter magnetstripekort for identifikasjon av bruker (produsent: Bicoda), men har turkort (papirkort) i tillegg som sjåfør må fylle ut. Det planlegges en revidering av retningslinjene for TT-ordningen. Innføring av elektroniske betalingskortløsninger vil bli vurdert samtidig.
Nordland	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2012.
Troms	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2011.
Finnmark	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2012.

Nordland og Finnmark innførte e-kort 1. januar 2012. Begge har inngått avtale med Rogaland Taxi (RT). Hedmark har også valgt RT som leverandør av kortløsning og innfører e-kort 1. januar 2013. Det samme gjør Sogn og Fjordane, men de har valgt en annen leverandør.

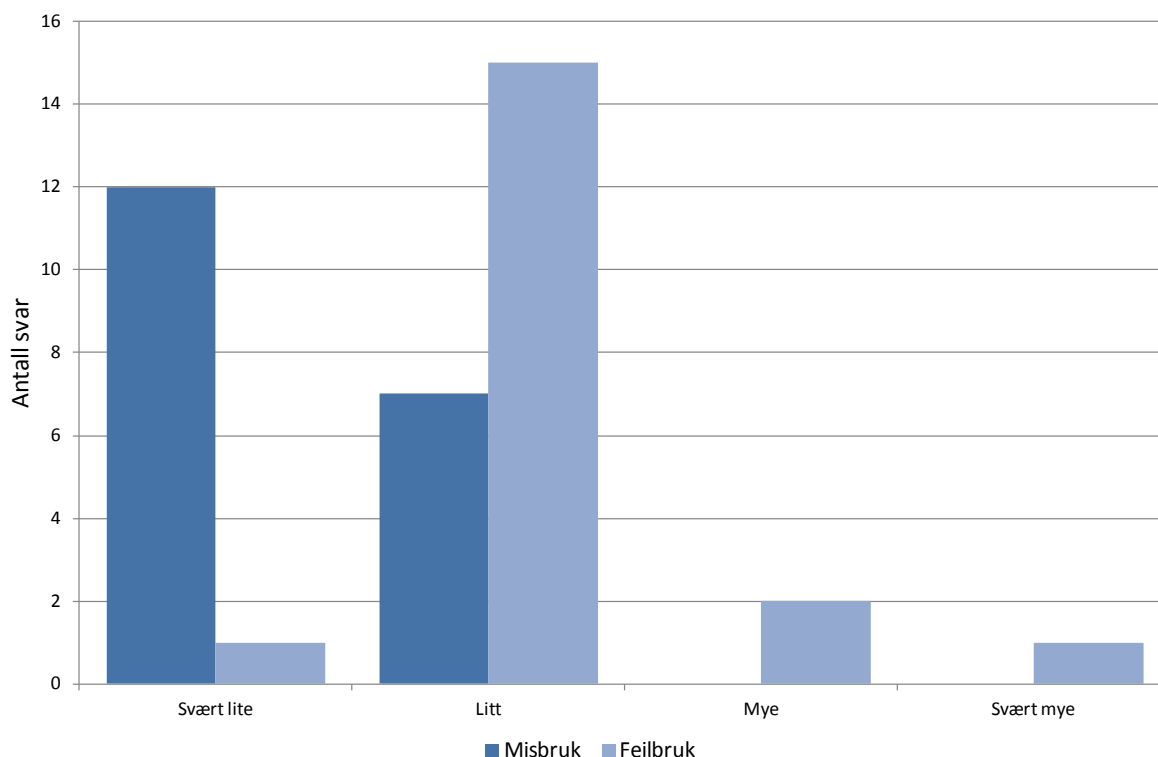
Av de 15 fylkene som pr. 1. januar 2013 har elektroniske betalingskortløsninger, har 13 valgt systemet til RT. Dette innebærer at RT har en markedsandel på 83 % (andel av antall "e-kort brukere"). Nesten 9 av 10 TT-brukere (100 000 personer) betaler fra 1. januar 2013 sine TT-reiser med et elektronisk betalingskort. Dette er 22 000 flere brukere enn i 2010.

2.8 Kommentarer angående feilbruk/misbruk av TT-kortet

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

2.8.1 Synspunkter fra fylkeskommunene

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



Figur 2-1: Omfang av misbruk og feilbruk av TT-kortet vurdert av de TT-ansvarlige i fylkeskommunene i 2012.

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

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

I hvilken grad TT-kortet benyttes til helsereiser bevisst eller ikke er vanskelig å vite, men i følge Vest-Agder fylkeskommune fungerer ikke helsereiseordningen etter hensikten. I fylkeskommunen forventes det heller ikke at dette endrer seg i særlig grad selv om brukerne blir gjort oppmerksomme på det. Fylkeskommunen informerer om at helsereiser dekkes etter egne regler og at de ikke inngår i TT-ordningen.

Tilbakemeldinger fra representanter fra brukerorganisasjonene i Vest-Agder indikerer at syketransportordningen er vanskelig tilgjengelig både mht. rekvisisjoner, oppgjør og informasjon. I tillegg er egenandelen høy (130 kr en vei). Når en taxitur på 2,9 km i Kristiansand på dagtid vanlige ukedager med henholdsvis liten og stor bil (med mulighet for transport av rullestoler) koster 135 kr og 245 kr, er det fristende å benytte TT-kortet til slike reiser.³⁰

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

Synspunkter fra fylkeskommunene i 2010

I forbindelse med den forrige statusundersøkelsen fikk vi en mer verbal tilbakemelding fra de TT-ansvarlige angående feilbruk/misbruk av TT-kortet, jf. Solvoll (2010). Tilbakemeldingen som da ble gitt gjengis i sin helhet her.

I *Akershus* har de gjennom telefonisk kontakt med TT-brukere fått inntrykk av at mange benytter TT-kort for nettopp for å reise til lege (primært fastlegen). Om de bruker TT-kortet til/fra sykehus vet de ikke, men mange ringer med spørsmål om frikort for reiser/ rekvisisjoner ol. I diverse materiell fylkeskommunen sender ut, er det ofte spesifisert at TT-kort ikke er ment å dekke de reisene hvor det eksisterer andre offentlige transportordninger som skal dekke reisen. Den samme informasjonen får de ved telefoniske henvendelser. Fylkeskommunen vet ikke om brukerne som sier at de bruker TT-kortet (og vil bruke det) til lege, oppfyller vilkårene til å få rekvisisjon til legetimer. I det siste har fylkeskommunen fanget opp

signaler om at TT-brukerne opplever at prosedyren for å få rekvisisjon har endret seg, og de ønsker derfor TT-kort (for å slippe å forholde seg til andre transportordninger). Omfanget av slik bruk kan ikke tallfestes.

I *Hedmark* ble det foretatt en gjennomgang av TT-reisene første halvår 2010. Da fant de at ca. 13 % av turene var transport med en helseinstitusjon (lege, sykehus fysioterapeut mv.) i ene enden av transporten. Det kan skyldes at noen TT-brukere besøker en pasient, men det kan kun skje til/fra et sykehus. Hedmark gikk 1. februar 2010 over til at TT-brukerne måtte ringe 02040 for bestilling av TT. Dette har gitt bedre kontroll. Direkte bestilling til lokal taxi byr på utfordringer, spesielt når det brukes transportører fylkeskommunen ikke har avtale med.

I *Oppland* mener TT-ansvarlig at det forekommer at TT benyttes for å komme til lege, og andre helsetjenester, men at omfanget av slik bruk er vanskelig å anslå. I tillegg benyttes TT for å komme til butikk, fotpleie og andre servicefunksjoner. Mange kommuner i Oppland sier rett ut at de gir TT til eldre mennesker som har et dårlig nettverk, og som har problemer med å komme seg til butikk.

I *Buskerud* er det blitt avdekket misbruk av TT-kort både ved at taxisjåfører har "lånt og dratt kortet" uten at TT-bruker har reist, samt at sjåfør og pårørende har brukt en annen person sitt TT-kort. Omfanget av denne type misbruk er nok svært begrenset. Fylkeskommunen er også oppmerksom på at mange velger å bruke TT-kortet (og betale kun 40 kroner i egenandel) til reiser som egentlig burde vært dekket av Helseforetakene. Fylkeskommunen forsøker å formidle at dette er "dumt" i det lange løp, både via brukerorganisasjonene og til enkeltbrukere. Fylkeskommunen kan imidlertid vanskelig nekte en TT-bruker å bruke TT-kortet, noe som framkommer av fylkeskommunens TT-reglement og i TT-brosjyren som ligger på www.bfk.no/tt.

I *Vest-Agder* viser en brukerundersøkelse fra 2008 at rundt halvparten av TT-brukerne oppgir at de benytter TT-kortet til behandlingsreiser. Fylkeskommunen anslår at opp til 1/3 av reise-tilbudet benyttes til slike reiser. Mobiliteten til disse brukerne ville kunne øke tilsvarende dersom disse reisene heller var brukt til "frie reiser". Årsaken til misbruket er at egenandelen på reiser til behandling er vesentlig høyere og ordningen vanskelig tilgjengelig for brukerne. Brukerrepresentanter fra Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Vest-Agder oppgir at det er svært vanskelig for brukerne å finne ut av hvordan de kan få rekvisisjon/bestille/få refundert slike reiser. Ordningen med syketransport oppleves som vanskelig tilgjengelig for brukerne og TT-brukerne benytter da i stedet TT-kortet til slike reiser. Det er et stort dilemma for Vest-Agder fylkeskommune at en så stor del av reise-tilbudet til de forflytningshemmede ikke bidrar til å nå målsettingen om økt mobilitet for denne gruppen. Det er derfor viktig at det settes et søkelys på dette forholdet.

I *Rogaland* ser de ikke bort fra at mange TT-brukere finner det mer praktisk, eventuelt også billigere, å bruke TT-kortet til sykereiser. De benytter i hvert fall anledningen til å rettleder brukere som kontakter dem om og kun benytte TT-kortet til reiser som ikke andre offentlige instanser skal betale. Fylkeskommunen registrerer også betydelig uvitenhet knyttet til NAV sin ordning med grunnstønad til transport. De informerer derfor relativt ofte TT-brukerne

om denne lovhjemlede rettigheten. Fylkeskommunen mener det er komplisert for brukene å forholde seg til tre forvaltningsnivå, slik ordningene nå er organiserte.

I *Hordaland* presiserer de at når en person mottar godkjenning som TT-bruker går det fram at dette er en fritidsreiseordning med drosje. Dette er også noe som er presisert i fylkeskommunens retningslinjer og deres informasjonsmateriell. Det framgår imidlertid av noen av telefonsamtalene med brukere i Hordaland at det forekommer at TT-kortet benyttes til reiser som skulle vært betalt av andre, som for eksempel reiser til/fra sykehus eller behandling hos lege, der brukeren kunne fått rekvisisjon til reisen. Fylkeskommunen har ingen statistikk på slik bruk av TT-kortet, men de anslår at det kommer ca. 1-2 telefoner fra klienter pr. uke, der det fremgår at TT-kortet benyttes til andre reiser enn fritidsreiser.

I *Sogn og Fjordane* er de oppmerksom på at det er en del misbruk av TT-kortet i forbindelse med reiser til/fra lege. Omfanget har de ingen formening om. Når dette blir oppdaget tar fylkeskommunen det opp direkte med drosjeeier både muntlig og skriftlig.

I *Møre og Romsdal* er det høsten 2010 blitt gjennomført en evaluering av TT-ordningen. Denne er dokumentert i Rambøll (2010). Når det gjelder utfordringen knyttet til feilbruk av TT-kortet, viser evalueringen at saksbehandlerne får mange henvendelser fra eldre som oppgir at de brukte TT-kortet da de skulle til legen, eller at de brukte TT-kortet fordi de hadde glemt kontanter. I noen tilfeller uttrykker brukerne at de oppfatter TT-kortet som et drosjekort de kan benytte til hva de ønsker, og at det slik sett er manglende kunnskap om formålet med TT-ordningen. Saksbehandlerne forsøker i disse tilfellene å informere om at ordningen er en fritidsreiseordning som ikke skal brukes til eksempelvis reiser til og fra lege.

I *Sør-Trøndelag* ble det gjennomført en brukerundersøkelse blant TT-brukerne høsten 2010, jf. Revisjon Midt-Norge IKS (2010). Antall respondenter i undersøkelsen var 229. Respondentene ble blant annet spurt om TT-kortet noen ganger hadde blitt brukt til andre reiser enn fritidsreiser. Her oppgav vel 30 % av respondentene (70 personer) at de hadde benyttet kortet til slike reiser, hvorav de fleste av disse (85 %) hadde benyttet TT-kortet til reiser til/fra medisinsk behandling. Det antydes i evalueringen at det her kan være en viss underrapportering. Det fremgår videre at de fleste som brukte TT-ordningen til reiser som faller utenfor ordningen gjorde det av bekvemmelighetshensyn. En del har også blitt oppfordret av ansatte eller familie/venner til å bruke TT-kortet til andre typer reiser enn fritidsreiser.

Respondentene ble også bedt om å anslå hvor mange TT-reiser de i 2009 hadde gjennomført som *ikke* var fritidsreiser. Av de 70 respondentene som hadde benyttet TT-kortet til annet enn fritidsreiser, var det 29 personer som hadde reist 1-2 ganger, 11 personer som har reist 3-4 ganger, og 19 personer som har reist fem ganger eller mer. På bakgrunn av svarene anslås det at mellom 100 og 200 turer ligger utenfor det TT-ordningen er ment å dekke. Respondentene hadde totalt 11 204 turer til rådighet i 2009. 200 turer utgjør 1,8 % av det totale antallet turer som respondentene hadde til rådighet dette året, og 4,5 % av de gjennomførte reisene.

I *Nord-Trøndelag* får de en del tilbakemeldinger blant annet fra drosjene om at TT-kortene brukes til sykereiser. Dette har antageligvis økt litt i omfang etter at Helseforetaket la om sin transportordning, samtidig som egenandelen ved sykereiser er høyere enn ved TT-turer. I

tillegg er fylkeskommunen klar over at TT-kortene også brukes til fysioterapeut. De kan imidlertid ikke si noe om omfanget av turer som ikke er fritidsreiser.

2.8.2 Synspunkter fra Helseforetakene

Vi sendte i november 2012 en forespørsel til pasientreisekontorene i Helseforetakene for å få deres synspunkter på i hvor stor grad TT-kortet også brukes til pasientreiser som skal betales av Helseforetakene. Vi fikk tilbakemelding fra 5 av kontorene.

I *Helse Bergen* poengterers det at det er svært sjelden de får inn reisekrav som er knyttet til at en pasient har benyttet TT-kort. Av ca. 250 000 reiser der pasient organiserer reisen selv og sender inn krav til helseforetaket, er det snakk om under 100 tilfeller i året. Respondenten er likevel trygg på at omfanget er større, selv om avdelingen for pasientreiser ikke fanger dette opp. I Helse Fonna, som er en del av Helse vest, har de hørt om at pasienter har brukt TT-kortet til pasientreiser, men de oppfatter dette som svært lite omfattende.

Helse sør/øst (som omfatter 10 fylker), har en felles telefontjeneste som mottar en del forespørsler om bruk av TT-kortet til pasientreiser. Deres informasjon på disse forespørselene forhindrer derved en del feilbruk av TT-kortet. Likevel mottar de noen saker der TT-kortet er benyttet feil, men pasientreiser helse sør/øst vurderer dette som svært lite omfattende. Når det gjelder kjørekontoret for *Oslo/Akershus*, så opplever de her graden av feil/misbruk av TT-kort i forbindelse med pasientreiser som "omfattende".

Pasientreiser i *Helse Finnmark* har ingen informasjon på at TT-kortet benyttes til pasientreiser, så vurderingen fra vårt nordligste fylke er at slik bruk er svært lite omfattende.

Når det gjelder pasientreiser i *Helse Nord-Trøndelag*, så presiseres det at alle reisene med drosje som betales av Helseforetakene går via et elektronisk bestillingssystem kalt NISSY. Eventuelle reiser som foretas med TT-kort går utenfor dette systemet, og de har derfor ingen oversikt over slike reiser. De har imidlertid liten grunn til å tro at det er noe omfattende feilbruk av TT-kort i denne sammenhengen, da brukere som har fått innvilget TT-kort i de aller fleste tilfeller vil få transport på medisinsk grunnlag til/fra behandling (altså betalt av Helseforetakene). De har heller ikke fått tilbakemeldinger som tilsier at misbruk/feilbruk av TT-kortet er noe omfattende problem.

I Pasientreiser *Vestre Viken*, som omfatter sykehusene i Bærum, Drammen, Kongsberg og Ringerike, har de i liten grad føling med om TT-kortet benyttes til pasientreiser. De vet at det forekommer, men å antyde omfang er helt umulig. De som bruker TT-kortet kontakter ikke pasientreisekontoret, og det er bare i enkelte tilfeller at ansatte ved kontoret har oppfattet at pasienten sier at de har brukt TT kortet.

2.9 Oppsummering

I dette kapitlet er det gitt en beskrivelse av hvordan TT-ordningen organiseres og praktiseres i det enkelte fylke. Det er også gitt en vurdering av i hvor stor grad TT-kortet benyttes til reiser som skal betales av Helseforetakene. Her kan vi fremheve følgende:

- *Organisering.* TT-ordningen er normalt sett organisert slik at fylkeskommunene utarbeider regelverk og fastsetter brukerkvoter, bestemmer hvordan midlene skal fordeles mellom ulike brukerkategorier (med et par unntak) samt har ansvar for budsjettoppfølging og kontroll av ordningen. I tillegg har de, eller det selskapet som leverer kortløsningen, ansvar for å få produsert og distribuert verdikort/kuponger til brukerne samt gjennomføre det økonomiske oppgjøret med transportør. Kommunene forestår brukergodkjenningen mens behandling av klager (eksempelvis på avslag) er et fylkeskommunalt ansvar i noen fylker og et kommunalt ansvar i andre.
- *Godkjenning.* For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at personen ikke, eller kun med betydelige vanskeligheter, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet.
- *Godkjenningskriterier.* Alle fylkene, med unntak av Nordland, godkjenner brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra NAV. Når det gjelder godkjenningspraksis for søkere som har bil fra NAV eller bor på institusjon, varierer praksis mye mellom fylkene. De fleste fylkene godkjenner også brukere selv om de bor sammen med en person som har og kan kjøre bil. Godkjenningens varighet er vanligvis fra ett til tre år, men i praksis "evig" dersom funksjonshemmingen ikke opphører, eller fylkeskommunen ikke reduserer ressursbruken til ordningen eller endrer regelverket slik at noen brukere må tas ut.
- *Egenandeler.* Det kreves egenandeler for transporten i 15 fylker. Denne varierer fra 15 kr i Østfold til 50 kr i Buskerud. I noen fylker øker egenandelen med reiselengde, slik at den for lange reiser kan bli godt over 100 kr.
- *Fordeling av midler (penger/reiser) mellom brukerne.* Tildelt reisebeløp/turer til godkjente brukere differensieres normalt ut fra brukerkategori og/eller avstand mellom brukerens bosted og nærmeste service-/kommunesenter. Prioriterte brukerkategorier er vanligvis blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. I noen fylker gir en større ytelse til "unge" enn til eldre.
- *Korttype.* 14 fylker benytter verdikort (hver bruker får tildelt et gitt pengebeløp), 4 fylker har turbaserte kort (hver bruker får tildelt et gitt antall turer) mens ett fylke (Hedmark) opererer både med tur- og verdikort.
- *Elektroniske kortløsninger.* 15 fylker har pr. 1. januar 2013 elektroniske betalingskort for TT-brukerne. 3 fylker oppgir at de vil innføre elektroniske betalingskort, og ett fylke (Nord-Trøndelag) har planer om dette. I Oppland har de ingen planer om å innføre elektroniske betalingskort. Rogaland Taxi er den dominerende leverandøren av data-løsning.
- *Feilbruk/misbruk av TT-kortet.* TT-kortet skal kun benyttes til fritidsreiser, men noen benytter kortet til pasientreiser som skal betales av Helseforetakene. Oppfatningen blant de TT-ansvarlige er at bevisst misbruk av TT-kortet til pasientreiser er lite utbredt, men noen mener at feilbruk er relativt omfattende.

3. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK

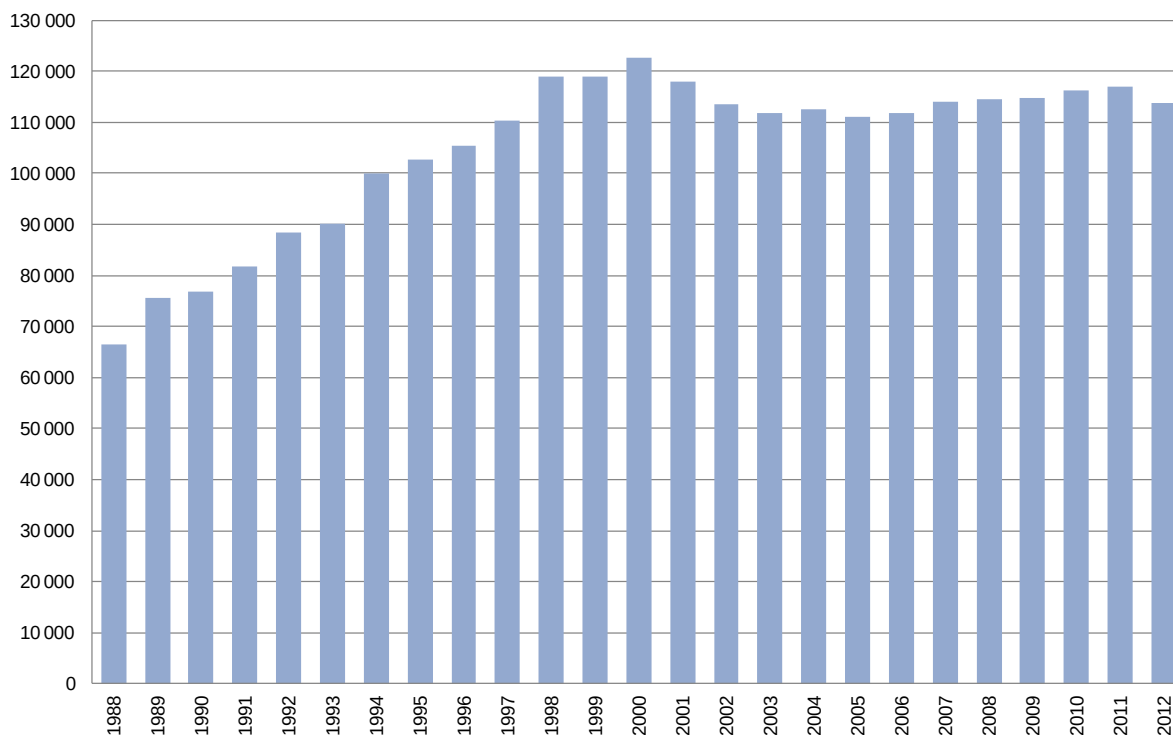
I dette kapitlet gis en oversikt over utviklingen i antall godkjente og "aktive" TT-brukere samlet og i det enkelte fylke fra 1988 til 2012.³¹ Videre gis en oversikt over utviklingen i brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) i samme periode. Det gis også en beskrivelse av de offentlige utgiftene til transportordningen, og det vises hvilke ytelser det enkelte fylke gir til sine TT-brukere samt størrelsen på ytelsene målt pr. innbygger. Til slutt sammenholdes ytelser pr. bruker og brukerandel i de ulike fylkene. Tabellene og figurene kommenteres relativt kort, der kun hovedtrekkene i utviklingen samt sentrale endringer mellom fylkene fremheves.

3.1 Antall TT-brukere

Når antall TT-brukere beskrives, vises utviklingen i antall *godkjente* brukere. For 2012 er det også forsøkt anslått hvor mange av de godkjente brukere i de ulike fylkene som kan betegnes "aktive".

3.1.1 Godkjente TT-brukere

I figur 3-1 ser vi utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2012. Vi bruker bevisst *godkjente* brukere, da antall "aktive" brukere er en del lavere. Det er altså flere som har TT-kort men som ikke, eller i svært liten grad, benytter det. Dette gjelder i alle fylker, men "problemet" er gjennomgående størst i fylkene med høyest brukerandel, selv om sammenhengen ikke er helt klar, jf. avsnitt 3.1.2.



Figur 3-1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2012.

Som det framgår av figur 3-1 økte antallet godkjente TT-brukere relativt jevnt frem til 2000 da antall godkjente brukere var 122 700. Etter årtusenskiftet ble antall brukere noe redusert, og antall brukere nådde et "bunnivå" i 2005, da det var registrert knapt 111 000 brukere. Fra 2005 til 2011 økte antall brukere noe igjen, mens vi ser en liten nedgang i 2012. Det er knapt 114 000 godkjente TT-brukere i 2012, en nedgang på 2 % (knapt 2 500 brukere) fra 2010.

Hvis vi fordeler godkjente TT-brukere på fylkene, får vi en utvikling som vist i tabell 3-1.

Tabell 3-1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2012.

Fylke	1988	2000	2004	2008	2010	2012	Endring 2010-2012	
							Absolutt	Relativt
Østfold	1 422	3 308	2 110	2 302	2 302	2 302	0	0 %
Akershus	6 196	8 700	10 634	12 671	13 600	13 810	386	3 %
Oslo	26 282	23 232	18 614	17 100	17 075	17 131	56	0 %
Hedmark	1 786	7 906	7 650	8 014	7 800	7 300	-18	0 %
Oppland	1 758	5 800	3 600	3 600	3 600	2 400	-1 200	-33 %
Buskerud	2 970	3 354	3 144	3 814	3 918	4 100	182	5 %
Vestfold	3 117	3 850	4 318	4 116	4 300	4 177	-492	-11 %
Telemark	1 271	4 698	1 000	1 500	1 677	1 871	170	10 %
Aust-Agder	1 100	2 130	2 300	2 782	2 941	2 834	-205	-7 %
Vest-Agder	1 548	2 731	3 037	3 343	3 333	3 189	-144	-4 %
Rogaland	4 115	4 603	6 598	8 986	9 468	8 019	-1 636	-17 %
Hordaland	3 940	16 956	13 500	12 000	13 172	13 445	273	2 %
Sogn og Fjordane	935	4 269	4 200	4 038	4 020	3 865	-155	-4 %
Møre og Romsdal	1 835	6 600	6 400	6 600	6 400	6 412	12	0 %
Sør-Trøndelag	4 580	8 200	8 800	7 700	7 400	8 183	-101	-1 %
Nord-Trøndelag	750	1 903	1 914	1 939	1 970	1 996	26	1 %
Nordland	1 695	7 832	7 900	6 800	6 515	6 513	-2	0 %
Troms	756	4 355	4 500	5 900	4 706	4 780	74	2 %
Finnmark	480	2 271	2 354	1 283	1 213	1 536	323	27 %
Totalt	66 536	122 698	112 573	114 488	115 410	113 863	-2 451	-2 %

Tabell 3-1 viser at antall godkjente TT-brukere har endret seg en god del på fylkesnivå opp gjennom årene. Fra 2010 til 2012 ser vi en spesielt sterk reduksjon i antall brukere i Oppland og Rogaland, mens vi ser en betydelig økning i Finnmark. Vedlegg 2 gir en fullstendig fylkesfordelt oversikt over godkjente TT-brukere fra 1988 til 2012.

Rogaland fylkeskommune har ingen god forklaring på nedgangen, bortsett fra at legene (4 personer) som står for godkjenningen er blitt noe mer restriktive etter å ha ivaretatt godkjenningen over flere år. Når vi sammenholder andelen "aktive" brukere i Rogaland i 2010 og 2012, finner vi at andelen har økt fra 68 % i 2010 til 85 % i 2012. Dette indikerer at det er de ikke-aktive brukerne som har mistet sin godkjenning. Når det gjelder nedgangen i antall godkjente TT-brukere i Oppland, så er dette konsekvensen av en politisk styrt prosess der både de funksjonshemmedes organisasjoner, eldrerådet og KS har vært rådspurt. Hovedgrepet er å gå bort fra den matematiske inndelingen av brukerne i avstandsgrupper og ikke smøre bergrense midler for tynt utover men konsentrere disse om færre men mer "aktive" brukere. Således er unge samfunnsaktive brukere den viktigste målgruppen for ordningen i Oppland, jf. kapittel 0. I Finnmark har de ingen god forklaring på økningen i antall godkjente TT-brukere. Det er liten politisk interesse for ordningen i fylket, slik at den i hovedsak er

administrativt styrt. En årsak til økningen i antall brukere, kan være det kraftige kuttet som skjedde i 2006, da antall brukere ble kuttet med om lag 1 000. Etter 6 år kan det synes som om kommunene er blitt noe mindre restriktive i sin godkjenningspraksis. TT-ansvarlig opplyser at de vurderer å innskjerpe ordningen igjen slik at de som ikke, eller i svært liten grad benytter TT-kortet, mister sin TT-godkjenning, og at en konsentrerer midlene om de som har de største transportbehovene.

3.1.2 "Aktive" TT-brukere

Når det gjelder "aktive" brukere, så er informasjonen fra fylkene noe mangelfull. Dersom vi definerer "aktive" brukere som personer som har reist en tur eller mer med TT i løpet av 2012, så har vi fått oppgitt andelen "aktive" fra 16 av fylkene. Jf. tabell 3-2. For de fylkene som ikke har oversikt over hvor mange av sine godkjente TT-brukere som kan betegnes "aktive", har vi forutsatt at andelen "aktive" brukere i disse fylkene er lik gjennomsnittet for de 16 fylkene som har oppgitt tall. Andelen "aktive" brukere i disse fylkene var 83 % i 2012. dette er en økning på 4 prosentpoeng fra 2010, da vi registrerte 79 % aktive brukere i de 11 fylkene som da hadde oversikt over dette.

Tabell 3-2: Antall "aktive" TT-brukere fordelt på fylker. 2012.

Fylke	Godkjent	"Aktiv"		Kommentar
		Antall	Andel av godkjente	
Østfold	2 302	2 269	99 %	Oppgitt.
Akershus	13 810	12 184	88 %	Oppgitt.
Oslo	17 131	13 847	81 %	Oppgitt.
Hedmark	7 300	4 500	62 %	Oppgitt.
Oppland	2 400	2 100	88 %	Oppgitt.
Buskerud	4 100	4 100	100 %	Oppgitt.
Vestfold	4 177	2 769	66 %	Oppgitt.
Telemark	1 871	1 427	76 %	Oppgitt.
Aust-Agder	2 834	2 214	78 %	Oppgitt.
Vest-Agder	3 189	2 649	83 %	Anslått.
Rogaland	8 019	6 806	85 %	Oppgitt.
Hordaland	13 445	12 400	92 %	Oppgitt. Tall fra 2011.
Sogn og Fjordane	3 865	3 211	83 %	Anslått.
Møre og Romsdal	6 412	5 327	83 %	Anslått.
Sør-Trøndelag	8 183	5 148	63 %	Oppgitt.
Nord-Trøndelag	1 996	1 831	92 %	Oppgitt.
Nordland	6 513	5 951	91 %	Oppgitt.
Troms	4 780	4 587	96 %	Oppgitt.
Finnmark	1 536	1 258	82 %	Oppgitt.
Totalt	113 863	94 576	83 %	-

Tallene fra 2012 viser at 17 % av godkjente brukere ikke benytter TT-kortet sitt. Det kan være flere årsaker til det. En del personer kan ha fått forverret sin helse slik at de lenger ikke reiser eller at de er havnet på syke- eller pleiehjem og således kun benytter seg av den transporten som tilbys her. Det er også en del dødsfall som naturlig medfører inaktivitet. I og med at forflytningshemming er sterkt korrelert med alder, er mange TT-brukere gamle. I noen fylker er det nærmest en forventning om at en skal ha TT-kort når en blir gammel,

uavhengig om en trenger det eller ikke. At det å ha TT-kort når en blir gammel av en del oppfattes som en "rettighet", er også med på å bevare en andel "ikke-aktive" TT-kortinnehavere.

Det er en viss sammenheng mellom brukerandel (andel godkjente brukere pr. innbygger) og andelen "aktive" brukere. I de fylkene der det er relativt lett å bli godkjent som TT-bruker (høy brukerandel) er andelen "aktive" brukere lav og vice versa. Eksempelvis har Østfold 99 % aktive brukere og en brukerandel på 8 %, mens Hedmark har 62 % aktive brukere og en brukerandel på 38 %.

Det kan også være interessant å se nærmere på de "aktive" brukerne. Hvor stor andel av disse er det som bruker opp sine tildelte reisepenger/turer og gjerne skulle kunne reist mer? Her har vi svært mangelfulle data fra fylkeskommunene, men de fylkene vi har mottatt informasjon fra opererer med følgende andel av "aktive" brukere som bruker opp *hele* sin TT-kvote:

- Østfold: 6,3 %.
- Oslo: 7,1 %.
- Sør-Trøndelag: 12,8 %.
- Hordaland: 27,4 %.
- Nordland: 29,4 %.
- Finnmark: 50,1 %.
- Vestfold: 56,8 %.

Som det fremgår av punktene ovenfor varierer andelen "aktive" brukere som bruker opp alle sine TT-reiser betydelig mellom de fylkene vi har data fra. At Oslo, som tildeler mange reiser til hver TT-bruker, har en lav andel som bruker opp alle reisene er kanskje ikke så overraskende. Mer bemerkelsesverdig er det at kun 6,3 % av de "aktive" brukerne i Østfold bruker opp hele sin reisekvote. I og med at vi ikke vet hvor mange reiser hver enkelt TT-bruker gjennomfører, er det vanskelig å trekke for mye ut av tallene ovenfor. I Østfold kan det eksempelvis være mange som bruker nesten alle reisepengene. Generelt vil det nok være slik i alle fylker at en relativt liten andel av brukerne står for en relativt stor del av antall turer, jf. for øvrig tabell 2-7.

3.2 Brukerandel

Når det gjelder brukerandelen (antall godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) har vi vist utviklingen med utgangspunkt i *godkjente* TT-brukere. Tabell 3-3 viser utviklingen i brukerandelen (antall godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) samlet og for det enkelte fylke. Tabell 3-3 viser både betydelige forskjeller mellom fylkene samt store endringer over tid i noen av fylkene. I og med at Oppland og Rogaland har kuttet betydelig i antall godkjente TT-brukere, mens Finnmark har godkjent flere, ser vi at brukerandelen i de to førstnevnte fylkene reduseres mens den øker i Finnmark.

Tabell 3-3: Godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2012. Promille.

Fylke	1988	2000	2004	2008	2010	2012	Endring 2010-2012
Østfold	6	13	8	9	8	8	-2,4 %
Akershus	15	19	22	24	25	25	-0,8 %
Oslo	58	46	36	31	29	28	-4,0 %
Hedmark	10	42	41	42	41	38	-1,3 %
Oppland	10	32	20	20	19	13	-34,0 %
Buskerud	13	14	13	15	15	15	1,7 %
Vestfold	16	18	20	18	19	18	-12,5 %
Telemark	8	28	6	9	10	11	8,8 %
Aust-Agder	11	21	22	26	27	25	-9,3 %
Vest-Agder	11	18	19	20	20	18	-6,5 %
Rogaland	12	12	17	22	22	18	-19,8 %
Hordaland	10	39	31	26	28	27	-0,7 %
Sogn og Fjordane	9	40	39	38	38	36	-4,9 %
Møre og Romsdal	8	27	26	27	25	25	-1,9 %
Sør-Trøndelag	18	31	33	27	25	27	-3,7 %
Nord-Trøndelag	6	15	15	15	15	15	-0,1 %
Nordland	7	33	33	29	28	27	-0,9 %
Troms	5	29	30	38	30	30	0,2 %
Finnmark	6	31	32	18	17	21	25,0 %
Totalt	16	27	25	24	24	23	-4,6 %

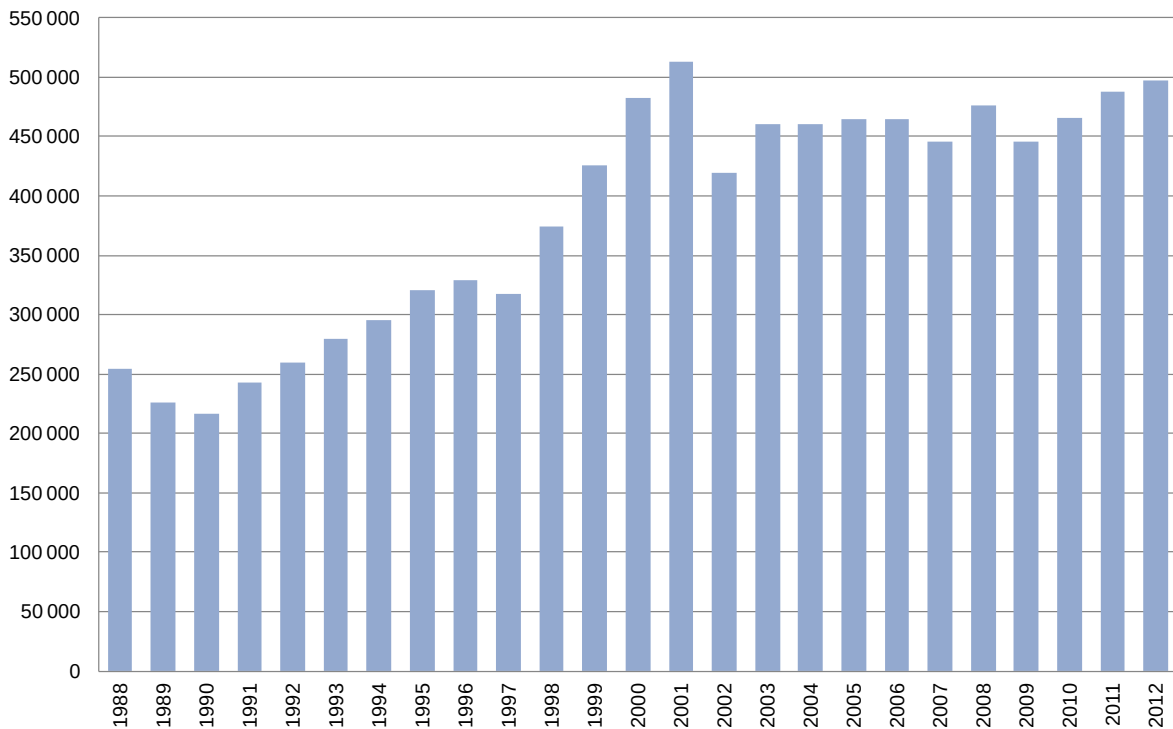
3.3 Offentlige utgifter

Som offentlige utgifter til ordningen regner vi de beløp som fylkeskommunene og kommunene bruker på ordningen. Dette vil da være det beløpet som TT-brukerne har fått tildelt, og således reist for (ekskl. egenandeler betalt av den enkelte).³²

Figur 3-2 viser hvordan de fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen har utviklet seg fra 1988 til 2012. Tall for 2012 er basert på anslag (budsjett) pr. oktober/november 2012.

Figur 3-2 viser at utgiftene, med unntak for noen år, økte betydelig fra 1988 og frem til 2001. Økningen var spesielt sterk i perioden 1997 til 2001, da de nådde en topp med 513 mill. kroner (målt i 2012-kroner).³³ Fra 2003 har utgiftene reelt sett holdt seg på om lag samme nivå, dog med en økende tendens fra 2010. I 2012 forventes de fylkeskommunale utgiftene å bli i underkant av 498 mill. kroner, en reell økning på nesten 32 mill. kr fra 2010.

Utgiftene fordelt fylkesvis er vist i tabell 3-4. Det er nå omtrent slutt med at enkeltkommuner yter egne tilskudd TT-ordningen. I 2012 er de kommunale ytelsene kun knyttet til et bidrag på 8 000 kr fra Åseral kommune i Vest-Agder. Følgende kommentarer kan knyttes til tallene i tabellen:



Figur 3-2: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2012. Tall i 1000. 2012-kroner.

Tabell 3-4: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2012. Tall i 1 000. 2012-kroner.

Fylke	1988	2000	2004	2008	2010	2012	Endring 2010 - 2012	
							Absolutt	Relativt
Østfold	2 746	7 757	6 874	7 506	8 096	7 000	-1 096	-14 %
Akershus	8 239	36 034	37 801	46 002	43 439	42 832	-607	-1 %
Oslo	183 499	255 775	222 631	211 600	199 189	228 449	29 260	15 %
Hedmark	2 575	7 855	16 311	15 870	13 094	14 030	936	7 %
Oppland	4 120	12 569	9 903	8 528	8 440	8 000	-440	-5 %
Buskerud	6 351	14 514	13 748	14 798	15 680	15 100	-580	-4 %
Vestfold	4 120	5 255	7 223	5 823	7 607	7 543	-64	-1 %
Telemark	2 918	5 505	2 971	3 539	3 962	3 471	-491	-12 %
Aust-Agder	3 261	4 268	5 010	5 021	4 788	4 324	-464	-10 %
Vest-Agder	4 635	7 928	9 558	10 616	15 658	18 000	2 342	15 %
Rogaland	4 463	7 603	18 757	22 304	23 571	24 000	429	2 %
Hordaland	7 896	45 418	37 282	47 610	46 118	50 000	3 882	8 %
Sogn og Fjordane	2 231	5 115	5 825	5 898	5 790	5 600	-190	-3 %
Møre og Romsdal	3 433	14 138	14 214	12 331	10 405	13 671	3 266	31 %
Sør-Trøndelag ³⁴	4 120	16 265	5 825	17 264	16 807	18 000	1 193	7 %
Nord-Trøndelag	1 717	7 154	12 619	12 331	12 298	8 794	-3 504	-28 %
Nordland	3 605	17 141	18 641	15 656	16 398	14 500	-1 898	-12 %
Troms	4 120	8 089	10 485	11 313	12 298	12 000	-298	-2 %
Finnmark	515	4 567	4 427	2 416	2 548	2 471	-77	-3 %
Totalt	254 563	482 951	460 104	476 424	466 188	497 785	31 597	7 %
Totalt (ekskl. Oslo)	71 074	227 176	237 473	264 824	266 999	269 336	2 337	1 %

TT-ordningen i Oslo omfatter også arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser). Det er usikkert hvor stor andel av utgiftene som kan knyttes til slike reiser, men basert på opplysninger fra Oslo kommune fra 2010 kan dette dreie seg om rundt 45 mill. kr. Således vil utgiftene til fritidsreiser i hovedstaden være noe lavere enn det som fremgår av tabell 3-4. I Sør-Trøndelag overtok fylkeskommunen 1. januar 2008 det økonomiske ansvaret for TT-brukere i Trondheim kommune, noe som forklarer økningen i fylkeskommunale utgifter dette året sammenlignet med 2004. Trondheim kommune brukte 5,3 mill. 2012-kroner på sine TT-brukere i 2004.³⁵ Vi kan ellers merke oss at Østfold, Telemark, Aust-Agder, Nord-Trøndelag og Nordland forventes å kutte relativt betydelig i utgiftene til TT-ordningen i 2012 sammenholdt med 2010. Tilsvarende ser vi en økning spesielt i Oslo, Vest-Agder, Møre og Romsdal. Se for øvrig vedlegg 3 for en oversikt over utgiftsutviklingen til TT i fylkene fra 1998 til 2012.

3.4 Ytelser pr. TT-bruker og pr. innbygger

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

3.4.1 Ytelser pr. godkjent TT-bruker

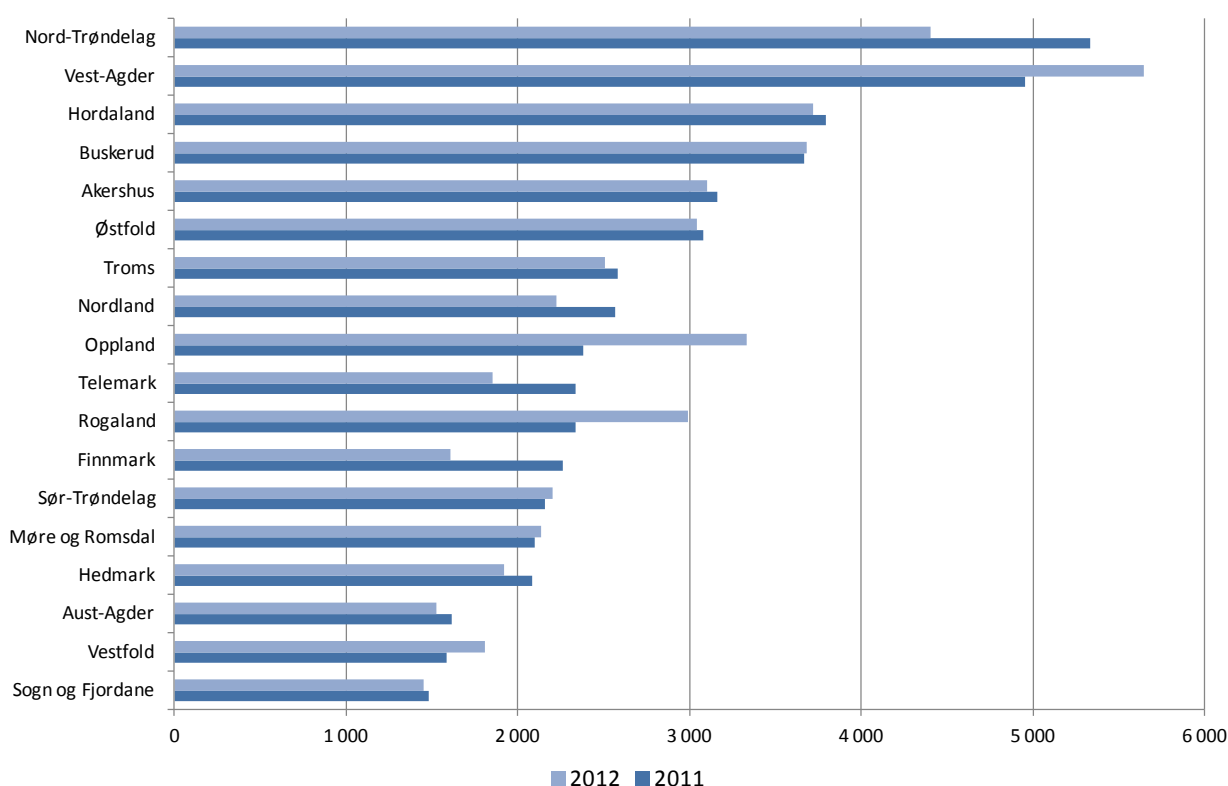
Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker er vist i tabell 3-5.

Tabell 3-5: Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker fordelt på fylker. 2002-2012. 2012-kr.³⁶

Fylke	2004	2006	2008	2010	2012	Endring 2010-2012	
						Absolutt	Relativt
Østfold	3 258	2 631	3 261	3 517	3 041	-476	-14 %
Akershus	3 555	3 265	3 630	3 236	3 102	-134	-4 %
Oslo	11 960	12 730	12 374	11 666	13 335	1 670	14 %
Hedmark	2 132	2 295	1 980	1 789	1 922	133	7 %
Oppland	2 751	2 648	2 369	2 344	3 333	989	42 %
Buskerud	4 588	4 341	3 880	4 015	3 683	-333	-8 %
Vestfold	1 673	1 743	1 415	1 629	1 806	176	11 %
Telemark	2 971	2 549	2 359	2 329	1 855	-474	-20 %
Aust-Agder	2 178	1 553	1 805	1 576	1 526	-50	-3 %
Vest-Agder	3 224	2 791	3 190	4 701	5 647	946	20 %
Rogaland	2 843	2 311	2 482	2 441	2 993	552	23 %
Hordaland	2 762	3 745	3 968	3 501	3 719	218	6 %
Sogn og Fjordane	1 387	1 431	1 461	1 440	1 449	9	1 %
Møre og Romsdal	2 221	2 114	1 868	1 626	2 132	506	31 %
Sør-Trøndelag	1 263	1 351	2 242	2 029	2 200	171	8 %
Nord-Trøndelag	6 593	6 460	6 360	6 243	4 406	-1 837	-29 %
Nordland	2 360	2 145	2 302	2 517	2 226	-291	-12 %
Troms	2 330	2 492	1 917	2 613	2 510	-103	-4 %
Finnmark	1 881	3 038	1 883	2 100	1 609	-492	-23 %
Totalt	4 142	4 222	4 162	4 009	4 372	363	9 %
Totalt (ekskl. Oslo)	2 593	2 609	2 720	2 691	2 784	93	3 %

Av tabellen ser vi at årlige ytelser i 2012 forventer å øke med 363 kr (9 %) i gjennomsnitt sammenholdt med 2010. Gjennomsnittlige årlige ytelser forventes å bli 4 372 kr i 2012. Når vi holder Oslo utenfor forventes de gjennomsnittlige offentlige ytelsene pr. TT-bruker å øke med 93 kr (3 %) fra 2 691 kr i 2010 til 2 784 kr i 2012. Det er den forventede betydelige økningen i Oslo (1 670 kr; 14 %) som gjør at de gjennomsnittlige ytelsene øker så vidt mye.

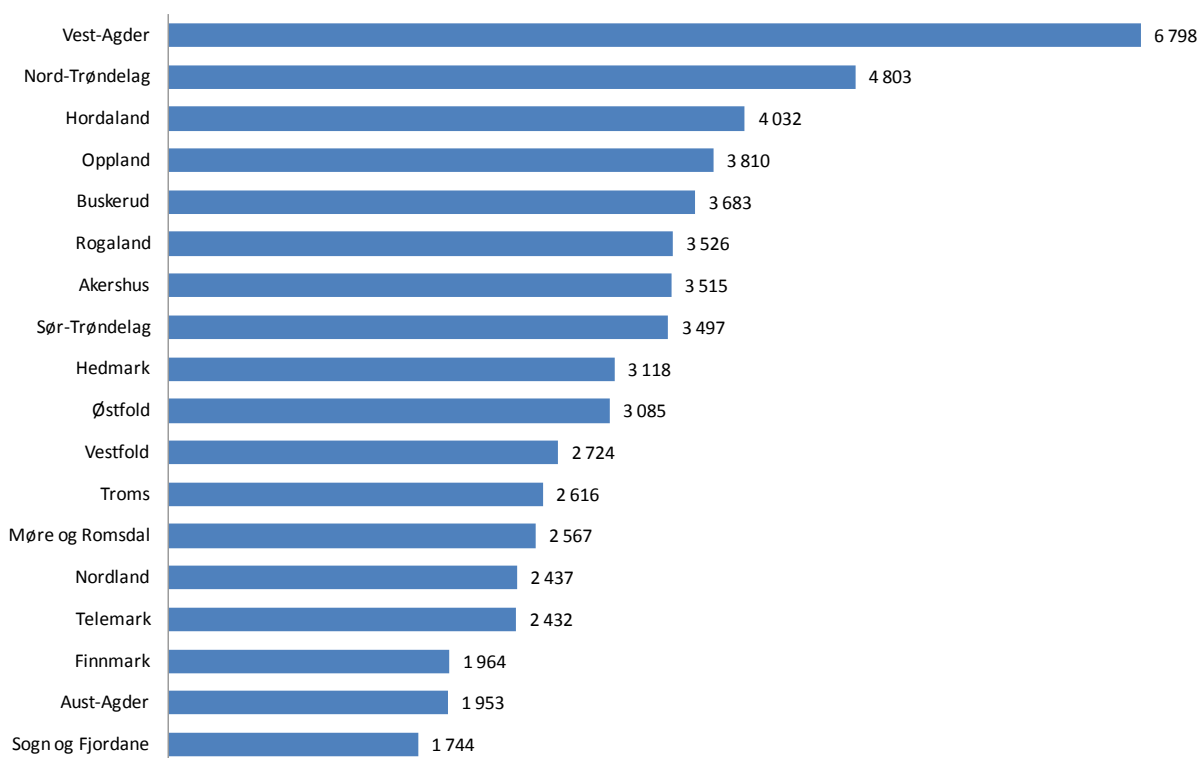
Når vi ikke tar med hovedstaden blir gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker i 2011 og 2012 som illustrert i figur 3-3. Som det fremgår av figuren var det Nord-Trøndelag, tett fulgt av Vest-Agder som gav de største ytelsene i 2011. I 2012 forventes imidlertid Vest-Agder å passere Nord-Trøndelag. De laveste ytelsene pr. godkjente bruker finner vi i Aust-Agder, Vestfold og Sogn og Fjordane. Både Finnmark og Telemark forventes å redusere sine ytelser pr. bruker i 2012, slik at disse fylkene rykke nedover i tabellen.



Figur 3-3: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i 2011 og 2012 (budsjett). Ekskl. Oslo. 2012-kroner.

3.4.2 Ytelser pr. "aktiv" TT-bruker

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



Figur 3-4: Forventede gjennomsnittlige offentlige TT-utgifter pr. "aktive" TT-bruker i 2012. Ekskl. Oslo. 2012-kroner.

Når vi betrakter figur 3-3 og figur 3-4 ser vi at rangeringen mellom fylkene endes en del når vi benytter utgifter pr. "aktive" TT-bruker. Dersom fylkeskommunale utgifter i 2012 blir som forventet, vil hver bruker TT-bruker i Vest-Agder reise for 6 800 kr (ekskl. egenandeler) i 2012. Brukerne i Nord-Trøndelag vil reise for om lag 2 000 kr mindre. I den andre enden av skalaen finner vi Finnmark, Aust-Agder og Sogn og Fjordane, der brukerne forventes å reise med TT for under 2 000 kr. Hvis vi sammenligner med reiseaktiviteten til brukerne i hovedstaden, så forventes disse å reise for vel 13 300 kr i gjennomsnitt i 2012.

3.4.3 Ytelser pr. innbygger

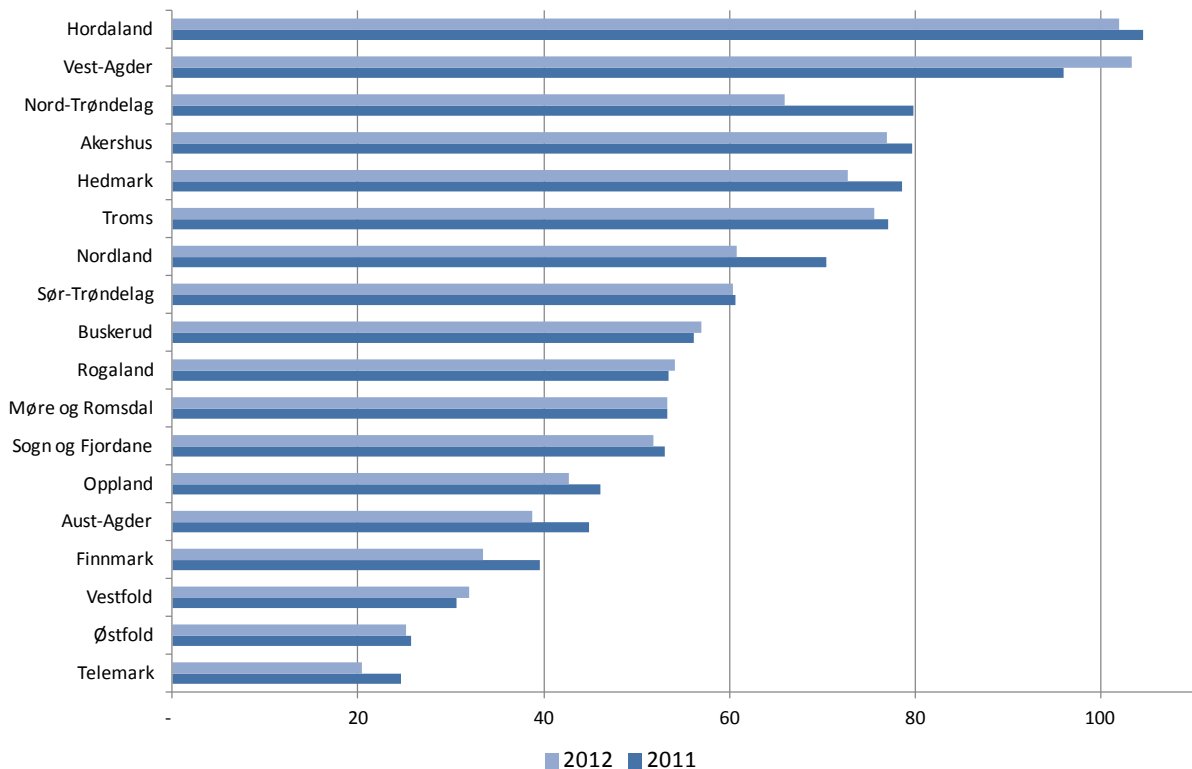
Når vi betrakter de offentlige ytelsene pr. innbygger, får vi en situasjon som vist i tabell 3-6.

Når vi ser på ytelsene pr. innbygger, vil de fylkene som har en lav brukerandel (få TT-brukere pr. innbygger) falle nedover på listen sammenholdt med ytelsene pr. godkjente TT-bruker. Gjennomsnittlige ytelsene pr. innbygger forventes å bli 100 kr i 2012 når vi tar med reiseaktiviteten til brukerne i hovedstaden. Dersom disse utelates, blir ytelsene 62 kr. Dette er en liten nedgang fra 2010. Her kan det bemerkes at TT-utgiftene i Oslo også omfatter arbeids- og utdanningsreiser. Utgiftene til slike reiser utgjør ca. 10 kr pr. innbygger i hovedstaden.

Tabell 3-6: Offentlige TT-ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 2004-2012. 2012-kroner.

Fylke	2004	2006	2008	2010	2012	Endring 2010-2012	
						Absolutt	Relativt
Østfold	27	23	28	30	25	-5	-16 %
Akershus	77	76	89	81	77	-4	-5 %
Oslo	427	421	378	339	373	33	10 %
Hedmark	87	83	84	69	73	4	6 %
Oppland	54	52	46	46	43	-3	-6 %
Buskerud	60	56	59	61	57	-4	-7 %
Vestfold	33	33	26	33	32	-1	-3 %
Telemark	18	17	21	24	20	-3	-13 %
Aust-Agder	48	39	47	44	39	-5	-12 %
Vest-Agder	61	56	64	92	103	11	12 %
Rogaland	48	51	54	55	54	-1	-2 %
Hordaland	84	93	103	97	102	5	5 %
Sogn og Fjordane	54	55	56	54	52	-2	-4 %
Møre og Romsdal	58	56	50	41	53	12	29 %
Sør-Trøndelag	41	43	61	58	60	3	4 %
Nord-Trøndelag	99	97	95	93	66	-28	-29 %
Nordland	79	74	67	69	61	-9	-12 %
Troms	69	73	73	79	76	-3	-4 %
Finnmark	60	52	33	35	33	-1	-4 %
Gjennomsnitt	102	102	101	96	100	4	4 %
Gj.snitt (ekskl. Oslo)	60	60	63	63	62	-1	-1 %

Figur 3-5 viser samlede ytelser (fylkeskommunale og kommunale) pr. innbygger i fylkene i 2011 og 2012. Oslo er utelatt. Fylkene er rangert etter forventet størrelse på ytelsene i 2011.



Figur 3-5: Gjennomsnittlige offentlige TT-ytelser pr. innbygger ekskl. Oslo i 2011 og 2012 (budsjett). 2012-kroner.

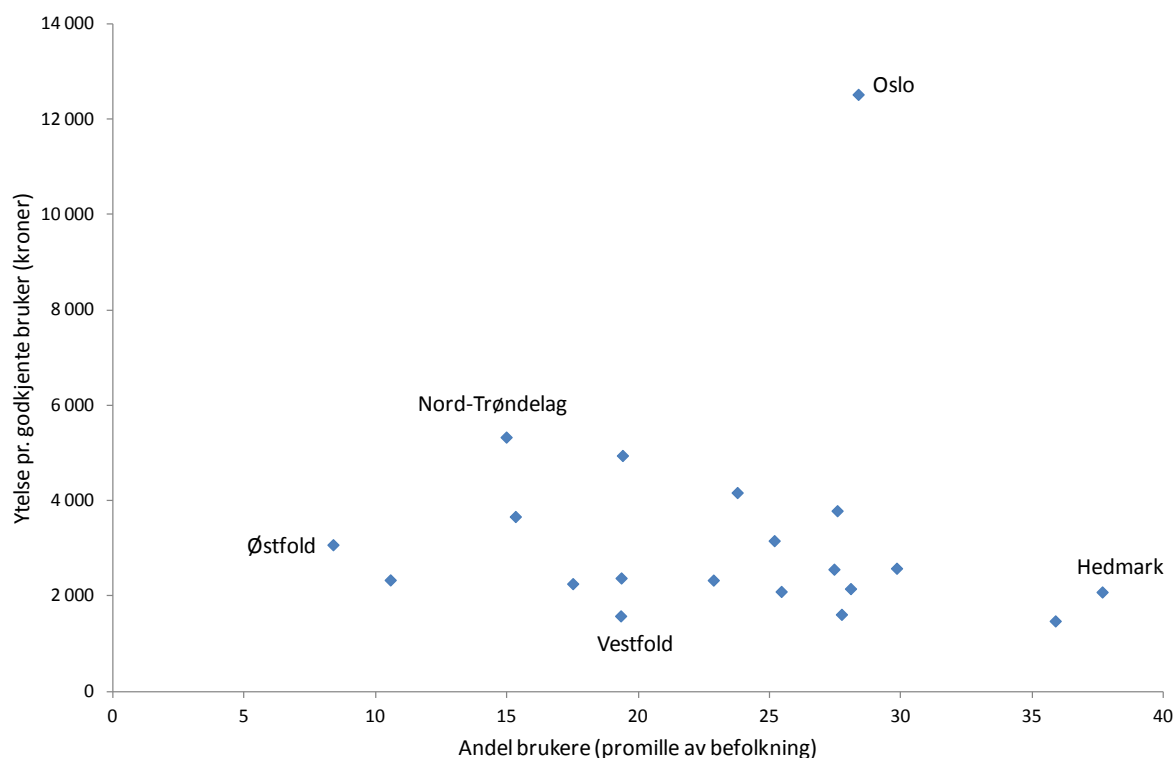
Fra 2011 til 2012 kan vi spesielt merke oss at Nord-Trøndelag forventes å redusere sine TT-ytelser pr. innbygger kraftig, mens Vest-Agder forventes å øke disse.

3.5 Ytelser og brukerandel

Her vil vi visualisere forskjeller mellom fylkene for to sentrale dimensjoner ved TT-ordningen; nemlig ytelser (målt ved gjennomsnittlig reisebeløp og antall reiser) samt brukerandel (andel TT-brukere av befolkningen). Vi skiller mellom godkjente og "aktive" TT-brukere.

3.5.1 Godkjente TT-brukere

For å illustrere forskjellen mellom fylkene hva angår gjennomsnittlige ytelser pr. *godkjent* TT-bruker og brukerandel, har vi i figur 3-6 plottet inn fylkene med utgangspunkt i disse to dimensjonene ved TT-ordningen.



Figur 3-6: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2011. 2012-kroner.

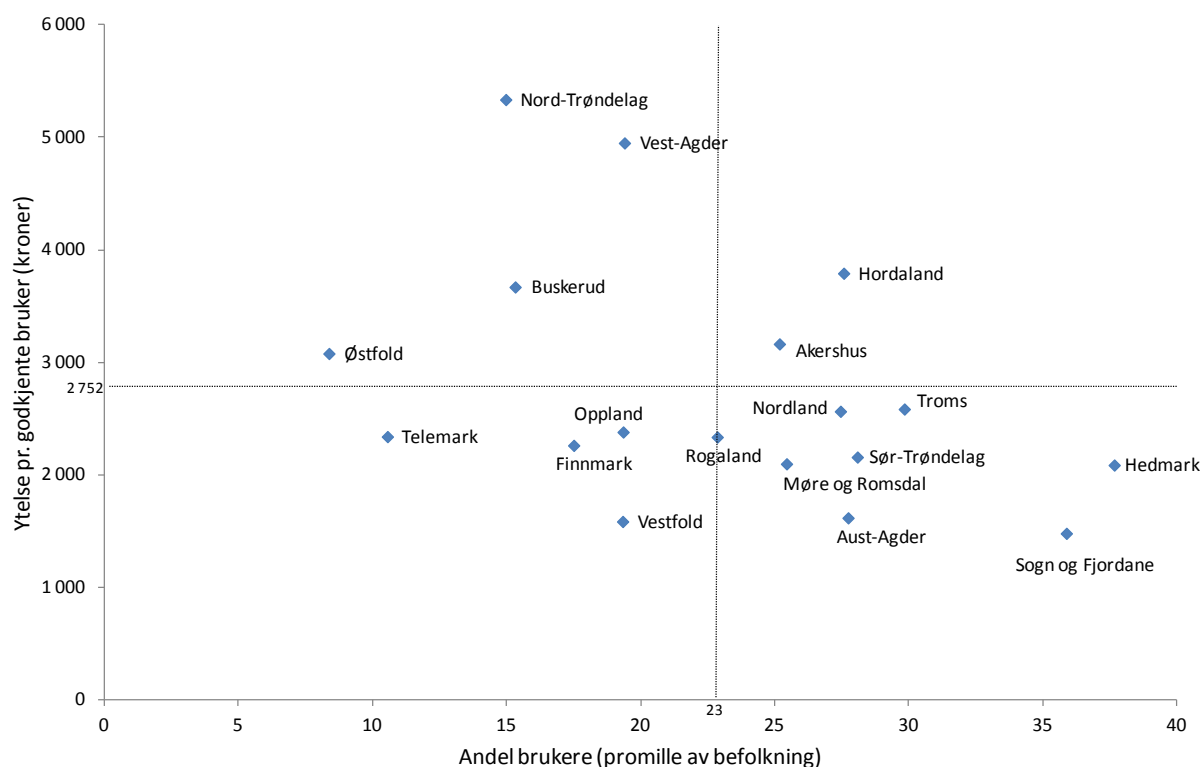
Figur 3-6 viser klart hvordan Oslo skiller seg ut med en relativt høy brukerandel og spesielt store ytelser pr. godkjent bruker. I 2011 var brukerandelen i hovedstaden 28 promille og ytelsene pr. godkjent TT-bruker om lag 12 500 kr. Det er Østfold som har lavest og Hedmark som har høyest brukerandel. Oslo utelatt, er det Nord-Trøndelag som har de høyeste og Vestfold som har de laveste ytelsene pr. godkjent TT-bruker.

For å få et bedre inntrykk av hvordan fylkene utenom Oslo skiller seg fra hverandre når det gjelder gjennomsnittlig ytelse pr. TT-bruker og brukerandel, har vi i figur 3-7 og figur 3-8 "fjernet" hovedstaden og delt tabellen inn i 4 deler, der midten av korset tilsvarer gjennomsnittlig årlig ytelse pr. godkjent TT-bruker og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene (ekskl. Oslo). Figur 3-7 illustrerer situasjonen i 2011, mens figur 3-8 viser *forventet* situasjon i 2012.

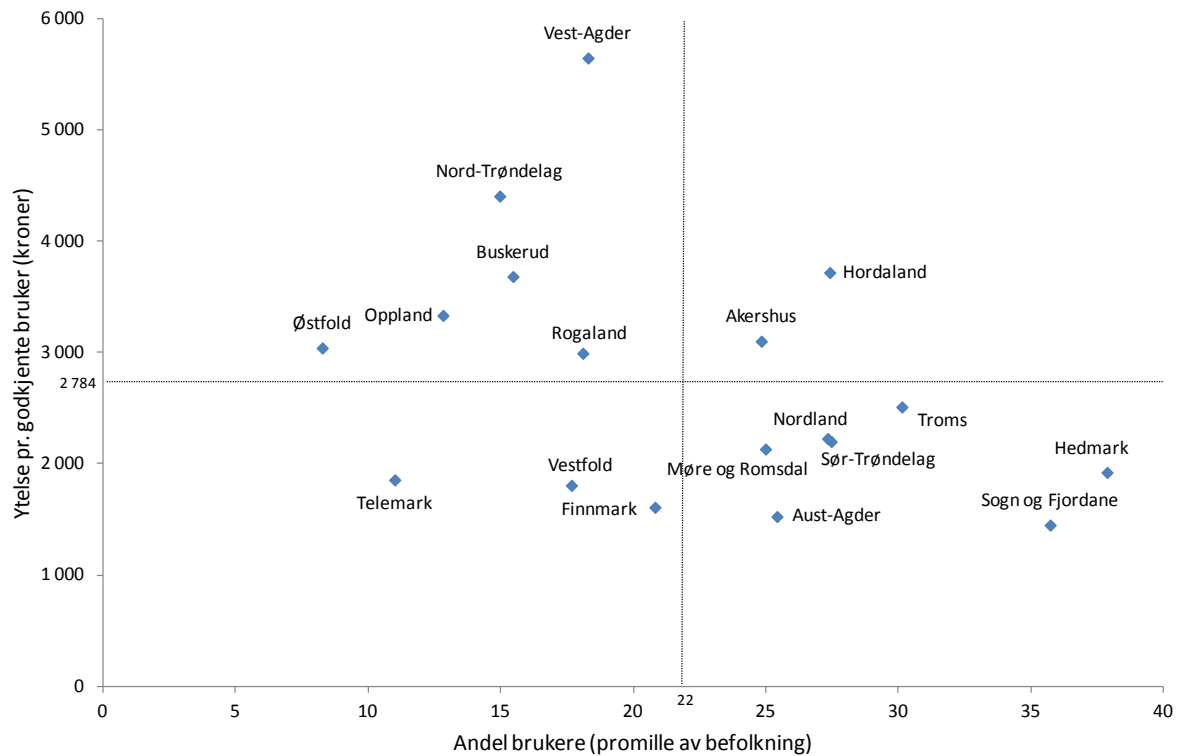
Figur 3-7 og figur 3-8 viser stor spredning mellom fylkene, der flest fylker ligger oppe til venstre ("lav" brukerandel og "høy" ytelse pr. bruker) og nede til høyre ("høy" brukerandel og "lav" ytelse pr. bruker). I gjennomsnitt har fylkene (ekskl. Oslo) i 2011 en brukerandel på 2,3 % og en ytelse pr. godkjent TT-bruker på 2 752 2012-kroner. I 2012 er tilsvarende tall 2,2 % og 2 784 kr.

Når vi ser på forventede endringer fra 2011 til 2012, så er det verd å merke seg at Vest-Agder overtar den posisjonen som Nord-Trøndelag har hatt i en årrekke.

Da gjennomsnittstall knyttet til ytelser skjuler betydelige forskjeller i de reelle ytelsene som tilbys ulike kategorier brukere, har vi i avsnitt 2.3, jf. tabell 2-4 og tabell 2-5, vist hvordan det enkelte fylke fordeler sine TT-midler mellom brukerne, og spesielt sett på spennet mellom "grunnytelsen" og ytelsen til de som tilbys mest – ofte rullestolbrukere og personer som har lang reisevei til nærmeste kommune- eller servicesenter.



Figur 3-7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2011. 2012-kroner.

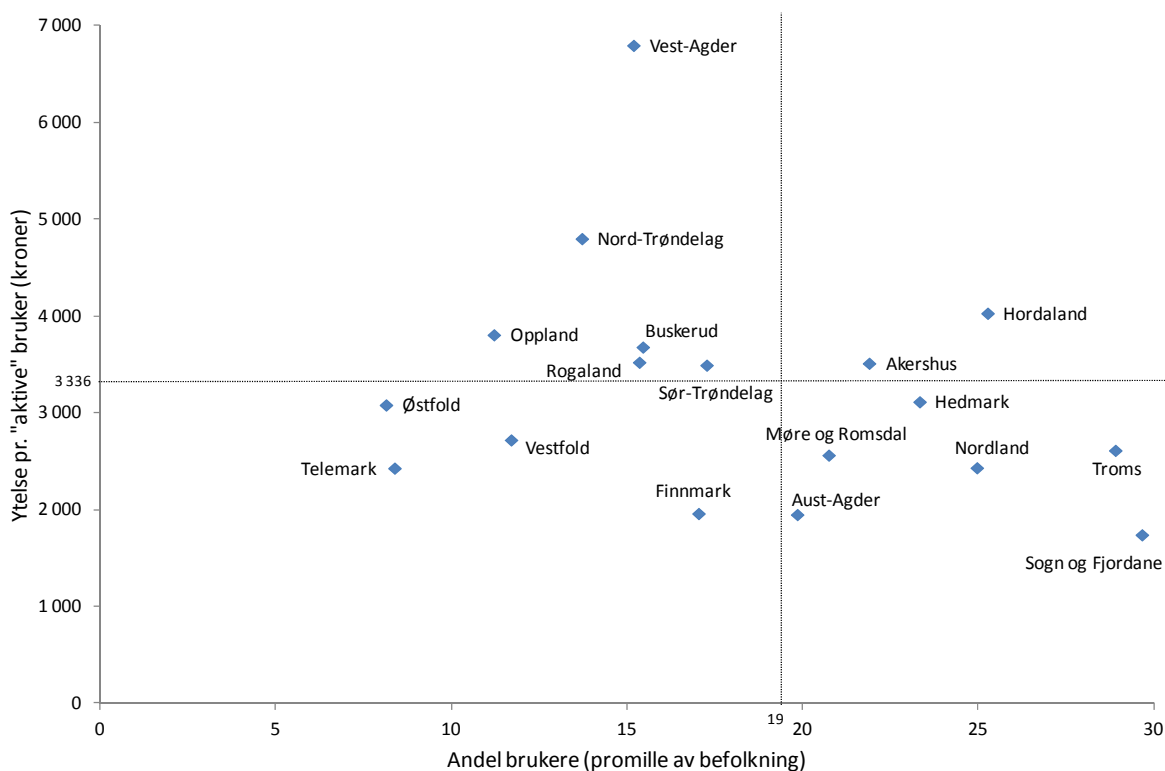


Figur 3-8: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2012. 2012-kroner.

3.5.2 Aktive TT-brukere

I figur 3-9 har vi tatt utgangspunkt i antall "aktive" TT-brukere og visualisert hvordan de ulike fylkene plasserer seg i forhold til dimensjonene ytelse pr. "aktiv" bruker og brukerandel.

Hvis vi sammenholder figur 3-8 og figur 3-9 ser vi for det første at gjennomsnittlige ytelser pr. bruker øker og brukerandelen reduseres i og med at antall "aktive" brukere i en del fylker er betydelig lavere enn antall godkjente brukere. I 2012 forventes gjennomsnittlig ytelse pr. "aktive" bruker å bli 3 336 kroner når hovedstaden holdes utenfor. Beløpet øker til 5 263 kroner når vi tar med Oslo. Brukerandelen er 1,9 %.



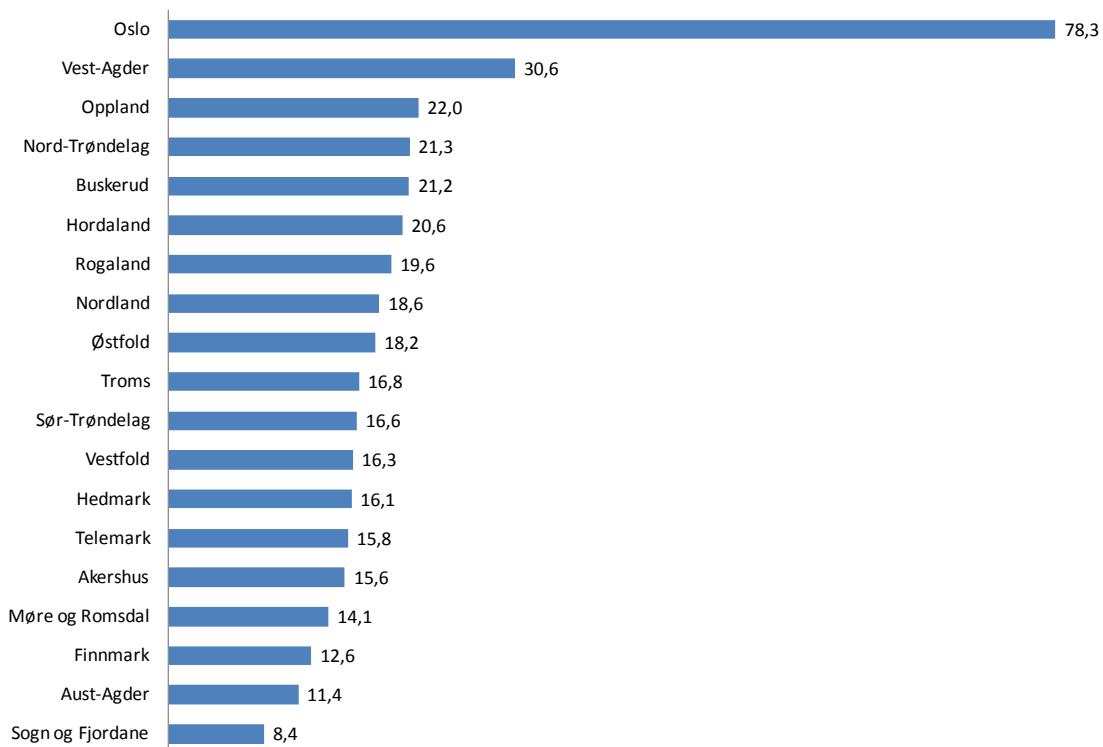
Figur 3-9: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. "aktive" TT-bruker og brukerandel (antall "aktive" TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2012. 2012-kroner.

3.6 Antall turer og brukerandel

Ut fra forventede ytelser i de ulike fylkene i 2012 og beregninger av gjennomsnittlig pris pr. reise har vi i figur 3-10 forsøkt å beregne hvor mange turer (en vei) hver "aktive" TT-bruker forventes å gjennomføre i 2012. Vi har fått oppgitt gjennomsnittlig pris pr. TT-reise for fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Finnmark. For de fylkene vi ikke har data fra, har vi estimert drosjetaksten for TT-turer med utgangspunkt i omsetning pr. tur i 2011 fordelt på fylker (statistikk fra SSB) og justert denne for beregnet forhold mellom pris pr. TT-reise i 2012 (for de 12 fylkene vi har data fra) og omsetning pr. tur i 2011 i de samme fylker.

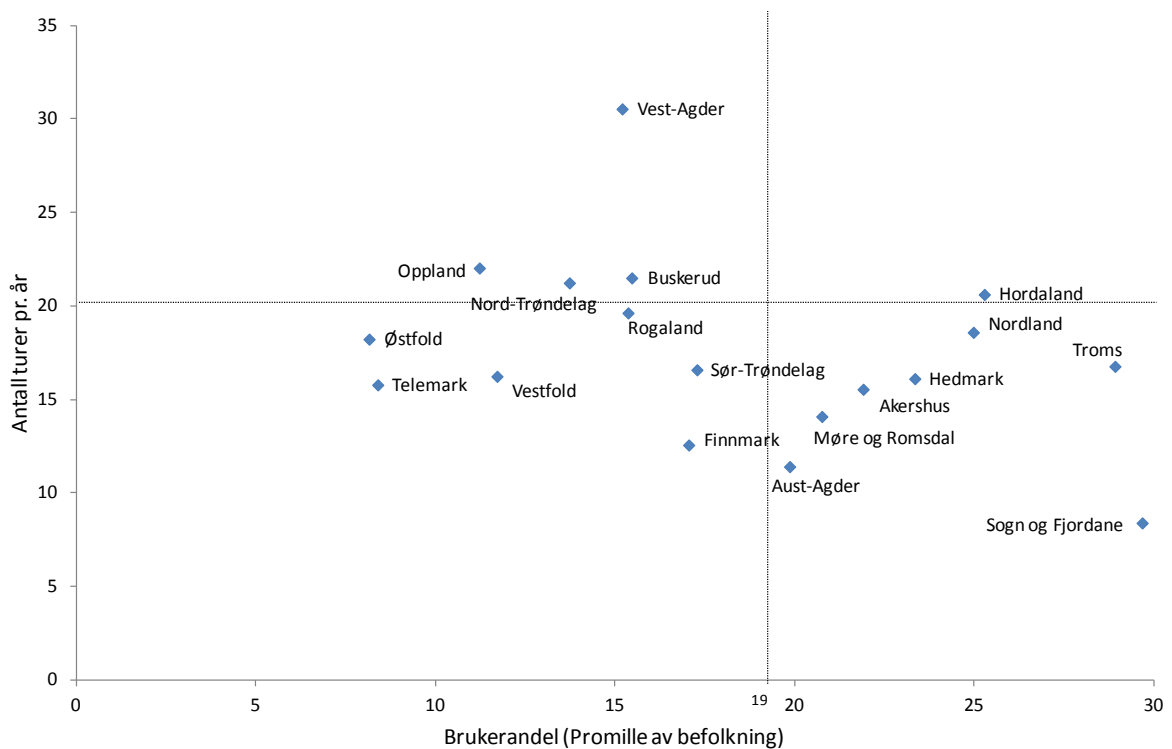
I forhold til figur 3-9 kan vi opplyse om at gjennomsnittlig antall forventede turer pr. "aktive" TT-bruker i 2012 er ca. 29 når Oslo inkluderes og 20 når hovedstaden "fjernes".³⁷

Når det gjelder antall turer pr. "aktive" TT-bruker i hovedstaden, så inkluderer disse også arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser). Basert på opplysninger fra Oslo kommune har vi anslått omfanget av slike reiser til 165 000 i 2010. Dersom vi tar hensyn til dette, og antar samme antall AU-reiser i 2012, vil antall forventede fritidsreiser pr. "aktive" TT-bruker i hovedstaden reduseres til om lag 65.



Figur 3-10: Forventet antall turer pr. "aktive" TT-bruker i 2012.

Ved å bytte ut Y-aksen i figur 3-9 med forventet antall turer, får vi et plott av fylkene som vist i figur 3-11. Vi ser at plasseringen av fylkene blir stort sett den samme som i figur 3-9.



Figur 3-11: Forventet fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlig antall turer pr. "aktive" TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2012.

3.7 Oppsummering

I dette kapitlet er det gitt en oversikt over utviklingen i antall godkjente og "aktive" TT-brukere samt brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) i det enkelte fylke fra 1988 til 2012. Offentlige utgifter til transportordningen beskrives, og det vises hvilke ytelser det enkelte fylke gir til sine TT-brukere samt størrelsen på ytelsene målt pr. innbygger. Til slutt sammenholdes ytelser pr. bruker og brukerandel i de ulike fylkene.

- I 2012 er det knapt 114 000 *godkjente* TT-brukere i Norge. Dette er en nedgang på 2 500 brukere (2 %) fra 2010. Oppland og Rogaland har kuttet antall brukere med henholdsvis 33 % og 17 % mens Finnmark har økt brukerantallet med 27 %. I de andre fylkene er det kun mindre prosentvise endringer.
- Av de godkjente brukerne er ca. 95 000 (83 %) "aktive" (har reist minst en tur i 2012). Andel aktive brukere varierer mellom fylkene, fra tilnærmet 100 % i Buskerud til 62 % i Hedmark. Det er en tendens til at andelen "aktive" brukere faller med økende brukerandel (antall brukere pr. innbygger).
- Brukerandelen (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) varierer fra 8 promille i Østfold til 38 promille i Hedmark. For landet som helhet er brukerandelen 23 %. Dette er en nedgang på vel 1 promillepoeng (4,6 %) fra 2010.
- I 2012 brukte fylkeskommunene knapt 498 mill. kr på TT-ordningen. Dette er en reell økning på nesten 32 mill. kr fra 2010. Bare i Oslo økte utgiftene med over 29 mill. kr.
- Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker forventes å bli 4 372 kr i 2012. Dette er en økning på 363 kr (9 %) fra 2010. Holdes hovedstaden utenfor forventes offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker å bli 2 784 kr. Dette er 93 kr mer enn i 2010.
- Sammenlignet med 2010 kutter Østfold, Telemark, Nord-Trøndelag og Finnmark relativt mye i sine ytelser, mens ytelsene øker relativt mye i Oslo, Oppland, Vest-Agder, Rogaland og Møre og Romsdal.
- Forventede TT-ytelser pr. "aktive" TT-bruker i 2012, ekskl. brukerne Oslo, varierer fra 6 798 kr i Vest-Agder til 1 744 kr i Sogn og Fjordane. Brukerne i hovedstaden forventes å reise for vel 13 300 kr i gjennomsnitt i 2012.
- Forventede gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger var 100 kr i 2012, en økning på 4 kr fra 2010. Holdes hovedstaden utenfor, ble offentlige ytelser pr. innbygger redusert fra 63 kr i 2010 til 62 kr i 2012.
- Antall turer (en vei) pr. "aktive" TT-bruker i 2012 er anslått til 29 når alle fylker inkluderes, og 20 når hovedstaden holdes utenfor.

4. TILRETTELEGGING I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

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

4.1 Universell utforming av bussmaterieill

Generelt vil det være slik at jo mer universelt utformet kollektivsystemet i et område er, desto lettere vil det være å benytte seg av kollektivtilbudet. Dette gjelder for bussbrukerne generelt, men naturlig nok spesielt for personer med forflytningshemninger. Således vil et godt tilrettelagt kollektivsystem redusere behovet for individuelle transportløsninger i form av TT. Dersom personer med forflytningshemninger skal kunne benytte seg av det ordinære bussrutetilbudet, må hele reisekjeden være godt tilrettelagt. Således vil en forutsetning for at forflytningshemmede skal kunne benytte seg av et universelt utformet bussmaterieill være at det i tillegg er gjort et godt arbeid med tilrettelegging både av infrastrukturen (holdeplasser og atkomst til holdeplasser) samt informasjon om hvilke områder/ruter som er tilrettelagte.

Uavhengig av det ovenstående er det i seg selv interessant å gi en oversikt over hvor godt tilrettelagt selve bussmateriellet er. Basert på opplysninger fra fylkeskommunene, har vi i tabell 4-1 gitt en oversikt over hvor stor andel av bussene i de 18 fylkene vi har fått informasjon fra, som har lavgulvløsning, rullestolplass, heis/rampe og holdeplassannonsering.³⁸

Tabell 4-1: Omfanget av universell utforming av bussparken i fylkene. Status høsten 2012.

	Antall busser i ruteproduksjon	Lavgulv	Rullestolplass	Heis/rampe	Holdeplassannonsering	Ingen særskilt tilrettelegging
Østfold	300	17 %	27 %	10 %	0 %	5 %
Oslo/Akershus	660	85 %	85 %	0 %	91 %	15 %
Hedmark	330	5 %	61 %	36 %	30 %	58 %
Oppland	304	12 %	41 %	30 %	24 %	17 %
Buskerud	302	38 %	46 %	40 %	4 %	52 %
Telemark	160	16 %	75 %	63 %	0 %	22 %
Vestfold	207	47 %	51 %	51 %	0 %	2 %
Aust-Agder	135	33 %	44 %	44 %	7 %	23 %
Vest-Agder	215	35 %	70 %	70 %	0 %	30 %
Rogaland	348	67 %	67 %	80 %	27 %	10 %
Hordaland	633	56 %	100 %	1 %	0 %	3 %
Møre og Romsdal	450	11 %	19 %	19 %	0 %	70 %
Sør-Trøndelag	565	51 %	51 %	51 %	0 %	35 %
Nordland	360	48 %	48 %	48 %	0 %	52 %
Troms	310	31 %	100 %	100 %	0 %	0 %
Finnmark	90	7 %	49 %	14 %	0 %	37 %
Alle	5 611	40 %	60 %	35 %	16 %	29 %

Som det fremgår av tabell 4-1 har vi data om vel 5 600 busser. Av disse har 40 % lavgulvløsning, 60 % rullestolplass, 35 % heis eller rampe og 16 % holdeplassannonsering. Vi ser at 85 % av bussene i Oslo/Akershus er av lavgulvtype, mens tilsvarende andel i Hedmark er 5 %. Alle bussene i Troms kan ta med rullestol, mens kun 27 % av bussene i Østfold har denne muligheten. Når det gjelder løsninger med heis/rampe, så er dette standardutstyr på alle busser i Troms, mens ingen av bussene i Oslo/Akershus har slike innretninger. Holdeplassannonsering er generelt lite utbredt når vi ser bort fra Oslo/Akershus hvor 91 % av bussene har dette.

Vi har ikke bedt fylkeskommunene redegjøre for det arbeidet de har gjort og gjør i forhold til universell tilrettelegging av kollektivsystemet. Det ligger utenfor rammen av dette prosjektet. Vest-Agder fylkeskommune har allikevel gitt en relativt fyldig beskrivelse av fylkeskommunens bussmateriell per 2012 samt deres arbeid med universell utforming av kollektivsystemet. Dette omtales nedenfor.

Bybusser. Alle bybusser i Vest-Agder er tilrettelagte, dvs. laventrébusser med rampe og rullestolplass. Det finnes bybusstilbud i Kristiansand og Mandal. Holdeplasser blir tilrettelagt systematisk rute for rute etter en felles omforent prioriteringsrekkefølge for de ulike vegholderne. Tilrettelegging av infrastrukturen for bybussen i Mandal er ferdig. I Kristiansand er over 60 % av alle busspassasjerene og over 50 % av alle TT-brukere dekket med tilrettelagte ordinære bussruter med tilrettelagte holdeplasser og busser. Bybussen i Flekkefjord har tilrettelagt materiell og det er planlagt kartlegging mht. infrastrukturen for å vurdere behovet for utbedringer. Arbeidet med opprustning av infrastrukturen i flere ruteområder pågår høsten 2012 i et samarbeid med Statens vegvesen og Kristiansand kommune.

Forstadsruter og regionale ruter. Det benyttes nye busser med heis og rullestolplass på forstadsrutene mellom Kristiansand og omegnskommunene Vennesla, Songdalen, Søgne og Tveit. Alle ordinære avganger på regionale ruter på strekningen Farsund-Lyngdal-Mandal-Kristiansand kjøres med busser med heis og rullestolplass. Her er hovedtyngden av trafikken mellom byer/tettsteder og hovedholdeplasser i sentra er tilrettelagte. Alle tilbringertjenestene til tog er tilrettelagte (enten laventré buss eller bestillingsrute)

Bestillingsruter. Det settes inn tilrettelagt materiell ut fra de bestillinger som kommer inn, herunder plass til rullestol. Det er etablert bestillingsruter i indre bygder (alle innlandskommunene, dvs. Sirdal, Kvinesdal, Hægebostad, Audnedal, Marnardal, Åseral). I tillegg er det gjennom et forsøksprosjekt etablert lokale bestillingsruter også i omegnskommunene til Kristiansand og noen ruteområder i Kristiansand. Tilbudet med bestillingsruter er utvidet som en del av et forsøksprosjekt som høsten 2012 er under evaluering. Evalueringsrapport med anbefalinger til videre arbeid legges fram for politisk behandling i desember 2012.

Holdeplassannonsering. Dette var tidligere en funksjonalitet i sanntidssystemet på metroen i Kristiansand, men systemet måtte tas ut av drift p.g.a. feil. Det arbeides med å innføre et nytt system for dette som etter planen skal være i drift fra høsten 2013.

Som det fremgår av det ovenstående kjøres ordinære bussruter i Vest-Agder på de fleste viktigste rutestrekningene og ruteområdene høsten 2012 med tilrettelagte busser, mens skoleruter og dubleringsbusser i større grad kjøres med eldre materiell som ikke er tilrette-

lagte. Bussmateriellet blir tilrettelagt etter hvert som nye busser kjøpes inn. Hovedutfordringen er derfor opprustning av infrastrukturen.

4.2 Service- og bestillingstransport

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

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

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

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

Som det fremgår av tabell 4-1 er det kun 3 fylker (Vestfold, Hordaland og Nordland) som oppgir å ikke ha service- eller bestillingsruter. Av de 15 fylkene som har slike ruter, er det 5 fylker (Akershus, Hedmark, Telemark, Vest-Agder og Nord-Trøndelag), som oppgir at disse rutene gir TT-brukerne i områdene rutene går reduserte TT-ytelser eller bortfall av individuelle TT-rettigheter. Nedenfor knyttes det noen kommentarer til service- og bestillingsrutene med utgangspunkt i tilbakemeldinger fra de TT-ansvarlige i fylkeskommunene samt informasjon på fylkeskommunenes hjemmesider.

Østfold

Fylkeskommunen har opprettet et bestillingstilbud som kalles Flexx. Tilbudet inngår som en del av det ordinære kollektivtilbudet i Østfold, men er ikke som en vanlig busstur siden passasjerene kan hentes hjemme og bli kjørt hjem igjen, og betaler kun ordinær kollektivtakst. Passasjerene kan få hjelp av sjåføren til av- og påstigning. Bussen stopper kun der reisende skal hentes/leveres, slik at kjøretiden kan variere fra tur til tur. Flexxtrafikk kjøres av drosjer eller minibusser, avhengig av hvor mange som har bestilt reise. Flexx kjører fritt fra adresse til adresse innenfor Råde kommune og Ørje, Mysen og Rakkestad sentrum. Tilbudet er tilgjengelig på bestemte tider på dagen. Det må bestilles henting senest 2 timer før ønsket hentetidspunkt, og brukerne må være klar 5 minutter før ønsket hentetidspunkt.

Flexx TT er et prøveprosjekt for TT-brukere i Sarpsborg og Fredrikstad. Samferdselsdepartementet startet i 2012 et prøveprosjekt rettet mot brukere av transporttjenesten for funksjonshemmede (TT). Målet er å gi personer med stort behov for dør-til-dør transport mulighet for et mer aktivt liv. Østfold har, som ett av tre fylker, fått anledning til å delta i prøveprosjektet som omfatter "tyngre" TT-brukere i Sarpsborg og Fredrikstad kommuner. Proveprosjektet vil være en del av det omtalte Flexx-tilbudet og skal gjennomføres i perioden 2012–2014. Flexx TT omfatter TT-brukere i Fredrikstad og Sarpsborg som er rullestolbrukere, og TT-brukere under 67 år som er blinde og svaksynte – totalt ca. 700 personer. Brukerne kan bestille transport fritt fra adresse til adresse i de to kommunene på bestemte tider på dagen. Turen koster 15 kr uansett hvor langt man kjører. Eventuell ledsager hentes på brukerens adresse. I forsøket legges det ikke opp til noen begrensninger i antall turer pr. år for hver TT-bruker.

Oslo/Akershus

Bestillingstransport finnes i Aurskog/Høland, Sørum, Fet, Eidsvoll, Hurdal og Skotterud/Rømskog. Bestillingstransport er et tilbud til personer med behov for å bli hentet hjemme på dagtid, enten de skal gjøre et ærend, gå på besøk eller bare ta seg en tur. Bestillingstransporten kjøres med minibusser, som henter personer hjemme, og kjører dem dit de skal innen bestillingslinjens område. Prisene for bestillingstransport er de samme som på vanlig rutebuss. TT-kort kan ikke benyttes som betalingsmiddel. Det er kun Ruters kort og billetter som er gyldig betalingsmiddel. Søkere som grunnet varig funksjonshemming kun delvis/i perioder kan benytte bestillingstransport, kan innvilges redusert reisebeløp på TT-kortet.

Hedmark

1. juli 2012 ble det etablert en del universelt utformede serviceruter i fylket. Det nye tilbudet heter "Flexruter" og er etablert i kommunene Ringsaker, Hamar, Stange og Løten. 1. januar 2013 foretas det en omlegging av TT-ordningen i Hedmark. Da vil en del TT-brukere få reduserte ytelser på grunn av de nye servicerutene.

Buskerud

Fylkeskommunen har vedtatt en kollektivtransportplan som innebærer at de skal vurdere å opprette flere bestillingsruter (som flexx-rutene i Østfold) fra 2013/2014. Dette tilbudet skal ikke gå ut over TT-tilbudets omfang, men det kan forventes noe redusert bruk av TT fordi flexx også vil være tilbud til denne brukergruppen.

Telemark

I 2011 ble det opprettet noen "flexiruter" som en del av det ordinære kollektiv-tilbudet i fylket. Bakgrunnen for dette var at Telemark fylkeskommune i 2009, i tilknytning til Samferdselsdepartementets prøveprosjekt, fikk tildelt 1,4 mill. kr over tre år (til sammen 4,2 mill. kr) i perioden 2009-2011 for å utvikle "flexiruter" i fylket; en tilrettelagt, fleksibel bestillingstransport åpen for alle. I områder hvor det eksisterer bestillingsruter ("flexiruter") er dette et sentralt element som skal vektlegges ved vurderingen om hvorvidt vilkårene for tildeling av TT-kort er oppfylt, jf. formålsbestemmelsens fastsetting av at TT-ordningen er tiltenkt de som på grunn av bevegelses- eller orienteringshemming ikke kan benytte ordinær kollektivtrafikk. Bestillingsturer betraktes av fylkeskommunen som et fleksibelt alternativ.

Aust-Agder

I Aust-Agder finnes det en servicerute - Servicebussen i Arendal. Servicebussen er en del av det vanlig rutenettet i byen (linje 15). Bussen kjører i sentrumsområdet i Arendal og har stoppesteder på forskjellige institusjoner, boligområder og sykehuset i Arendal. Bussen som ble brukt tidligere var en liten buss (om lag 20 seter) og het Karjolen. Ruten er i 2012 videreført som Linje 15, Servicebussen.

Vest-Agder

I Vest-Agder er det opprettet service- og bestillingsruter som både gir reduserte TT-ytelser til godkjente TT-brukere i rutenes influensområde samt ruter som gjør at personer med lettere funksjonshemninger ikke får innvilget individuelt TT-kort. Ved inntak av nye brukere blir søknaden vurdert ut fra søkers behov for et tilrettelagt rutetilbud og hvorvidt rutetilbudet der søker bor er tilrettelagt. Med et tilrettelagt rutetilbud menes en bussrute med både tilrettelagt bussmateriell og tilrettelagt holdeplass, eller eventuelt en bestillingsrute. Der rutetilbudet er tilrettelagt, vil de med lettere funksjonsnedsettelse ikke bli godkjente som TT-brukere. Når det gjelder allerede godkjente ordinære TT-brukere som får et tilrettelagt rutetilbud, får de med lettere funksjonsnedsettelse halvert sitt TT-tilbud. Det er gjennomført en stor kartleggingsundersøkelse og prosess med representanter fra brukerorganisasjonene hvor man har definert hvilke grupper som har noen barrierer og som bør beholde TT-tilbudet til tross for at kollektivtilbudet er tilrettelagt og hvor det dessuten er definert en liten gruppe som ut fra særlige barrierer skal prioriteres i fylkeskommunens TT-tilbud. Prioriterte brukere får allerede i dag et større reisetilbud og lavere egenandel enn ordinære brukere. Målet med omleggingen har vært å gi et økt reisetilbud til *prioriterte* brukere.

Vest-Agder fylkeskommune har deltatt i forsøksprosjektet "Samordning av bestillingsruter og transporttjenesten for funksjonshemmede". Omlegging av TT-tjenesten er gjort som en del av aktiviteten i prosjektet. Samordning er også sett i forhold til tilrettelegging av ordinære bussruter. I den forbindelse mener Vest-Agder fylkeskommune at det ikke er hensiktsmessig å se kun på enkeltelementer av tilrettelegging. Samordning oppnås bare i den utstrekning man har oppnådd tilstrekkelig tilrettelegging til at nye brukergrupper kan ta tilbudene i bruk. Helhetlig tilrettelegging er derfor viktig.

TT-tilbudet i Vest-Agder legges gradvis om etter hvert som områdene blir tilrettelagte. Da flyttes brukere i brukergruppe 2-2 (brukere med et ordinært TT-tilbud som kan benytte, men som enda ikke har et tilrettelagt rutetilbud) til gruppe 3 (allerede godkjente brukere som har fått et tilrettelagt rutetilbud og som derfor får redusert TT-tilbud). Frem til høsten 2012 er

store deler av Kristiansand og Mandal lagt om. Foreløpig er TT-tilbudet ikke blitt lagt om i områder med bestillingsruter, da fylkeskommunen ville avvente om tilbudet ble videreført etter forsøksperiodens utløp.

Evalueringsrapport fra forsøket legges i desember 2012 frem til politisk behandling, herunder forslag til videreføring av bestillingsruter og videre omlegging. Resultatet så langt er at TT-bruken (antall reiser) går ned i områder hvor man har gjennomført reduksjon i antall reiser. De nye rutene medfører imidlertid en sterk kostnadsvekst. Den største effekten er likevel at inntaket av nye brukere går ned og denne effekten vil tas ut over tid. Brukersammensetning ved inntak etter nye regler ser ut til å samsvare med intensjonene med omleggingen.

Sogn og Fjordane

Fylkeskommunen etablerte i 2009, som et forsøksprosjekt, serviceskyss i 14 av 26 kommuner i fylket. Ambisjonen er å få til serviceskyss i *alle* kommunene i Sogn og Fjordane men det er en økonomisk utfordring å få dette til. For perioden 2009-2011 fikk fylkeskommunen 4 mill. kr i KID-midler ("Kollektivtransport i distriktet") fra Samferdselsdepartementet til dette formålet. I 2011 var den statlige bevilgningen 1,5 mill. kr. I tillegg har fylkeskommunen avsatt 2 mill. kr årlig til serviceskyss. Når prøveprosjektet i 2012 er over, blir midler til serviceskyss redusert fra 3,5 mill. kr til 2 mill. kr årlig. Skysstilbudet er inntettet mot *alle*, men blir i hovedsak brukt av eldre som mangler et "hjelpenettverk" rundt seg. Skysstilbudet er utformet som en bestillingsrute som går en dag i uken. Transporten utføres av drosjer som er universelt utformet. Disse kjører helt inn på tunet/til døra og sjåføren kan yte ekstra hjelp ved behov. Egenbetalingen er 15 kr pr. tur. 17 300 passasjerer reiste med serviceskyssen i Sogn og Fjordane i 2011.

Møre og Romsdal

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

Møre og Romsdal fylkeskommune er en av tre fylkeskommuner i landet som er godkjent av Samferdselsdepartementet til å delta i et forsøk med mål å forbedre TT-ordningen for brukere med tyngre funksjonshemninger. Ordningen gjelder for perioden 1. juli 2012 til 1. april 2014. Det er åpnet for at til sammen 150 brukere i Møre og Romsdal kan delta i forsøket. Underveis i forsøksperioden forventer fylkeskommunen å få nyttig informasjon om transportbehovene til de tyngste brukerne. Fylkeskommunen har allerede fått respons fra flere brukere om at den økte transportstøtten betyr mye for dem.

Evaluerings- og endringsprosessen er planlagt gjennomført i 3 faser. I første fase innføres elektronisk betalingskort. Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal fattet 31. oktober 2012 følgende vedtak: "Samferdselsutvalet ber administrasjonen om å lyse ut offentlig anbuds-konkurranse på området for elektronisk betalingskort for TT- brukarar snarast råd." I fase 2 er det vedtatt at retningslinjene på TT-området ikke skal endres i 2013, annet enn ved nødvendige tilpasninger i forbindelse med innføring av elektronisk betalingskort. Retningslinjene

blir vurdert endret samtidig med at forsøket for de med tyngre funksjonshemninger blir avsluttet 1. april 2014. På det tidspunktet vil fylkeskommunen også ha tilgjengelig statistikk over TT-bruk for om lag ett års tid, dersom innføringen av elektronisk betalingskort går etter planen. Statistikken fra de elektroniske betalingskortene vil, sammen med erfaringer fra forsøket, gi fylkeskommunen et godt utgangspunkt for å ta stilling til hvilke endringer som kan og bør gjennomføres i retningslinjene på TT-området. I fase 3 vil samferdselsavdelingen frem mot april 2014 arbeide for å få oversikt over behov og muligheter for innføring av bestillings-/servicetransport, med målsetting om å styrke transporttilbudet i TT-ordningen for de med tyngst funksjonshemning, samtidig som det utvikles et godt og tilgjengelig transporttilbud for de med lettest funksjonshemning.

Sør-Trøndelag

Sør-Trøndelag fylkeskommune fikk våren 2011 tildelt 1,8 mill. kr fra Samferdselsdepartementet gjennom tilskuddsordningen "Kollektivtransport i distriktet" (KID). 1. september 2011 startet et prøveprosjekt med bestillingstransport - BussTaxi. Oppdal og Rennebu ble plukket ut som prøvekommuner. BussTaxi er et tilbud som gjelder for alle, og i de tidsrommene på dagen hvor det ikke går ordinær kollektivtrafikk. BussTaxi er et tilbud knyttet til ulike soner i de utvalgte kommunene, Oppdal og Rennebu. Kundene kan enten reise med BussTaxi innenfor de sonene som er definert, reise med BussTaxi fra sone til sone, eller bruke BussTaxi hjemmefra for å komme seg til korresponderende kollektivtrafikk. Skyss bestilles på telefon 02820 senest 1 time før en ønsker å reise. Brukeren må oppgi når hun ønsker å være fremme på bestemmelsesstedet. På grunnlag av disse opplysningene gir BussTaxi kundene tilbakemelding om når de blir hentet. Ved bestilling må brukerne si fra om de har spesielle behov (rullestol, barnesete, barnevogn etc.). Tilbudet koster 40 kr for voksne og 20 kr for honnør og barn for reiser innen en sone. Sonene er: sone 1 Oppdal – Fagerhaug, sone 2: Oppdal – Engan og sone 3: Oppdal – Lønset.

Nord-Trøndelag

Nord-Trøndelag fylkeskommune har etablert bestillingstransportordning i kommunene Høylandet, Frosta, Meråker, Inderøy, Verran, Verdal og Steinkjer, der det er innført en samordning av TT-transport og bestillings-/servicetransport. Målet med samordning av TT-transport og bestillings-/servicetransport er et mer tilgjengelig samfunn, hvor flest mulig av dagens TT-brukere skal kunne benytte den ordinære kollektivtransporten, inklusive bestillingstransport og servicetransport som er åpen for alle. Dette er en dør-til-dør transport som er åpen for alle – ikke bare tidligere TT-brukere. Flere TT-brukere benytter denne transporten i stedet for TT-kort. TT-ordningen i Nord-Trøndelag er således todelt; en individuell transportordning som er en dør til dør tjeneste med drosje, og en bestillings-transportordning som er faste serviceruter/turer til fastlagte tider som kjøres ut i fra behov, og som kan brukes av *alle* innbyggere i kommunen.

I tillegg er det tilbringertjeneste til nærmeste annet kollektivtilbud. Personer med bruker-godkjenning hentes på og bringes til hjemmeadressen. Servicerutene er et rutesatt tilbud i nærmiljøet hvor hensikten er å bringe reisende inn til handelssentrum, aktivitetssenter, ungdomsklubber, kommunesenter og lignede. Når det gjelder tilbringertjenesten til andre kollektivmidler, blir den reisende transportert mellom hjemmet og nærmeste holdeplass til andre kollektivruter som buss, tog og hurtigbåt. Dette gjelder også fra nærmeste holdeplass til hjemmeadressen. Hver enkelt reise må bestilles på forhånd av den reisende minst 6 timer

i forveien på nummer 07417. Den reisende betaler kun ordinær busstakst for reisen. Alle moderasjonsbestemmelser gjelder (honnør, ungdomskort, barnebillett og lignede). Brukerne får et reisebevis som godkjent TT- bruker. Reisebevis er strengt personlig, og kan ikke benyttes av andre.

4.3 Oppsummering

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

- Med utgangspunkt i data fra 18 fylker, finner vi at 40 % av bussene har lavgulvløsning, 60 % har plass til å ta med rullestol, 35 % har heis eller rampe mens 16 % har holdeplassannonsering. Om lag 30 % av bussene har ingen særskilt tilrettelegging.
- I Oslo/Akershus har 85 % av bussene lavgulvløsning og plass til rullestol, mens tilsvarende andeler i Sogn og Fjordane er 4 % og 24 %. Ingen av bussene i Oslo/ Akershus har heis-/rampeløsning, mens 80 % av bussene i Rogaland har slike løsninger. Holdeplassannonsering finner vi i 91 % av bussene i Oslo/Akershus, mens det i de fleste fylkene ikke finnes busser med dette tilbudet.
- 3 fylker (Vestfold, Hordaland og Nordland) oppgir å ikke ha service- eller bestillingsruter. Av de 15 fylkene som har slike ruter, er det 5 fylker (Akershus, Hedmark, Telemark, Vest-Agder og Nord-Trøndelag), som oppgir at disse rutene gir TT-brukerne i områdene rutene går reduserte TT-ytelser eller bortfall av individuelle TT-rettigheter.

5. SAMLET VURDERING AV DEN KOLLEKTIVE TRANSPORTSTANDARDEN FOR PERSONER MED FORFLYTNINGSHEMMINGER

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

5.1 Kollektiv transportstandard ved fritidsreiser

Dersom vi skal gi en *samlet* vurdering av den kollektive transportstandarden til personer med forflytningshemminger i et fylke, vil det være naturlig å vurdere egenskaper både ved den individuelle TT-ordningen samt i forhold til denne gruppens tilgang til ulike kollektive transportløsninger i fylket.³⁹ Vi har med utgangspunkt i gjennomgangen i rapporten forsøkt å kvantifisere den *kollektive* transportstandarden til gruppen forflytningshemmede ved å ta utgangspunkt i følgende indikatorer med tilhørende vektorer (i parentes):

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

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

For indikatorene "ytelse pr. bruker", "brukerandel" og "antall turer" er hvert fylke gitt score slik at beste fylke får score 10. De øvrige fylkene får score tilsvarende den relative forskjellen til beste fylke. For indikatoren "universell utforming" er graden av universell utforming beregnet ut fra summen av andelen busser som har lavgulvløsning, rullestolplass, heis/rampe og holdeplassannonsering, der det er benyttet vektorer på henholdsvis 40 %, 30 %, 20 % og 10 % for de aktuelle universelle tiltakene. Avstanden mellom høyeste verdi og laveste verdi er så inndelt i 10 like store intervall, og fylkene er tilordnet score etter hvilket intervall de havner i. Når det gjelder omfanget av service- og bestillingsruter, er scoren her vurdert

rimelig subjektivt. Fylker uten slike ruter er gitt score 1 mens fylker med flere slike ruter er gitt score 10. De fylkene som faller mellom disse ”ytterpunktene” er gitt score 5. Med utgangspunkt i forutsetningene ovenfor, får vi en situasjon som vist i tabell 5-1.

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

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

Maksimal score er 10 og minimal score er 1.

Som det fremgår av tabell 5-1 gir vår tilnærming Oslo en samlet score på 8,6 mens Østfold kun kommer ut med en score på 2,2. Dersom vi endrer vektingen av de ulike indikatorene vil rangeringen mellom fylkene endre seg, men det lar seg ikke gjøre å vippe hovedstaden ned fra topplasseringen. Samtidig vil det heller ikke være mulig å fjerne Østfold fra sisteplassen, dersom ikke ytelse pr. bruker og/eller antall turer vektet betydelig mer og brukerandel tilsvarende mindre. En samlet vurdering av den kollektive transportstandard til personer med forflytningshemninger i fylkene, der kvaliteten på TT-ordningen (ytelse og brukerandel) ses i sammenheng med graden av universell utforming av bussene og tilstedeværelsen av service- og bestillingsruter, indikerer således at transportstandard er klart best i Oslo. Holder vi hovedstaden utenfor kommer Vest-Agder best ut og Østfold dårligst ut.

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

5.2 Avsluttende bemerkninger

Status vedrørende TT-brukerne viser en utvikling i retning av at antall godkjente brukere reduseres noe mens andelen "aktive" brukere øker. Dette tyder på at kommunene klarer å målrette godkjenningen i større grad enn tidligere slik at de brukerne som har størst behov for tilrettelagte transporter også får dette. Samtidig er det, for fylkene sett under ett, ingen økning i antall turer som brukerne gjennomfører, men i flere fylker prioriteres nå ytelsene sterkere mot de "tyngste" brukerkategoriene (spesielt rullestolbrukere). Når vi samtidig vet at 17 % av godkjente brukere *ikke* bruker TT-kortet, og at mange av brukerne kun benytter en liten del av sine tildelte turer, er det fortsatt mye å hente på større målretting med hensyn til tildeling av reisepenger/turer hvis målsettingen er å maksimere nytten av tilgjengelige midler. Når 15 fylker fra 1. januar 2013 har elektroniske kortløsninger, er det lett å fremskaffe data om hvem som reiser mye og hvem som reiser lite, og benytte denne informasjonen i arbeidet med å målrette tjenesten enda bedre.

Det er også interessant og viktig å høste erfaringer fra de fylkene som etablerer service- og bestillingsruter i forhold til i hvor stor grad en ved disse tilbudene klarer å dekke det primære transportbehovet til personer med forflytningshemninger i rutenes dekningsområde. Denne kunnskapen kan benyttes til å tenke nytt når det gjelder tiltak som kan bedre mobiliteten til, og dermed transportstandarden til, denne målgruppen. Målsettingen må være at en i større grad bruker universelle løsninger som service- og bestillingsruter og tilrettelegging av transportsystemet, heller enn selektive løsninger (som TT-ordningen). På denne måten kan en få mer "mobilitet" ut av de ressursene som benyttes på samferdsel inkludert TT. En slik helhetstenking blir bare viktigere i takt med at andelen eldre i befolkningen øker.

For å sammenligne den kollektive transportstandarden til personer med forflytningshemninger mellom fylkene har vi, i kapittel 5.1, forsøkt å utarbeide et poengsystem der kvaliteten på TT-ordningen sees i sammenheng med graden av universell tilrettelegging av det ordinære kollektivtransportsystemet. Dersom en skal forsøke å sammenligne hvor godt fylkeskommunene jobber med transportmessig tilrettelegging for personer med forflytningshemninger, vil det være viktig å videreutvikle den metoden vi har lagt til grunn, der både valg av indikatorer, metode for å bestemme hvor godt fylkene scorer på hver indikator samt vekting av indikatorene gjennomgås. Et poengsystem, sammen med undersøkelser av brukertilfredshet, kan gi en god pekepinn på transportstandarden til forflytningshemmede i ulike deler av landet.

6. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE (AU-REISER)

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

6.1 Forsøksordning i 10 år

Forsøket med AU-reiser ble opprinnelig organisert i to ulike modeller. I fylkene Oppland, Hedmark, Rogaland, Møre og Romsdal, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Troms ble transporttjenesten organisert gjennom trygdeetaten (NAV). I de øvrige fylkene; Østfold, Akershus, Buskerud, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland og Finnmark ble TT-ordningen utvidet til også å omfatte arbeids- og utdanningsreiser.⁴⁰

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

I vilkårene for å kunne delta i forsøksordningen heter det at brukerne skal betale en egenandel for transporten. "NAV-fylkene" valgte et felles utgangspunkt for fastsettelse av størrelsen på egenandelen. Denne skulle tilsvare rimeligste reisemåte med kollektivtransport. "TT-fylkene" hadde ingen samordnende regler for størrelsen på egenandelen, men la i hovedsak en rabattert bussbillett til grunn.

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

AU-reiseordningen ble på nytt evaluert høsten 2011, jf. Solvoll og Anvik (2012). Evalueringen viste at AU-reiseordningen fører til at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer ut i arbeid eller utdanning. Hvis AU-reiseordningen fjernes, vil mange av brukere måtte slutte i arbeidslivet/utdanningsløpet eller redusere sin arbeidsinnsats. Ordningen bidrar også til at personer med funksjonsnedsettelse kan arbeide mer og lengre enn de ellers hadde kunnet gjøre. Ordningen er viktig både for å komme seg til jobben og som en forutsetning for å kunne stå i jobb. Med utgangspunkt i offentlige utgifter til AU-reiseordningen, egenandeler betalt av brukerne og rimelige forutsetninger knyttet til transportordningens betydning for arbeidsdeltakelse, reduserte utbetalinger av uføretrygd og økte skatteinntekter, anslås det

at AU-reiseordningen i tillegg til å være samfunnsøkonomisk lønnsom, også virker positivt inn på offentlige budsjetter (økte skatteinntekter og reduserte trygdeutbetalinger er større enn kostnadene ved ordningen). På bakgrunn av dette konkluderes det med at det er rimelig at AU-reiseordningen videreføres og etableres som et permanent transporttilbud til personer med funksjonsnedsettelse som oppfyller kriteriene for å kunne innvilges AU-reiser.

6.2 Permanent ordning fra 2013

I Prop 1 S (2012-2013) fra Arbeidsdepartementets vises det til at forslaget i Prop. 1 LS (2011-2012) med at særfradraget for store sykdomsutgifter skal utfases over tre år, muliggjør en styrking av AU-reiseordningen. På bakgrunn av evalueringen av ordningen, jf. Solvoll og Høj Anvik (2012), der det fremkommer at AU-reiseordningen har bidratt til at flere personer med funksjonsnedsettelse har kommet i arbeid og kan arbeide mer og lenger enn de ellers hadde kunnet gjøre, foreslår Regjeringen at forsøksordningen avsluttes og omgjøres til en permanent landsdekkende ordning i 2013. Ordningen skal i 2013 baseres på de samme inngangskriteriene og vilkår for øvrig som i forsøksordningen. Forsøket har omfattet brukere fra alle fylker unntatt Oslo, begrunnet ut fra at hovedstaden har en egen kommunal AU-reiseordning. Forslaget om en permanent landsdekkende ordning i 2013 innebærer at den statlige ordningen utvides til også å omfatte brukere i Oslo. Den statlige ordningen skal dog ikke være til hinder for at kommunene kan ha egenfinansierte transportordninger som et supplement.

I forbindelse med omleggingen foreslås det å styrke budsjetttrammen med 33 mill. kr, slik at det samlet avsettes 63 mill. kr til arbeids- og utdanningsreiser i 2013. Det skal arbeides videre med hvordan brukere i Oslo kan fases inn i den landsdekkende ordningen, herunder hvordan en i en overgangsperiode sikrer utformingen av ordningen i Oslo. Arbeidsdepartementet vil i 2013 vurdere regelverket for arbeids- og utdanningsreiser nærmere.

6.3 Antall brukere

I tabell 6-1 er det gitt en oversikt over antall aktive brukere i forsøksordningen pr. 12. oktober 2010 og 12. november 2012.

Av tabell 6-1 finner vi at antall aktive brukere av arbeidsreiseordningen er økt fra 429 til 476 på to år. Dette er en økning på 47 brukere, tilsvarende en økning på 11 %. Størst absolutt økning finner vi i Hordaland og Buskerud med henholdsvis 11 og 8 flere brukere.

Det er vanskelig å si noe om årsaken til de endringene vi ser i tabell 6-1. I følge administrativt ansvarlig i NAV, er en i Hordaland flinke til å informere om ordningen i tillegg til at et stort antall brukere medfører at det blir en del intern markedsføring ("jungeltelegraphen"). NAV har ikke en nøyaktig oversikt over hvordan AU-reisene fordeler seg mellom arbeidsreiser og utdanningsreiser i forhold til de aktive brukerne, men de anslår at ca. 90 % av de aktive brukere er innvilget arbeidsreiser.

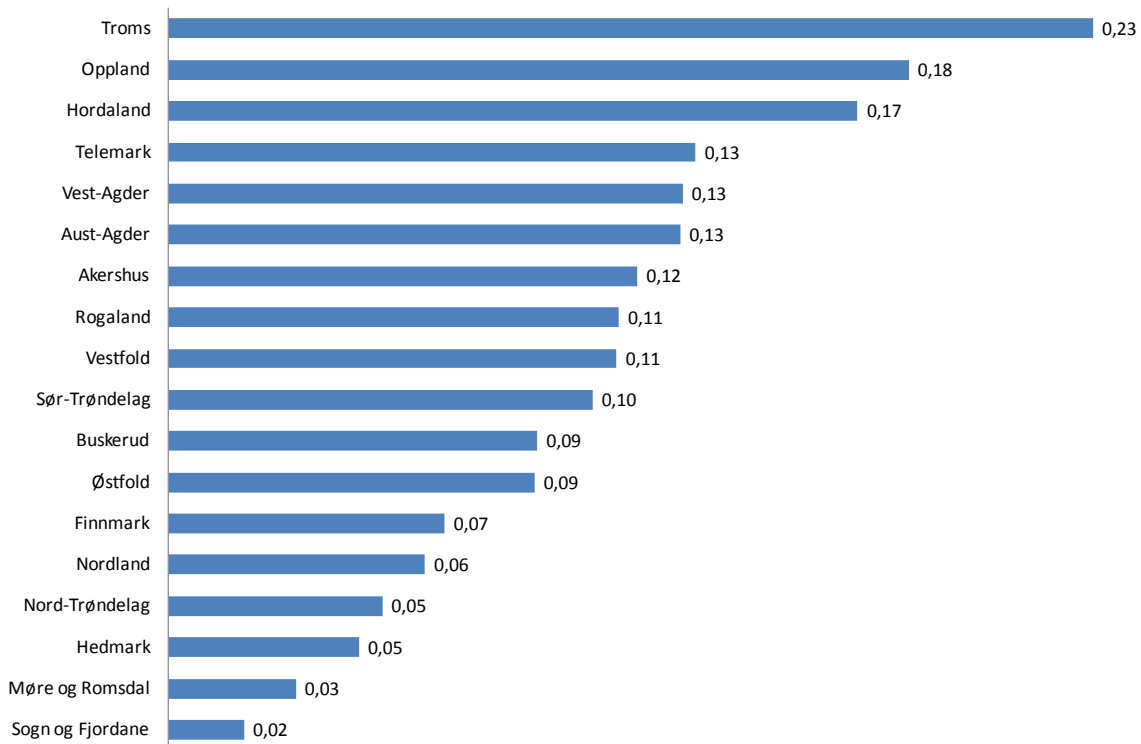
Tabell 6-1: Antall aktive brukere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 1 pr. 27. oktober 2008 og 12. oktober 2010.

Fylke	Aktive brukere pr. 12. oktober 2010	Aktive brukere pr. 12. november 2012	Endring 2010-2012	
			Antall	Relativt
Østfold	18	25	7	39 %
Akershus	71	64	-7	-10 %
Oslo	0	0	0	
Hedmark	6	9	3	50 %
Oppland	27	34	7	26 %
Buskerud	16	24	8	50 %
Vestfold	25	26	1	4 %
Telemark	21	22	1	5 %
Aust-Agder	14	14	0	0 %
Vest-Agder	20	22	2	10 %
Rogaland	46	49	3	7 %
Hordaland	72	83	11	15 %
Sogn og Fjordane	2	2	0	0 %
Møre og Romsdal	9	8	-1	-11 %
Sør-Trøndelag	26	31	5	19 %
Nord-Trøndelag	5	7	2	40 %
Nordland	10	15	5	50 %
Troms	37	36	-1	-3 %
Finnmark	4	5	1	25 %
Totalt	429	476	47	11 %

I tillegg til brukerne som er inne i forsøksordningen med AU-reiser kan det tilføyes at Oslo kommune gir tilskudd til arbeidsreiser innenfor den ordinære TT-ordningen i hovedstaden. I følge Amundsveen og Solvoll (2003) var det knapt 1 400 personer som fikk dekket sine arbeidsreiser i hovedstaden i 2002. I tillegg ble det anslått at 250 studenter med forflytningshemninger fikk dekket reiser til/fra høyskole eller universitet dette året.⁴¹ Vi har ikke oppdaterte tall her, men det er ingen ting som tyder på at disse tallene skulle ha endret seg vesentlig fra 2002. Når det gjelder arbeidsreisene i hovedstaden er det også verdt å bemerke at det er lettere å bli godskjent som bruker her, enn i AU-reiseordningen. I Oslo har godkjente TT-brukere mellom 16 og 67 år automatisk rett til daglige reiser tur-retur arbeid eller utdanning. Det er ingen egen søkeprosess for bare arbeids- og utdanningsreiser.

For å vise forskjellen i antall aktive brukere pr. november 2012 mellom fylkene, har vi visualisert dette i figur 6.1 ved å beregne antall AU-reisebrukere pr. 1 000 innbyggere.

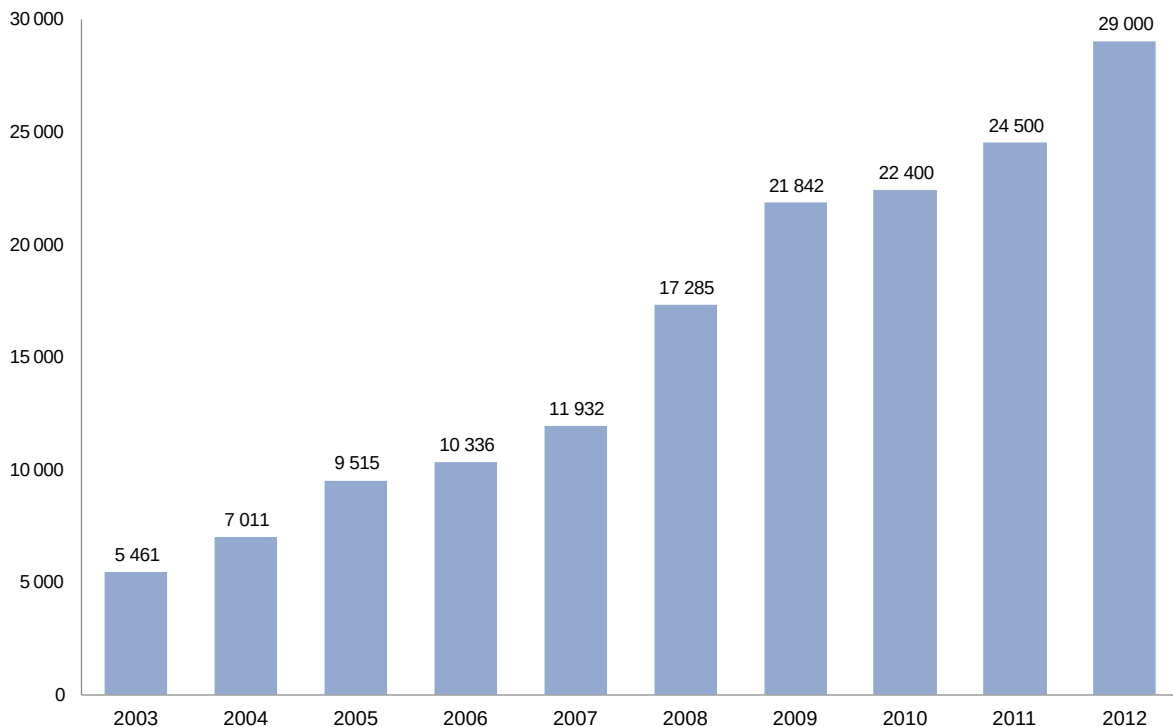
Pr. 12. november 2012 er det i Norge som helhet 0,10 brukere av AU-reiseordningen pr. 1 000 innbyggere. Således kan vi ut fra figur 6.1 si at Sør-Trøndelag er et "gjennomsnittsfylke". Som det fremgår av figur 6.1 er det Troms som har flest brukere av AU-reiseordningen når vi tar hensyn til hvor mange innbyggere det er i fylket mens Sogn og Fjordane har færrest.



Figur 6.1: Antall aktive brukere pr. 1 000 innbyggere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 12. november 2012.

6.4 Offentlige utgifter

I figur 6.2 er utviklingen i de offentlige utgiftene til AU-ordningen vist.⁴²



Figur 6.2: Offentlige utgifter til forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Periode: 2003-2012. Løpende kroner. Tall i 1 000.

Utgiftene er knyttet til transporten. Kostnader knyttet til administrasjon av ordningen kommer i tillegg. Administrasjonsutgiftene vil bli vel 2 mill. kr i 2012.

Som det fremgår av figur 6.2 har utgiftene til AU-reiseordningen økt jevnt i takt med økningen i antall brukere. I 2012 forventes utgiftene til AU-reiser å bli ca. 29 mill. kroner. Årlig utgift pr. bruker er knapt 61 000 kroner i 2012 mot vel 52 000 kroner i 2010. Dette er en økning på knapt 9 000 kroner (nesten 17 %) fra 2010.

REFERANSER

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

Prop 1 S (2012-2013). Arbeidsdepartementet.

Rambøl (2008). Oslo kommune. Evaluering av TT-ordningen. Organisering og omfang. Slutt-rapport, mars, 2008.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

St.prp. nr. 1 (2006-2007). Det kongelige Samferdselsdepartement.

St.prp. nr. 1 (2007-2008). Det kongelige Samferdselsdepartement.

VEDLEGG 1

Spørreskjema benyttet til datainnsamling fra fylkeskommunene

TT-ordningen i ##### i 2012

Handelshøgskolen i Bodø v/ Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi (SIB AS) skal på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gi en statusbeskrivelse av TT-ordningen i fylkene i 2012. Forrige statusbeskrivelse er fra 2010. Vi håper at du kan gi oss de opplysningene vi etterspør.

Dersom du får problemer med utfyllingen eller har ting du lurer på i tilknytning til skjemaet, må du bare ta kontakt med Gisle Solvoll (gisle.solvoll@uin.no, tlf. 75 51 76 32).

Vi håper at du kan returnere skjemaet i utfylt stand før 9. november i år.

Vennlig hilsen
Gisle Solvoll
Forskningsleder SIB AS

1. Antall godkjente brukere og utgifter

Nedenfor er våre registreringer av antall brukere og utgifter i 2010 vist. Vennligst revider tallene for 2010 dersom du finner feil, og skriv inn data for 2011 og 2012 (budsjett/anslag).

	2010	2011	2012
Antall <u>godkjente</u> brukere	####		
Antall <u>aktive</u> brukere	####		
Fylkeskommunale <u>utgifter</u> (1000 kr), ekskl. administrasjonskostnader	####		
Kommunale utgifter (kr)	#		

Med aktive brukere mener vi brukere som har reist en gang eller mer i 2012. (Dersom dere ikke har oversikt over dette, vennligst gi et best mulig anslag).

2. Hvordan fastsettes egenandelen, og hva er satsen i 2012?

3. Opplysninger om organisering og praktisering av TT-ordningen

I 2010 ble følgende opplysninger registrert om TT-ordningen i ditt fylke (Se innhold i de 3 påfølgende tabeller). Vennligst se gjennom opplysningene og oppdater de forholdene som er blitt endret siden den gang.

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Brukergodkjenning	Klagebehandling	Produksjon av kort	Distribusjon av kort	Oppgjør med transportør	Budsjettoppfølging og kontroll
2010	##	##	##	##	##	##	##	##
2012								

	Godkjennes grunnstønads-mottakere?	Godkjennes bileiere med bilstønad?	Godkjennes beboere på institusjon?	Nedre aldersgrense	Varighet på funksjons-hemming for å bli bruker	Behovsprøving ved "funksjonsfrisk" ektefelle med bil?	Godkjenningens varighet
2010	##	##	##	##	##	##	##
2012							

	Kupongtype	Fordeling av midler	Kommentarer
2010	####	#####	#####
2012			

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

4. Kan TT-kortet benyttes utenfor egen kommune?

- ☐ Nei
- ☐ Ja i hele fylket
- ☐ Ja i hele Norge dersom transportør godtar kortet

Annet: _____

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

	Svært lite omfattende	Litt omfattende	Omfattende	Svært omfattende
Misbruk (bevisst)	☐	☐	☐	☐
Feilbruk (ubevisst)	☐	☐	☐	☐

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

☐ Vi har innført elektroniske betalingskort. Angi tidspunkt og nåværende kortløsning/producent: _____

☐ Vi har konkrete planer om å innføre elektroniske kort. Angi kortløsning/producent som kan være aktuell dersom dette er vurdert: _____

☐ Vi har ingen planer om å innføre elektroniske betalingskortløsninger. Gi gjerne en begrunnelse: _____

☐ Annet/kommentarer: _____

7. Hva er status når det gjelder universell utforming av bussene som benyttes i rutetrafikken i fylket?

Type universell tilrettelegging:	Antall busser	Kommentarer
Lavgulvløsning		
Rullestolplass		
Løsning med heis eller rampe		
Holdeplassannonsering		
Annet:		
Ingen særskilt tilrettelegging		
Totalt antall busser i ruteproduksjon		

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

8. Hva er status når det gjelder omfanget av service- /bestillingsruter spesielt etablert for å betjene målgruppen "lettere forflytningshemmede"?

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

VEDLEGG 2

Antall godkjente TT-brukere. 1988-2012

Antall godkjente TT-brukere

	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010	2011	2012
Østfold	1 422	1 942	Fylke	2 552	2 700	3 213	3 308	2 050	2 110	2 302	2 302	2 302	2 302	2 302	2 302
Akershus	6 196	5 225	5 761	6 180	7 215	9 440	8 700	9 746	10 634	11 658	12 671	13 067	13 424	13 736	13 810
Oslo	26 282	19 500	15 757	15 619	17 168	19 398	23 232	19 144	18 614	17 796	17 100	16 930	17 075	17 000	17 131
Hedmark	1 786	4 200	5 324	5 968	6 296	7 240	7 906	8 185	7 650	6 840	8 014	8 370	7 318	7 216	7 300
Oppland	1 758	2 459	3 199	3 762	4 118	4 904	5 800	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	2 400
Buskerud	2 970	3 308	3 234	3 033	3 215	3 317	3 354	3 360	3 144	3 165	3 814	3 868	3 918	4 000	4 100
Vestfold	3 117	3 828	4 600	5 231	5 849	6 380	3 850	4 018	4 318	4 183	4 116	4 200	4 669	4 517	4 177
Telemark	1 271	2 160	2 380	3 200	3 430	4 069	4 698	3 960	1 000	1 100	1 500	1 598	1 701	1 786	1 871
Aust-Agder	1 100	1 400	1 600	1 770	1 704	1 976	2 130	2 200	2 300	2 600	2 782	2 836	3 039	3 052	2 834
Vest-Agder	1 548	1 815	2 240	1 894	2 058	2 263	2 731	2 946	3 037	3 234	3 343	3 341	3 333	3 344	3 189
Rogaland	4 115	4 100	4 905	5 797	6 128	4 900	4 603	4 557	6 598	8 835	8 986	10 005	9 655	9 967	8 019
Hordaland	3 940	7 660	10 179	12 465	13 499	16 222	16 956	13 700	13 500	11 200	12 000	12 434	13 172	13 350	13 445
Sogn og Fjordane	935	1 641	2 738	3 436	3 788	4 688	4 269	4 149	4 200	4 076	4 070	4 021	4 020	3 865	3 865
Møre og Romsdal	1 835	4 701	6 102	7 013	6 313	6 486	6 600	6 600	6 400	6 500	6 600	6 500	6 400	6 459	6 412
Sør-Trøndelag	4 580	4 867	6 725	8 168	7 741	8 000	8 200	8 650	8 800	8 800	7 700	6 700	8 284	8 257	8 183
Nord-Trøndelag	750	1 590	1 735	1 912	1 935	1 936	1 903	1 910	1 914	1 927	1 939	1 958	1 970	1 978	1 996
Nordland	1 695	4 267	5 450	6 497	6 563	7 548	7 832	7 821	7 900	8 103	6 800	6 515	6 515	6 513	6 513
Troms	756	918	2 115	2 995	3 802	4 641	4 355	4 600	4 500	4 500	5 900	5 300	4 706	4 700	4 780
Finmark	480	1 316	2 100	2 472	1 904	2 237	2 271	2 354	2 354	1 255	1 283	1 198	1 213	1 285	1 536
Totalt	66 536	76 897	88 300	99 964	105 426	118 858	122 698	113 550	112 573	111 674	114 520	114 743	116 314	116 927	113 863

VEDLEGG 3

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 – 2012

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen i løpende kroner. (Tall i 1 000 kroner)

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Østfold	1 600	3 600	4 600	5 074	4 830	6 954	6 200	5 900	5 900	5 400	5 400	7 000	7900	7 900	7 000	7 000
Akershus	4 800	5 500	6 100	7 500	9 000	11 600	28 800	26 585	32 446	33 940	33 990	40 430	41100	42 386	42 925	42 832
Oslo	106 902	51 086	61 223	71 189	94 360	119 062	204 426	164 496	191 092	202 000	181 000	197 333	169687	194 360	210 306	228 449
Hedmark	1 500	3 200	5 300	4 219	4 612	6 200	6 278	6 522	14 000	14 000	14 000	14 800	13219	12 777	14 876	14 030
Oppland	2 400	4 500	6 400	7 122	8 325	11 100	10 046	7 722	8 500	8 500	7 956	7 953	7953	8 235	8 466	8 000
Buskerud	3 700	6 100	7 300	6 400	8 780	10 380	11 600	9 800	11 800	12 250	12 930	13 800	13000	15 300	14 500	15 100
Vestfold	2 400	3 700	4 700	5 342	5 898	6 281	4 200	4 819	6 200	6 500	6 500	5 430	5690	7 423	7 074	7 543
Telemark	1 700	3 000	3 000	3 300	3 365	4 434	4 400	4 450	2 550	2 500	3 000	3 300	3744	3 866	4 128	3 471
Aust-Agder	1 900	2 800	2 400	2 592	2 507	3 437	3 411	3 619	4 300	3 600	3 204	4 682	4752	4 672	4 877	4 324
Vest-Agder	2 700	4 000	5 000	4 751	5 005	5 326	6 336	7 593	8 204	8 000	8 500	9 900	14000	15 278	16 333	18 000
Rogaland	2 600	3 900	4 000	4 492	4 770	5 820	6 077	8 748	16 100	18 200	20 200	20 800	22500	23 000	23 000	24 000
Hordaland	4 600	13 600	21 600	28 226	26 077	29 834	36 300	30 046	32 000	37 400	40 800	36 500	44300	45 000	50 000	50 000
Sogn og Fjordane	1 300	1 800	3 200	3 494	4 157	4 230	4 088	4 252	5 000	5 200	5 200	5 500	5650	5 650	5 650	5 600
Møre og Romsdal	2 000	4 600	6 800	9 500	12 300	11 500	11 300	10 000	12 200	12 250	12 250	11 500	11915	10 153	13 385	13 671
Sør-Trøndelag	2 400	5 500	10 700	13 869	13 405	12 100	13 000	18 200	5 000	5 000	6 000	16 100	16900	16 400	17 600	18 000
Nord-Trøndelag	1 000	3 100	3 600	4 390	4 148	4 485	5 718	9 469	10 831	11 100	11 100	11 500	12047	12 000	10 425	8 794
Nordland	2 100	12 400	10 200	15 200	15 900	17 400	13 700	14 920	16 000	15 500	16 000	14 600	15700	16 000	16 500	14 500
Troms	2 400	3 500	4 600	5 992	7 094	9 740	6 465	8 700	9 000	10 000	10 250	10 550	12000	12000	12 000	12 000
Finnmark	300	1 400	3 300	3 411	3 393	3 333	3 650	3 640	3 800	3 400	2 355	2 253	2314	2 486	2 871	2 471
Totalt	148 302	137 286	174 023	206 063	237 926	283 215	385 995	349 481	394 923	414 740	400 635	433 931	424 371	454 886	481 916	497 785

* Tall for 2012 er budsjettall (anslag). De lave utgiftene til TT for Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2004, 2005, 2006 og 2007 skyldes at Trondheim kommune i perioden 2004-2007 var med i det såkalte "storbyforsøket", der kommunen selv hadde ansvaret for blant annet TT-ordningen. I 2004, 2005, 2006 og 2007 brukte Trondheim kommune henholdsvis 5,16 mill. kr, 5,97 mill. kr, 6,13 mill. kr og 5,97 mill. kr (tall i 2010 kroner) til TT, slik at de samlede TT-utgiftene i Sør-Trøndelag var ca. 10,85 mill. kr, 11,57 mill. kr, 11,60 mill. kr og 12,50 mill. kr disse årene.

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen i 2012 kroner. (Tall i 1 000 kroner)

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Østfold	2 746	5 677	6 853	7 288	6 690	9 179	7 757	7 074	6 874	6 056	6 010	7 506	8 296	8 096	7 086	7 000
Akershus	8 239	8 674	9 088	10 773	12 466	15 312	36 034	31 873	37 801	38 064	37 830	46 002	43 160	43 439	43 452	42 832
Oslo	183 499	80 566	91 213	102 252	130 698	157 162	255 775	197 216	222 631	226 542	201 450	211 600	178 192	199 189	212 886	228 449
Hedmark	2 575	5 047	7 896	6 060	6 388	8 184	7 855	7 819	16 311	15 701	15 582	15 870	13 882	13 094	15 059	14 030
Oppland	4 120	7 097	9 535	10 230	11 531	14 652	12 569	9 258	9 903	9 533	8 855	8 528	8 352	8 440	8 570	8 000
Buskerud	6 351	9 620	10 876	9 193	12 161	13 702	14 514	11 749	13 748	13 738	14 391	14 798	13 652	15 680	14 678	15 100
Vestfold	4 120	5 835	7 002	7 673	8 169	8 291	5 255	5 778	7 223	7 290	7 234	5 823	5 975	7 607	7 161	7 543
Telemark	2 918	4 731	4 470	4 740	4 661	5 852	5 505	5 335	2 971	2 804	3 339	3 539	3 932	3 962	4 179	3 471
Aust-Agder	3 261	4 416	3 576	3 723	3 473	4 536	4 268	4 339	5 010	4 037	3 566	5 021	4 990	4 788	4 937	4 324
Vest-Agder	4 635	6 308	7 449	6 824	6 932	7 030	7 928	9 103	9 558	8 972	9 460	10 616	14 702	15 658	16 533	18 000
Rogaland	4 463	6 151	5 959	6 452	6 607	7 682	7 603	10 488	18 757	20 411	22 482	22 304	23 628	23 571	23 282	24 000
Hordaland	7 896	21 448	32 181	40 542	36 119	39 381	45 418	36 022	37 282	41 944	45 410	47 610	46 520	46 118	50 613	50 000
Sogn og Fjordane	2 231	2 839	4 767	5 019	5 758	5 584	5 115	5 098	5 825	5 832	5 788	5 898	5 933	5 790	5 719	5 600
Møre og Romsdal	3 433	7 254	10 131	13 645	17 037	15 180	14 138	11 989	14 214	13 738	13 634	12 331	12 512	10 405	13 549	13 671
Sør-Trøndelag	4 120	8 674	15 941	19 921	18 567	15 972	16 265	21 820	5 825	5 607	6 678	17 264	17 747	16 807	17 816	18 000
Nord-Trøndelag	1 717	4 889	5 363	6 306	5 745	5 920	7 154	11 352	12 619	12 449	12 354	12 331	12 651	12 298	10 553	8 794
Nordland	3 605	19 556	15 196	21 832	22 023	22 968	17 141	17 888	18 641	17 383	17 808	15 656	16 487	16 398	16 702	14 500
Troms	4 120	5 520	6 853	8 607	9 826	12 857	8 089	10 431	10 485	11 215	11 408	11 313	12 601	12 298	12 147	12 000
Finnmark	515	2 208	4 916	4 899	4 700	4 400	4 567	4 364	4 427	3 813	2 621	2 416	2 430	2 548	2 906	2 471
Totalt	254 563	216 508	259 267	295 978	329 552	373 844	482 951	418 996	460 104	465 129	445 901	476 424	445 640	466 188	487 829	497 785

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

SLUTTNOTER

¹ Velferdsetaten (tidligere Helse- og velferdsetaten) foretar oppfølging og kontroll i forhold til hver bydels budsjetterte TT-utgifter.

² Hedmark får nytt regelverk for TT-ordningen fra 1. januar 2013.

³ Brukere i Bergen kommune godkjennes av fylkeskommunen. I de øvrige kommunene i Hordaland ligger brukergodkjenningen hos den enkelte kommune.

⁴ TT-ordningens omfang og organisering i Oslo er for øvrig evaluert av Rambøll (2008).

⁵ Hedmark får nytt regelverk for TT-ordningen fra 1. januar 2013.

⁶ I utgangspunktet har Møre og Romsdal ingen aldersgrense, men søkere forutsettes å være i en alder der de som funksjonsfriske ville kunne reist alene. Barn som trenger transport med spesialbil godkjennes. Retningsgivende alder er 10 år.

⁷ Ved benyttelse på egen hånd, eventuelt med ledsager.

⁸ For å bli godkjent som bruker, må søkerens inntekt ikke overstige 2 x grunnbeløpet (G) i folketrygden. Økonomisk behovsprøving gjelder ikke for rullestolbrukere med behov for spesialbil, eller blinde.

⁹ Eksempel: Turen koster 95 kr. Brukeren kan betale med en kupong (80 kr) samt en egenandel på 15 kr. Dersom brukeren kun betaler med kuponger (2 stk. á 80 kr), får hun ikke tilbake mellomlegget på 65 kr.

¹⁰ Kortet kan benyttes utenfor Oslo ved turer til/fra Oslo lufthavn, Gardermoen, Akershus eller Lillestrøms-klinikken.

¹¹ Nytt regelverk fra 1. januar 2013.

¹² Brukerne forskutterer betalingen og får kostnadene refundert i ettertid.

¹³ Alle TT-brukere har anledning til å reise med ordinære bussruter i Vest-Agder med gratis ledsager. Bruker betaler vanlig billett mens ledsager reiser gratis. Ledsagerbevisordningen er gjort gjeldene på alle ordinære bussruter i Vest-Agder.

¹⁴ I Vest-Agder opererer med 4 brukergrupper: *Gruppe 1:* Prioriterte brukere med livslang og den tyngste funksjonsnedsettelsen (minimum 100 reiser - maksimum 200 korte reiser per år). *Gruppe 2-1:* Brukere med et ordinært TT-tilbud fordi de har noen brukerbarrierer også i forhold til tilrettelagte rutetilbud. (min. 72 reiser – maks. 144 korte reiser per år). *Gruppe 2-2:* Brukere med et ordinært TT-tilbud som kan benytte, men som enda ikke har et tilrettelagt rutetilbud (antall reiser som for 2-1). *Gruppe 3:* Allerede godkjente brukere som har fått et tilrettelagt rutetilbud og som derfor får redusert TT-tilbud. (min. 36 reiser – maks. 72 korte reiser). *Gruppe 4:* Får ikke taxitilbud, men kun tilbud om gratis ledsager på buss.

¹⁵ I tilfeller der transportør ikke godtar kortet blir kostnaden minus egenandel på 20 % refundert ved at brukeren sender kvittering til RT, under forutsetning av at vedkommende fortsatt har penger på kortet.

¹⁶ Ved reiser utenfor fylkeskommunen, må den enkelte bruker legge ut for turen. Kvittering kan sendes fylkeskommunen. Samferdselsavdelingen refunderer da 85 % av turkostnadene.

¹⁷ Utsendingen av ekstra reisekuponger gjøres etterspørselsstyrt innenfor en gitt økonomisk ramme. Fylkeskommunen må kontaktes av brukeren selv eller en person på vegne av brukeren. Pr. 1. november 2012 har ca. 170 personer bedt om ekstra kuponger. Hver av disse har i gjennomsnitt fått ekstra kuponger til en verdi av 2 400 kr.

¹⁸ En tur har en maksimal lengde på 30 km. På en strekning kan det maksimalt trekkes to turer, inntil 60 km, i samme drosje. Overskytende må brukeren selv betale.

¹⁹ Unntak er kjøring til/fra Trondheim lufthavn, Værnes, som ligger i Nord-Trøndelag. Fra 2011 kan kortet benyttes i hele landet såfremt transportør godkjenner TT-kortet til Sør-Trøndelag.

²⁰ Retningslinjene for TT-ordningen i Nord-Trøndelag ble revidert i mars 2006 med følgende endringer: Yngre funksjonshemmede er endret fra 60 til 65 år. Gruppene rullestolbrukere som er avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte gis ett ekstra turkort uavhengig av alder. Ordningen begrenses til å gjelde kjøring med start eller stopp i Nord-Trøndelag.

²¹ På grunn av lavere forbruk enn forventet i 2012 vil satsene til A-brukerne bli nesten fordoblet i 2013.

²² Hedmark innfører nytt regelverk fra 1. januar 2013, se kapittel 2.6.

²³ Det gis klippekort hvor ett klipp er en km, men som klippes minimum 5 km og maksimum 10 km ved reiser innen egen kommune. Utover kommunegrense klippes per km.

²⁴ Dersom det er bil i husstanden eller brukeren har en ektefelle som også er med i TT-ordningen, reduseres beløpet med 25 %.

²⁵ Søkere som har fått stønad til kjøp av bil gjennom NAV, oppfyller vilkårene for brukergodkjenning dersom de er avhengig av rullestol, og kan således ha høyeste sats på TT-kortet, selv om de samtidig har bil gjennom NAV. Dersom søkeren har over 20 km til nærmeste tettsted og har elektrisk rullestol, får vedkommende 9 500 kr + 1 000 kr.

²⁶ De under 67 år som kan etterspørre ekstra kuponger, kan i løpet av året i sone (over 10 km) motta totalt 10 800 kr.

²⁷ Årsaken til at antall svar i tabell 6.1 overstiger utvalgets størrelse, er at vel 13 % har krysset av for flere forflytningshemninger.

²⁸ Punktene er hentet direkte fra Solvoll (2010).

²⁹ Bestillingskontoret har åpent 07.00-21.00 mandag til fredag, lørdag 09.00-17.00 og søndag 10.00-18.00. Bestillingskontoret organiserer all transport og har den løpende kontakt både med TT-brukere og transportører.

³⁰ Regelen om avstandsgrense på 3 km gjelder *ikke* for drosjetransport på rekvisisjon, men kun for bruk av egen bil og rutegående transport. Ved drosjetransport får alle utgiftene registrert på egenandelskortet (uavhengig av beløp). Utgifter inntil 130 kr (egenandelen) må pasienten betale inntil de oppnår frikort.

³¹ "Aktive" TT-brukere definerer vi som godkjente TT-brukere som har reist en tur eller mer i 2012. Jf. avsnitt 3.1.2.

³² I tillegg til disse utgiftene har både fylkeskommunen og kommunene kostnader knyttet til administreringen av ordningen. Disse kostnadene er nærmere diskutert og forsøkt anslått i Solvoll m. fl. (2001) samt i Amundsveen og Solvoll (2003). Det antydes at 50-70 årsverk kan knyttes til administrering av ordningen i kommunene og fylkeskommunene, tilsvarende 30-40 mill. kr.

³³ Den relativt kraftige nedgangen i utgifter fra 2001 til 2002, skyldes at utgiftene i Oslo ble kuttet med over 80 mill. kroner dette året.

³⁴ De lave utgiftene til TT i Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2004 og 2006 skyldes at Trondheim kommune i perioden 2004-2007 var med i det såkalte "storbyforsøket", jf. fotnote 35, der kommunen blant annet hadde ansvaret for TT-ordningen. I 2004 og 2006 brukte Trondheim kommune henholdsvis 4,9 mill. kr og 5,8 mill. kr (tall i 2008 kroner) til TT, slik at de samlede TT-utgiftene i Sør-Trøndelag var ca. 10,3 mill. kr og 11 mill. kr disse årene.

³⁵ Trondheim kommune ble 1. januar 2004, sammen med Bergen, Stavanger og Kristiansand, med i et forsøk med en ny organisering av transportsystemet i disse byene som varte til og med 2007. I denne perioden hadde Trondheim kommune ansvaret for å tildele midler til TT-ordningen i Trondheim.

³⁶ Ytelsene inkluderer både fylkeskommunale og kommunale tilskudd.

³⁷ Det må her presiseres at TT-ordningen i Oslo også inkluderer arbeids- og utdanningsreiser. Disse har en noe høyere reisefrekvens enn de "ordinære" TT-brukerne. Således kan gjennomsnittlig antall turer til de "ordinære" TT-brukerne i hovedstaden være noe lavere.

³⁸ Nord-Trøndelag fylkeskommune har ingen oversikt over tilretteleggingen av bussene. Da har fremforhandlede nettokontrakter med operatørene frem til 2015. I mange av kommunene har en imidlertid opprettet tilbud om bestillingstransport (tilbringer- og servicetransport), jf. kapittel 4.2, slik at de som har behov for tilrettelagte kjøretøy, eksempelvis rullestolbrukere, opplyser om dette når transporten bestilles. Da vil de bli hentet med en hensiktsmessig bil. Med dette som utgangspunkt er det en rimelig stor grad av tilrettelegging av kollektivtrafikken i Nord-Trøndelag.

³⁹ Når den kvaliteten på transporttilbudet samlet sett skal vurderes, må også den private transportstandarden tas med. Dette vil ta være de transportmulighetene en TT-bruker har rent privat. En person som bor alene uten noe familiært eller annet nettverk rundt seg, vil, alt annet likt, ha en betydelig dårligere privat transportstandard enn en person som eksempelvis bor sammen med ektefelle med sertifikat og egen bil.

⁴⁰ Oslo var i praksis ikke med i forsøket fordi TT-ordningen i hovedstaden allerede dekket slike reiser. Også Trondheim kommune hadde en ordning der TT også dekket arbeidsreiser, og således ble heller ikke Trondheim kommune med i forsøket. I dag er arbeidsreiseordningen i Trondheim kommune avviklet, og de som mener å ha krav på å få dekket daglige arbeidsreiser må søke NAV om dette.

⁴¹ Totalt var det 788 funksjonshemmede personer i Oslo som fikk dekket sine reiser til/fra utdanningsinstitusjon i 2002, men dette inkluderer personer som reiser i tilknytning til SFO og kveldsskole/kurs. Dette betyr at det er en del personer som i Oslo kommer inn under TT-ordningen som i andre fylker får dekket sine reiser gjennom skoleskyssordningen som fylkeskommunen er pålagt å gi sine innbyggere.

⁴² Da Oslo har sin egen arbeidsreiseordning er hovedstaden ikke med i figuren.



UNIVERSITETET I
NORDLAND

HANDELSHØGSKOLEN I BODØ • HHB

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS

Handelshøgskolen i Bodø (HHB) ble etablert i 1985 under navnet Siviløkonomutdanningen i Bodø. HHB tilbyr en rekke utdanninger på bachelor, master og PhD nivå, og forskning innenfor flere områder. Ved HHB, som fra 1. januar 2011 er en del av Universitetet i Nordland, er det totalt ca. 1200 studenter og om lag 80 vitenskapelig ansatte.

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi AS ble etablert i 2004, og utfører utrednings- og forskningsoppdrag innenfor HHBs fagområder. Senteret er samlokalisert med HHB.

Bodø Graduate School of Business was established in 1985. Located in Bodø, Northern Norway, we offer various business courses, research, post-graduate training and business development. Today, HHB has approximately 80 academic positions and roughly 1,200 students distributed across bachelor-, master- and PhD programs. From 2011 HHB is one of four faculties at the University of Nordland.

Centre for Innovation and Economics was established in 2004, and carries out research projects within the same research areas as Bodø Graduate School of Business. The centre is located together with Bodø Graduate School of Business.