

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)

Status 2006



av
Gisle Solvoll



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-notat 1003/2006

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)
Status 2006

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

gisle.solvoll@hibo.no
Tlf. +47 75 51 76 32
Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2006

ISSN-nr. 1890-3576

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 2006. Notatet er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll.

Vi vil rette en takk til alle TT-ansvarlige i fylkene for deres hjelp ved informasjonsinn-samlingen. En takk også til Bjarne Dysthe ved NAV Vestre Toten Trygd i Oppland og Jon Bakstad ved NAV-Lillehammer for framskaffelsen av oversikten over antall brukere av og utgifter til ordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede i ”NAV-fylkene”.

Bodø 13. desember 2006.

INNHOLD

FORORD	1
1. INNLEDNING OG SAMMENDRAG.....	3
2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK.....	5
2.1 Antall brukere.....	5
2.2 Brukerandel	7
2.3 Offentlige utgifter.....	8
2.4 Ytelser pr. bruker og pr. innbygger	10
2.5 Ytelser og brukerandel	12
3. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN	15
3.1 Oppgavefordeling mellom fylkeskommune og kommune.....	15
3.2 Godkjenningkriterier.....	17
3.3 Fastsettelse av egenandel, kupongtype og fordeling av reisemidler	20
3.4 Elektroniske kortløsninger	25
4. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE.....	27
4.1 Antall brukere.....	27
4.2 Offentlige utgifter.....	29
4.3 Transportordningens måloppnåelse.....	30
REFERANSER	32
VEDLEGG 1.....	33
VEDLEGG 2.....	35
VEDLEGG 3.....	37

1. INNLEDNING OG SAMMENDRAG

Alle fylkeskommunene er av Samferdselsdepartementet pålagt å organisere 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 Simensen og Aase (1994) fra Agderforskning, og i en rapport utgitt av Nordlandsforskning i 2001, (Solvoll m.fl, 2001). Siste statusundersøkelse ble gjennomført av Handelshøgskolen i Bodø i 2004, jf. Solvoll (2004).

Årsaken til forflytningshemming hos den enkelte varierer. De vanligste årsakene er høy alder og/eller ulike funksjonshemminger. Den typiske bruker av tjenesten er en kvinne på godt over 70 år som bor alene, og som opplever aldersrelaterede 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.

Dette notatet gir en statusgjennomgang av transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) i 2006. Spesielt kommenteres de endringer som har skjedd etter 2004. I notatet beskrives antall brukere, offentlige utgifter til ordningen samt de ytelser hver 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 i notatet gis en oversikt over status i den pågående forsøksordningen med å tilby funksjonshemmede tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser.

I 2006 er det om lag 110 000 godkjente TT-brukere i Norge. Dette er en nedgang på over 12 000 personer fra "toppåret" 2000. Hedmark og Sogn og Fjordane har flest TT-brukere pr. 1 000 innbyggere (henholdsvis 36 og 38) mens Østfold og Telemark har færrest (henholdsvis 9 og 6).

I 2006 forventes de offentlige utgiftene til TT-ordningen (tildelte reisebeløp til brukerne) å bli 415 mill. kroner, herav knapt 6 mill. kroner som tilskudd fra enkeltkommuner – det alt vesentlige fra Trondheim kommune. Årlige offentlige ytelser pr. TT-bruker er om lag 3 800 kroner i gjennomsnitt når vi inkluderer Oslo og ca. 2 300 kroner når hovedstaden holdes utenfor. I 2006 forventes Oslo å gi de høyeste gjennomsnittlige ytelsene pr. TT-bruker med 11 350 kroner. Sør-Trøndelag og Sogn og Fjordane vil gi de laveste ytelsene med henholdsvis 1 329 kroner og 1 276 kroner. Blant fylkene utenom Oslo er det Nord-Trøndelag som gir det høyeste årlige reisetilskuddet pr. bruker med 5 760 kroner.

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. Det eksisterer ikke noe felles nasjonalt regelverk for TT-ordningen, noe som innebærer at den praktiseres svært forskjellig fra fylke til fylke.

Tildelt reisebeløp til godkjente TT-brukere differensieres normalt ut fra brukerstatus og avstand mellom brukerens bosted og nærmeste service-/kommunesenter. Prioriterte grupper er vanligvis blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. I noen fylker gir en også større ytelser til ”unge” enn til eldre. I 16 fylker må brukerne må betale en egenandel for reisene. Størrelsen på egenandelen varierer imidlertid betydelig mellom fylkene. I de fylkene som ikke krever egenbetaling for TT-reiser oppfordres imidlertid brukerne til å betale reisene delvis med ”TT-penger” og delvis med egne penger.

Vanligste korttype er verdikort eller verdikuponger. Slike benyttes i 14 fylker. 4 fylker har rene turkort mens en i Hedmark har både verdi- og turkort. Pr. januar 2007 har 9 fylker og en kommune (Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland og Trondheim kommune) innført elektroniske betalingskort for TT-reisene. Rogaland Taxi leverer kort- og dataløsninger til 6 av disse fylkene. 6 andre fylker (Vestfold, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland og Troms) har planer om å innføre elektroniske betalingskort. De resterende 4 fylkene (Oppland, Vest-Agder, Sogn og Fjordane og Finnmark) har ingen konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskort.

I august 2001 ble det startet en forsøksordning med tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser (AU-ordningen) for personer med funksjonshemminger. En viktig målsetting med forsøket er å bidra til å få flere personer over fra uføretrygd og ut i arbeid. Forsøket er organisert gjennom trygdeetaten (NAV) i 9 fylker og som en utvidelse av TT-ordningen i 9 fylker.¹ Pr. 1. november 2006 har 442 personer fått brukerstatus i ordningen. 79 % av brukerne reiser til/fra arbeid. I november 2006 er det 254 aktive brukere av ordningen. Utgiftene til AU-reiser forventes å bli om lag 10,2 mill. kroner i 2006. Dette innebærer at en gjennomsnittsbruker årlig reiser for vel 40 000 kroner. Her er det imidlertid svært store variasjoner mellom brukerne.

¹ Oslo er ikke med i forsøket da hovedstaden tilbyr tilrettelagt transport for funksjonshemmede arbeidstakere og studenter som en del av den ordinære TT-ordningen.

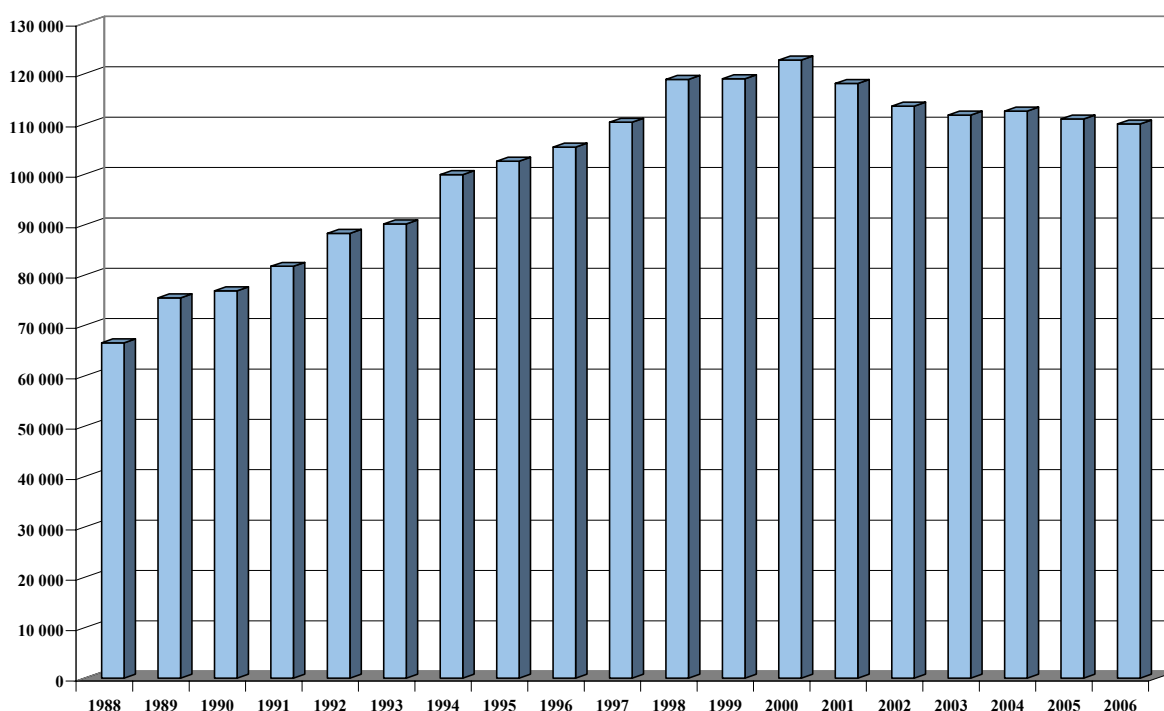
2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK

Nedenfor gis en oversikt over utviklingen i antall godkjente TT-brukere samlet og i det enkelte fylke fra 1988 til 2006. 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 framheves.

2.1 Antall brukere

I Figur 2.1 ser vi utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2006. Vi bruker bevisst *godkjente* brukere, da antall aktive brukere er en del lavere. Det er altså flere som har TT-kort men som ikke benytter det. Dette gjelder i alle fylker, men ”problemet” er sannsynligvis størst i fylkene med høyest brukerandel.



Figur 2.1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2006.

Som det framgår av Figur 2.1 så økte antallet TT-brukere relativt jevnt fram til 2000 da antall godkjente brukere var 122 700. Etter årtusenskiftet har antall brukere blitt redusert noe, slik at det i 2006 er om lag 110 000 godkjente TT-brukere i landet, en nedgang på vel 10 % fra 2000.

Når det gjelder ”aktive” brukere, så er informasjonen fra fylkene svært mangelfull. Dersom vi definerer ”aktive” brukere som personer som har reist en tur eller mer med TT i løpet av 2006, så er andelen aktive brukere i de 7 fylkene vi har pålitelig informasjon fra som følger:²

- Buskerud 98 %
- Østfold 97 %
- Troms 89 %
- Oslo 83 %
- Sør-Trøndelag 80 %
- Hedmark 78 %
- Rogaland 77 %

Som det framgår av tallene ovenfor er det mange som har TT-kort men som ikke benytter det.

Hvis vi fordeler antall brukere på de forskjellige fylker, får vi en utvikling som vist i Tabell 2.1.

Tabell 2.1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2006.

Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	2006	Endring	
							1988-2006	2004-2006
Østfold	1 422	2 156	2 700	3 308	2 110	2 302	62 %	9 %
Akershus	6 196	5 761	7 215	8 700	10 634	11 658	88 %	10 %
Oslo	26 282	15 757	17 168	23 232	18 614	17 796	-32 %	-4 %
Hedmark	1 786	5 324	6 296	7 906	7 650	6 840	283 %	-11 %
Oppland	1 758	3 199	4 118	5 800	3 600	3 600	105 %	0 %
Buskerud	2 970	3 234	3 215	3 354	3 144	3 165	7 %	1 %
Vestfold	3 117	4 600	5 849	3 850	4 318	4 183	34 %	-3 %
Telemark	1 271	2 380	3 430	4 698	1 000	1 070	-16 %	7 %
Aust-Agder	1 100	1 600	1 704	2 130	2 300	2 600	136 %	13 %
Vest-Agder	1 548	2 240	2 058	2 731	3 037	3 234	109 %	6 %
Rogaland	4 115	4 905	6 128	4 603	6 598	8 106	97 %	23 %
Hordaland	3 940	10 179	13 499	16 956	13 500	11 200	184 %	-17 %
Sogn og Fjordane	935	2 738	3 788	4 269	4 200	4 076	336 %	-3 %
Møre og Romsdal	1 835	6 102	6 313	6 600	6 400	6 500	254 %	2 %
Sør-Trøndelag	4 580	6 725	7 741	8 200	8 800	7 900	72 %	-10 %
Nord-Trøndelag	750	1 735	1 935	1 903	1 914	1 927	157 %	1 %
Nordland	1 695	5 450	6 563	7 832	7 900	8 103	378 %	3 %
Troms	756	2 115	3 802	4 355	4 500	4 500	495 %	0 %
Finnmark	480	2 100	1 904	2 271	2 354	1 246	160 %	-47 %
Totalt	66 536	88 300	105 426	122 698	112 573	110 006	65 %	-2 %

Tabell 2.1 viser at antall godkjente TT-brukere har endret seg en god del på fylkesnivå opp gjennom årene. Fra 2004 til 2006 ser vi spesielt store endringer i Rogaland, Hordaland og Finnmark. I det førstnevnte fylket er antall brukere betydelig økt, mens vi ser en relativt stor nedgang i brukertallet i de to andre fylkene. Fra 2000 ser vi at spesielt Telemark har kuttet kraftig i antall brukere. I 2006 er det vel 1 000 godkjente brukere for individuell TT-transport i fylket, mens det i 2000 var 4 700 godkjente TT-brukere for individuell transport.

I januar 2003 ble det innført en ny TT-ordning i Telemark. Ordningen var operativ i alle 18 kommuner medio april. Endringen innebar at ordningen ble todelt; en individuell

² Tall fra Oslo er basert på brukerregisteret i 1999. Da det er kuttet noe i brukertallet etter dette, er det mulig at andelen aktive brukere i hovedstaden er noe høyere i dag.

transportordning og en fellestransportordning. Den individuelle transportordningen innebærer reisefrihet i tid og rom innenfor et fastsatt beløp for personer som oppfyller kravene i regelverket. Her var det i 2006 om lag 1 070 godkjente brukere. Fellestransportordningen gis i praksis til alle med lettere funksjonshemming samt eldre (over 67 år). I 2006 er det 1 700 godkjente brukere av fellestransportene. Disse har da rett til å reise med fellestransport fra dør-til-dør til fast oppsatt tid og sted. Alle andre kan også bruke ordningen, men må møte fram til avtalt sted langs oppsatt trasé. Egenandelen for TT-brukere er 25 kr hver vei. Ikke registrerte TT-brukere betaler det samme. I løpet av 2003 ble det i alt etablert 103 fellesturer i Telemark og det er ruter i alle kommuner varierende fra 4 ruter (Nissedal, Siljan og Tokke) til 12 ruter (Vinje). Fellesturene er høsten 2006 under evaluering.

En fullstendig oversikt over utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2006 fordelt på fylker er vist i vedlegg 1.

2.2 Brukerandel

Tabell 2.2 viser utviklingen i brukerandelen (antall godkjente brukere pr. 1 000 innbyggere) samlet og for det enkelte fylke.

Tabell 2.2 viser både betydelige forskjeller mellom fylkene samt store endringer over tid i noen av fylkene. Samlet sett var brukerandelen størst i 2000 da 27 promille av befolkningen var godkjente TT-brukere. I 2006 er denne andelen sunket til 24 promille. Brukerandelen er høyest i Hedmark og Sogn og Fjordane med henholdsvis 36 og 38 brukere pr. 1 000 innbyggere. Østfold og Telemark har den laveste brukerandelen med henholdsvis 9 og 6 promille.

Tabell 2.2: TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2006. Promille.

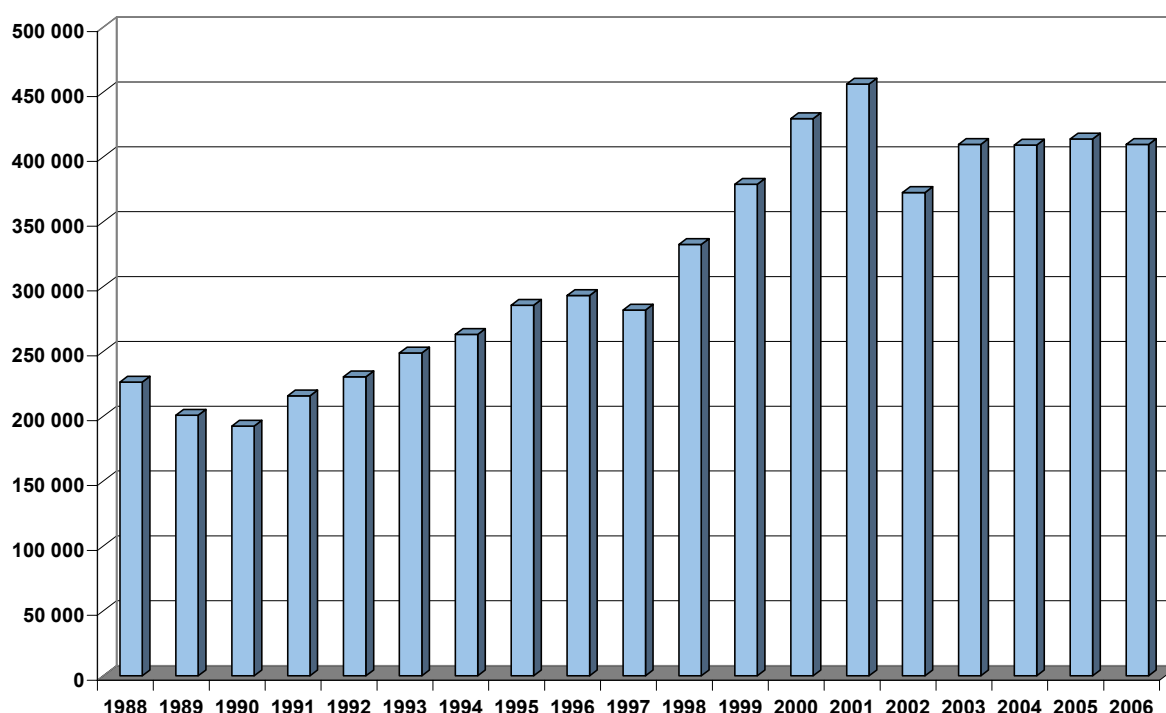
Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	2006	Endring	
							1988-2006	2004-2006
Østfold	6	9	11	13	8	9	47 %	7 %
Akershus	15	14	16	19	22	23	52 %	6 %
Oslo	58	34	35	46	36	33	-43 %	-8 %
Hedmark	10	28	34	42	41	36	279 %	-11 %
Oppland	10	18	23	32	20	20	104 %	0 %
Buskerud	13	14	14	14	13	13	-3 %	-1 %
Vestfold	16	23	29	18	20	19	18 %	-5 %
Telemark	8	15	21	28	6	6	-17 %	7 %
Aust-Agder	11	16	17	21	22	25	118 %	12 %
Vest-Agder	11	15	14	18	19	20	83 %	4 %
Rogaland	12	14	17	12	17	20	63 %	19 %
Hordaland	10	25	32	39	31	25	154 %	-19 %
Sogn og Fjordane	9	26	35	40	39	38	334 %	-2 %
Møre og Romsdal	8	26	26	27	26	27	244 %	1 %
Sør-Trøndelag	18	27	30	31	33	29	55 %	-13 %
Nord-Trøndelag	6	14	15	15	15	15	153 %	0 %
Nordland	7	23	27	33	33	34	386 %	3 %
Troms	5	14	25	29	30	29	468 %	-1 %
Finnmark	6	28	25	31	32	17	164 %	-47 %
Totalt	16	21	24	27	25	24	50 %	-4 %

2.3 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).³

Figur 2.2 viser hvordan de fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen har utviklet seg fra 1988 og fram til i dag (2006).

Figur 2.2 viser at utgiftene, med unntak for noen år, har vist en betydelig reell økning fra 1988 og fram til i dag. Økningen var spesielt sterk fra 1997 til 2001, da de nådde en topp med 456 mill. kroner (målt i 2006-kroner).⁴ I 2006 forventes de fylkeskommunale utgiftene å bli om lag 410 mill. kroner.



Figur 2.2: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2006. Tall i 1000. 2006-kroner.

Utgiftene fordelt på de ulike fylkene er vist i Tabell 2.3.

Tabell 2.3 viser at de fylkeskommunale utgiftene reelt sett er om lag uendret fra 2004. Ellers må det nevnes at en del kommuner også yter tilskudd til TT-ordningen. I 2006 er de kommunale ytelsene om lag 5,7 mill. kroner.

³ 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 Solvoll og Amundsvæn (2003).

⁴ Den relativt kraftige nedgangen i utgifter fra 2001 til 2002, skyldes at utgiftene i Oslo ble kuttet med over 80 mill. kroner dette året.

Følgende kommentarer kan knyttes til tallene i tabellen. I Hedmark fikk brukerne under 67 år et turbasert tilbud i 2003 noe som har økt kostnadene her. Telemark har fra 2003 delt "TT-potten" slik at om lag 40 % av budsjettet benyttes til individuelle TT-reiser mens resten benyttes til fellesturer. Det er budsjettet til de individuelle turene som er satt opp i tabellen. Kristiansand kommune sørger selv for transport av rullestolbrukere gjennom en egen transportsentral som får tilskudd både fra fylkeskommunen og kommunen. Det kommunale tilskuddet utgjør om lag 200 000 kroner årlig.

Tabell 2.3: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2004. Tall i 1 000. 2006-kroner.

Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	2006	Endring	
							1988-2006	2004-2006
Østfold	2 443	6 095	5 950	6 899	6 114	5 400	121 %	-12 %
Akershus	7 328	8 083	11 087	32 049	33 620	33 940	363 %	1 %
Oslo	163 203	81 124	116 242	227 484	198 007	202 000	24 %	2 %
Hedmark	2 290	7 023	5 682	6 986	14 507	14 000	511 %	-3 %
Oppland	3 664	8 480	10 256	11 179	8 808	8 500	132 %	-3 %
Buskerud	5 649	9 673	10 816	12 908	12 227	12 080	114 %	-1 %
Vestfold	3 664	6 228	7 266	4 674	6 424	6 500	77 %	1 %
Telemark ⁵	2 595	3 975	4 146	4 896	2 642	3 000	16 %	14 %
Aust-Agder	2 901	3 180	3 088	3 796	4 456	3 600	24 %	-19 %
Vest-Agder	4 122	6 625	6 166	7 051	8 501	8 000	94 %	-6 %
Rogaland	3 969	5 300	5 876	6 762	16 683	18 200	359 %	9 %
Hordaland	7 023	28 621	32 124	40 395	33 158	32 000	356 %	-3 %
Sogn og Fjordane	1 985	4 240	5 121	4 549	5 181	5 200	162 %	0 %
Møre og Romsdal	3 053	9 010	15 152	12 575	12 641	12 250	301 %	-3 %
Sør-Trøndelag	3 664	14 178	16 514	14 466	5 181	5 000	36 %	-3 %
Nord-Trøndelag	1 527	4 770	5 110	6 363	11 223	11 100	627 %	-1 %
Nordland	3 206	13 516	19 587	15 245	16 579	15 500	383 %	-7 %
Troms	3 664	6 095	8 739	7 194	9 326	10 000	173 %	7 %
Finnmark	458	4 373	4 180	4 062	3 938	3 400	642 %	-14 %
Totalt	226 406	230 590	293 101	429 534	409 214	409 670	81 %	0 %

Den betydelige økningen i fylkeskommunale utgifter i Rogaland fra 2000 til 2004 skyldes at fylkeskommunen fra og med 2003 tok et større økonomisk ansvar for TT-ordningen slik at de kommunale tilskuddene forsvant. I Sør-Trøndelag overtok Trondheim kommune det økonomiske ansvaret for sine TT-brukere 1. januar 2004, som forklarer den forventede nedgangen i fylkeskommunale utgifter her. Trondheim forventer å bruke 5,5 mill. kr på sine TT-brukere i 2006.⁶ I Nord-Trøndelag ble det 1. juli 2004 innført en prøveordning under TT-ordningen, der rullestolbrukere og blinde/svaksynte i Steinkjer kommune fikk tilbud om ubegrenset (innenfor rimelighetens grenser) antall turer. Ordningen ble avsluttet 30. mai 2005. Det er denne prøveordningen som er hovedgrunnen til at budsjettet for 2004 og 2005 har økt betraktelig i forhold til året før, jf. Tabell 2.3. Det var pr. 1. september 2004 41 personer som var godkjent som brukere i prøveordningen. Brukerne av prøveordningen var også godkjent som brukere av den ordinære TT-ordningen.

⁵ I tillegg til beløpet på 3 mill. kr i 2006, brukte Telemark fylkeskommune ca. 2,4 mill. kr på fellesturer dette året.

⁶ Trondheim kommune er, sammen med Bergen, Stavanger og Kristiansand, med i et forsøk med en ny organisering av transportsystemet i disse byene. Forsøket startet 1. januar 2004 og skal pågå i 5 år. I denne perioden vil Trondheim kommune ha ansvaret for å tildele midler til TT-ordningen i Trondheim.

Når vi tar med de forventede kommunale bidragene i 2006 ser det ut til at utgiftene samlet sett vil bli om lag 415 mill. kroner. I vedlegg 2 er det vist en fullstendig oversikt over utgifts-utviklingen i de ulike fylker både i løpende og faste kroner.

2.4 Ytelser pr. bruker og pr. innbygger

Hvis betrakter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker får vi et bilde som vist i Tabell 2.4.

Tabell 2.4: Gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker fordelt på fylker. 2000-2006. 2006-kroner.⁷

Fylke	2000	2002	2003	2004	2005	2006	Endring	
							2000-2006	2004-2006
Østfold	1 874	2 878	2 995	2 897	2 665	2 346	25 %	-19 %
Akershus	3 310	2 728	3 131	3 162	2 812	2 911	-12 %	-8 %
Oslo	8 799	8 593	10 318	10 638	11 544	11 351	29 %	7 %
Hedmark	794	797	949	1 896	2 204	2 047	158 %	8 %
Oppland	1 732	2 145	2 400	2 447	2 408	2 361	36 %	-3 %
Buskerud	3 697	3 146	4 032	4 080	3 886	3 817	3 %	-6 %
Vestfold	1 112	1 199	1 468	1 488	1 492	1 554	40 %	4 %
Telemark	943	1 131	1 561	2 642	2 947	2 804	197 %	6 %
Aust-Agder	1 601	1 645	1 946	1 937	1 499	1 385	-14 %	-29 %
Vest-Agder	2 320	2 645	2 728	2 867	2 734	2 536	9 %	-12 %
Rogaland	3 219	2 895	2 965	2 528	2 239	2 246	-30 %	-11 %
Hordaland	2 151	2 206	2 393	2 456	2 171	2 857	33 %	16 %
Sogn og Fjordane	958	1 025	1 275	1 234	1 326	1 276	33 %	3 %
Møre og Romsdal	1 712	1 515	1 818	1 975	1 914	1 885	10 %	-5 %
Sør-Trøndelag	1 750	2 108	2 245	1 124	1 334	1 329	-24 %	18 %
Nord-Trøndelag	3 005	4 958	5 237	5 864	5 879	5 760	92 %	-2 %
Nordland	1 749	1 908	2 132	2 099	2 027	1 913	9 %	-9 %
Troms	1 485	1 891	2 376	2 072	2 267	2 222	50 %	7 %
Finnmark	1 607	1 546	1 609	1 673	1 377	2 729	70 %	63 %
Totalt	3 237	3 127	3 673	3 684	3 779	3 776	17 %	2 %

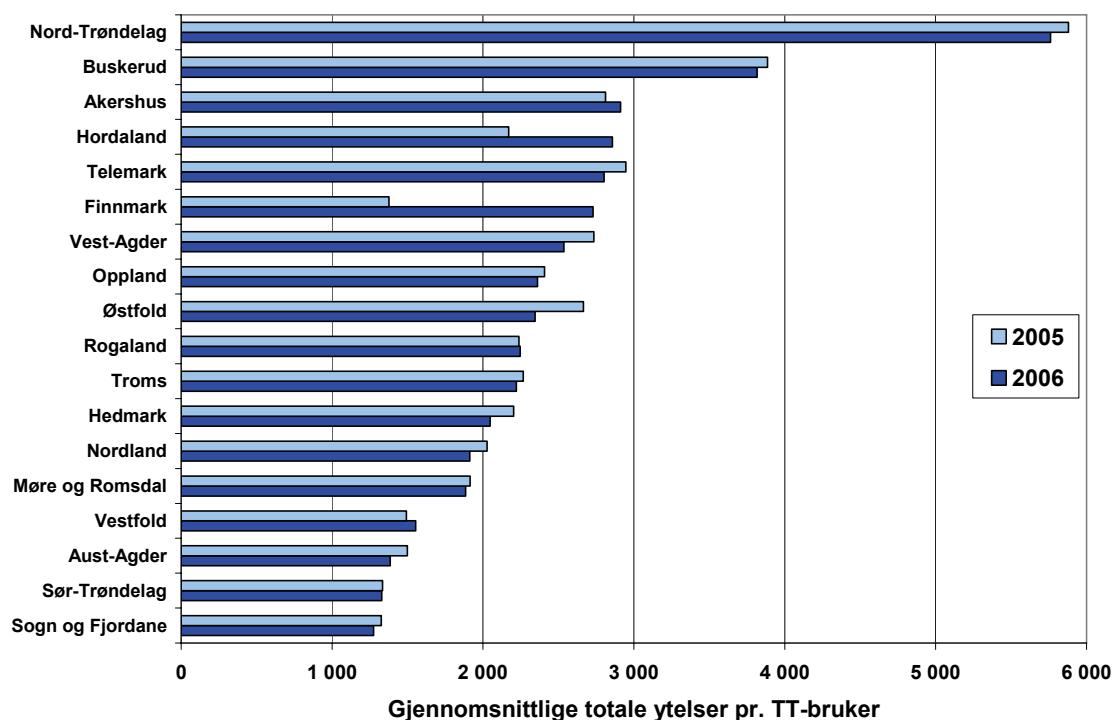
Av Tabell 2.4 ser vi at de økonomiske ytelsene pr. TT-bruker varierer svært mye mellom de ulike fylkene. I gjennomsnitt vil hver bruker i 2006 reise for 3 776 kroner. Dette er en økning på 2 % fra 2004. Hvis vi holder hovedstaden utenfor reduseres gjennomsnittlige ytelser til 2 314 kroner. Dette er om lag det samme som i 2004. I Oslo forventes hver TT-bruker i 2006 å reise for 11 351 kroner i gjennomsnitt. Dette er betydelig mer enn i de andre fylkene.

Når vi holder Oslo utenfor blir de gjennomsnittlige offentlige ytelsene pr. TT-bruker i 2005 og 2006 som vist i Figur 2.3. Fylkene er rangert etter størrelsen på ytelsene i 2006.

Av Figur 2.3 ser vi at Nord-Trøndelag ligger på topp både i 2005 og 2006 fulgt av Buskerud på en god andreplass. De laveste ytelsene både i 2005 og 2006 finner vi i Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag. Ellers kan vi merke oss at Finnmark har økt ytelsene pr. bruker betraktelig fra 2005.

⁷ Ytelsene inkluderer både fylkeskommunale og kommunale tilskudd.

Årlige offentlige ytelser pr. TT-bruker er i gjennomsnitt ca. 3 780 kroner når vi inkluderer Oslo og om lag 2 310 kroner når vi holder hovedstaden utenfor.



Figur 2.3: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker i 2005 og 2006. Ekskl. Oslo. 2006-kroner.

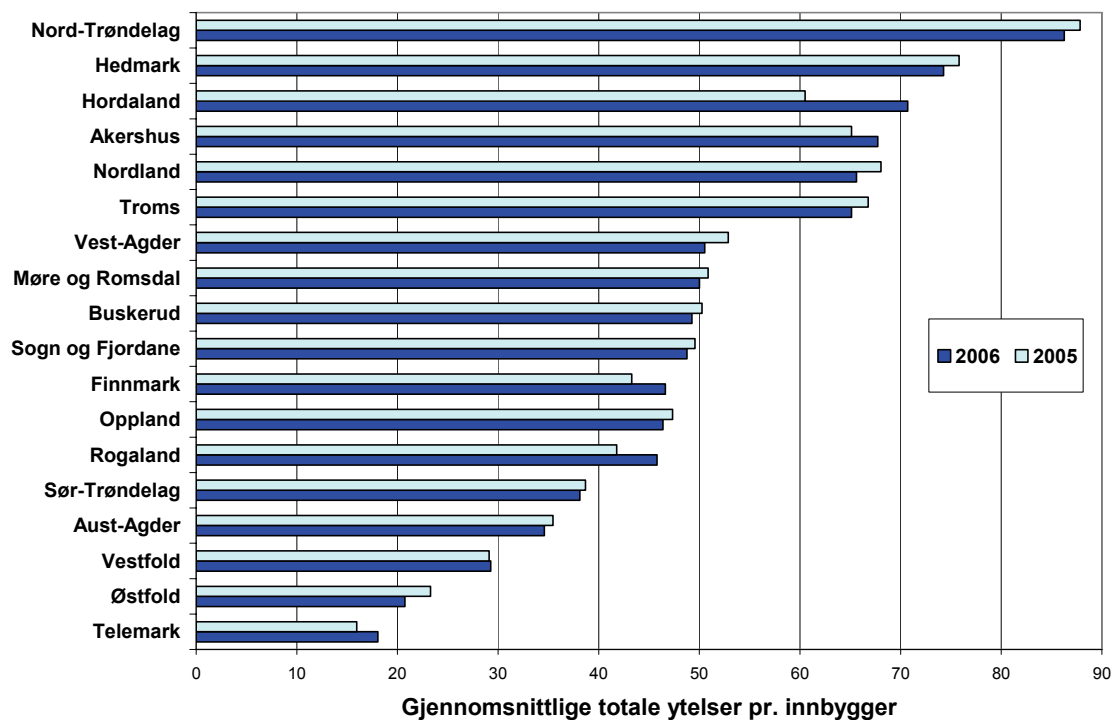
Når vi betrakter de offentlige ytelsene pr. innbygger, får vi en situasjon som vist i Tabell 2.5.

Tabell 2.5: Offentlige ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 1988-2006. 2006-kroner.

Fylke	2000	2002	2003	2004	2005	2006	Endring	
							2000-2006	2004-2006
Østfold	28	25	24	24	23	21	-25 %	-13 %
Akershus	69	59	67	69	65	68	-1 %	-2 %
Oslo	448	342	378	379	400	375	-16 %	-1 %
Hedmark	37	37	36	77	76	74	99 %	-4 %
Oppland	61	45	47	48	47	46	-24 %	-3 %
Buskerud	58	47	53	53	50	49	-15 %	-7 %
Vestfold	22	24	27	29	29	29	31 %	0 %
Telemark	30	29	19	16	16	18	-40 %	14 %
Aust-Agder	37	37	43	43	35	35	-7 %	-20 %
Vest-Agder	45	53	51	54	53	51	12 %	-7 %
Rogaland	44	37	40	43	42	46	4 %	7 %
Hordaland	93	74	74	75	61	71	-24 %	-5 %
Sogn og Fjordane	42	42	49	48	50	49	15 %	1 %
Møre og Romsdal	52	44	49	52	51	50	-3 %	-3 %
Sør-Trøndelag	61	73	75	37	39	38	-37 %	4 %
Nord-Trøndelag	50	79	78	88	88	86	72 %	-2 %
Nordland	64	67	71	70	68	66	3 %	-6 %
Troms	48	61	72	61	67	65	37 %	7 %
Finnmark	55	53	52	54	43	47	-15 %	-13 %
Totalt	99	84	90	91	91	90	-9 %	-1 %

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. Også når det gjelder ytelser pr. innbygger ligger hovedstaden på topp med en ytelse tilsvarende 375 kroner pr. innbygger i 2006. Nederst finner vi Østfold og Telemark med forventede ytelser på kun 21 kroner og 18 kroner pr. innbygger i 2006. Gjennomsnittlige *totale* TT-ytelser pr. innbygger i 2006 for landet som helhet forventes å bli 90 kroner når vi inkluderer Oslo og 52 kroner når Oslo holdes utenfor.

Figur 2.4 visualiserer samlede ytelser (fylkeskommunale og kommunale) pr. innbygger i fylkene i 2005 og 2006. Oslo er utelatt. Fylkene er rangert etter størrelsen på ytelsene i 2006.

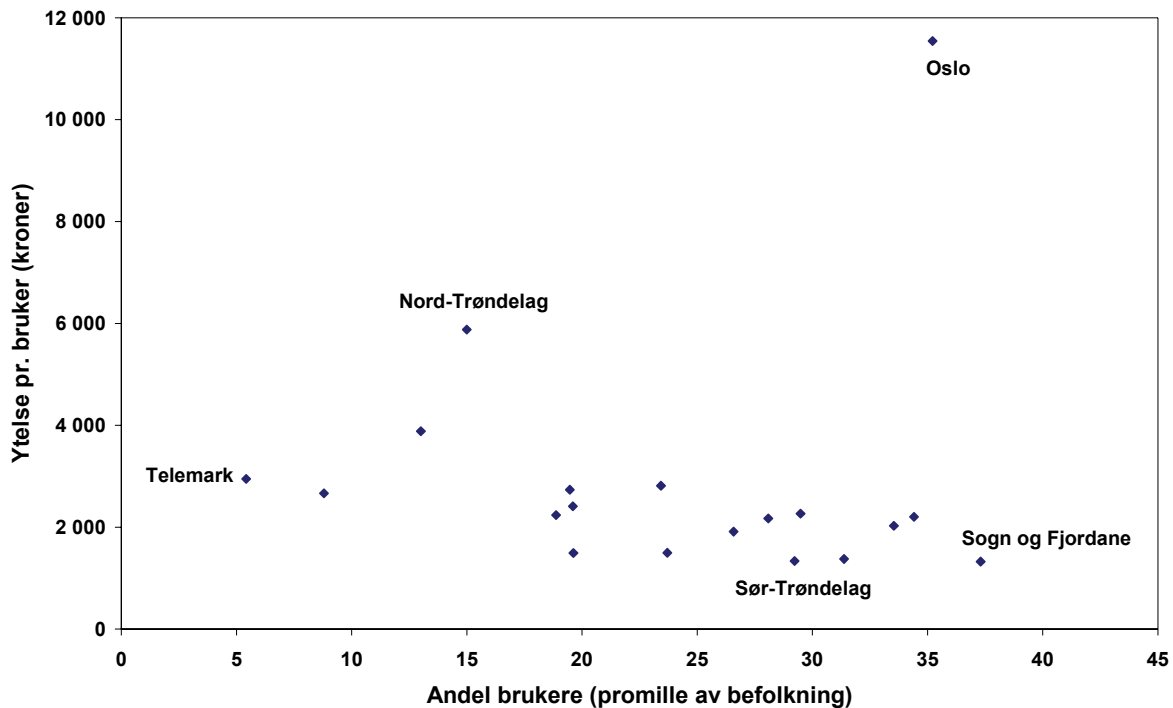


Figur 2.4: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger i 2005 og 2006. 2006-kroner.

Fra 2005 til 2006 kan vi spesielt merke oss den betydelige økningen i ytelser pr. innbygger i Hordaland.

2.5 Ytelser og brukerandel

For å illustrere forskjellen mellom fylkene m.h.t. gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel, har vi i Figur 2.5 plottet inn fylkene med utgangspunkt i disse to forholdene ved TT-ordningen.



Figur 2.5: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2005. 2006-kroner.

Figur 2.5 viser klart hvordan Oslo skiller seg ut med både en høy brukerandel og spesielt store ytelser pr. bruker. I hovedstaden var brukerandelen i 2005 3,5 % og gjennomsnittlig ytelse pr. bruker var om lag 11 500 kroner. Når vi holder Oslo utenfor er det Sogn og Fjordane som har størst og Telemark som har lavest brukerandel. Tilsvarende er det Nord-Trøndelag som har høyest og Sør-Trøndelag som har lavest gjennomsnittlig ytelse pr. godkjent TT-bruker.

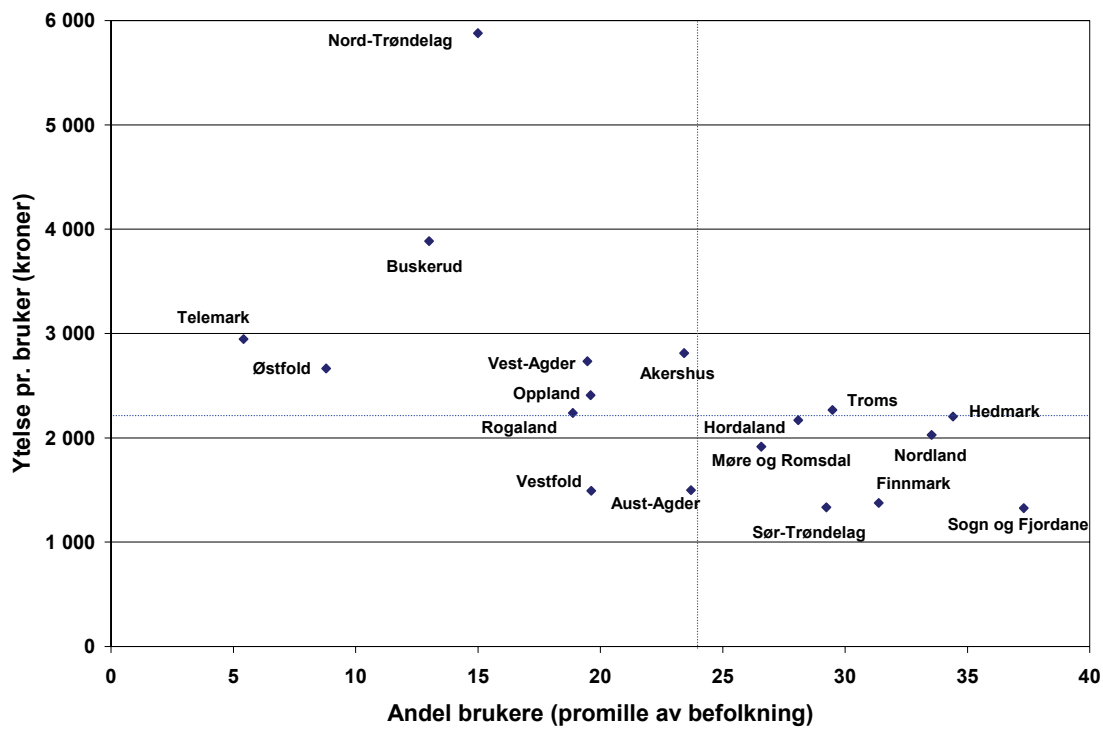
For å få et bedre inntrykk av hvordan fylkene utenom Oslo skiller seg fra hverandre når det gjelder gjennomsnittlig ytelse pr. TT-bruker og brukerandel, har vi i Figur 2.6 og Figur 2.7 "fjernet" hovedstaden og delt tabellen inn i 4 deler, der midten av korset tilsvarer gjennomsnittlig årlig ytelse pr. TT-bruker og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene (ekskl. Oslo). I gjennomsnittlig ytelse er de kommunale bidrag også inkludert. Figur 2.6 illustrerer situasjonen i 2005, mens Figur 2.7 viser *forventet* situasjon i 2006.

Figur 2.6 og Figur 2.7 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 2005 en brukerandel på 2,4 % og en ytelse pr. TT-bruker på 2 238 2006-kroner. I 2006 er brukerandelen uendret mens ytelsen pr. TT-bruker forventes økt til 2 314 kroner.

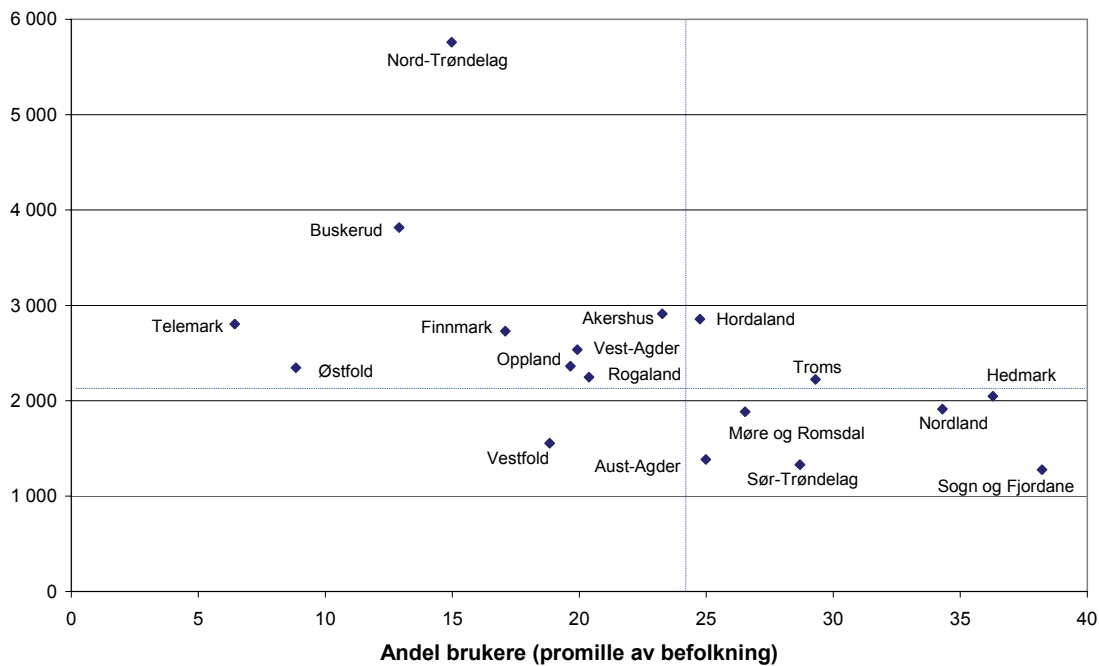
Når vi ser på forventede endringer fra 2005 til 2006, så er det spesielt i Finnmark det skjer forandringer. Her reduseres brukerandelen fra 3,1 % til 1,7 % samtidig som gjennomsnittlige ytelser pr. bruker øker med 63 %. Ellers er det kun mindre endringer.

Da gjennomsnittstall knyttet til ytelser skjuler betydelige forskjeller i de reelle ytelsene som tilbys ulike kategorier brukere, har vi i avsnitt 3.3, jf. Tabell 3.4 og Tabell 3.5, vist hvordan det enkelte fylke fordeler sine TT-midler mellom brukerne, og spesielt sett på spennet mellom

”grunntytelsen” og ytelsen til de som tilbys mest – ofte rullestolbrukere og personer som har lang reisevei til nærmeste kommune- eller servicesenter.



Figur 2.6: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2005. 2006-kroner.



Figur 2.7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2006. 2006-kroner.

3. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN

I dette kapitlet beskrives det hvordan TT-ordningen er organisert samt hvordan den 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 slutten av oktober 2006. I de følgende avsnittene vil vi beskrive forskjellen mellom fylkene samt spesielt framheve forhold som er blitt endret fra situasjonen slik den var i 2004, jf. Solvoll (2004).

3.1 Oppgavefordeling mellom fylkeskommune og kommune

I Tabell 3.1 er det gitt en forenklet oversikt over oppgave- og arbeidsfordelingen mellom fylkeskommunene og kommunene i 2006.

Tabell 3.1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2006.

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Bruker-godkjenning	Klagebehandling	Produksjon av kort/kuponger	Distribusjon av kort/kuponger	Oppgjør med transportør	Budsjettoppfølging 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	F	F	F	HEV/Bydel ⁸
Hedmark	F	F	K	F	F	F	F	F
Oppland	F	F	K	K	OSS	OSS	OT	F
Buskerud	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Vestfold	F	F	K/F	F	VKT	VKT	VKT	VKT
Telemark	F	F	K	K	RT	RT	F/TTT	F
Aust-Agder	F	F	K	F	F	K	F	F
Vest-Agder	F	F	K	F	F	F	F	F
Rogaland	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Hordaland	F	F/K ⁹	K	F	F	F	F	F
Sogn og Fjordane	F	K	K	K	F	K	K	K
Møre og Romsdal	F	F	K	K	F	F	TK	F
Sør-Trøndelag	F	F	K	F	F	K/F	F	F
Nord-Trøndelag	F	F	K	K	F	K	F	F
Nordland	F	F	K/F	F	F	F	F	F
Troms	F	F	K	K	F	F	F	F
Finnmark	F	F	K	K	F	F/K	F	F

TK= Trafikanten Kristiansund. VKT= Vestfold kollektivtrafikk. TTT= Taxi Transport Telemark. RT= Rogaland Taxi. OSS= Oppland Skyssenter. OT= Oppland Taxi. B= Bydel i Oslo. HEV= Helse og velferdsetaten i Oslo.

Når det gjelder Oslo, 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 innebærer denne endringen lite bortsett fra at søknaden skal sendes til den bydelen søkeren er bosatt i.

⁸ Helse- og velferdsetaten (HEV) foretar oppfølging og kontroll i forhold til hver bydels budsjetterte TT-utgifter.

⁹ Brukere i Bergen kommune godkjennes av fylkeskommunen. I de øvrige kommunene i Hordaland ligger brukergodkjenningen hos den enkelte kommune.

Utarbeidelse av regelverk

Regelverket for praktiseringen av TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar å utarbeide. Slik var det også i 2004.

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. Etter 2004 har dette ansvaret blitt overført fra kommunene til fylkeskommunen i Oppland. Utgangspunktet er imidlertid det samme uansett om det er fylket eller den enkelte kommune som har ansvaret for å fordele ut midlene; Fordelingen tar utgangspunkt i de årlige fylkeskommunale bevilgningene til TT-ordningen. Fordelingen på den enkelte bruker skal da skje i henhold til gjeldende retningslinjer.

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. Endringen fra 2004 er at Rogaland fylkeskommune har overtatt brukergodkjenningen fra kommunene.

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 dag som i 2004 med unntak av at Hordaland har overført klagebehandlingen fra kommunene til fylkeskommunen mens klagebehandlingen i hovedstaden nå skjer i den enkelte bydel mot ”sentral” klagebehandling tidligere.

Produksjon av kuponger og verdikort

Når det gjelder ansvaret for å få trykket opp kuponger og verdikort, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 12 fylker, mens en i de resterende 7 fylkene har satt denne jobben bort til Rogaland taxi (Østfold, Akershus, Buskerud, Telemark og Rogaland), Oppland Skyssenter (Oppland) og Vestfold Kollektivtrafikk (Vestfold). Situasjonen er endret fra 2004 ved at Rogaland taxi er kommet inn som data- og kortleverandør i 4 nye fylker.

Distribusjon av kuponger og verdikort

Når det gjelder selve utsendelsen av kupongene og verdikortene til brukerne, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 8 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i 3 fylker. I Oppland og Vestfold er denne oppgaven satt ut til henholdsvis Oppland Skyssenter og Vestfold Kollektivtrafikk. I de 5 fylkene (Østfold, Akershus, Buskerud, Telemark og Rogaland) er denne jobben satt bort til Rogaland taxi, mens det i Aust-Agder, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag er den enkelte kommune som tar seg av denne jobben. Situasjonen var den samme i 2004 med unntak av at Rogaland taxi er kommet inn i 4 fylker samt at Møre og Romsdal fylkeskommune har overtatt dette ansvaret fra Trafikanten Kristiansund.

Oppgjør med transportør

Når det gjelder det økonomiske oppgjøret med transportør, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 10 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i ett fylke (Sogn og Fjordane). I Oppland er denne jobben satt ut til Oppland taxi, i Vestfold til Vestfold kollektivtrafikk, og Møre og Romsdal til Trafikanten Kristiansund. I Telemark skjer oppgjøret i samarbeid mellom fylkeskommunen og Taxi Transport Telemark (TTT). I de resterende 4 fylkene (Østfold, Akershus, Buskerud og Rogaland) er det Rogaland taxi som forestår oppgjøret med transportørene.

Etter 2004 har Rogaland taxi overtatt oppgjørsansvaret for Østfold, Akershus og Buskerud. Oppland har overført ansvaret fra Oppland Skyss og Informasjon til Oppland taxi.

Budsjettoppfølging og kontroll

Når det gjelder budsjettoppfølging og kontroll med TT-ordningen, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i alle fylker unntatt Vestfold der Vestfold kollektivtrafikk har dette ansvaret, Oslo der dette gjøres i et samarbeid mellom Helse- og velferdsetaten i fylket og den enkelte bydel og Sogn og Fjordane der den enkelte kommune er ansvarlig. Situasjonen er den samme som i 2004.

3.2 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.

Tabell 3.2 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 folketrygden

Grunnstønad til transport. Som det framgår av Tabell 3.2 godkjenner alle fylkene med unntak av Nordland brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra folketrygden. Dog presiseres det i Finnmark at søkere som oppgir at de mottar grunnstønad skal ha en noe redusert kvote. Østfold er det eneste fylket som behovsprøver søkerne (de over 67 år) i forhold til inntekt. De som tjener over 2G får ikke TT-kort.

Situasjonen er uendret fra i 2004 med unntak av i Nordland der en tidligere godkjente personer som også hadde grunnstønad til transport.

Trygdebil. Når det gjelder søkere som har fått stønad til kjøp av bil gjennom folketrygden, godkjennes disse uten forbehold i 6 fylker, mens 8 fylker kan godkjenne denne kategorien brukere kun på visse vilkår eller med redusert kvote. I de resterende 5 fylkene godkjennes ikke søkere som på søknadsskjemaet opplyser at de har bil finansiert gjennom folketrygden.

I 2004 godkjente både Hedmark og Sogn og Fjordane personer med trygdefinansiert kjøretøy. Dette gjør de ikke i dag.

Institusjonsboere

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

stort sett uten forbehold selv om de bor på institusjon og dermed kan benytte seg av de fellesturer og det transporttilbudet som kommunen måtte tilby beboerne. I de resterende 9 fylkene godkjennes i utgangspunktet ikke søkere som bor på en eller annen institusjon.

Sammenholdt med gjeldende godkjenningspraksis i 2004 har det skjedd endringer i 5 fylker. Hedmark og Finnmark godkjente institusjonsboere i 2004, men gjør det ikke i dag. Akershus godkjenner i 2006 kun ”yngre” institusjonsboere mens en i Troms er blitt mer restriktiv med slik godkjenning enn for 2 år siden. I Nordland godkjennes ikke institusjonsboere mens en i 2004 gjorde visse unntak fra denne hovedregelen.

Tabell 3.2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene i 2006.

	<i>Godkjennes grunnstønadsmottakere?</i>	<i>Godkjennes personer med trygdebil?</i>	<i>Godkjennes beboere på institusjon?</i>	<i>Nedre aldersgrense</i>	<i>Varighet på funksjonshemming for å bli bruker</i>	<i>Behovsprøving ved ”funksjonsfrisk” ektefelle med bil?</i>	<i>Godkjenningens varighet</i>
Østfold	Ja, men ikke over 2G	Nei	Nei	14 år	Varig	Ja	1 år
Akershus	Ja	Ja	Ja	Nei	2 år	Nei	2 år eller 5 år
Oslo	Ja	Ja	Ja	Nei	2 år	Nei	2 år/5 år
Hedmark	Ja	Nei	Nei	Ja. Skolepliktig alder.	2 år	Nei	”livstid”
Oppland	Ja	Ja	Ja	Ikke barn	2 år	Nei	3 år
Buskerud	Ja	I noen tilfeller	Ja	12 år	1 år	Nei	1 år eller lenger.
Vestfold	Ja	Ja (reduisert tilbud)	Nei	10 år	3 år	Nei	-
Telemark	Ja	Nei, med visse unntak	Nei (med visse unntak)	12 år	Varig	Nei	Varig, med visse unntak
Aust-Agder	Ja	Ja (reduisert tilbud)	Nei	Nei	1 år	Ja	Varig
Vest-Agder	Ja	Ja	Ja	Nei	2-3 år	Nei	Varig
Rogaland	Ja	Ja (reduisert tilbud)	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig til event. ny vurdering
Hordaland	Ja	Ja (på vilkår)	Ja (på vilkår)	9 år	2 år	Ja	4 år (livsvarig for +80 år)
Sogn og Fjordane	Ja	Nei	Ja	Nei	1 år	Nei	1 år
Møre og Romsdal	Ja	Ja	Nei	Ikke barn ¹⁰	1 år	Nei	Varig
Sør-Trøndelag	Ja	Delvis	Ja	Nei	2 år	Nei	3 år
Nord-Trøndelag	Ja	Nei	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig
Nordland	Nei	Nei	Nei	Nei	Sykdommens varighet	Ja	Varig
Troms	Ja	Ja	Ja/nei	Nei	2 år	Nei	Varig
Finnmark	Ja (10 % redusert kvote)	Ja (80 % redusert kvote)	Nei	10 år	2 år	Nei	4 år

¹⁰ 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.

Nedre aldersgrense

Når det gjelder aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker, så eksisterer det ikke noen nedre aldersgrense i 8 av fylkene. Hordaland har en nedre aldersgrense på 9 år. Vestfold, Rogaland og Nord-Trøndelag har satt 10 år som nedre aldersgrense. Buskerud og Telemark har hatt 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 2004 er regelverket endret i 2 av fylkene. Hedmark og Finnmark har innført en nedre aldersgrense på henholdsvis ”skolepliktig alder” og 10 år.

Funksjonshemmingens varighet for å bli godkjent

Det presiseres i alle regelverkene at kortvarige, forbigående funksjonshemninger ikke gir grunnlag for å bli godkjent som TT-bruker. Således opererer 6 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 2004 finner en kun små endringer på dette punktet. Akershus, Troms og Finnmark har økt varigheten fra ett til to år mens Nordland, som tidligere hadde 1 år, nå presiserer at ”varigheten i sykdomsbildet” bestemmer dette. I praksis tolker vi imidlertid det slik at alle fylkene stort sett praktiserer forhold knyttet til funksjonshemmingens varighet på samme måte. En godkjenner ikke brukere som har en midlertidig funksjonshemming (for eksempel beinbrudd) som kun er av kort varighet. I og med at majoriteten av søkerne har en funksjonshemming som er aldersbetinget, 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 3.2 ser vi at slike hensyn ikke trekkes inn i vurderingen i majoriteten av fylkene (15 fylker). I de resterende 4 fylkene tas det i større eller mindre grad hensyn til slike forhold ved at en søker som har en ”funksjonsfrisk” ektefelle med bil, prioriteres etter andre søkere eller får redusert kvote.

På dette punktet er det ikke skjedd endringer i fylkenes regelverk fra 2004.

Varighet på godkjenning

I 6 av fylkene er det satt en varighet på godkjenningen fra 2 til 4 år, mens to fylker opererer med en varighet på ett år. I de andre fylkene betraktes godkjenningen som varig. I praksis har ikke dette skillet noen betydning siden en i regelverket presiserer at selv om en har fått en varig godkjenning vil en miste retten til TT dersom funksjonshemmingen som gjorde at en ble godkjent som bruker skulle opphøre. Tilsvarende får en i de fylkene som opererer med en godkjenningenslengde på ett år, stort sett ”automatisk” forlenget sin brukerstatus dersom den funksjonshemmingen som lå til grunn for godkjenningen fortsatt er til stede.

Etter 2004 har det skjedd noen små justeringer i 7 av fylkene (Akershus, Oslo, Oppland, Hordaland, Nordland, Troms og Finnmark). Disse justeringene har imidlertid ingen praktisk betydning.

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 fylkespolitikere skulle beslutte å redusere ressursbruken til ordningen slik at færre kan godkjennes som brukere.

3.3 Fastsettelse av egenandel, kupongtype og fordeling av reisemidler

I de påfølgende 2 tabellene vil vi beskrive reglene knyttet til betaling av egenandeler, hvilke kupong- og korttyper som benyttes samt hvordan fordelingen av midler mellom den enkelte godkjente bruker skjer.

Tabell 3.3 gir en oversikt over hvilke fylker som krever at brukerne betaler en egenandel ved bruk av TT-kort samt hvordan egenandelen fastsettes.

Som det vil framgå av Tabell 3.3, kreves det egenandeler i 16 fylker. Det er kun i Akershus, Aust-Agder og Finnmark at det ikke kreves inn egenandeler på TT-reiser. 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.

Som det framgår av Tabell 3.3 varierer egenandelen, i de fylkene som har regler for fastsettelsen av denne, betydelig. I Oslo og Oppland fastsettes egenandelen med utgangspunkt i kollektivtaksten i fylket. I de andre fylkene varierer egenandelen fra 10 % av turpris eller minimum 10 kroner (Troms og Nordland) til minimum 30 % av turpris (Sør-Trøndelag). Noen fylker har også et fast beløp pr. tur (Østfold, Oslo, Buskerud, Vestfold og Telemark). Vest-Agder har et kilometergradert system med økning i egenandelen for hver 5 km sone.

Praksis med hensyn til betaling av egenandeler er uendret fra situasjonen slik den var i 2004 med unntak av i 3 fylker. Østfold hadde ikke egenandel i 2004 men har dette i 2006. Hedmark har godt over til en fast egenandel for alle brukerne (i 2004 betalte brukere over 67 år kollektivtakst for den aktuelle strekningen). Buskerud har gått over fra en egenandel tilsvarende differansen mellom takst og kupongbeløp, til en fast egenandel på 40 kr pr. tur.

Ellers er egenandelen økt i Hedmark, Vest-Agder og Sogn og Fjordane, mens egenandelen er redusert i Hordaland (fra 25 % til 15 % av turpris).

Tabell 3.3: Kriterier for fastsettelse av egenandeler i 2006.

	<i>Egenandel</i>	<i>Beløp pr. tur</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	Ja	15 kr	-
Akershus	Nei	-	-
Oslo	Ja	20 kr	Egenandelen følger kollektivtrafikkens takster.
Hedmark	Ja	30 kr	-
Oppland	Ja	Skal tilsvare kollektivtakst for den aktuelle reisetrekning.	Praksis kan variere en del.
Buskerud	Ja	40 kr	Egenandelen er uavhengig av reiselengde.
Vestfold	Ja	20 kr	Egenandelen er uavhengig av reiselengde.
Telemark	Ja	25 kr	Egenandelen er uavhengig av reiselengde.
Aust-Agder	Nei	-	-
Vest-Agder	Ja	Minimum 34 kr	Egenandelen øker med reiselengden. Laveste sats: 34/48 kr for reiser inntil 10 km for henholdsvis brukergruppe 1 (prioriterte brukere) og 2 (øvrige brukere). Egenandelen stiger deretter med soner på 5 km.
Rogaland	Ja	20 % av turpris	-
Hordaland	Ja	15 % av turpris	-
Sogn og Fjordane	Ja	20 % av turprisen	Maksimumsbeløp 30 kroner pr. tur.
Møre og Romsdal	Ja	Differansen mellom turpris og kupongbeløp.	Brukerne oppfordres til å betale egendel. Dersom hele reisen betales med verdikuponger (verdi kr 40) har brukeren ikke rett til vekslepenger.
Sør-Trøndelag	Ja	30 % / 25 % av turpris for henholdsvis vanlig drosje og spesialbil	-
Nord-Trøndelag	Ja	20 % av turprisen	Minimumsbeløp 20 kroner pr. tur.
Nordland	Ja	10 % av turprisen.	Minimumsbeløp 10 kroner pr. tur.
Troms	Ja	10 % av turprisen	Minimumsbeløp 10 kroner pr. tur.
Finnmark	Nei	-	-

Tabell 3.4 gir en oversikt over hvilken kupongtype som benyttes i de ulike fylkene samt hvordan tilgjengelige midler fordeles mellom godkjente TT-brukere.

Tabell 3.4 gir en rimelig grov gjennomgang av tildelingskriteriene. De som måtte ønske å skaffe seg mer detaljerte opplysninger om TT-ordningen i enkelte fylker bør derfor skaffe seg regelverkene fra de aktuelle fylker.

Av Tabell 3.4 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 2004, mens det i 2000 var to fylker, Oslo og Buskerud, som ikke differensierte ytelsene mellom brukerne. I disse fylkene, som begge opererte med turkort i 2000, fikk i utgangspunktet alle godkjente brukere tildelt et likt antall reiser.

Brukerstatus

I 2006 er det 18 fylker som differensierer ytelsene til brukerne ut fra brukerstatus. I Sogn og Fjordane er det i stor grad overlatt til den enkelte kommune å fastlegge tildelingskriterier. Det er imidlertid nærliggende å tro at en også her behandler ulike brukergrupper noe forskjellig. 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.

Tabell 3.4: Kupong- og korttype, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av støttebeløp. Status i 2006.

	<i>Kupong-/korttype</i>	<i>Fordeling av midler mellom godkjente brukere</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	Elektronisk verdikort	Prioritering av søkere mellom 14 og 67 år	Grunnsats på 2 000 kr for alle. Tillegg på 1 400 kr for brukere under 67 år. Tillegg på 1 000 kr for brukere med rullestol.
Akershus	Elektronisk verdikort	Prioriterte grupper får mest.	Prioritert gruppe er: Blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmet og KOLS pasienter med bærbart surstoffapparat. Redusert beløp: 2 400 kr pr. år. Ordinært beløp: 3 600 kr pr. år. Prioritert bruker: 4 800 kr pr. år.
Oslo	Elektronisk turkort	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	Differensieres etter alder.	Brukere under 67 år får 24 turer (t/r) pr. år. De som har transportbehov kun deler av året får 12 turer. Brukere over 67 år får 2 000 kr (ordinært), 2 750 kr (rullestolbrukere) og 1 000 kr (reduisert – behov kun deler av året).
Oppland	Verdikupong	Avhengig av avstand til kommunesenter samt om søkeren er i prioritert gruppe.	Avstandsinnndeling: 0-5 km (1 400 kr), 5-10 km (2 050 kr), 10-15 km (3 400 kr), 15-20 km (5 450 kr) og over 20 km (6 850 kr). Det gis 1.000 kr ekstra til alle rullestolbrukere. Prioriterte grupper er: Personer som deltar i aktiviteter som krever høy transportintensitet, ungdom og personer med varig bevegelseshemming.
Buskerud	Elektronisk verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. G1 - Bruker over 67 år bosatt <15 km fra senter: 3 600 kr G2 - Brukere under 67 år og brukere bosatt >15 km fra senter: 5 900 kr G3 - Brukere under 67 år bosatt >15 km fra senter: 8 100 kr G4 - Spesialbilbrukere bosatt <15 km fra senter: 9 500 kr G5 - Spesialbilbrukere bosatt >15 km fra senter: 11 500 kr Blinde/svaksynte får 2 250 kr ekstra.
Vestfold	Verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	G1 - Brukere med betydelig funksjonshemming oppstått <u>før</u> fylte 67 år. Disse får 48 kuponger pr. år. G2 - Brukere med betydelig funksjonshemming oppstått <u>etter</u> fylte 67 år. Disse får 16 kuponger pr. år. G3 - Brukere under 80 år som har vesentlige vanskeligheter med å benytte kollektive transportmidler. Disse får 16 kuponger pr. år. G4 - Brukere med ERTV-bil. Disse får et beløp som er lavere enn G2 og G3. Disse får 12 kuponger pr. år. Kupongverdier er 105 kr for brukere som bor mindre enn 10 km fra definert sentrum, 160 kr for brukere som bor mellom 10 km og 19 km fra definert sentrum og 280 kr for brukere som bor mer enn 20 km fra definert sentrum.
Telemark	Elektronisk verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	”Standard” brukere får 3 500 kr pr. år, og 4 000 kr dersom de har over 20 km til kommunesenter. Brukere med behov for spesialbil får 4 500 kr pr. år, og 5 000 kr dersom de har over 20 km til kommunesenter.
Aust-Agder	Verdikort	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 2006 er X=960 kr pr. halvår. (16 kuponger á 60 kr).
Vest-Agder	Turkort	Prioritert gruppe (brukergruppe 1) får større reisekvote og lavere egenandel.	Prioritert gruppe er: Unge med livslang funksjonshemming og med den tyngste funksjonshemming. (Meget svakt fungerende psykisk utviklingshemmede, varige rullestolbrukere og blinde).
Rogaland	Elektronisk verdikort	Fordeles - 4 nivå for transportstøtte avhengig av brukergruppe.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. T1 - Vanlig bruker: 3 000 kr T2 - Prioritert bruker i vanlig drosje: 5 000 kr T3 - Prioritert bruker med trygdebil: 3 600 kr T4 - Prioritert bruker (rullestol, stor bil): 6 000 kr
Hordaland	Elektronisk verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter	Prioriterte brukere: Rullestolbrukere (bårepasienter inkl.) og blinde/sterkt svaksynte er prioritert både i form av ytelser og saksbehandling. Mennesker i terminalfase og dem som er avhengig av kunstig surstofftilførsel er prioritert saksbehandlingsmessig. Videre gies tillegg til personer under 40 år, og til dem som bor over 20 km fra nærmeste servicesenter (post/butikk). Bil i husstand eller ektefelle i ordningen, gir fratrukk. Beløp differensieres på 36 brukergrupper/kvotegrupper. ¹² Antall grupper skal reduseres i 2007.

¹¹ TT-ordningen i Hedmark ble fra 01.01.2003 delt i 2. Brukere under 67 år får 24 turer tur/retur pr. år. Maksimalt årlig reisebeløp er satt til 7 500 kr. Turene gjelder i bostedskommunen og nabokommunen. Dette utgjør pr. i dag. ca. 1 000 brukere. Brukere over 67 år får et fast kronebeløp som tidligere.

¹² Brukerkvotene er vist i vedlegg 3.

	<i>Kupongtype</i>	<i>Fordeling av midler mellom godkjente brukere</i>	<i>Kommentarer</i>
Sogn og Fjordane	Verdikort	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	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 2 880 kr – 4 320 kr. Brukere under 67 år kan etterspørre reisekuponger ut over standardbeløp ¹³
Sør-Trøndelag	Turkort	Avhengig av brukerstatus.	Gruppe 1A får 100 kuponger pr halvår, gruppe 1B får 60 kuponger pr halvår og gruppe 2 får 6 kuponger pr halvår. Gruppe 1A: Bruker må sitte i egen stol under transport og ikke disponere egen bil. Gruppe 1B: Brukere som er sterkt funksjonshemmet. (rullestol/bevegelsehemmet - blind/svaksynt). Gruppe 2: Øvrige brukere som ikke kan benytte kollektivtransport. Maksimal kjørelengde pr. kupong er 30 km.
Nord-Trøndelag	Turkort	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. ¹⁴
Nordland	Verdikort	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	Verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Tildelingen differensieres på 5 soner: Sone 1 (0-5 km) 2 300 kr, sone 2 (5-10 km) 2 900 kr, sone 3 (10-15 km) 3 400 kr, sone 4 (15-20 km) 3 900 kr og sone 5 (over 20 km) 4 400 kr. Brukerne inndeles i A og B. A-brukere (brukere som er avhengig av spesialbil) får 1,5 ganger mer enn B-brukere (brukere som kan benytte vanlig drosje). Det er satsene til B-brukerne som er angitt ovenfor.
Finnmark	Verdikort	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 funksjonshemminger 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.

Avstand og brukerstatus

I 11 fylker: Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland, Troms og Finnmark, differensieres brukerne både etter avstand til nærmeste kommune-/servicesenter samt brukerstatus. Brukerstatus kan gjelde både alder og type funksjonshemming.

Kommunal prioritering

I Sogn og Fjordane 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 2004.

I Tabell 3.5 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 minste alvorligste forflytningshemmingene mens høyeste støttebeløp ofte gis til rullestolbrukere og blinde. Se for øvrig kommentarene til høyre i tabellen.

¹³ Utsendingen av ekstra reisekuponger gjøres etterspørselsstyrt innenfor en gitt økonomisk ramme. Fylkeskommunen må kontaktes av brukeren selv eller en person på vegne av brukeren. I 2006 har 260 personer bedt om ekstra kuponger. Hver av disse har i gjennomsnitt fått ekstra kuponger til en verdi av 1 200 kr.

¹⁴ 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.

Denne oversikten gir et nyttig supplement til de gjennomsnittlige ytelsene vi tidligere har operert med. Jf. avsnitt 2.4 og 2.5.

Tabell 3.5: Laveste og høyeste årlige støttebeløp til TT-brukerne i 2006.

	<i>Grunnbeløp</i>	<i>Høyeste støttebeløp</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	2 000 kr	4 400 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere under 67 år.
Akershus	3 600 kr	4 800 kr	Prioritert gruppe er blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmede samt KOLS pasienter med bærbart surstoffsapparat.
Oslo	150 reiser/ 50 reiser	150 reiser + ekstravote	Personer over 67 år får 50 reiser. De som får 150 fritidsreiser kan søke om å få ekstra turer
Hedmark¹⁵	24 t/r reiser/ 2 000 kr	7 500 kr/ 2 750 kr	Antall turer gjelder for brukere under 67 år. De som har turkort kan maksimalt reise for 7 500 kr. Høyeste støttebeløp for verdikort gjelder rullestolbrukere over 67 år.
Oppland	1 400 kr	7 850 kr	Laveste støttebeløp gjelder brukere som bor mindre enn 5 km fra definert senter, mens høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere som bor mer enn 20 km fra definert senter.
Buskerud	3 600 kr	11 500 kr	Høyeste støttebeløp gjelder spesialbilbrukere bosatt over 15 km fra nærmeste senter.
Vestfold	1 680 kr	13 440 kr	Laveste støttebeløp gjelder "uprioriterte" brukere som bor mindre enn 10 km fra definert senter, mens høyeste støttebeløp gjelder prioriterte brukere som bor mer enn 20 km fra definert senter. ¹⁶
Telemark	3 500 kr	5 000 kr	Høyeste støttebeløp gis til personer med behov for spesialbil som bor over 20 km fra nærmeste senter.
Aust-Agder	1 920 kr	5 760 kr	Høyeste støttebeløp gis til brukere med helt spesielle transportbehov.
Vest-Agder	72 – 144 reiser	100 – 200 reiser	Laveste turantall (72-144) gjelder for ordinære brukere, mens høyeste turantall (100-200) gjelder prioriterte brukere.
Rogaland	3 000 kr	6 000 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere avhengig av spesialbil (stor drosje).
Hordaland¹⁷	3 850 kr	10 400 kr	Grunnbeløp gjelder brukere over 67 år uten bil. Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere under 40 år som bor mer enn 20 km fra nærmeste senter og ikke har egen bil.
Sogn og Fjordane	-	-	Kommunene har stor frihet i tildelingen.
Møre og Romsdal	2 880 kr	4 320 kr	Grunnbeløp gis til vanlig bruker bosatt under 10 km fra kommunesenter. Høyeste sats gis til rullestolbruker bosatt over 10 km fra kommunesenter.
Sør-Trøndelag¹⁸	12 reiser	200 reiser	Ordinære brukere får 12 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	1 200 kr	2 900 kr	Grunnbeløp gjelder for brukere som bor mindre enn 10 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder for brukere som bor over 50 km fra kommunesenteret.
Troms	2 300 kr	6 600 kr	Grunnbeløp gjelder for ordinære brukere som bor mindre enn 5 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder rullestolbrukere som bor mer enn 20 km fra kommunesenter.
Finmark	2 000 kr	7 000 kr	Grunnbeløp gjelder for brukere som bor mindre enn 5 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder brukere under 40 år som bor over 30 km fra kommunesenter samt rullestolbrukere og blinde (uavhengig av avstand til kommunesenter).

Ut fra Tabell 3.5 framgår det at grunnbeløpet (det beløpet en ordinær helårsbruker som bor inntil 10 km fra nærmeste senter får tildelt) varierer fra 1 200 kroner i Nordland til 3 850 kroner i Hordaland. Gjennomsnittet for de oppgitte grunnbeløpene i tabellen er ca. 2 500 kroner. Høyeste støttebeløp varierer betydelig, og gis stort sett til spesialbilbrukere bosatt lang

¹⁵ TT-ordningen i Hedmark ble fra 01.01.2003 delt i 2. Brukere under 67 år får 24 turer tur/retur pr. år. Turene gjelder i bostedskommunen og nabokommunen. Dette utgjør pr. i dag. ca. 1 000 brukere. Brukere over 67 år får et fast kronebeløp som tidligere.

¹⁶ Absolutt laveste støttebeløp gis til brukere med RTV-bil som bor mindre enn 10 km fra definert senter. I 2006 får disse kuponger for 1 260 kr.

¹⁷ Hordaland har et svært kompleks system for differensiering av støttebeløpene. Absolutt laveste støttesats på 1 930 kr gis til funksjonshemmede over 67 år med egen bil. Se vedlegg 3.

¹⁸ Trondheim kommune overtok 1. januar 2004 ansvaret for TT-ordningen i Trondheim som en del av transportforsøket i 4 norske byer. Kommunen følger retningslinjene for Sør-Trøndelag, men gir ordinære brukere 16 reiser pr. år.

fra nærmeste senter. Dette er således et støttebeløp som svært få brukere mottar. Det høyeste støttebeløpet i tabellen finner vi i Vestfold, som gir 13 440 kroner til prioriterte brukere som bor over 20 km fra definert senter. Det laveste ”høyeste støttebeløp” finner vi i Nordland, som gir 2 900 kroner til rullestolbrukere som bor over 50 km fra nærmeste kommunesenter.

Av de fylkene som har turkort er det brukerne i Oslo som får flest turer. En vanlig bruker får tildelt 150 reiser pr. år. Dersom en gjennomsnittstreise koster 100 kr, blir således årlig støttebeløp 15 000 kroner. Vest-Agder tildeler i utgangspunktet mange reiser, med egenandelen kan bli høy, spesielt dersom en reiser langt. En ikke-prioritert bruker må for eksempel betale 120 kr for en tur-retur reise på 18 km.

3.4 Elektroniske kortløsninger

I Tabell 3.6 er det gitt en kortfattet oversikt over status i fylkene når det gjelder innføring av elektroniske betalingskort for TT-reiser.

Tabell 3.6: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2007.

	<i>Har innført elektroniske betalingskort</i>	<i>Har planer om å innføre elektroniske betalingskort</i>	<i>Har ikke planer om å innføre elektroniske betalingskort</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	X			System utviklet av Rogaland taxi.
Akershus	X			System utviklet av Rogaland taxi.
Oslo	X			Oslo Taxi er ansvarlig for valg av kortløsning/leverandør.
Hedmark	X			Programvare levert av Nor-Link. Kort levert av TAG.
Oppland			X	Innføring av elektroniske betalingskort er vurdert, men en har kommet frem til at kostnadene overstiger nytten av dette.
Buskerud	X			System utviklet av Rogaland taxi. Operativt fra 1. april 2005.
Vestfold		X		-
Telemark	X			System utviklet av Rogaland taxi. Operativt fra 1. april 2005.
Aust-Agder	X			Rogaland taxi. System utviklet av Rogaland taxi. Operativt fra 1. januar 2007.
Vest-Agder			X	Fylkeskommunen har ingen planer om innføring av elektroniske betalingskort, men arbeider for å få på plass et nytt datasystem som bedre kan håndtere bl.a. brukerstatistikk.
Rogaland	X			System utviklet av Rogaland taxi. Operativt fra 2003.
Hordaland	X			XponCard er benyttet siden sommeren 2004. Avtaleperioden går ut i desember 2006. Nytt tilbud utlyst.
Sogn og Fjordane			X	-
Møre og Romsdal		X		Fylkeskommunen hadde en anbudsrunde i 2005, men samtlige tilbud ble avvist.
Sør-Trøndelag		X		Trondheim kommune har innført elektroniske betalingskort (leverandør: Trøndertaxi). Etter evaluering av systemet vil elektroniske betalingskort sannsynligvis bli innført i hele fylket.
Nord-Trøndelag		X		Benytter magnetstripekort for identifikasjon av bruker (produsent: Bicoda), men har turkort (papirkort) i tillegg som sjåfør må fylle ut. Vurderer innføring av elektroniske betalingskort i samarbeid med Sør-Trøndelag.
Nordland		X		Har ingen konkrete planer, men har nylig innhentet tilbud fra aktuelle leverandører.
Troms		X		Kortkjøp vil bli lagt ut på anbud i 2007.
Finnmark			X	Saken har vært diskutert. Avventer erfaringer fra de fylkene som har innført elektroniske betalingskort.

Tabell 3.6 viser at det er 9 fylker som pr. 1. januar 2007 har elektroniske betalingskort. Dette er Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Rogaland og Hordaland. 6 av disse har valgt systemet til Rogaland Taxi. Ellers er det 6 fylker som oppgir at de har mer eller mindre konkrete planer om å innføre elektroniske kort. De resterende 4 fylkene (Oppland, Vest-Agder, Sogn og Fjordane og Finnmark) har ingen konkrete planer om å innføre elektroniske TT-kort.

4. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE

Forsøksordningen med tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser (AU-ordningen) 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.

Forsøket er organisert i to ulike modeller. I fylkene Oppland, Hedmark, Rogaland, Møre og Romsdal, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Troms organiseres transporttjenesten gjennom trygdeetaten (NAV). I de øvrige fylkene; Østfold, Akershus, Buskerud, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland og Finnmark er dagens TT-ordning utvidet til også å omfatte arbeids- og utdanningsreiser.¹⁹

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

I vilkårene for å kunne delta i forsøksordningen heter det at brukerne skal betale en egenandel for transporten. ”NAV-fylkene” har valgt et felles utgangspunkt for fastsettelse av størrelsen på egenandelen. Denne skal tilsvare rimeligste reisemåte med kollektivtransport. ”TT-fylkene” har ingen samordnende regler for størrelsen på egenandelen, men legger 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 er forlenget flere ganger, sist ved behandlingen av statsbudsjettet for 2006, jf. St.prp. nr. 1 (2005–2006). Forsøket har vært inkludert i gjennomgangen av ordninger og stønader som skal bidra til å dekke funksjonshemmedes transportbehov. Ordningen vil på nytt bli vurdert i løpet av 2007, og forsøket foreslås i St.prp. nr. 1 (2006-2007) forlenget ut 2007.

4.1 Antall brukere

I Tabell 4.1 er det gitt en oversikt over antall innvilgede søknader og aktive brukere pr. 1. november 2006.

Som det framgår av tabell 4.1 har 442 personer pr. 1. november 2006 fått innvilget arbeids- eller utdanningsreiser gjennom forsøksordningen. De fleste reisene (79 %) er knyttet til arbeidsreiser. Det er om lag 30 % av søknadene som blir avslått, noe som innebærer at om lag 630 personer har søkt om å få komme inn under ordningen.

I tabellen har vi også forsøkt å angi antall ”aktive” brukere pr. november 2006. Dette er antall brukere som har benyttet ordningen høsten 2006. Dette tallet er betydelig lavere enn antall

¹⁹ Oslo er i praksis ikke med i forsøket fordi TT-ordningen i hovedstaden allerede dekker slike reiser. Også Trondheim kommune har en ordning der TT også dekker arbeidsreiser, og således er heller ikke Trondheim kommune med i forsøket. Jf. fotnote 21.

innvilgede søknader, da noen er gått ut av ordningen enten permanent (for eksempel ferdigstilt utdanning) eller midlertidig. Således anslår vi at det pr. 1. november 2006 er 254 aktive brukere av ordningen.

Tabell 4.1: Antall innvilgede søknader og aktive brukere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 1. november 2006.

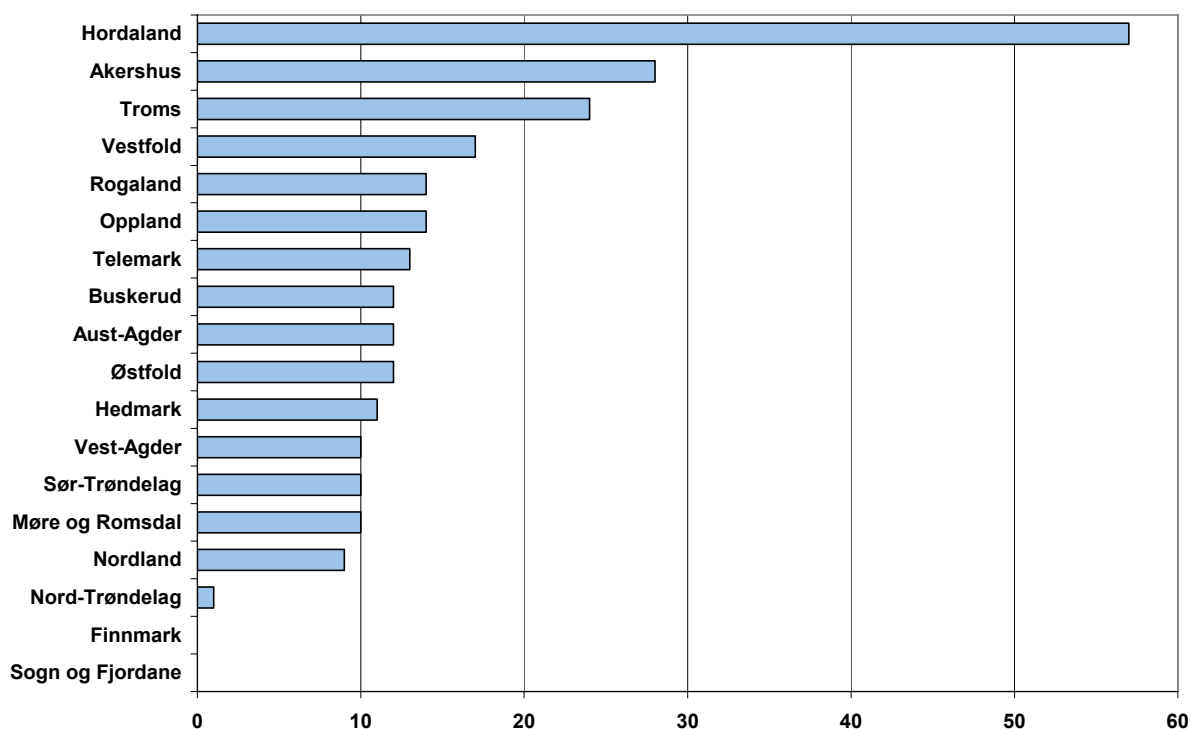
Fylke	Organisering	Innvilgede søknader			Aktive brukere pr. 1. november 2006
		Utdanning	Arbeid	Totalt	
Østfold	Fylkeskommunen	3	10	13	12
Akershus	Fylkeskommunen	0	36	36	28
Oslo	Fylkeskommunen	0	0	0	0
Hedmark	NAV	32	7	39	11
Oppland	NAV	4	39	43	14
Buskerud	Fylkeskommunen	1	11	12	12
Vestfold	NAV	6	38	44	17
Telemark	NAV	2	15	17	13
Aust-Agder	NAV	4	16	20	12
Vest-Agder	NAV	10	17	27	10
Rogaland	NAV	13	46	59	14
Hordaland ²⁰	Fylkeskommunen	4	53	57	57
Sogn og Fjordane	Fylkeskommunen	0	0	0	0
Møre og Romsdal	NAV	5	10	15	10
Sør-Trøndelag ²¹	Fylkeskommunen	0	10	10	10
Nord-Trøndelag	Fylkeskommunen	0	1	1	1
Nordland	Fylkeskommunen	1	8	9	9
Troms	NAV	8	32	40	24
Finnmark	Fylkeskommunen	0	0	0	0
Totalt		93	349	442	254

Av Tabell 4.1 finner vi også ut at 304 (69 %) av de 442 godkjente brukere bor i et "NAV-fylke". Det er imidlertid kun 129 aktive brukere i disse fylkene, tilsvarende 49 % av alle aktive brukere. Dette må bety at det er større "gjennomtrekk" blant de godkjente brukerne i "NAV-fylkene" enn i "TT-fylkene".

For å vise forskjellen i antall aktive brukere mellom fylkene, har vi visualisert dette i Figur 4.1. Av figuren ser vi godt hvor mange flere aktive brukere det er i Hordaland sammenlignet med de andre fylkene.

²⁰ Antall godkjente brukere i Bergen er 37 (4 utdanning og 33 arbeid). I tillegg anslås det at det i de andre kommunene i Hordaland er godkjent 20 brukere (alle til arbeidsreiser). Alle disse brukerne er "aktive" i 2006. Hordaland har i tillegg til brukerne av AU-ordningen et stort antall arbeidsreiser til vernet bedrift, og som Hordaland fylkeskommune dermed dekker selv.

²¹ I tillegg til de 10 innvilgede søknadene i Sør-Trøndelag vist i tabellen, kom det i 2001 inn 7 søknader om arbeidsreiser fra personer bosatt i Trondheim kommune. I utgangspunktet ble alle disse søknadene innvilget. Samferdselsdepartementet ville imidlertid ikke betale for disse brukerne siden en i Trondheim kommune har en kommunal ordning med arbeidsreisekjøring. Derfor ble disse 7 brukerne tatt ut av forsøksordningen.



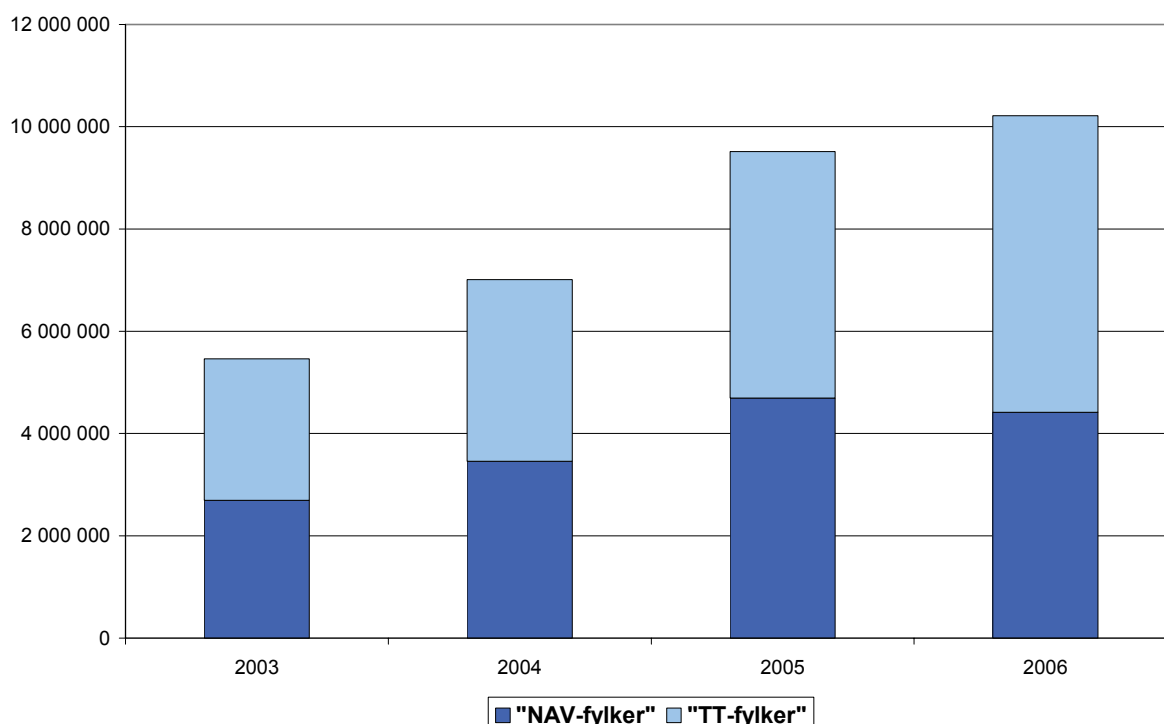
Figur 4.1: Antall aktive brukere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker.

Antall brukere ved en *permanent* transportordning vil i stor grad avhenge av: kriteriene for brukergodkjenning, arbeidsgivernes (både de private og offentlige) innsats knyttet til tilrettelegging av arbeidsplasser for funksjonshemmede samt virkemidlene som settes inn for å få flere funksjonshemmede ut i arbeid. I Amundsveen og Solvoll (2003) varierer anslagene over forventede årlige brukere på landsbasis fra 4 500 (lavt anslag) til 13 500 (høyt anslag). Anslag på brutto offentlige utgifter ved en permanent transportordning varierer fra 90 mill. kroner (lavt anslag) til 675 mill. kroner (høyt anslag). Tallene er ment å uttrykke forventede offentlige utgifter ved en *langsiktig* tilpasning (slik vi har i Oslo i dag). Fra myndighetene eventuelt bestemmer å etablere transportordningen som et permanent tilbud, vil de offentlige utgiftene øke gradvis fram til etterspørselen har nådd et "metningspunkt".

Tabell 4.1 viser at det i november 2006 er 254 aktive brukere av AU-ordningen. Dette er kun 5,6 % av det "laveste" anslaget på antall brukere som ble anslått i 2003. Dersom søkningen til AU-ordningen ikke tar seg kraftig opp, for eksempel ved at det blir lettere å komme inn under ordningen, ser det ut til at prognosen fra 2003 var alt for optimistisk.

4.2 Offentlige utgifter

I Figur 4.2 er utviklingen i de offentlige utgiftene til AU-ordningen vist. Utgiftene er knyttet til transportutgiftene. Kostnader knyttet til administrasjon av ordningen kommer da i tillegg.



Figur 4.2: Offentlige utgifter til forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser fordelt på "NAV-fylker" og "TT-fylker". Periode: 2003-2006. Løpende kroner.

Som det framgår av Figur 4.2 har utgiftene til AU-ordningen økt jevnt de seneste årene i takt med økningen i antall brukere. I 2006 forventes utgiftene til AU-reiser å bli ca. 10,2 mill. kroner, fordelt på 5,8 mill. kroner i "TT-fylkene" og 4,2 mill. kroner i "NAV-fylkene".²²

Basert på beregninger foretatt i Amundsveen og Solvoll (2003) ble gjennomsnittlige årlige reisekostnader pr. bruker anslått til om lag 50 000 kroner (ekskl. egenandeler betalt av brukerne selv). Basert på 254 brukere i 2006 skulle dette innebære en årlig utgift på 12,7 mill. kroner. Figur 4.2 viser forventede utgifter i 2006 på kun 10,2 mill. kroner. Med utgangspunkt i 254 aktive brukere, skulle dette innebære årlige gjennomsnittlige reisekostnader på vel 40 200 kroner. Anslaget på forventede årlige gjennomsnittlige reisekostnader som ble gitt i 2003 var derfor for høyt. Årlig utgift pr. bruker er 35 300 kr i "NAV-fylkene" og 45 000 kroner i "TT-fylkene".

4.3 Transportordningens måloppnåelse

Tallene over forventede offentlige utgifter er *brutto* tall. Et viktig formål med AU-ordningen er å få flere personer over fra trygd til arbeid. Dersom ordningen har slike effekter vil *netto* utgifter for staten vil være brutto kostnader fratrukket reduksjonen i offentlige trygdeytelser som direkte kan tilskrives transportordningen. Basert på status pr. mai 2003, jf. Amundsveen og Solvoll (2003), hadde forsøksordningen ført til reduksjonen i trygdeytelser på grunn av reduserte utbetalinger av grunnstønad samt et mulig bortfall av to uførepensjoner. De

²² Utgiftene i "TT-fylkene" i 2003 og 2004 her ikke latt seg oppdrive. Utgiftene disse to årene er anslått ved å forutsette at forholdet mellom utgiftene i "TT-fylkene" og "NAV-fylkene" var det samme disse årene som i 2005. Det er også en del usikkerhet knyttet til periodiseringen av utgiftene. Dette innebærer at de reelle utgiftene det enkelte år kan avvike noe fra tallene i figuren. Over år vil dette imidlertid utlignes.

reduerte trygdeutbetalingene utgjorde da neppe mer enn 10 % av brutto offentlige utgifter til forsøksordningen.

På lengre sikt vil et permanent tilbud om AU-reiser for funksjonshemmede, føre til at flere funksjonshemmede kan ha et lengre yrkesaktivt liv eller inneha en større stillingsbrøk enn det de ellers kunne hatt. Dette vil føre til reduserte offentlige trygdeutbetalinger, men hvorvidt denne reduksjonen vil bli større eller mindre enn de direkte offentlige utleggene til selve transporten, er det svært vanskelig å ha noen sikker formening om.

En oversikt fra NAV Vestre Toten Trygd i Oppland pr. 25. mai 2006 viser nå at mange brukere av AU-ordningen (unntatt de som er under utdanning) har hatt trygdeytelser som har bortfalt eller blitt redusert etter at de fikk tilgang til AU-ordningen. Status for de aktive brukerne av ordningen på det tidspunktet vises i Tabell 4.2.

Tabell 4.2: Brukerstatus for aktive brukere av AU-ordningen pr. 25. mai 2006.

<i>Brukerstatus</i>	<i>Antall</i>
Brukere som har gått på sykepenger, rehabiliteringspenger og yrkesrettet attføring og som har kommet i arbeide igjen	54
Brukere som midlertidig har mistet førerkortet pga. epilepsi eller lignende	28
Brukere som er under utdanning	22
Blinde/sterkt svaksynte som er i arbeide	19
Brukere som har gradert uførepensjon og som unngår 100 % pensjon ved å være i delvis arbeid	18
Brukere som har hatt 100 % uførepensjon og kommet i arbeid igjen med reduksjon i eller bortfall av uførepensjon	5
Brukere som ikke har noen trygdeytelse, men som unngår uførepensjonering	5
Døvblinde	2
Brukere som har trygdebil som er til langvarig ombygging	2
Sum brukere	155

Kilde: NAV Vestre Toten Trygd.

NAV Vestre Toten anslår at besparelsene for det offentlige (differansen mellom å motta en trygdeytelse og være i arbeid og betale skatt/trygdeavgift) er over 100 000 kr pr. person pr. år. Ved en gjennomsnittlig årlig utgift pr. bruker på 35 300 kroner, vil således en person som på grunn av AU-reiseordningen går fra å være en passiv trygdemottaker til en ordinær arbeidstaker, være svært "lønnsom" for staten. AU-ordningen er imidlertid kun ett av flere tiltak som vil kunne ha betydning for arbeidsdeltakelsen til funksjonshemmede. Tilrettelagt transport til/fra arbeid vil være en nødvendig, men langt fra en tilstrekkelig betingelse for en aktiv deltakelse i yrkeslivet. AU-ordningens bidrag til eventuelle reduserte trygdeutbetalinger er derfor svært vanskelig å anslå.

REFERANSER

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

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

Solvoll, G and Amundsveen, R (2003): Disability and transport – experience with specialised transport in Norway. Proceedings of the European Transport Conference, Strasbourg, 8 - 11 October 2003.

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

St.prp. nr. 1 (2005-2006). Samferdselsdepartementet.

St.prp. nr. 1 (2006-2007). Samferdselsdepartementet.

VEDLEGG 1

Antall godkjente TT-brukere. 1998-2006

Antall godkjente TT-brukere

Fylke	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Østfold	1 422	1 684	1 942	2 141	2 156	2 152	2 552	2 388	2 700	2 893	3 213	3 213	3 308	3 308	2 050	2 050	2 110	2 258	2 302
Akershus	6 196	4 786	5 225	5 359	5 761	5 667	6 180	6 700	7 215	7 725	9 440	7 500	8 700	9 500	9 746	10 325	10 634	11 445	11 658
Oslo	26 282	24 959	19 500	16 649	15 757	11 795	15 619	16 487	17 168	17 833	19 398	22 409	23 232	23 317	19 144	18 936	18 614	18 378	17 796
Hedmark	1 786	3 054	4 200	4 523	5 324	5 121	5 968	6 115	6 296	6 851	7 240	7 637	7 906	8 009	8 185	7 152	7 650	6 480	6 840
Oppland	1 758	2 100	2 459	2 763	3 199	3 373	3 762	3 787	4 118	4 357	4 904	5 428	5 800	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600
Buskerud	2 970	3 108	3 308	3 333	3 234	3 300	3 033	3 213	3 215	3 222	3 317	3 314	3 354	3 323	3 360	3 144	3 144	3 150	3 165
Vestfold	3 117	3 670	3 828	4 200	4 600	4 800	5 231	5 437	5 849	6 474	6 380	3 909	3 850	3 940	4 018	4 050	4 318	4 308	4 183
Telemark	1 271	1 608	2 160	2 200	2 380	3 000	3 200	3 513	3 430	3 707	4 069	4 260	4 698	3 847	3 960	2 000	1 000	900	1 070
Aust-Agder	1 100	1 200	1 400	1 450	1 600	1 600	1 770	1 744	1 704	1 851	1 976	2 024	2 130	2 100	2 200	2 300	2 300	2 450	2 600
Vest-Agder	1 548	1 785	1 815	2 188	2 240	2 334	1 894	2 015	2 058	2 153	2 263	2 746	2 731	2 896	2 946	2 982	3 037	3 118	3 234
Rogaland	4 115	4 083	4 100	4 597	4 905	5 471	5 797	5 870	6 128	5 182	4 900	4 750	4 603	4 256	4 557	5 230	6 598	7 339	8 106
Hordaland	3 940	7 084	7 660	8 876	10 179	11 275	12 465	12 499	13 499	14 625	16 222	16 660	16 956	14 090	13 700	13 700	13 500	12 500	11 200
Sogn og Fjordane	935	1 663	1 641	2 279	2 738	3 111	3 436	3 762	3 788	4 238	4 688	4 238	4 269	4 297	4 149	4 080	4 200	4 000	4 076
Møre og Romsdal	1 835	3 385	4 701	5 640	6 102	6 549	7 013	6 442	6 313	6 192	6 486	6 530	6 600	6 600	6 600	6 600	6 400	6 500	6 500
Sør-Trøndelag	4 580	4 731	4 867	5 892	6 725	7 177	8 168	8 781	7 741	7 900	8 000	8 000	8 200	8 639	8 650	8 900	8 800	7 900	7 900
Nord-Trøndelag	750	1 342	1 590	1 664	1 735	1 850	1 912	1 927	1 935	1 943	1 936	1 935	1 903	1 903	1 910	1 909	1 914	1 919	1 927
Nordland	1 695	3 650	4 267	4 492	5 450	6 340	6 497	6 609	6 563	6 862	7 548	7 550	7 832	7 690	7 821	7 850	7 900	7 950	8 103
Troms	756	890	918	1 750	2 115	2 879	2 995	3 364	3 802	4 240	4 641	4 703	4 355	4 500	4 600	4 600	4 500	4 500	4 500
Finnmark	480	714	1 316	1 750	2 100	2 360	2 472	1 966	1 904	2 118	2 237	2 162	2 271	2 234	2 354	2 354	2 354	2 297	1 246
Totalt	66 536	75 496	76 897	81 746	88 300	90 154	99 964	102 619	105 426	110 366	118 858	118 968	122 698	118 049	113 550	111 762	112 573	110 992	110 006

VEDLEGG 2

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1998 – 2006

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

Fylke	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Østfold	1 600	2 500	3 600	4 200	4 600	4 400	5 074	5 080	4 830	5 400	6 954	6 081	6 200	6 900	5 900	5 900	5 900	5 900	5 400
Akershus	4 800	5 200	5 800	5 800	6 100	6 700	7 500	8 200	9 000	9 600	11 600	20 000	28 800	23 035	26 585	31 061	32 446	31 554	33 940
Oslo	106 902	76 661	51 086	63 302	61 223	65 883	71 189	93 689	94 360	82 278	119 062	159 780	204 426	246 428	164 496	187 718	191 092	208 000	202 000
Hedmark	1 500	2 500	3 200	4 300	5 300	5 100	4 219	3 956	4 612	5 414	6 200	6 242	6 278	6 473	6 522	6 522	14 000	14 000	14 000
Oppland	2 400	3 600	4 500	5 700	6 400	6 500	7 122	7 653	8 325	9 949	11 100	11 100	10 046	7 745	7 722	8 300	8 500	8 500	8 500
Buskerud	3 700	4 900	6 100	7 000	7 300	5 800	6 400	8 100	8 780	9 370	10 380	10 700	11 600	8 000	9 800	11 600	11 800	12 000	12 080
Vestfold	2 400	3 000	3 700	4 100	4 700	5 000	5 342	5 507	5 898	6 167	6 281	4 000	4 200	4 560	4 819	5 713	6 200	6 300	6 500
Telemark	1 700	2 100	3 000	3 000	3 000	2 500	2 592	2 631	2 507	3 004	3 437	3 501	3 411	3 430	3 619	4 300	4 300	3 600	3 600
Aust-Agder	1 900	2 100	2 800	2 300	2 400	2 500	2 592	2 631	2 507	3 004	3 437	3 501	3 411	3 430	3 619	4 300	4 300	3 600	3 600
Vest-Agder	2 700	3 600	4 000	4 400	5 000	5 000	4 751	5 007	5 005	5 960	6 326	5 775	6 336	7 236	7 593	7 616	8 204	8 158	8 000
Rogaland	2 600	3 800	3 900	3 300	4 000	4 400	4 492	4 676	4 770	4 889	5 820	5 036	6 077	8 285	8 748	14 900	16 100	16 100	18 200
Hordaland	4 600	9 000	13 600	17 800	21 600	24 600	28 226	26 820	26 077	28 291	29 834	35 393	36 300	30 986	30 046	31 500	32 000	26 600	32 000
Sogn og Fjordane	1 300	1 600	1 800	2 700	3 200	3 368	3 494	4 130	4 157	4 193	4 230	4 265	4 088	4 305	4 252	5 000	5 000	5 200	5 200
Møre og Romsdal	2 000	3 000	4 600	6 100	6 800	8 700	9 500	9 300	12 300	11 600	11 500	11 200	11 300	10 800	10 000	11 530	12 200	12 200	12 250
Sør-Trøndelag	2 400	3 300	5 500	6 800	10 700	12 900	13 869	12 061	13 405	12 200	12 100	12 500	13 000	15 400	18 200	19 200	5 000	5 000	5 000
Nord-Trøndelag	1 000	1 600	3 100	2 900	3 600	3 700	4 390	3 876	4 148	4 297	4 485	4 566	5 718	7 380	9 469	9 606	10 831	11 061	11 100
Nordland	2 100	6 900	12 400	8 800	10 200	14 900	15 200	15 500	15 900	16 700	17 400	15 600	13 700	14 800	14 920	16 080	16 000	15 800	15 500
Troms	2 400	1 200	3 500	4 400	4 600	5 900	5 992	6 385	7 094	7 803	9 740	6 962	6 465	8 500	8 700	10 500	9 000	10 000	10 000
Finmark	300	1 000	1 400	2 300	3 300	3 400	3 411	3 589	3 393	3 264	3 333	3 398	3 650	3 640	3 640	3 640	3 800	3 100	3 400
Totalt	148 302	137 561	137 286	159 202	174 023	192 051	206 063	229 226	237 926	234 900	283 215	330 103	385 995	422 329	349 481	393 686	394 923	405 673	409 670

* Tall for 2006 er budsjettall.

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen i 2006 kroner. (Tall i 1 000)

Fylke	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Østfold	2 443	3 650	5 049	5 694	6 095	5 702	6 482	6 331	5 950	6 482	8 164	6 979	6 899	7 452	6 291	6 141	6 114	6 018	5 400
Akershus	7 328	7 593	7 714	7 863	8 063	8 682	9 581	10 220	11 087	11 764	13 618	22 952	32 049	24 879	28 348	32 328	33 620	32 185	33 940
Oslo	163 203	111 940	71 655	85 816	81 124	85 372	90 942	116 763	116 242	98 767	139 779	183 364	227 484	266 151	175 403	195 373	198 007	212 156	202 000
Hedmark	2 290	3 650	4 488	5 829	7 023	6 609	5 390	4 930	5 682	6 499	7 279	7 163	6 986	6 991	6 954	6 768	14 507	14 280	14 000
Oppland	3 664	5 257	6 312	7 727	8 480	8 423	9 098	9 538	10 256	11 943	13 031	12 738	11 179	8 365	8 234	8 638	8 808	8 670	8 500
Buskerud	5 649	7 155	8 556	9 490	9 673	7 516	8 176	10 095	10 816	11 248	12 186	12 279	12 908	8 640	10 450	12 073	12 227	12 240	12 080
Vestfold	3 664	4 381	5 190	5 558	6 228	6 479	6 824	6 863	7 266	7 403	7 374	4 590	4 674	4 925	5 139	5 946	6 424	6 426	6 500
Telemark	2 595	3 066	4 208	4 067	3 975	4 276	4 216	4 194	4 146	5 186	5 205	4 606	4 896	4 780	4 745	3 122	2 642	2 652	3 000
Aust-Agder	2 901	3 066	3 927	3 118	3 190	3 240	3 312	3 279	3 088	3 606	4 035	4 018	3 796	3 705	3 859	4 475	4 456	3 672	3 600
Vest-Agder	4 122	5 257	5 611	5 965	6 625	6 479	6 069	6 240	6 166	7 154	6 253	6 627	7 051	7 815	8 096	7 927	8 501	8 321	8 000
Rogaland	3 969	5 949	5 470	4 474	5 300	5 702	5 738	5 828	5 876	5 869	6 833	5 779	6 762	8 948	9 328	15 508	16 683	16 422	18 200
Hordaland	7 023	13 142	19 076	24 131	28 621	31 877	36 058	33 051	32 124	33 961	35 025	40 617	40 395	33 466	32 038	32 785	33 158	27 132	32 000
Sogn og Fjordane	1 985	2 336	2 525	3 660	4 240	4 364	4 463	5 147	5 121	5 033	4 966	4 895	4 549	4 650	4 534	5 204	5 181	5 304	5 200
Møre og Romsdal	3 053	4 381	6 452	8 270	9 010	11 274	12 136	11 590	15 152	13 925	13 501	12 853	12 575	11 664	10 663	12 000	12 641	12 444	12 250
Sør-Trøndelag	3 664	4 819	7 714	9 218	14 178	16 716	17 717	15 031	16 514	14 645	14 205	14 345	14 466	16 633	19 407	19 963	5 181	5 100	5 000
Nord-Trøndelag	1 527	2 336	4 348	3 931	4 770	4 794	5 608	4 831	5 110	5 159	5 265	5 228	6 363	7 971	10 097	9 998	11 223	11 282	11 100
Nordland	3 206	10 075	17 393	11 930	13 516	19 308	19 418	19 317	19 587	20 047	20 428	17 903	15 245	15 985	15 909	16 736	16 579	16 116	15 500
Troms	3 664	1 752	4 909	5 965	6 095	7 645	7 655	7 958	8 739	9 367	11 435	7 990	7 194	9 180	9 277	10 928	9 326	10 200	10 000
Finmark	458	1 460	1 964	3 118	4 373	4 406	4 367	4 473	4 180	3 918	3 913	3 900	4 062	3 931	3 881	3 788	3 938	3 162	3 400
Totalt	226 406	200 866	192 561	215 823	230 590	248 861	263 241	285 680	293 101	281 976	332 494	378 827	429 534	456 131	372 653	409 741	409 214	413 779	409 670

* Tall for 2006 er budsjettall.

VEDLEGG 3

**Fordeling av TT-ytelser på brukerkategorier i Hordaland fylkeskommune.
Satses pr. 1. juli 2006**

Gruppenavn	Kvote (kroner)	Kriterier
A	4 450	Under 67 år
AC	5 450	Under 67 år + 20 km
ACE	6 950	Under 40 år, + 20 km
AE	5 950	Under 40 år
B	5 950	Blinde over 40 år
BC	6 950	Blinde over 40 år + 20 km
BCE	8 450	Blinde under 40 år, + 20 km
BE	7 450	Blinde under 40 år
D	3 850	Over 67 år
DC	4 850	Over 67 år + 20 km
F	3 250	Servicelinjen over 40 år (kun Bergen)
FE	4 750	Servicelinjen under 40 år (kun Bergen)
1/2 A	2 230	Under 67 år, med bil
1/2 AC	3 230	Under 67 år, med bil, + 20 km.
1/2 ACE	4 730	Under 40 år, med bil, + 20 km.
1/2 AE	3 730	Under 40 år, med bil
1/2 D	1 930	Over 67 år med bil
1/2 DC	2 930	Over 67 år + 20 km + bil
3/4 A	3 340	Under 67 år, m. ektefelle i ordningen
3/4 AC	4 340	U. 67 år, + 20 km, med ektefelle i ord.
3/4 ACE	5 840	U. 40 år, + 20 km, med ektefelle i ord.
3/4 AE	4 840	U. 40 år, med ektefelle i ordningen
3/4 D	2 890	Over 67 år, med ektefelle i ordningen
3/4 DC	3 890	Over 67 år, + 20 km, m. ektef. i ord.
RM	5 950	Rullestol manuell, over 40 år
RME	7 450	Rullestol manuell, under 40 år
RMC	6 950	Rullestol manuell, over 40 år, 20 km
RMCE	8 450	Rullestol manuell, u. 40 år, 20 km
RL	7 900	Rullestol elektrisk over 40 år, uten bil
RLK	7 300	Rullestol elektrisk over 40 år, med bil
RLC	8 900	Rullestol el. over 40, 20 km, uten bil
RLCK	8 300	Rullestol el. med bil, 20 km
RLCEK	9 800	Rullestol el. u. 40 år, 20 km, m/bil
RLEK	8 800	Rullestol el. u. 40 år, med bil
RLE	9 400	Rullestol el. u. 40 år, uten bil
RLCE	10 400	Rullestol el. u. 40 år, 20 km, uten bil