



hibo
Handelshøgskolen
i Bodø

SIB AS - SENTER FOR INNOVASJON OG BEDRIFTSØKONOMI
Centre for Innovation and Economics

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)

Status 2010

Gisle Solvoll

SIB notat - 1003/2010

www.hibo.no



Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)
Status 2010

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

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

Utgivelsesår: 2010
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 2010. 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 forvaltning Lillehammer avdeling Gjøvik for data om ordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede (AU-reiser). Ole Rasmus Owe og Dag Namtvedt i Samferdselsdepartementet fortjener også en takk for nyttige kommentarer og innspill.

Bodø, januar 2011.

Gisle Solvoll
Forskningsleder

INNHold

FORORD	1
INNHold	2
FIGURLISTE	3
TABELLISTE	3
SAMMENDRAG	4
1. INNLEDNING	7
2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK	8
2.1 ANTALL TT-BRUKERE	8
2.1.1 Godkjente TT-brukere	8
2.1.2 "Aktive" TT-brukere	9
2.2 BRUKERANDEL	10
2.2.1 Godkjente TT-brukere	10
2.2.2 "Aktive" TT-brukere	11
2.3 OFFENTLIGE UTGIFTER	12
2.4 YTELSE PR. TT-BRUKER OG PR. INNBYGGER.....	14
2.4.1 Reisemidler pr. godkjent TT-bruker	14
2.4.2 Reisemidler pr. "aktive" TT-bruker.....	16
2.4.3 Reisemidler pr. innbygger.....	16
2.5 YTELSE OG BRUKERANDEL.....	18
2.5.1 Godkjente TT-brukere	18
2.5.2 Aktive" TT-brukere	20
2.6 ANTALL TURER OG BRUKERANDEL.....	21
3. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN	23
3.1 OPPGAVEFORDELING MELLOM FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNE.....	23
3.2 GODKJENNINGSKRITERIER.....	25
3.3 FASTSETTELSE AV EGENANDEL, KORTTYPE OG FORDELING AV REISEMIDLER.....	28
3.3.1 Spesielt om differensiering av ytelsene.....	33
3.3.2 Litt om antall TT-brukere i ulike brukergrupper.....	34
3.4 ELEKTRONISKE KORTLØSNINGER	36
3.5 KOMMENTARER ANGÅENDE FEILBRUK/MISBRUK AV TT-KORTET	37
4. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE (AU-REISER)	41
4.1 ANTALL BRUKERE	41
4.2 OFFENTLIGE UTGIFTER	43
REFERANSER	45
VEDLEGG 1	46
VEDLEGG 2	48
SLUTTNOTER	51

FIGURLISTE

Figur 2.1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2010.	8
Figur 2.2: ”Aktive” og godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av befolkning i 2010.	11
Figur 2.3: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2010. Tall i 1000. 2010-kroner.	12
Figur 2.4: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i 2009 og 2010 (budsjett). Ekskl. Oslo. 2010-kroner.	15
Figur 2.5: Forventede gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. ”aktive” TT-bruker i 2010. Ekskl. Oslo. 2010-kroner.	16
Figur 2.6: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger ekskl. Oslo i 2009 og 2010 (budsjett). 2010-kroner.	17
Figur 2.7: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2009. 2010-kroner.	18
Figur 2.8: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2009. 2010-kroner.	19
Figur 2.9: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2010. 2010-kroner.	19
Figur 2.10: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. ”aktive” TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2010. 2010-kr.	20
Figur 2.11: Forventet antall turer pr. ”aktive” TT-bruker i 2010.	21
Figur 2.12: Forventet fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlig antall turer pr. ”aktive” TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2010.	22
Figur 4.1: Antall aktive brukere pr. 1 000 innbyggere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 12. oktober 2010.	43
Figur 4.2: Offentlige utgifter til forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Periode: 2003-2010. Løpende kroner. Tall i 1 000.	44

TABELLISTE

Tabell 2-1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2010.	9
Tabell 2-2: Antall ”aktive” TT-brukere fordelt på fylker. 2010.	10
Tabell 2-3: Godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2010. Promille.	11
Tabell 2-4: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2010. Tall i 1 000. 2010-kroner.	13
Tabell 2-5: Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker fordelt på fylker. 2002-2010. 2010-kroner.	15
Tabell 2-6: Offentlige ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 2002-2010. 2010-kroner.	17
Tabell 3-1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2010.	23
Tabell 3-2: Sentrale forhold ved godkjenningkriteriene i fylkene i 2010.	26
Tabell 3-3: Egenandeler i 2010.	28
Tabell 3-4: Kupong- og korttype, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av støttebeløp. Status i 2010.	31
Tabell 3-5: Laveste og høyeste årlige støttebeløp til TT-brukerne i 2010.	33
Tabell 3-6: Hovedårsak til forflytningshemming hos TT-brukere.	35
Tabell 3-7: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort (e-kort) i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2011.	37
Tabell 4-1: Antall aktive brukere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 1 pr. 27. oktober 2008 og 12. oktober 2010.	42

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. 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 mellom fylkene.

Antall TT-brukere

I 2010 er det om lag 115 400 godkjente TT-brukere i Norge. Dette er en nedgang på over 7 300 personer fra ”toppåret” 2000, men en økning på 922 brukere fra 2008. Hedmark og Sogn og Fjordane har flest godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere (henholdsvis 44 og 38) mens Østfold og Telemark har færrest (henholdsvis 9 og 10).

Ofte er det slik at en del godkjente brukere ikke benytter TT-kortet. Hvis vi kun ser på ”aktive” TT-brukere (personer som reiser en tur eller mer i året) anslår vi at det på landsbasis er 94 200 ”aktive” brukere (2 av 10 godkjente brukere benytter av ulike årsaker ikke TT-kortet).

Offentlige ytelser

I 2010 forventes de offentlige utgiftene til TT-ordningen (tildelte reisebeløp til brukerne) å bli knapt 444 mill. kroner. Årlige offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker forventes å bli 3 836 kroner i gjennomsnitt når vi inkluderer Oslo og 2 631 kroner når hovedstaden holdes utenfor. I 2010 forventes Oslo å gi de høyeste gjennomsnittlige ytelsene pr. godkjente TT-bruker med nesten 10 800 kroner. Vestfold og Sogn og Fjordane forventes å gi de laveste ytelsene med henholdsvis 1 384 kroner og 1 405 kroner. Blant fylkene utenom Oslo er det Nord-Trøndelag som forventes å gi det høyeste årlige reisetilskuddet pr. godkjent bruker med 6 091 kroner.

Ytelser for ”aktive” brukere

Hvis vi kun fordeler tildelte reisebeløp på ”aktive” brukere, øker forventede gjennomsnittlige årlige ytelser i 2010 til 4 882 kroner når Oslo inkluderes, og til 3 377 kroner når hovedstaden holdes utenfor. I fylkene nevnt ovenfor øker da forventede gjennomsnittlige ytelser som følger: Oslo (13 086 kroner), Vestfold (1 417 kroner), Sogn og Fjordane (1 789 kroner) og Nord-Trøndelag (7 752 kroner).

Antall reiser for ”aktive” brukere

Det forventes at hver ”aktive” bruker i gjennomsnitt vil foreta 30 reiser i 2010.¹ Dersom vi ekskluderer hovedstaden, reduseres antall reiser til om lag 22. Det innebærer i gjennomsnitt 11 tur-retur reiser pr. år. De aktive brukerne i Oslo reiser mest (65 turer pr. år). Holder vi hovedstaden utenfor gjennomføres det flest reiser i Nord-Trøndelag (33), Akershus (26), Nordland (26) og Vest-Agder (23). De fylkene der ”aktive” brukere reiser minst er Vestfold (10) og Sogn og Fjordane (10).

Godkjenningkriterier

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, siden ansvaret for ordningen er lagt til fylkeskommunene. Det er dermed opp til hver enkelt fylkeskommune

å lage regler for hvordan ordningen skal praktiseres samt hvor mye ressurser som skal brukes på TT-ordningen. Ordningen praktiseres dermed 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.

Misbruk/feilbruk

TT-kortet skal ikke benyttes til reiser som betales av andre instanser. Tilbakemeldinger fra fylkeskommunene tyder på at det er en del misbruk/feilbruk av TT-kortet, spesielt til reiser til/fra sykehus som skal betales av Helseforetakene. Mye av årsaken til dette er at egenandelen på TT-reiser er betydelig lavere enn for sykereiser betalt av Helseforetakene. En brukerundersøkelse fra Sør-Trøndelag i 2010 antyder at 4,5 % av antall TT-reiser er reiser som skulle vært betalt av andre – i hovedsak Helseforetaket.

Egenandeler

I 16 fylker må brukerne 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.

TT-kortet

Vanligste korttype er elektroniske verdikort eller verdikuponger. Slike benyttes i 14 fylker. 4 fylker har rene turkort (Vest-Agder, Oslo, Sør- og Nord-Trøndelag) mens en i Hedmark har både verdi- og turkort. Pr. 1. januar 2011 har 11 fylker (Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms) elektroniske betalingskort for TT-reisene. Rogaland Taxi leverer kort- og dataløsninger til 10 av disse fylkene. Ellers er det to fylker (Oppland og Nord-Trøndelag) som oppgir at de har mer eller mindre konkrete planer om å innføre elektroniske kort. I Nordland og Finnmark vil elektroniske betalingskort innføres i løpet av 2011. De resterende 4 fylkene (Vest-Agder, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Hedmark) har ingen konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskort.

Endringer etter 2008

Dersom vi fokuserer på endringer i TT-ordningen fra 2008 til 2010, vil vi spesielt fremheve følgende:

- Antall godkjente TT-brukere er samlet økt med vel 900 personer (1 %), mens ytelsene pr. bruker reelt sett er redusert med ca. 6 %. Flere personer får altså tildelt TT-kort, men hver person får i gjennomsnitt reise mindre enn i 2008.
- Praktiseringen av TT-ordningen varierer like mye i 2010 som i 2008. Dette gjelder både godkjenningskriteriene, men ikke minst ytelsene pr. bruker.
- Av de 11 fylkene som pr. 1. januar 2011 har elektroniske betalingskortløsninger, har 10 valgt systemet til Rogaland Taxi (RT). Dette innebærer at RT har en markedsandel på 91 % (andel av antall ”e-kort fylker”) og 91 % (andel av antall ”e-kort brukere”). Fra 2008 har RT fått innført sitt system i 2 nye fylker.

Dersom vi betrakter TT-ordningen de seneste 5 år, er det ikke skjedd noen ”dramatiske” endringer med unntak av to ting. Det ene er at elektroniske betalingskort overtar for manuelle kupongordninger. I 2003 var det kun Oslo som hadde e-kortløsninger, mens e-kort pr. 1. januar 2011 vil være innført i 11 fylker og i ytterligere to fylker til sommeren 2011.

Den andre endringen er den omleggingen som skjedde i Telemark i 2003, der de delte TT-ordningen i to; en del for individuelle reiser med drosje og en del for kollektive reiser med oppsatte fellestransporter. Det er ingen fylker som har fulgt Telemark på dette området. Denne todelingen vil imidlertid bli avviklet i 2011. Fellesturene vil da bli delvis erstattet med ”flexiturer”, som vil være tilrettelagte bestillingsruter som er åpne for alle.

Det bør dog nevnes at Samferdselsdepartementet, etter et satsingsforslag i St.prp. nr. 1 (2008-2009) i 2009 startet opp et prøveprosjekt knyttet til samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten der det ble bevilget 10 mill. kroner. Midlene har gått til oppstart av prøveprosjekt i Østfold, Telemark, Vest-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane, Nord-Trøndelag og Oslo. I prøvefylkene foretas det en utbygging av bestillingstransporten, hvor det samtidig gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenesten slik at mest mulig av TT-bruken blir gjennomført via ordinær kollektivtransport, herunder bestillingsruter og serviceruter som er åpne for alle. Flexirutene i Telemark, jf. ovenfor, er kommet i gang som en del av prøveprosjektet. Prøveprosjektet skal gå over tre år.

1. INNLEDNING

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 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 og 2008, jf. Solvoll (2004), Solvoll (2006) og Solvoll (2008).

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 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 dette notatet er å gi en statusgjennomgang av transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) i 2010. De endringene som har skjedd i ordningen etter forrige statusgjennomgang i 2008 kommenteres særskilt.

I notatet beskrives 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. Det gis også en gjennomgang av hvordan ordningen organiseres og praktiseres i de enkelte fylkene. Til slutt i notatet gis en oversikt over status i den pågående forsøksordningen med å tilby funksjonshemmede tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser (AU-reiser).

I forhold til statusrapporten fra 2008 vil vi fremheve følgende ”nyheter”:

- I og med at en del godkjente TT-brukere ikke benytter TT-kortet, har vi forsøkt å skille mellom godkjente og ”aktive” brukere (brukere som har reist en gang eller mer i 2010). I beskrivelsen av antall brukere, brukerandel og ytelser i kapittel 2.2, 2.4 og 2.5 skiller vi således mellom godkjente og ”aktive” brukere.
- På bakgrunn av informasjon om drosjetakster generelt og turkostnader for TT-kjøring spesielt, har vi forsøkt å beregne antall turer pr. ”aktive” bruker pr. år, jf. kapittel 2.6.
- Beskrivelsen av fordelingen av TT-midler på ulike brukerkategorier, er utvidet noe ved at det er forsøkt å si noe om ”brukervolumet” i de ulike brukerkategoriene, jf. kapittel 3.3.
- Med utgangspunkt i opplysninger fra de TT-ansvarlige i fylkene, samt et par gjennomførte evalueringer, har vi skrevet et kapittel om feilbruk/misbruk av TT-kortet, jf. kapittel 3.5.

2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK

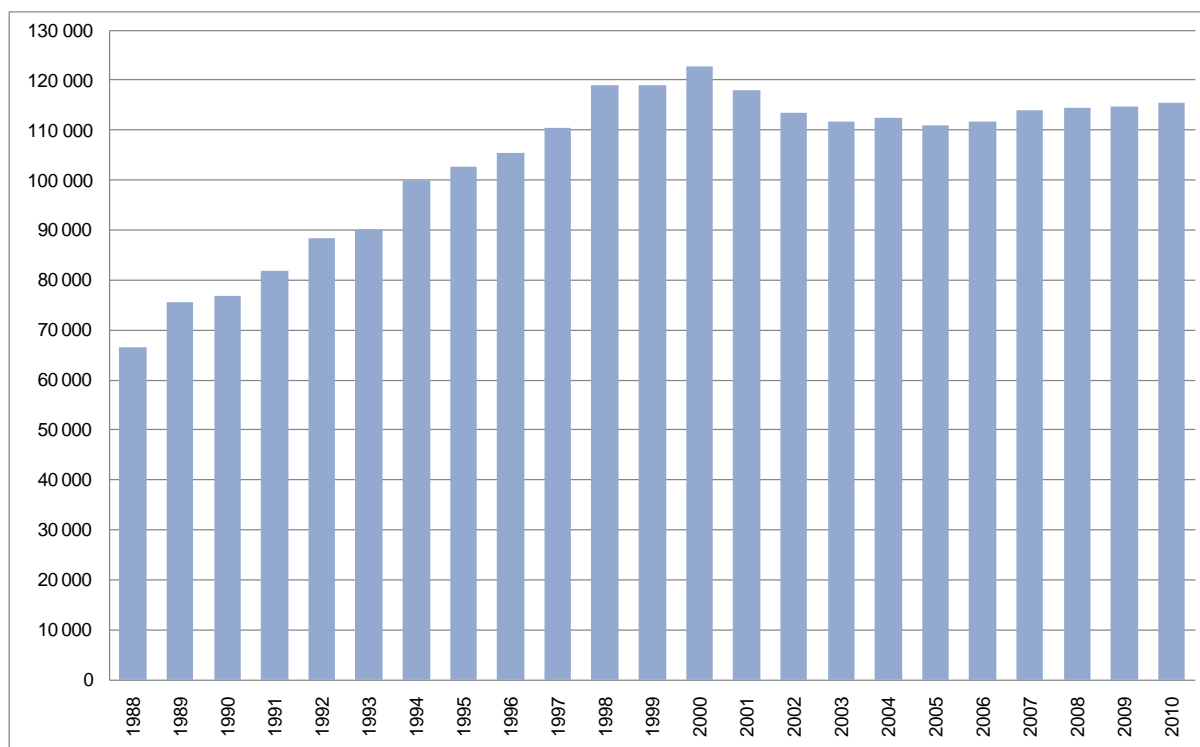
I dette kapitlet gis en oversikt over utviklingen i antall godkjente og ”aktive” TT-brukere samlet og i det enkelte fylke fra 1988 til 2010.² Videre gis en oversikt over utviklingen i brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) i samme periode. Det gis også en beskrivelse av de offentlige utgiftene 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.

2.1 Antall TT-brukere

Når vi beskriver antall TT-brukere vil vi vise utviklingen i antall godkjente brukere. For 2010 har vi også forsøkt å anslå hvor mange brukere i de ulike fylkene som kan betegnes ”aktive”.

2.1.1 Godkjente TT-brukere

I Figur 2.1 ser vi utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2010. 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 sannsynligvis størst i fylkene med høyest brukerandel.



Figur 2.1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2010.

Som det framgår av figur 2.1 så økte antallet godkjente TT-brukere relativt jevnt fram 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. De fem siste årene har antall brukere økt noe igjen, slik at det i 2010 er om lag 115 400 godkjente TT-brukere i landet, en nedgang på knapt 6 % fra ”toppåret 2000.

Hvis vi fordeler godkjente TT-brukere på fylkene, får vi en utvikling som vist i tabell 2-1.

Tabell 2-1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2010.

Fylke	1988	1996	2000	2004	2008	2010	Endring	
							1988-2010	2008-2010
Østfold	1 422	2 700	3 308	2 110	2 302	2 302	62 %	0 %
Akershus	6 196	7 215	8 700	10 634	12 671	13 600	119 %	7 %
Oslo	26 282	17 168	23 232	18 614	17 100	17 075	-35 %	0 %
Hedmark	1 786	6 296	7 906	7 650	8 014	7 800	337 %	-3 %
Oppland	1 758	4 118	5 800	3 600	3 600	3 600	105 %	0 %
Buskerud	2 970	3 215	3 354	3 144	3 814	3 918	32 %	3 %
Vestfold	3 117	5 849	3 850	4 318	4 116	4 300	38 %	4 %
Telemark	1 271	3 430	4 698	1 000	1 500	1 677	32 %	12 %
Aust-Agder	1 100	1 704	2 130	2 300	2 782	2 941	167 %	6 %
Vest-Agder	1 548	2 058	2 731	3 037	3 343	3 333	115 %	0 %
Rogaland	4 115	6 128	4 603	6 598	8 986	9 468	130 %	5 %
Hordaland	3 940	13 499	16 956	13 500	12 000	13 172	234 %	10 %
Sogn og Fjordane	935	3 788	4 269	4 200	4 038	4 020	330 %	0 %
Møre og Romsdal	1 835	6 313	6 600	6 400	6 600	6 400	249 %	-3 %
Sør-Trøndelag	4 580	7 741	8 200	8 800	7 700	7 400	62 %	-4 %
Nord-Trøndelag	750	1 935	1 903	1 914	1 939	1 970	163 %	2 %
Nordland	1 695	6 563	7 832	7 900	6 800	6 515	284 %	-4 %
Troms	756	3 802	4 355	4 500	5 900	4 706	522 %	-20 %
Finnmark	480	1 904	2 271	2 354	1 283	1 213	153 %	-5 %
Totalt	66 536	105 426	122 698	112 573	114 488	115 410	73 %	1 %

Tabell 2-1 viser at antall godkjente TT-brukere har endret seg en god del på fylkesnivå opp gjennom årene. Fra 2008 til 2010 ser vi spesielt at antall brukere er økt relativt mest i Telemark, Hordaland og Akershus mens den relative nedgangen har vært klart størst i Troms. Forklaringen på dette er at saksbehandlerne i kommunene har tatt mer hensyn til de prioriteringskriterier og skjønnsmessige vurderinger som kan benyttes ved godkjenning av brukere til TT-ordningen. Leger i Troms har også fått bedre informasjon om de kriteriene som kan benyttes ved godkjenning til TT-ordningen. Troms fylkeskommune har sett at noen leger ikke vurderte de kriteriene som kan benyttes ved godkjenning, og i 2010 har saksbehandlere samarbeidet mye tettere med fylkeskommunen og legene.

For nasjonen som helhet har det vært en økning på vel 900 brukere (1 %) fra 2008 til 2010. En fullstendig oversikt over utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2010 fylkesfordelt er vist i vedlegg 1.

2.1.2 ”Aktive” TT-brukere

Når det gjelder ”aktive” brukere, så er informasjonen fra fylkene mangelfull. Dersom vi definerer ”aktive” brukere som personer som har reist en tur eller mer med TT i løpet av 2010, så har vi fått oppgitt andelen ”aktive” fra 11 av fylkene. Jf. tabell 2-2. 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 11 fylkene som har oppgitt tall. Andelen i disse 11 fylkene var 79 % i 2010.

Som tabell 2-2 viser, er det mange som har TT-kort men ikke benytter det. I gjennomsnitt benytter 2 av 10 godkjente TT-brukere aldri sitt TT-kort. Høyest andel ”aktive” TT-brukere finner vi i Østfold og Buskerud (99 %) mens vi finner den laveste andelen i Hedmark (58 %).

Tabell 2-2: Antall ”aktive” TT-brukere fordelt på fylker. 2010.

Fylke	Godkjent	”Aktiv”		Kommentar
		Antall	Andel av godkjente	
Østfold	2 302	2 273	99 %	Oppgitt
Akershus	13 600	9 500	70 %	Oppgitt
Oslo	17 075	14 080	82 %	Oppgitt
Hedmark	7 800	4 500	58 %	Oppgitt
Oppland	3 600	2 831	79 %	Anslått
Buskerud	3 918	3 918	99 %	Oppgitt
Vestfold	4 300	4 200	98 %	Oppgitt
Telemark	1 677	1 478	88 %	Oppgitt
Aust-Agder	2 941	2 240	76 %	Oppgitt
Vest-Agder	3 333	2 621	79 %	Anslått
Rogaland	9 655	6 519	68 %	Oppgitt
Hordaland	13 172	12 250	93 %	Oppgitt (Basert på tall fra Bergen)
Sogn og Fjordane	4 020	3 161	79 %	Anslått
Møre og Romsdal	6 400	5 032	79 %	Anslått
Sør-Trøndelag	7 400	4 962	67 %	Oppgitt
Nord-Trøndelag	1 970	1 549	79 %	Anslått
Nordland	6 515	5 122	79 %	Anslått
Troms	4 706	3 700	79 %	Anslått
Finnmark	1 213	954	79 %	Anslått
Totalt	115 597	90 889	79 %	

Det er en relativt klar 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 med 8 godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere 99 % ”aktive” brukere, mens Hedmark med 41 godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere kun har 58 % ”aktive” brukere.

2.2 Brukerandel

Når det gjelder brukerandelen (antall godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) har vi vist utviklingen med utgangspunkt i *godkjente* TT-brukere. For 2010 har vi imidlertid også anslått brukerandelen med utgangspunkt i forventet antall ”aktive” TT-brukere i de enkelte fylkene.

2.2.1 Godkjente TT-brukere

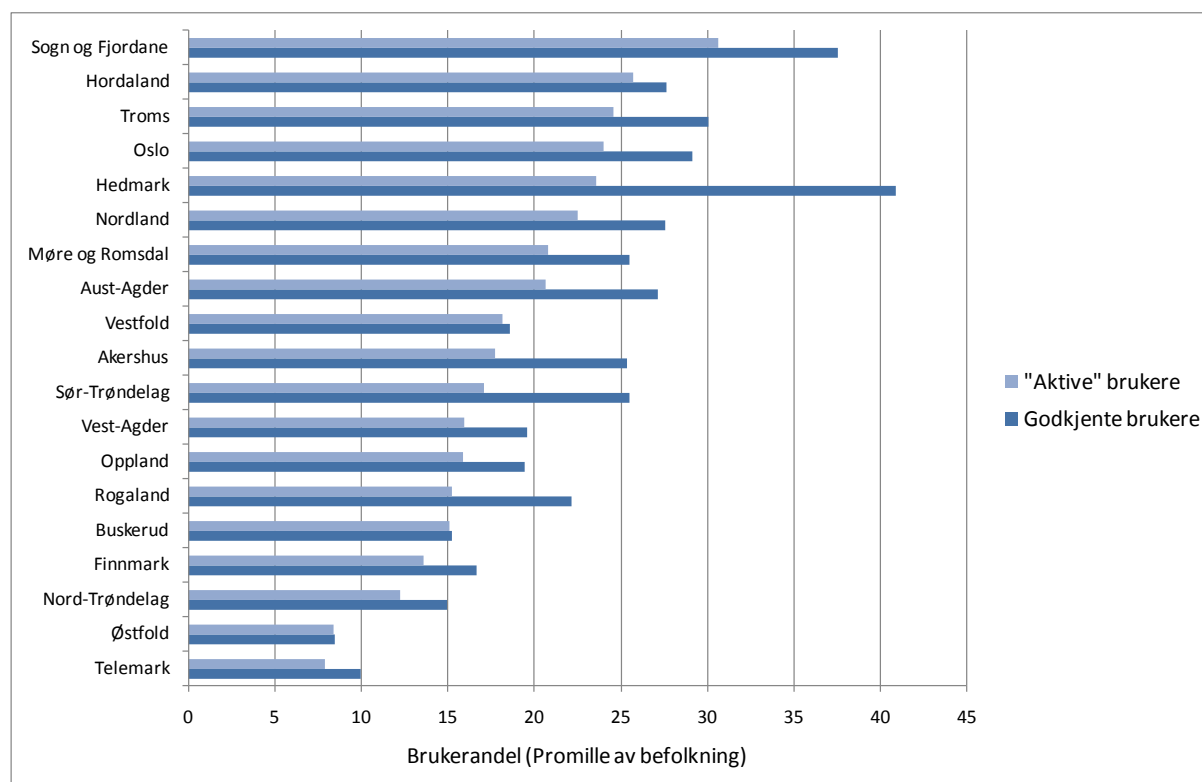
Tabell 2-3 viser utviklingen i brukerandelen (antall godkjente TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) samlet og for det enkelte fylke. Tabell 2-3 viser både betydelige forskjeller mellom fylkene samt store endringer over tid i noen av fylkene. Samlet sett var brukerandelen størst i 2000 da 27 promille av befolkningen var godkjente TT-brukere. I 2010 er denne andelen sunket til 24 promille. Brukerandelen er høyest i Hedmark og Sogn og Fjordane med henholdsvis 41 og 38 godkjente brukere pr. 1 000 innbyggere. Østfold og Telemark har den laveste brukerandelen med henholdsvis 8 og 10 godkjente brukere pr. 1 000 innbyggere.

Tabell 2-3: Godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2010. Promille.

Fylke	1988	1996	2000	2004	2008	2010	Endring	
							1988-2010	2008-2010
Østfold	6	11	13	8	9	8	41 %	-2 %
Akershus	15	16	19	22	24	25	66 %	4 %
Oslo	58	35	46	36	31	29	-50 %	-5 %
Hedmark	10	34	42	41	42	41	327 %	-3 %
Oppland	10	23	32	20	20	19	102 %	-1 %
Buskerud	13	14	14	13	15	15	14 %	0 %
Vestfold	16	29	18	20	18	19	16 %	2 %
Telemark	8	21	28	6	9	10	28 %	11 %
Aust-Agder	11	17	21	22	26	27	137 %	3 %
Vest-Agder	11	14	18	19	20	20	79 %	-3 %
Rogaland	12	17	12	17	22	22	77 %	2 %
Hordaland	10	32	39	31	26	28	184 %	6 %
Sogn og Fjordane	9	35	40	39	38	38	326 %	-1 %
Møre og Romsdal	8	26	27	26	27	25	230 %	-5 %
Sør-Trøndelag	18	30	31	33	27	25	38 %	-6 %
Nord-Trøndelag	6	15	15	15	15	15	153 %	0 %
Nordland	7	27	33	33	29	28	291 %	-5 %
Troms	5	25	29	30	38	30	483 %	-21 %
Finnmark	6	25	31	32	18	17	157 %	-6 %
Totalt	16	24	27	25	24	24	50 %	-2 %

2.2.2 "Aktive" TT-brukere

Når vi tar utgangspunkt i andelen "aktive" TT-brukere i de ulike fylkene, og sammenholder denne med andelen godkjente TT-brukere, får vi et bilde som vist i figur 2.2.



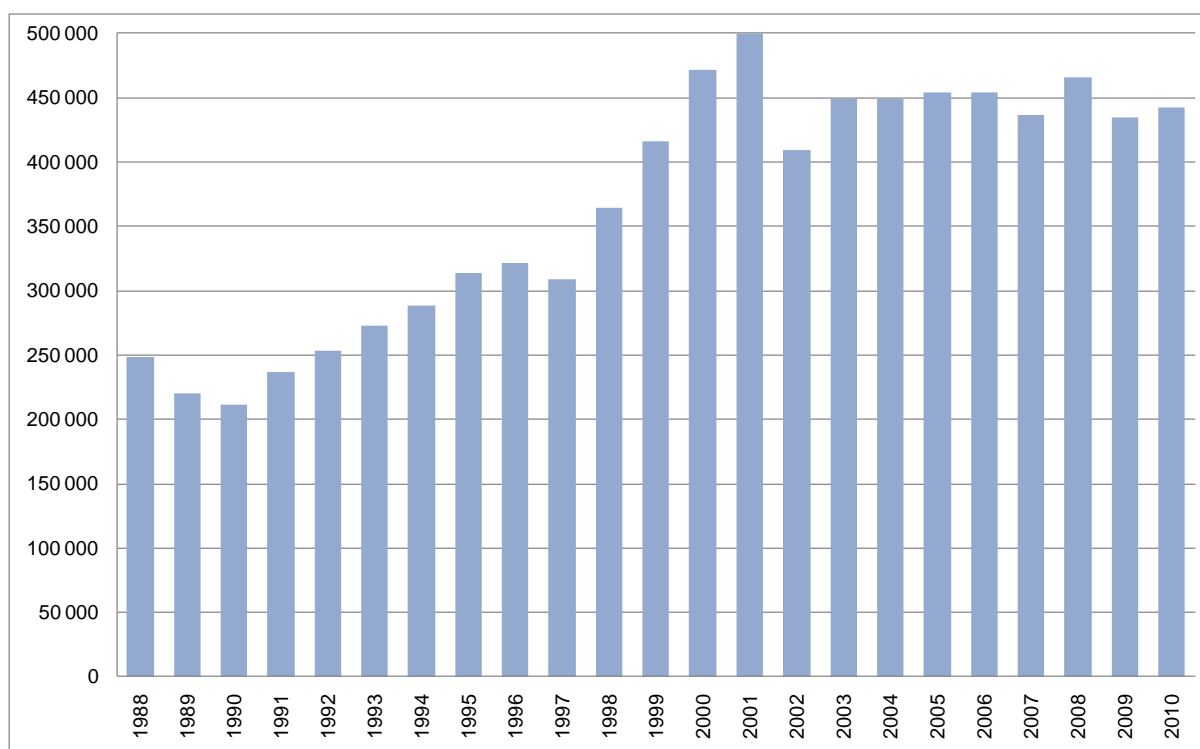
Figur 2.2: "Aktive" og godkjente TT-brukere fordelt på fylker. Andel av befolkning i 2010.

Som forventet ut fra tallene i tabell 2-2, er det betydelige forskjeller i andelen ”aktive” og godkjente brukere i en del fylker.

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 2.3 viser hvordan de fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen har utviklet seg fra 1988 til 2010. Tall for 2010 er basert på anslag (budsjett) pr. oktober/november 2010.

Figur 2.3 viser at utgiftene, med unntak for noen år, økte betydelig fra 1988 og fram til 2001. Økningen var spesielt sterk i perioden 1997 til 2001, da de nådde en topp med 500 mill. kroner (målt i 2010-kroner).⁴ Fra 2003 har utgiftene reelt sett holdt seg på om lag samme nivå. I 2010 forventes de fylkeskommunale utgiftene å bli om lag 444 mill. kroner.



Figur 2.3: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2010. Tall i 1000. 2010-kroner.

Utgiftene fordelt fylkesvis er vist i tabell 2-4. Det er nå omtrent slutt med at enkeltkommuner yter egne tilskudd TT-ordningen. I 2010 er de kommunale ytelsene kun knyttet til Åseral kommune i Vest-Agder og Kongsberg i Buskerud, som til sammen forventes å gi et tilskudd på 61 000 kroner. Følgende kommentarer kan knyttes til tallene i tabellen.

I Sør-Trøndelag overtok fylkeskommunen 1. januar 2008 det økonomiske ansvaret for TT-brukere i Trondheim kommune, noe som forklarer den forventede økningen i fylkeskommunale utgifter her. Trondheim kommune brukte 5,5 mill. kroner på sine TT-brukere i 2007.⁵ Vi kan ellers merke oss at det, basert på fylkeskommunenes anslag på ”TT-utgifter” i 2010, forventes en stor relativ *nedgang* i utgiftene til TT-ordningen i Møre og Romsdal (16 %). Det

forventes også en betydelig relativ reduksjon i Oslo (11 %) og Buskerud (13 %). Størst relativ økning i utgiftene forventes i Telemark (19 %), Troms (9 %) og Østfold (8 %). Se for øvrig vedlegg 2 for en oversikt over utgiftsutviklingen til TT i fylkene fra 1998 til 2010.

Tabell 2-4: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2010. Tall i 1 000. 2010-kroner.

Fylke	1988	1996	2000	2004	2008	2010	Endring	
							1988-2010	2008-2010
Østfold	2 680	6 528	7 569	6 707	7 324	7 900	195 %	8 %
Akershus	8 040	12 164	35 161	36 885	44 886	47 200	487 %	5 %
Oslo	179 050	127 530	249 574	217 234	206 471	184 254	3 %	-11 %
Hedmark	2 512	6 233	7 665	15 915	15 485	14 000	457 %	-10 %
Oppland	4 020	11 251	12 265	9 663	8 321	8 235	105 %	-1 %
Buskerud	6 197	11 866	14 162	13 414	14 439	12 600	103 %	-13 %
Vestfold	4 020	7 971	5 128	7 048	5 681	5 950	48 %	5 %
Telemark ⁶	2 847	4 548	5 372	2 899	3 453	4 118	45 %	19 %
Aust-Agder	3 182	3 388	4 164	4 888	4 899	4 770	50 %	-3 %
Vest-Agder	4 522	6 764	7 735	9 326	10 358	11 000	143 %	6 %
Rogaland	4 355	6 447	7 419	18 303	21 763	23 000	428 %	6 %
Hordaland	7 705	35 244	44 317	36 378	46 456	45 000	484 %	-3 %
Sogn og Fjordane	2 177	5 618	4 991	5 684	5 755	5 650	159 %	-2 %
Møre og Romsdal	3 350	16 624	13 796	13 869	12 032	10 153	203 %	-16 %
Sør-Trøndelag ⁷	4 020	18 117	15 871	5 684	16 845	17 400	333 %	3 %
Nord-Trøndelag	1 675	5 606	6 981	12 313	12 032	12 000	616 %	0 %
Nordland	3 517	21 489	16 726	18 189	15 276	16 000	355 %	5 %
Troms	4 020	9 588	7 893	10 231	11 039	12 000	199 %	9 %
Finnmark	502	4 586	4 456	4 320	2 357	2 192	336 %	-7 %
Totalt	248 391	321 563	471 243	448 950	464 874	443 422	79 %	-5 %

Telemark ”delte” i 2003 ”TT-potten” i en individuell del (”tradisjonell TT til personer med de tyngste forflytningshemninger) og en fellestransportdel (transporter fra dør-til-dør til fast oppsatt tid og sted for personer med lettere forflytningshemninger). Det ble i 2003 startet opp 103 fellesturer i 18 kommuner. Telemark var det første fylket som delte TT-ordningen på denne måten. I 2009 ble knapt 60 % av budsjettet (3,74 mill. kroner) benyttet til individuelle TT-reiser mens resten (2,63 mill. kroner) ble benyttet til fellesturer. Det er budsjettet til de individuelle turene som er satt opp i tabellen. Todelingen av TT-ordningen er interessant, da det må være en målsetting å få flest mulig til å kunne benytte det ordinære kollektivsystemet i større grad, slik at den individuelle TT-kjøringen kan rettes mer mot de som har de mest alvorlige forflytningshemningene.⁸

Fellesturene i Telemark har blitt kjørt av lokale transportører med drosje og/eller minibuss. Pris på strekning, ruteplan og type transportmateriell har vært kontraktfestet. Disse kontraktene er gamle og utdaterte, både når det gjelder trase og pris, ettersom de fleste stammer fra 2004. En gjennomgang av fellesturene har vist at det har vært en del ulik praksis når det gjelder transportørene, og hvordan disse oppfyller kontraktene om fellesturene. Uklare og lite presise retningslinjer er en forklaring på dette. Lite informasjon og dialog mellom kommunene og fylkeskommunen om TT-ordningen generelt en annen forklaring. I tillegg har det fra fylkeskommunens side vært vanskelig å følge opp og kontrollere at bestillingsturene

faktisk blir kjørt etter kontrakt. Dette skyldes at drosjene i store deler av Telemark ikke har taksametre, slik at det ikke er mulig å få utskrift av loggen slik fylkeskommunen får av transportørene i de større byene og tettstedene. Det har også vært vanskelig å sette krav i forhold til pris, ettersom det mange steder bare er ett drosjeløyve, og dermed ingen konkurranse om turene.

På bakgrunn av det ovenstående vil fellesturene som ble etablert i 2003/2004 bli avvirket i 2011 og erstattet med ”flexiturer” og bli en del av det ordinære kollektivtilbudet i fylket. Bakgrunnen for dette er også 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 ”flexiturer” i fylket. Flexiturer vil bli en videreføring av todelingen av TT-ordningen, med en utvidelse av tilbudet om fellestransport til å bli en tilrettelagt, fleksibel bestillingstransport som er åpen for alle. Erfaringene fra fellesturene viser at det at turene må utløses av en TT-bruker, er med på å hindre andre brukere i å nyttiggjøre seg tilbudet. Fellesturene blir sett på som et spesialtilbud, og ikke et transporttilbud det er mulig å benytte seg av om en ikke er bevegelseshemmet. Flexirute-prosjektet har åpnet for at hvem som helst kan bestille turen. Det er ønskelig å videreutvikle tilbudet, ved i enda større grad å markedsføre og tilpasse de ulike turene til lokale aktivitets- og fritidstilbud som finner sted internt i kommunene. Målet er å nå flere brukergrupper, og utvide prosjektet til å gjelde i flere kommuner. Omleggingen er i tråd med Samferdselsdepartementets føringer og tiltakene i Telemark fylkeskommunes kollektivplan.

Omleggingen medfører at retningslinjer og reglement for TT-ordningen i Telemark må revideres, både for å sikre at fellesturene skal kunne bli tilrettelagte bestillingsturer innenfor den ordinære kollektivtransporten, og for å kunne nå målet om lik praksis i saksbehandlingen av TT-søknader i alle kommunene.

2.4 Ytelser pr. TT-bruker og pr. innbygger

I dette kapitlet 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.

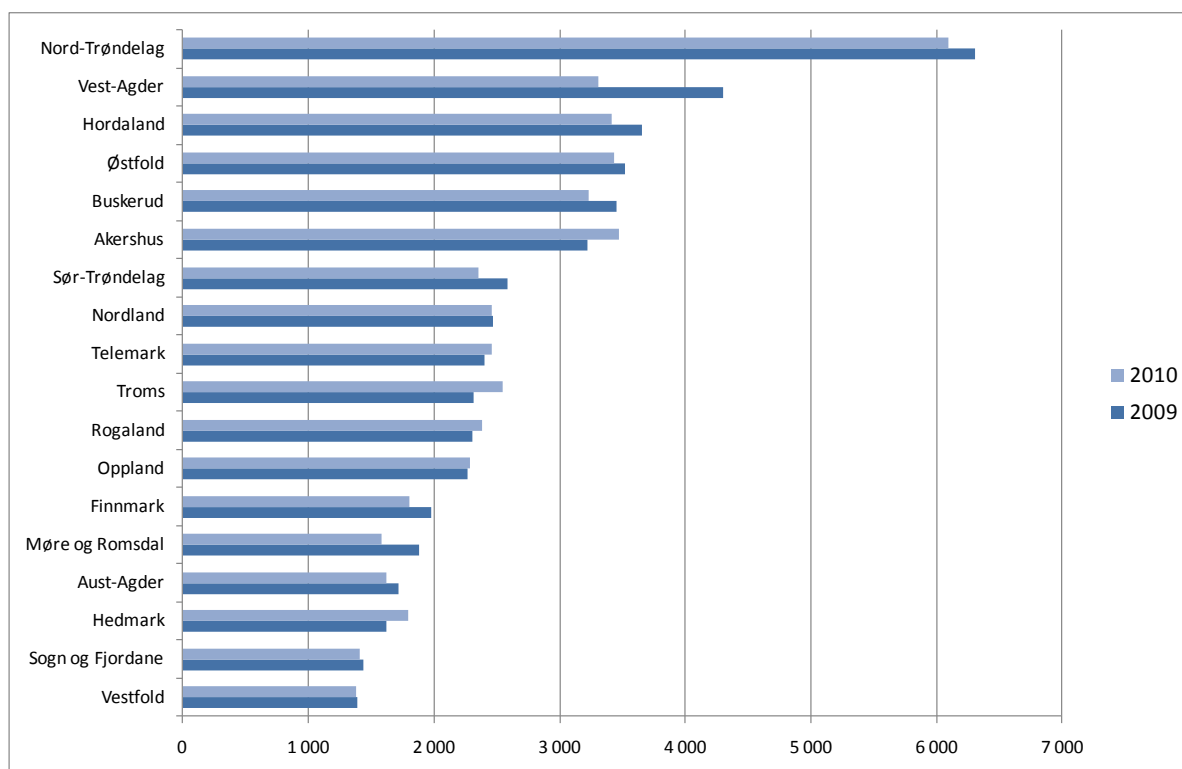
2.4.1 Reisemidler pr. godkjent TT-bruker

Hvis betrakter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker får vi et bilde som vist i tabell 2-5. Av tabellen ser vi at de økonomiske ytelsene pr. TT-bruker varierer svært mye mellom fylkene. I gjennomsnitt vil hver bruker i 2010 reise for 3 836 kroner. Dette er en nedgang på 6 % fra 2008. Den betydelige økningen i Troms skyldes en ”innstramming” i ordningen, jf. avsnitt 2.1.1. Hvis vi holder hovedstaden utenfor reduseres gjennomsnittlige ytelser til 2 631 kroner. Dette er en nedgang på 1 % fra 2008. I Oslo forventes hver TT-bruker i 2010 å reise for knapt 10 800 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 2009 og 2010 som vist i figur 2.4. Fylkene er rangert etter størrelsen på forventede ytelser i 2009. Av figur 2.4 ser vi at Nord-Trøndelag ligger på topp både i 2009 og 2010 fulgt av Vest-Agder på andreplass. Det forventes imidlertid kutt i ytelsene i Vest-Agder i 2010. De laveste ytelsene i 2009 finner vi i Vestfold, Sogn og Fjordane, Hedmark og Aust-Agder.

Tabell 2-5: Gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker fordelt på fylker. 2002-2010. 2010-kroner.⁹

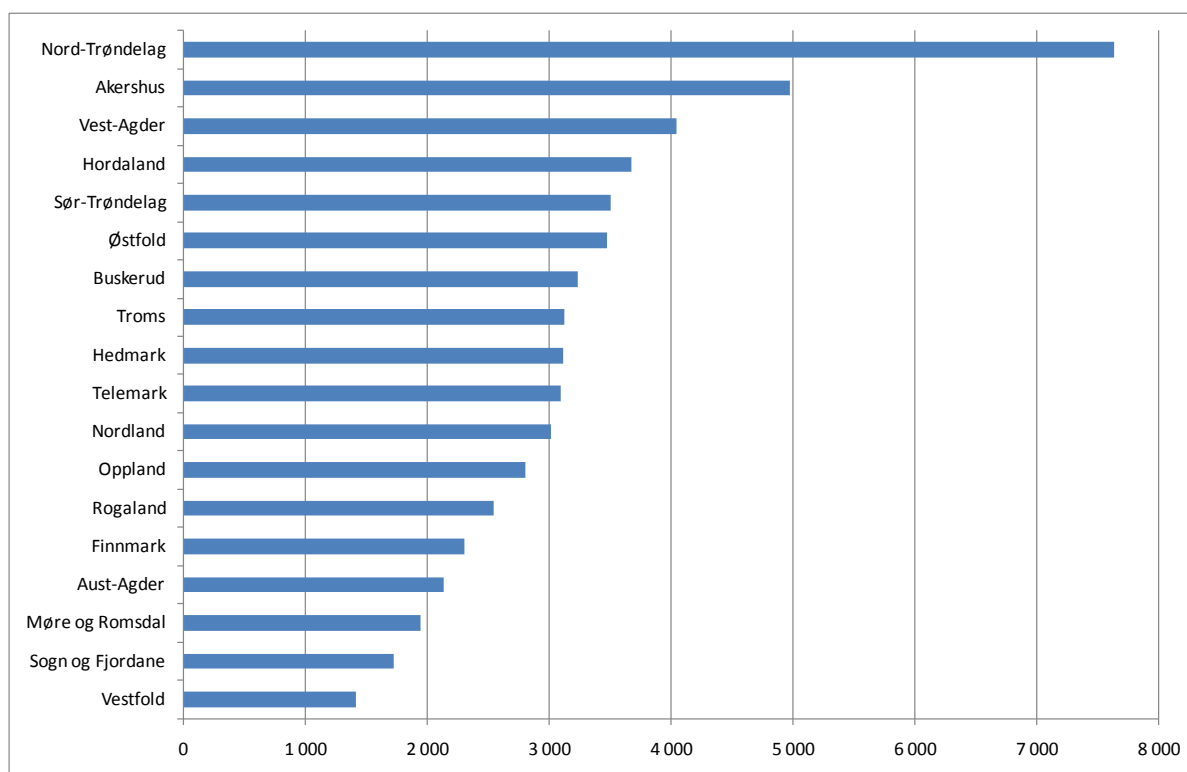
Fylke	2002	2004	2006	2008	2010	Relativ endring	
						2002-2010	2008-2010
Østfold	3 367	3 179	2 567	3 182	3 432	2 %	8 %
Akershus	3 191	3 469	3 186	3 542	3 471	9 %	-2 %
Oslo	10 052	11 670	12 421	12 074	10 791	7 %	-11 %
Hedmark	932	2 080	2 240	1 932	1 795	93 %	-7 %
Oppland	2 509	2 684	2 584	2 311	2 288	-9 %	-1 %
Buskerud	3 680	4 476	4 235	3 786	3 229	-12 %	-15 %
Vestfold	1 403	1 632	1 700	1 380	1 384	-1 %	0 %
Telemark	1 323	2 899	2 487	2 302	2 456	86 %	7 %
Aust-Agder	1 924	2 125	1 515	1 761	1 622	-16 %	-8 %
Vest-Agder	3 095	3 146	2 723	3 113	3 304	7 %	6 %
Rogaland	3 386	2 774	2 255	2 422	2 429	-28 %	0 %
Hordaland	2 580	2 695	3 654	3 871	3 416	32 %	-12 %
Sogn og Fjordane	1 199	1 353	1 396	1 425	1 405	17 %	-1 %
Møre og Romsdal	1 772	2 167	2 062	1 823	1 586	-10 %	-13 %
Sør-Trøndelag	2 466	1 233	1 318	2 188	2 351	-5 %	7 %
Nord-Trøndelag	5 800	6 433	6 303	6 206	6 091	5 %	-2 %
Nordland	2 232	2 302	2 093	2 246	2 456	10 %	9 %
Troms	2 213	2 274	2 432	1 871	2 550	15 %	36 %
Finnmark	1 809	1 835	2 965	1 837	1 807	0 %	-2 %
Totalt	3 659	4 042	4 119	4 061	3 836	5 %	-6 %



Figur 2.4: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjent TT-bruker i 2009 og 2010 (budsjettt). Ekskl. Oslo. 2010-kroner.

2.4.2 Reisemidler pr. ”aktive” TT-bruker

Når vi fordeler reisebeløpene pr. ”aktive” TT-bruker, får vi en situasjon som vist i figur 2.5.



Figur 2.5: Forventede gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. ”aktive” TT-bruker i 2010. Ekskl. Oslo. 2010-kroner.

Når vi betrakter figur 2.4 og figur 2.5 ser vi at rangeringen mellom fylkene endes en del når vi benytter ytelser pr. ”aktive” TT-bruker. Akershus, Hedmark og Sør-Trøndelag rykker blant annet oppover på listen, mens Østfold og Telemark rykker litt nedover.

2.4.3 Reisemidler pr. innbygger

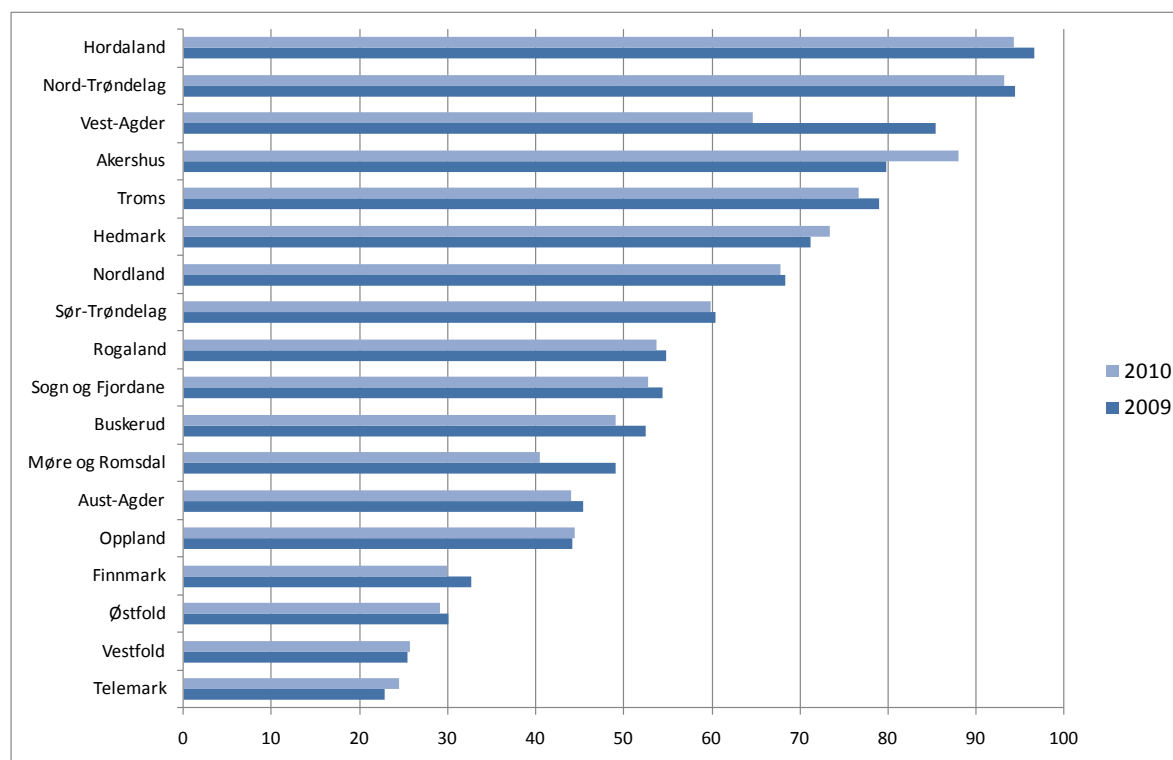
Når vi betrakter de offentlige ytelsene pr. *innbygger*, får vi en situasjon som vist i tabell 2-6.

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. Også når det gjelder ytelser pr. innbygger ligger hovedstaden på topp med en forventet ytelse på 314 kroner i 2010. Nederst finner vi Østfold, Vestfold og Telemark med forventede ytelser på henholdsvis 29 kroner, 26 kroner og 24 kroner pr. innbygger i 2010. Gjennomsnittlige *totale* TT-ytelser pr. innbygger i 2010 for landet som helhet forventes å bli 91 kroner når vi inkluderer Oslo og 61 kroner når Oslo holdes utenfor. Dette er en nedgang på 7 % fra 2008.

Tabell 2-6: Offentlige ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 2002-2010¹⁰. 2010-kroner.

Fylke	2002	2004	2006	2008	2010	Endring	
						2002-2010	2008-2010
Østfold	33	26	23	28	29	-11 %	5 %
Akershus	58	75	74	87	88	52 %	2 %
Oslo	574	416	411	368	314	-45 %	-15 %
Hedmark	41	85	81	82	73	80 %	-10 %
Oppland	50	53	51	45	44	-11 %	-2 %
Buskerud	43	58	55	57	49	14 %	-15 %
Vestfold	25	32	32	25	26	2 %	3 %
Telemark	33	17	16	21	24	-26 %	18 %
Aust-Agder	40	47	38	46	44	11 %	-5 %
Vest-Agder	55	60	54	63	65	18 %	3 %
Rogaland	41	47	50	53	54	31 %	2 %
Hordaland	84	82	90	100	94	12 %	-6 %
Sogn og Fjordane	47	53	53	54	53	11 %	-3 %
Møre og Romsdal	52	57	55	49	40	-23 %	-17 %
Sør-Trøndelag	69	40	42	60	60	-13 %	1 %
Nord-Trøndelag	69	96	94	93	91	33 %	-2 %
Nordland	74	77	72	65	68	-8 %	4 %
Troms	66	67	71	71	77	16 %	7 %
Finnmark	58	59	51	33	30	-48 %	-8 %
Gjennomsnitt	113	99	99	98	91	-19 %	-7 %

Figur 2.6 visualiserer samlede ytelser (fylkeskommunale og kommunale) pr. innbygger i fylkene i 2009 og 2010. Oslo er utelatt. Fylkene er rangert etter forventet størrelse på ytelsene i 2009.



Figur 2.6: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger ekskl. Oslo i 2009 og 2010 (budsjett). 2010-kroner.

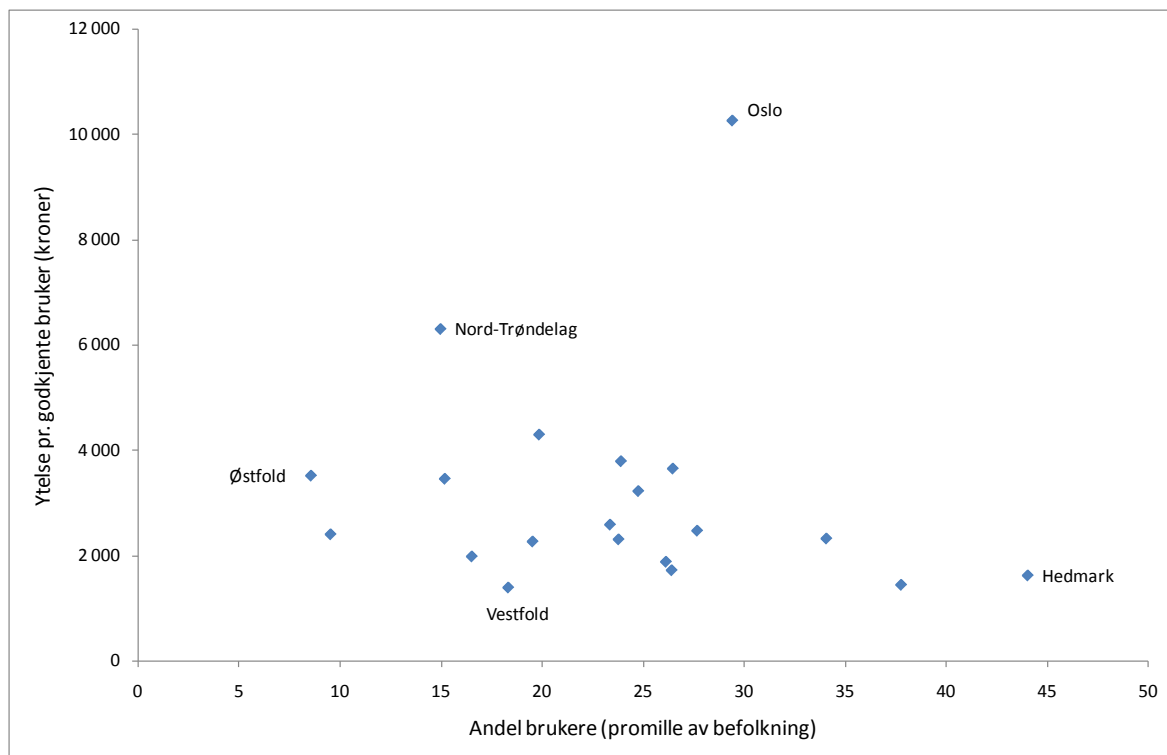
Fra 2009 til 2010 kan vi spesielt merke oss at Akershus forventes å øke sine gjennomsnittlige ytelser pr. innbygger, mens Vest-Agder forventes å gå i motsatt retning.

2.5 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.

2.5.1 Godkjente TT-brukere

For å illustrere forskjellen mellom fylkene hva angår gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel, har vi i figur 2.7 plottet inn fylkene med utgangspunkt i disse to dimensjonene ved TT-ordningen.

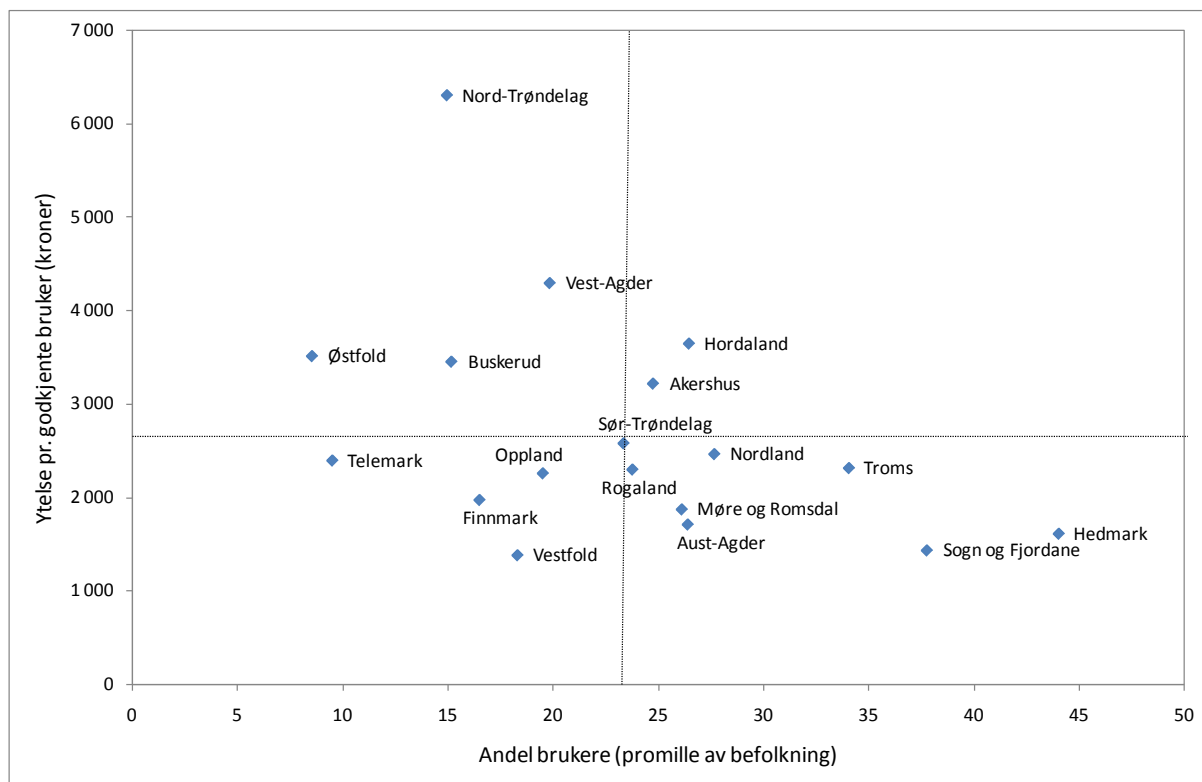


Figur 2.7: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2009. 2010-kroner.

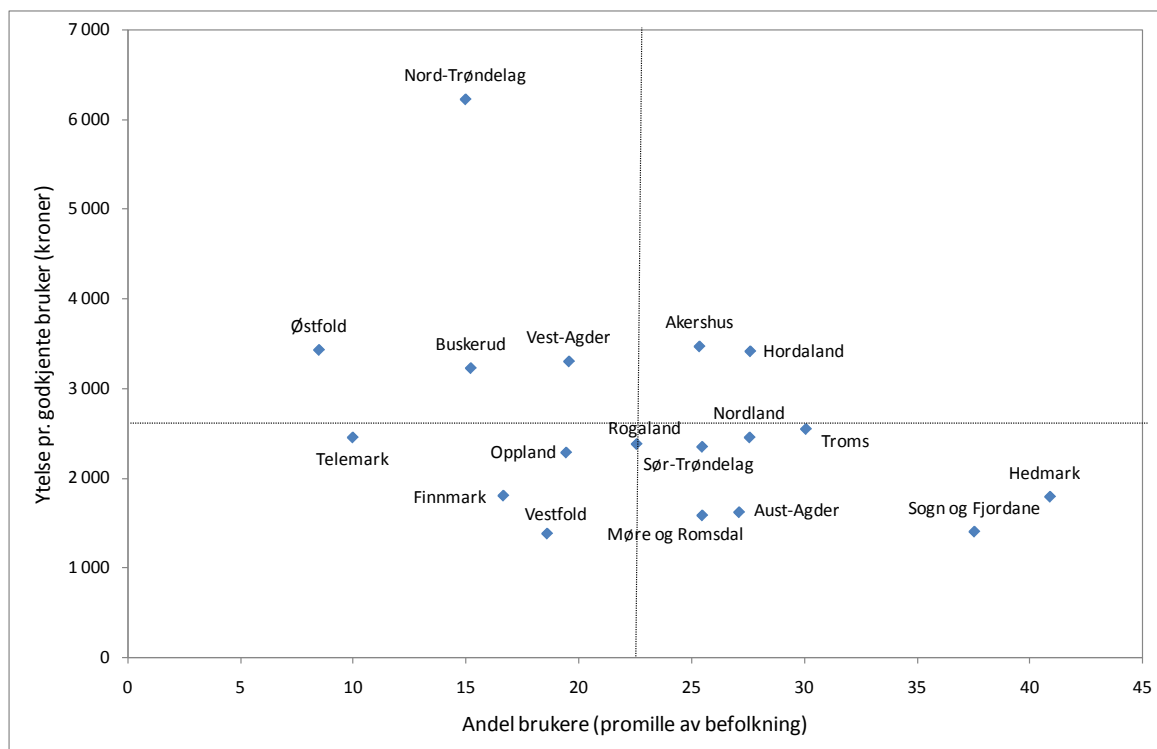
Figur 2.7 viser klart hvordan Oslo skiller seg ut med en relativt høy brukerandel og spesielt store ytelser pr. godkjent bruker. I 2009 var brukerandelen i hovedstaden 2,9 % og gjennomsnittlig ytelse pr. bruker 10 270 kroner. Når vi holder Oslo utenfor er det Hedmark som har størst og Østfold som har lavest brukerandel. Tilsvarende er det Nord-Trøndelag som har høyest og Vestfold 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 2.8 og figur 2.9 ”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). I gjennomsnittlige ytelser er de kommunale bidrag også inkludert.¹¹ Figur 2.8 illustrerer situasjonen i 2009, mens figur 2.9 viser *forventet* situasjon i 2010.



Figur 2.8: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2009. 2010-kroner.



Figur 2.9: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelser pr. godkjent TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2010. 2010-kroner.

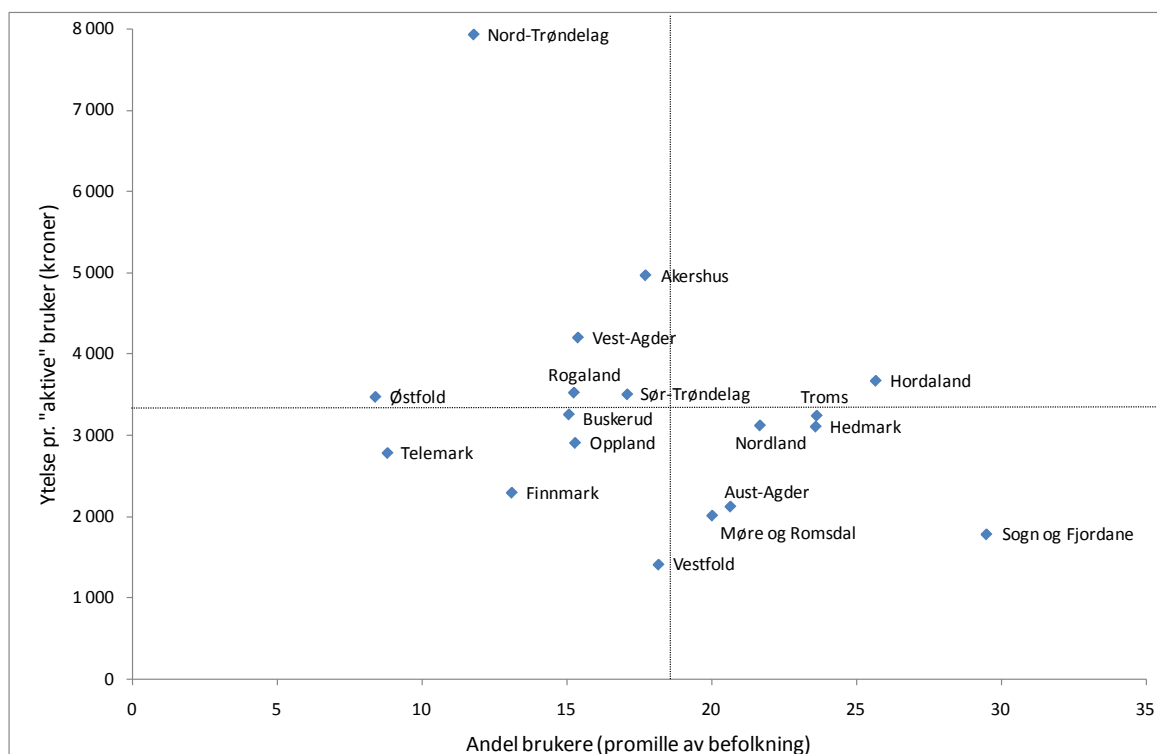
Figur 2.8 og figur 2.9 viser stor spredning mellom fylkene, der flest fylker ligger oppe til venstre ("lav" brukerandel og "høy" ytelse pr. bruker) og nede til høyre ("høy" brukerandel og "lav" ytelse pr. bruker). I gjennomsnitt har fylkene (ekskl. Oslo) i 2009 en brukerandel på 2,3 % og en ytelse pr. godkjent TT-bruker på 2 669 2010-kroner. I 2010 er brukerandelen uendret mens ytelsen pr. godkjent TT-bruker forventes redusert til 2 629 kroner.

Når vi ser på forventede endringer fra 2009 til 2010, så er det verd å merke seg at Telemark, Hordaland og Akershus forventes å "rykke" til høyre (høyere brukerandel), mens Troms går motsatt vei. Både Troms og Akershus forventes å "rykke" oppover (økte ytelse pr. godkjent TT-bruker), mens Vest-Agder forventes å "rykke" ned (lavere ytelse pr. godkjente TT-bruker).

Da gjennomsnittstall knyttet til ytelse 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 "grunntyelsen" og ytelsen til de som tilbys mest – ofte rullestolbrukere og personer som har lang reisevei til nærmeste kommune- eller servicesenter.

2.5.2 Aktive" TT-brukere

I figur 2.10 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.



Figur 2.10: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter forventede gjennomsnittlige ytelse pr. "aktive" TT-bruker og brukerandel (antall "aktive" TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2010. 2010-kroner.

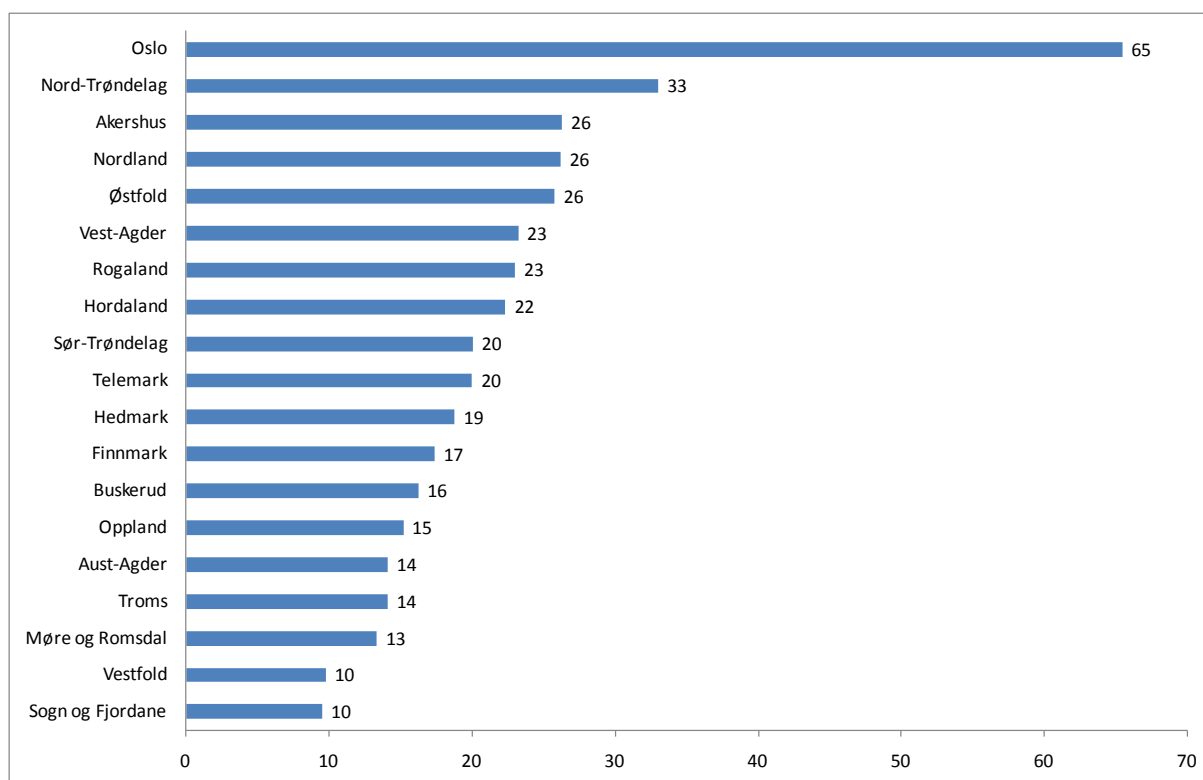
Hvis vi sammenholder figur 2.9 og figur 2.10 ser vi for det første at gjennomsnittlige ytelse pr. bruker øker og brukerandelen reduseres i og med at antall "aktive" brukere i en del fylker

er betydelig lavere enn antall godkjente brukere. I 2010 forventes det at gjennomsnittlig ytelse pr. ”aktive” bruker vil være 3 366 kroner når hovedstaden holdes utenfor. Beløpet øker til 4 872 kroner når vi tar med Oslo. Brukerandelen er vel 1,8 %.

2.6 Antall turer og brukerandel

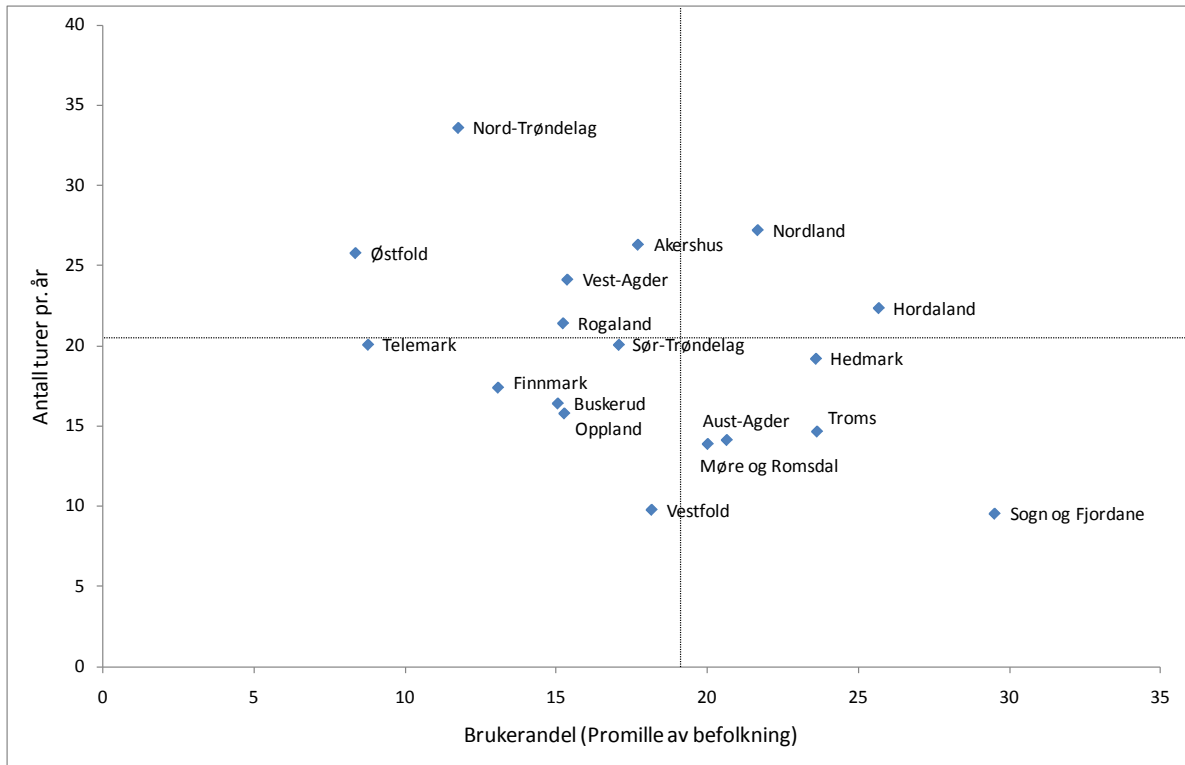
Ut fra forventede ytelser i de ulike fylkene i 2010 og beregninger av gjennomsnittlig pris pr. reise har vi i figur 2.11 forsøkt å beregne hvor mange turer (en vei) hver ”aktive” TT-bruker forventes å gjennomføre i 2010. Vi har ikke tatt hensyn til at brukerne i de fleste fylker må betale en egenandel for hver reise. Dette betyr at vi undervurderer antall reiser noe, spesielt i de fylkene som har en høy egenandel, jf. tabell 3-3. Vi har fått oppgitt gjennomsnittlig pris pr. TT-reise for fylkene Buskerud, Akershus, Oslo, Telemark, Østfold, Vestfold, Aust-Agder, Rogaland, Sør-Trøndelag, Hedmark og Hordaland. For de fylkene vi ikke har data fra, har vi estimert drosjetaksten for TT-turer med utgangspunkt i omsetning pr. tur i 2009 fordelt på fylker (statistikk fra SSB) og justert denne for beregnet forhold mellom pris pr. TT-reise i 2010 (for de 10 fylkene vi har data fra) og omsetning pr. tur i 2009 i de samme fylker.

I forhold til figur 2.10 kan vi opplyse om at gjennomsnittlig antall forventede turer pr. ”aktive” TT-bruker i 2010 er ca. 30 når Oslo inkluderes og 22 når hovedstaden ”fjernes”.¹²



Figur 2.11: Forventet antall turer pr. ”aktive” TT-bruker i 2010.

Ved å bytte ut Y-aksen i figur 2.10 med forventet antall turer, får vi et plott av fylkene som illustrert i figur 2.12. Vi ser av figur 2.12 at plasseringen av fylkene blir stort sett den samme som i figur 2.10.



Figur 2.12: Forventet fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlig antall turer pr. "aktive" TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2010.

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 oktober 2010. I de følgende avsnittene vil vi beskrive forskjellen mellom fylkene samt spesielt framheve forhold som er blitt endret fra situasjonen slik den var i 2008, jf. Solvoll (2008).

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 2010.

Tabell 3-1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2010.

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Bruker-god-kjennning	Klagebe-handling	Produksjon av verdikort/ kuponger	Distribusjon av verdikort/ kuponger	Oppgjør med transportør	Budsjett-oppfølging og kontroll
Østfold	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Akershus	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Oslo	F	F	B	B/HEV/nemd	F	F	HEV	HEV/B ¹³
Hedmark	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	VKT
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/K ¹⁴	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	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	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. KKI = Kjørekontoret Innlandet (Kaltes Oppland Skyssenter, OSS, før 2007). 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 innebar denne endringen lite bortsett fra at søknaden skulle sendes til den bydelen søkeren er bosatt i. Fra 1. januar 2005 fikk Helse- og velferdsetaten (HEV) overført ansvaret for en rekke administrative oppgaver og kjøp av transporttjenester knyttet til TT-ordningen. HEV er nå tildelt forvaltningsmyndighet i forhold til administrative rutiner, kontraktsoppfølging og kjøp av transporttjenester knyttet til TT-ordningen. HEV og bydelene står i et sidestilt forhold ved dagens organisering av ordningen, hvor byrådsavdelingen for velferd og sosiale tjenester (VST) har det overordnede ansvaret.¹⁵

Utarbeidelse av regelverk

Regelverket for praktiseringen av TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar å utarbeide. Slik var det også i 2008.

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. Fordelingen på den enkelte bruker skal da skje i henhold til gjeldende retningslinjer. Det er ikke endringer på dette området fra 2008.

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 2008.

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 2010 som i 2008.

Produksjon av kuponger og verdikort

Når det gjelder ansvaret for å få trykket opp/produisert kuponger og verdikort, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 11 fylker, mens en i de resterende 8 fylkene (Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Telemark, Rogaland og Sør-Trøndelag) har satt denne jobben bort til Rogaland Taxi (RT). Situasjonen er endret fra 2008 ved at Oppland fylkeskommune har overtatt ansvaret som for to år siden lå hos KKI (Kjørekontoret Innlandet) samt at RT har overtatt jobben fra fylkeskommunen i Sør-Trøndelag.

Distribusjon av kuponger og verdikort

Når det gjelder selve utsendelsen av kupongene og verdikortene til brukerne, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 7 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i 2 fylker. I (Østfold,

Vestfold, Akershus, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Rogaland og Sør-Trøndelag) er denne jobben satt bort til Rogaland Taxi (RT), mens det i Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag er den enkelte kommune som tar seg av denne jobben. Situasjonen var den samme i 2008 med unntak av at Oppland fylkeskommune har overtatt ansvaret som for to år siden lå hos KKI (Kjørekontoret Innlandet) samt at RT har overtatt jobben fra fylkeskommunen i Sør-Trøndelag.

Oppgjør med transportør

Når det gjelder det økonomiske oppgjøret med transportør, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 9 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 7 fylkene (Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Rogaland og Sør-Trøndelag) er det RT som forestår oppgjøret med transportørene. Etter 2008 har RT overtatt oppgjørsansvaret for Sør-Trøndelag.

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 (HEV) og den enkelte bydel og Sogn og Fjordane der den enkelte kommune er ansvarlig. Situasjonen er uendret fra 2008.

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 NAV

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 NAV. 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 2008 med unntak av at Akershus fylkeskommune i 2010 gir redusert reiserett til TT-brukere med grunnstønad til transport.

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 at de har bil finansiert gjennom NAV. Dette var også situasjonen i 2008 med unntak av at Finnmark da gav disse brukere 80 % reduksjon i TT-ytelsene.

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 felles-turer 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. Godkjenningspraksis i fylkene er omtrent uendret fra 2008, men i Akershus presiseres det nå at institusjonsboere får redusert reiserett mens en i Møre og Romsdal godkjenner personer under 67 år som bor på institusjon.

Tabell 3-2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene i 2010.

	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 (ingen kontroll)	Ja	6 år ¹⁶	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	Ja (med minste kvote)	Ja, men kun for de som er brukere før de flytter på institusjon	12 år	1 år	Nei	1 år eller lenger.
Vestfold	Ja	Ja (redusert 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	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 ¹⁷	1 år	Nei	Varig
Sør-Trøndelag	Ja	Ja	Ja	Nei	2 år	Nei	3 år
Nord-Trøndelag	Ja	Nei, normalt ikke.	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig
Nordland	Nei	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

Nedre aldersgrense

Når det gjelder aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker, så eksisterer det ikke noen nedre aldersgrense i 7 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 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 2008 er regelverket endret i Akershus ved at aldersgrensen er hevet fra 2 til 8 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 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 2008 finner en ingen endringer på dette punktet. 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 (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. Hordaland presiserer nå at denne kategorien brukere kan få redusert reisekvote. Denne presiseringen var ikke i 2008.

Varighet på godkjenning

I 7 av fylkene er det satt en varighet på godkjenningen som TT-bruker fra 2 til 4 år, mens to fylker operer 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 godkjenningsslengde på ett år, stort sett ”automatisk” forlenget sin brukerstatus dersom den funksjonshemmingen som lå til grunn for godkjenningen fortsatt er til stede. Etter 2008 har det ikke skjedd endringen i forhold til godkjenningens varighet.

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 slik at færre kan godkjennes som brukere. Dette skjedde for eksempel i Nordland i 2008.

3.3 Fastsettelse av egenandel, korttype og fordeling av reisemidler

I de påfølgende 2 tabellene vil vi angi størrelsen på egenandelene, 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.

Tabell 3-3: Egenandeler i 2010.

Fylke	Egenandel	Beløp pr. tur	Kommentarer
Østfold	Ja	15 kroner	-
Akershus	Nei	-	-
Oslo	Ja	30 kroner (voksen). 15 kroner (barn under 18 år).	Egenandelen følger kollektivtrafikkens takster. Bystyret fastsetter egenandelen i desember hvert år i forbindelse med budsjettbehandlingen.
Hedmark	Ja	40 kroner	Egenandelen fastsettes av Hedmark Trafikk FKF, iht. fylkestingets vedtak.
Oppland	Ja	Skal tilsvare kollektivtakst for den aktuelle reisestrekning.	Praksis kan variere en del. Mange betaler ikke egenandel.
Buskerud	Ja	40 kroner	Egenandelen er uavhengig av reiselengde. Høsten 2009 drøftes det med brukerrepresentanter om egenandelen skal differensieres noe i forhold til reiselengde.
Vestfold	Ja	25 kroner	Egenandelen er uavhengig av reiselengde.
Telemark	Ja	25 kroner	Egenandelen er uavhengig av reiselengde. Gjelder både individuell og fellestransport. Har vært uendret siden 2004.
Aust-Agder	Nei	-	-
Vest-Agder	Ja	Minimum 36 kroner	Egenandelen øker med reiselengden. Laveste sats: 36/53 kroner for reiser inntil 10 km for henholdsvis brukergruppe 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 egenandel. Brukes verdikuponger for et større beløp enn det turen koster har ikke brukeren rett til å få tilbake vekslepenger. ¹⁸
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. ¹⁹	Minimumsbeløp 10 kroner pr. tur.
Troms	Ja	10 % av turprisen	Minimumsbeløp 10 kroner pr. tur.
Finnmark	Nei	-	-

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 2008 med unntak av Hedmark som økte egenandelen fra 30 kroner til 40 kroner 1. januar 2010.

Det er flere problemstillinger knyttet til betaling av egenandeler. Vest-Agder fylkeskommune har i et internt notat diskutert dette, og følgende momenter kan være verdt å trekke fram.

- I Finnmark, Aust-Agder og Akershus betales ikke egenandeler, mens det er frivillig i Møre og Romsdal. Oppland har noe varierende praksis og som enkelte steder likner den 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, fergeutgifter, 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.

Tabell 3-4 gir en oversikt over de kupong- og korttypene som brukes i fylkene og hvordan tilgjengelige midler fordeles mellom godkjente TT-brukere. Tabell 3-4 gir en rimelig 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 tjenesteområdet samferdsel.

Kupong-/korttype

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.²⁰ Tildelt reise-

beløp differensieres i alle fylker, men differensieringskriteriene varierer betydelig mellom fylkene. Situasjonen var den samme i 2008. 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 reisevolum.
- 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, fergeutgifter for bilen, 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 en eller flere forhold knyttet til funksjonshemming, alder og eventuelt bruk av spesialbil gjennom at det gis et større beløp på verdikortet. Det man da må være oppmerksom på, er at grad av prioritering ikke kan leses ut fra differansen mellom hva prioriterte brukere får og det ordinære brukere får. I et verdikort vil nemlig ekstrautgifter til tidsbruk ved ekstra assistanse/innfestning, tillegg for stor bil osv. bli belastet kortet, og det er bare i den grad det blir noe igjen etter slike ekstrautgifter at det gir større reell reisemulighet.

Vest-Agder fylkeskommune argumenterer med at det vil være vanskelig å skaffe oversikt over og kompensere for ekstrakostnader knyttet til ulikheter i transportkostnad. Derfor mener fylkeskommunen at det bare er tur-/kilometerbaserte systemer som sikrer brukerne et klart definert reisetilbud.

Brukerstatus

I 2010 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 dog nærliggende å tro at en også her behandler brukergrupper 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.

Bruksområde

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

Tabell 3-4: Kupong- og korttype, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av støttebeløp. Status i 2010.

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. ²¹	Prioriterte grupper får mest. ²²	Prioritert gruppe er: Blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmet og KOLS pasienter med bærbart surstoffsapparat. Ekstra prioritet gis til rullestolbrukere med behov for spesialdrosje. Redusert beløp: 3 600 kr pr. år. Ordinært beløp: 5 400 kr pr. år. Prioritert bruker: 7 150 kr pr. år. Ekstra prioritet: 10 300 kr pr. år.
Oslo	Elektronisk turkort	Som hovedregel i Oslo. ²³	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	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.	Avhengig av avstand til kommunesenter samt om søkeren er i prioritert gruppe. ²⁴	Avstandsinndeling: 0-5 km (1 350 kr), 5-10 km (1 800 kr), 10-15 km (2 800 kr), 15-20 km (4 600 kr) og over 20 km (5 500 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	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter. Det vurderes om beløpet bør differensieres på flere avstandssoner.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. G1: Bruker over 67 år bosatt <15 km fra senter: 4 300 kr G2: Brukere under 67 år og brukere bosatt >15 km fra senter: 6 800 kr G3: Brukere 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 før fylte 67 år. Disse får 6 000 kr pr. år. G2: Brukere med betydelig funksjonshemming oppstått etter 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 ERTV-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. ²⁵
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 2010 er X=1 300 kr pr. halvår.

Fylke	Kupong-/korttype	Bruksområde	Fordeling av midler mellom godkjente brukere	Kommentarer
Vest-Agder	Turkort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. ²⁶	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). ²⁷
Rogaland	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. ²⁸	4 nivå for transportstøtte avhengig av brukergruppe.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. T1 - Vanlig bruker: 4 000 kr, T2 - Prioritert bruker i vanlig drosje: 8 200 kr, T3 - Prioritert bruker med trygdebil: 6 100 kr, T4 - Prioritert bruker (rullestol, stor bil): 9 900 kr
Hordaland	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter	Prioriterte grupper er: a) Blinde. (7 500 kr pr. år). b) Sterkt synshemmede (visus med korreksjon som er mindre enn 6/60-del (0,1) og/eller når personen ikke klarer fingertelling (med korreksjon) på mer enn 6 meter. (7500 kr pr. år). c) Avhengig av rullestol (må dokumenteres med bekreftelse fra lege eller hjelpemiddelsentralen). (Årlig støttebeløp varierer). d) Sykdom i den terminale fasen. e) Avhengig av konstant kunstig surstofftilførsel (Ordinære brukere over 67 år får 4 500 kr pr. år mens ordinære brukere under 67 år får 5 500 kr pr. år).
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 2 160 kr – 4 320 kr. Brukere under 67 år kan etterspørre reisekuponger ut over standardbeløp. ²⁹
Sør-Trøndelag	Turkort ³⁰	Hele fylket. ³¹	Avhengig av brukerstatus.	1 Standardbruker: 14 turer pr. år. 2 Blind/sterkt svaksynt: 120 turer pr. år. 3 Bevegelseshemmede/rullestolbrukere: 120 turer pr. år. 4 Rullestolbrukere med 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 Norge dersom transportør godtar kortet.	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. ³²
Nordland	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	Verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Brukerne inndeles i A og B. A-brukere (brukere som er avhengig av spesialbil). B-brukere (brukere som kan benytte vanlig drosje). Tildelingen differensieres på 5 soner: Sone 1 (0-5 km), 2 200 kr (A)/1 500 kr (B), sone 2 (5-10 km), 2 600 kr (A)/1 700 kr (B), sone 3 (10-15 km), 3 000 kr (A)/2 000 kr (B), sone 4 (15-20 km), 3 500 kr (A)/2 300 kr (B) og sone 5 (over 20 km), 3 900 kr (A)/2 600 kr (B).
Finmark	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.

Avstand og brukerstatus

I 11 fylker: Hedmark, Oppland, 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 brukerstatus. Brukerstatus kan gjelde både alder og type funksjonshemming. 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 2008. Satsene er imidlertid justert opp i flere av fylkene.

3.3.1 Spesielt om differensiering av ytelsene

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).

Tabell 3-5: Laveste og høyeste årlige støttebeløp til TT-brukerne i 2010.

Fylke	Grunnbeløp	Høyeste støttebeløp	Kommentarer
Østfold	2 260 kr	4 660 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere under 67 år.
Akershus	5 400 kr	10 300 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere med behov for spesialdrosje.
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.
Hedmark	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	1 350 kr	6 500 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	4 300 kr	12 500 kr	Høyeste støttebeløp gjelder spesialbilbrukere bosatt over 15 km fra nærmeste senter. ³³
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	2 600 kr	7 800 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	4 000 kr	9 900 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. ³⁴ Høyeste støttebeløp gjelder brukere med elektrisk rullestol som ikke har egen bil. ³⁵
Sogn og Fjordane	-	-	Kommunene har stor frihet i tildelingen.
Møre og Romsdal	2 400 kr	4 800 kr	Grunnbeløp gis til vanlig bruker bosatt under 10 km fra kommunesenter. Høyeste sats gis til rullestolbruker bosatt over 10 km fra kommunesenter. ³⁶
Sør-Trøndelag	14 reiser	200 reiser	Ordinære brukere får 14 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 reiseavstand mellom bosted og nærmeste naturlige servicesenter i kommunen som angitt.
Troms	1 500 kr	3 900 kr	Grunnbeløp gjelder for ordinære brukere som bor mindre enn 5 km fra kommunesenter. Høyeste sats gjelder rullestolbrukere som bor mer enn 20 km fra kommunesenter.
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.

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 tidligere har operert med. Jf. avsnitt 2.4 og 2.5.

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 1 350 kroner i Oppland til 5 400 kroner i Akershus.

Gjennomsnittet for de oppgitte grunnbeløpene i tabellen er ca. 3 000 kroner. Høyeste støttebeløp varierer betydelig, og gis stort sett til spesialbilbrukere bosatt lang fra nærmeste senter. Dette er således et støttebeløp som svært få brukere mottar. Det høyeste støttebeløpet i tabellen finner vi i Nordland, som gir 15 000 kroner til rullestolbrukere som bor over 50 km fra definert senter. Det laveste ”høyeste støttebeløp” finner vi i Finnmark, som gir 3 500 kroner til rullestolbrukere og blinde samt til brukere som bor over 30 km fra nærmeste kommunesenter.

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 150 kroner, blir således årlig støttebeløp 22 500 kroner for en person som bruker opp alle reisene. 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 130 kroner for en tur-retur reise på 18 km. Sør-Trøndelag gir ”vanlige” brukere kun 14 reiser pr. år. Rullestolbrukere kan imidlertid få opp til 200 reiser pr. år.

Når det gjelder hvor mange reiser de ”aktive” TT-brukerne i de ulike fylkene i gjennomsnitt forventes å gjennomføre i 2010, er dette forsøkt beregnet i avsnitt 2.6.

3.3.2 Litt om antall TT-brukere i ulike brukergrupper

Tabell 3-5 viser at er det noen fylkeskommuner som gir betydelig mer reisemidler til prioriterte brukergrupper enn til de ”vanlige” TT-brukerne. Som ”vanlige” TT-brukere regnes vanligvis 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 3-6 er respondentene gruppert i hovedgruppene *bevegelseshemmede*, *orientershemmede* og *andre forflytningshemminger*. Tabell 3-6 viser hvordan svarene fordeles mellom aldersgruppene ”under 70 år” og ”over 70 år”. I tillegg har tabellen en kolonne for alle respondenter.

Som det framgår av tabell 3-6 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 orientershemmede 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 orientershemminger 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 helt uavhengig av alder, mens i gruppen psykisk utviklingshemmede er så godt som alle under 70 år.

Tabell 3-6: Hovedårsak til forflytningshemming hos TT-brukere. N=830. (Kilde: Solvoll m.fl., 2001).

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

I 2010 prioriterer flere av fylkeskommunene 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 3-6 utgjør disse gruppene vel 20 % av TT-brukerne. Det er rimelig å anta at den fordelingen som fremkommer av tabell 3-6 er om lag den samme i 2010 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 i de 9 fylkene vi har fått tilbakemelding fra.

- *Østfold.* Av fylkets om lag 2 300 godkjente brukere er ca. 85 % i gruppe 1 og 2 ("ordinære" brukere) mens de resterende 15 % er prioriterte brukere i gruppe 3 og 4 (rullestolbrukere og brukere 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 og 2 (bor nærmere enn 10 km til kommunesenter). 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 og 5 (spesialbilbrukere). ”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 framgår av gjennomgangen ovenfor, varierer 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.

3.4 Elektroniske kortløsninger

I tabell 3-7 er det gitt en kortfattet oversikt over status i fylkene når det gjelder innføring av elektroniske betalingskort for TT-reiser.

Tabell 3-7 viser at det er 11 fylker som pr. 1. januar 2011 har elektroniske betalingskort for sine TT-brukere. Dette er Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms. 10 av disse har valgt systemet til Rogaland Taxi. Ellers er det to fylker (Oppland og Nord-Trøndelag) som oppgir at de har mer eller mindre konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskort. I Nordland og Finnmark vil elektroniske betalingskort innføres i løpet av 2011. De resterende 4 fylkene (Hedmark, Vest-Agder, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal) har ingen konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskort. Hedmark gikk 31. januar 2010 bort fra individuell bestilling av TT-reiser og over til at alle TT-brukere bestiller transport fra en felles transportsentral, der den enkelte også får informasjon om saldo som gjenstår til bruk for TT-reiser. Dette gir i følge TT-ansvarlig et større potensial for samordning av turer. Hedmark hadde før 31. januar 2010 elektroniske kort for identifikasjon av bruker. Disse videreføres.

Fra sommeren 2011 forventer en å ta i bruk elektroniske kortløsninger både i Nordland og Finnmark. Ellers skiftet Oslo kortleverandør 1. januar 2011. Da ble systemet til Rogaland Taxi innført også i hovedstaden.

Tabell 3-7: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort (e-kort) i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2011.

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.
Akershus	x			System utviklet av Rogaland Taxi.
Oslo	x			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. januar 2011.
Hedmark			x	Hedmark hadde til og med 31. januar individuell bestilling av turer. Dette er nå erstattet med at alle TT-brukere bestiller transport på et felles telefonnummer (02040). Ved bestilling kan den enkelte få informasjon om saldo som gjenstår til bruk for TT-transport. ³⁸ Benytter magnetstripekort for identifikasjon av bruker.
Oppland		x		Innføring av elektroniske betalingskort er under vurdering.
Buskerud	x			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 1. april 2005.
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	Fylkeskommunen har ingen planer om innføring av elektroniske betalingskort, men dette er noe som vurderes.
Rogaland	x			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2003.
Hordaland	x			Oberthur technologies.
Sogn og Fjordane			x	Innføring av elektroniske betalingskort har vært diskutert, men ingen planer om innføring foreligger.
Møre og Romsdal			x	Hele TT ordningen er under evaluering, og det er mulig at elektroniske betalingskort blir innført som en følge av den.
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. Vurderer innføring av elektroniske betalingskort, men usikkert når dette blir.
Nordland		x		Det er planer om innføring av elektroniske betalingskort fra og med andre halvår 2011. ³⁹
Troms		x		Elektroniske betalingskort innføres 1. januar 2011. Systemet til Rogaland Taxi er valgt.
Finnmark		x		Fylkeskommunen skal innføre elektroniske betalingskort. De vil inngå kontrakt med Rogaland Taxi. Systemet forventes operativt i juli 2011.

Av de 11 fylkene som pr. 1. januar 2011 vil ha elektroniske betalingskortløsninger, har altså 10 av disse valgt systemet til Rogaland Taxi (RT). Dette innebærer at RT har en markedsandel på 91 % (andel av antall "e-kort fylker") og 70 % (andel av antall "e-kort brukere"). 7 av 10 TT-brukere (80 700 personer) betaler fra 1. januar 2011 sine TT-reiser med et elektronisk betalingskort. Dette er samme andel som i 2008.

3.5 Kommentarer angående feilbruk/misbruk av TT-kortet

Vi spurte de TT-ansvarlige spesielt om de hadde noen føling med om TT-kortet blir misbrukt/feilbrukt ved at det benyttes til turer som skal betales av andre – spesielt syke transporter

som skal betales av Helseforetakene. Her fikk vi tilbakemelding fra de aller fleste fylkeskommunene, og nedenfor gis en gjennomgang av de mest konkrete tilbakemeldingene.

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-transport. 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 reisetilbudet 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 reisetilbudet 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 rettlegde 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 underreportering. 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.

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

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 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 trygdeataten (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. Dersom brukerne har grunnstønad til arbeids-/ utdanningsreiser som ikke gir full dekning kan en få dekket resterende beløp gjennom forsøket. Alternativt kan man frasi seg grunnstønaden.

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 foreslått 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.

Av Prop. 1 S (2010–2011) fremgår det at Arbeids- og velferdsdirektoratet i 2010 har gjennomført en intern evaluering av AU-reiseordningen. Arbeidsdepartementet vil vurdere direktoratets anbefalinger og komme tilbake på egnet måte. Arbeids- og utdanningsreiser vil også sees i sammenheng med regjeringens sysselsettingsstrategi for funksjonshemmede. Forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser videreføres i 2011. For å kunne videreføre det anslåtte nivået av mottakere i 2010, foreslås det å sette av til sammen 26 mill. kroner til ordningen i 2011.

4.1 Antall brukere

I tabell 4-1 er det gitt en oversikt over antall aktive brukere i forsøksordningen pr. 27. oktober 2008 og 12. oktober 2010.

Av tabell 4-1 finner vi at antall aktive brukere av arbeidsreiseordningen er økt fra 401 til 429 på to år. Dette er en økning på 28 brukere, tilsvarende en økning på 7 %. Størst absolutt økning finner vi i Akershus og Hordaland med henholdsvis 9 og 15 flere brukere. Det er kun i Sogn og Fjordane, som ikke hadde brukere av ordningen i 2008, har i 2010 2 brukere.

Tabell 4-1: 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. 27. oktober 2008	Aktive brukere pr. 12. oktober 2010	Endring 2008-2010	
			Antall	Relativt
Østfold	15	18	3	20 %
Akershus	62	71	9	15 %
Oslo	0	0	0	-
Hedmark	17	6	-11	-65 %
Oppland	23	27	4	17 %
Buskerud	15	16	1	7 %
Vestfold	29	25	-4	-14 %
Telemark	20	21	1	5 %
Aust-Agder	15	14	-1	-7 %
Vest-Agder	14	20	6	43 %
Rogaland	43	46	3	7 %
Hordaland	57	72	15	26 %
Sogn og Fjordane	0	2	2	-
Møre og Romsdal	16	9	-7	-44 %
Sør-Trøndelag	30	26	-4	-13 %
Nord-Trøndelag	2	5	3	150 %
Nordland	7	10	3	43 %
Troms	33	37	4	12 %
Finnmark	3	4	1	33 %
Totalt	401	429	28	7 %

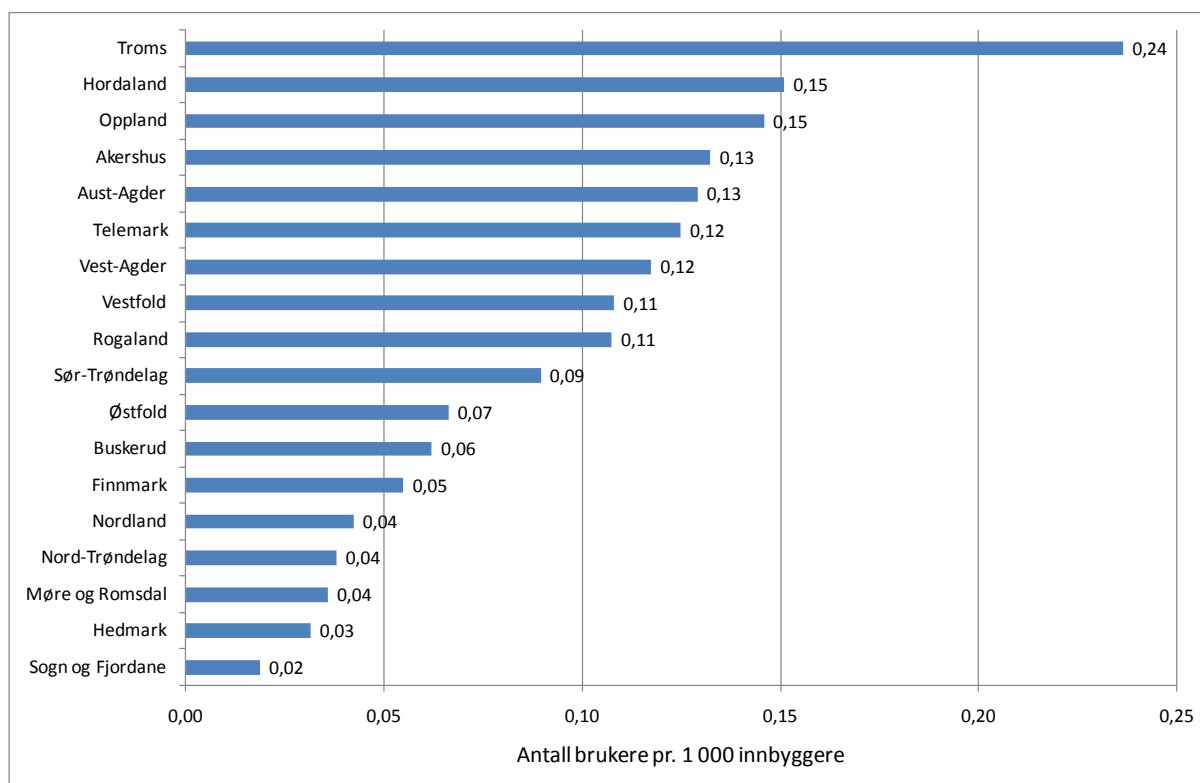
Det er vanskelig å si noe om årsaken til de endringene vi ser i tabell 4-1. I følge administrativt ansvarlig i NAV, er en i Hordaland flinke til å informere om ordningen i tillegg til at et stort antall brukere medfører at det blir en del intern markedsføring ("jungeltelegrafene"). Generelt er det en trend med at de fylkene som har flest brukere øker antallet mens fylkene med få brukere har små endringer i brukerantallet.

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.

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 forflytningshemminger fikk dekket reiser til/fra høgskole 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. oktober 2010 mellom fylkene, har vi visualisert dette i figur 4.1 ved å beregne antall brukere pr. 1 000 innbyggere.



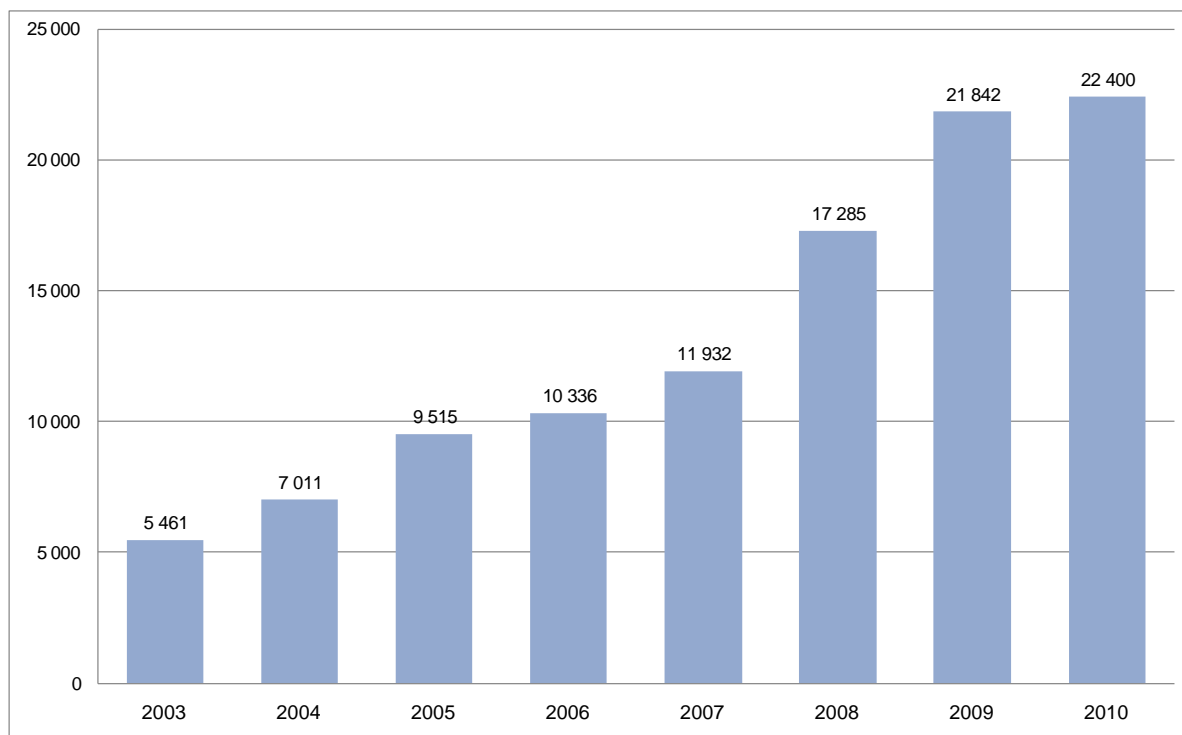
Figur 4.1: Antall aktive brukere pr. 1 000 innbyggere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 12. oktober 2010.

Pr. 12. oktober 2010 er det i Norge som helhet 0,09 brukere av AU-reiseordningen pr. 1 000 innbyggere. Således kan vi ut fra figur 4.1 si at Sør-Trøndelag er et ”gjennomsnittsfylke”. Som det framgår av figur 4.1 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.

4.2 Offentlige utgifter

I figur 4.2 er utviklingen i de offentlige utgiftene til AU-ordningen vist.⁴² Utgiftene er knyttet til transporten. Kostnader knyttet til administrasjon av ordningen kommer i tillegg. Administrasjonsutgiftene vil bli om lag 2 mill. kr i 2010.

Som det framgår av figur 4.2 har utgiftene til AU-ordningen økt jevnt i takt med økningen i antall brukere. I 2010 forventes utgiftene til AU-reiser å bli ca. 22,4 mill. kroner. Årlig utgift pr. bruker er vel 52 000 kroner i 2010 mot om lag 47 000 kroner i 2008. Dette er en reell økning på rundt 3 300 kroner fra 2008.



Figur 4.2: Offentlige utgifter til forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Periode: 2003-2010. Løpende kroner. Tall i 1 000.

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 (2010–2011). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak) for budsjettåret 2011. Det kongelige arbeidsdepartement.

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 2003/2006. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G (2008). Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2008. SIB-notat 2007/2008. Handelshøgskolen i Bodø.

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

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

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

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

St.prp. nr. 1 (2008-2009). Det kongelige Samferdselsdepartement.

VEDLEGG 1

Antall godkjente TT-brukere. 1988-2010

Antall godkjente TT-brukere

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010
Østfold	1 422	1 942	2 156	2 552	2 700	3 213	3 308	2 050	2 110	2 302	2 302	2 302	2 302
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	13 600
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
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	7 800
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
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
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	4 300
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	1 677
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	2 941
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
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
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
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
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
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	7 400
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
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
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
Finnmark	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
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	115 597

VEDLEGG 2

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 – 2010

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
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	7 900	7 900
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	41 100	47 200
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	169 687	184 254
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	13 219	14 000
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	7 953	8 235
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	13 000	12 600
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	5 690	5 950
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	3 744	4 118
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	4 752	4 770
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	14 000	11 000
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	22 500	23 000
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	44 300	45 000
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	5 650	5 650
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	11 915	10 153
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	16 900	17 400
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	12 047	12 000
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	15 700	16 000
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	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	2 314	2 192
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	443 483

* Tall for 2010 er budsjettall. 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 2010 kroner. (Tall i 1 000 kroner)

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009	2010
Østfold	2 680	5 540	6 687	7 111	6 528	8 957	7 569	6 902	6 707	5 909	5 864	7 324	8 095	7 900
Akershus	8 040	8 464	8 868	10 511	12 164	14 941	35 161	31 100	36 885	37 141	36 913	44 886	42 114	47 200
Oslo	179 050	78 613	89 001	99 773	127 530	153 352	249 574	192 435	217 234	221 050	196 567	206 471	173 872	184 254
Hedmark	2 512	4 924	7 705	5 913	6 233	7 986	7 665	7 630	15 915	15 320	15 204	15 485	13 545	14 000
Oppland	4 020	6 925	9 304	9 982	11 251	14 297	12 265	9 034	9 663	9 302	8 640	8 321	8 149	8 235
Buskerud	6 197	9 387	10 612	8 970	11 866	13 369	14 162	11 464	13 414	13 405	14 042	14 439	13 321	12 600
Vestfold	4 020	5 694	6 833	7 487	7 971	8 090	5 128	5 637	7 048	7 113	7 059	5 681	5 830	5 950
Telemark	2 847	4 616	4 361	4 625	4 548	5 710	5 372	5 206	2 899	2 736	3 258	3 453	3 836	4 118
Aust-Agder	3 182	4 309	3 489	3 633	3 388	4 426	4 164	4 234	4 888	3 940	3 480	4 899	4 869	4 770
Vest-Agder	4 522	6 155	7 269	6 659	6 764	6 860	7 735	8 883	9 326	8 754	9 231	10 358	14 345	11 000
Rogaland	4 355	6 001	5 815	6 296	6 447	7 496	7 419	10 234	18 303	19 916	21 937	21 763	23 055	23 000
Hordaland	7 705	20 928	31 400	39 559	35 244	38 426	44 317	35 149	36 378	40 927	44 309	46 456	45 393	45 000
Sogn og Fjordane	2 177	2 770	4 652	4 897	5 618	5 448	4 991	4 974	5 684	5 690	5 647	5 755	5 789	5 650
Møre og Romsdal	3 350	7 079	9 885	13 314	16 624	14 812	13 796	11 698	13 869	13 405	13 304	12 032	12 209	10 153
Sør-Trøndelag	4 020	8 464	15 555	19 438	18 117	15 585	15 871	21 291	5 684	5 472	6 516	16 845	17 317	17 400
Nord-Trøndelag	1 675	4 770	5 233	6 153	5 606	5 776	6 981	11 077	12 313	12 147	12 055	12 032	12 344	12 000
Nordland	3 517	19 081	14 828	21 303	21 489	22 411	16 726	17 454	18 189	16 962	17 376	15 276	16 087	16 000
Troms	4 020	5 386	6 687	8 398	9 588	12 545	7 893	10 178	10 231	10 943	11 132	11 039	12 296	12 000
Finnmark	502	2 154	4 797	4 781	4 586	4 293	4 456	4 258	4 320	3 721	2 558	2 357	2 371	2 192
Totalt	248 391	211 260	252 982	288 803	321 563	364 781	471 243	408 839	448 950	453 853	435 091	464 874	434 837	443 483

* Tall for 2010 er budsjettall. 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 Når vi i notatet benytter begrepet ”reiser”, er det snakk om enkeltreiser (en vei) dersom ikke annet er presisert.

² ”Aktive” TT-brukere definerer vi som godkjente TT-brukere som har reist en tur eller mer i 2010. Jf. avsnitt 2.1.2.

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 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.

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.

⁵ 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.

⁶ I tillegg til beløpet på 4,1 mill. kr i 2010, forventer Telemark fylkeskommune å bruke ca. 4 mill. kr på felles-turer.

⁷ 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 5, 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.

⁸ Det kan i denne forbindelse nevnes at Samferdselsdepartementet, etter et satsingsforslag i St.prp. nr. 1 (2008-2009) i 2009 startet opp et prøveprosjekt knyttet til samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten der det ble bevilget 10 mill. kr. Midlene har gått til oppstart av prøveprosjekt i et eller flere fylker der det foretas en utbygging av bestillingstransporten, og hvor det samtidig gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenesten slik at mest mulig av TT-bruken blir gjennomført via ordinær kollektivtransport, herunder bestillingsruter og serviceruter som er åpne for alle. Fra oppstart i 2009 deltar sju fylker i prøveprosjektet som skal gå over tre år: Østfold, Telemark, Vest-Agder, Rogaland, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag og Oslo kommune.

⁹ Ytelser inkluderer både fylkeskommunale og kommunale tilskudd.

¹⁰ Tall for 2010 er basert på anslag (budsjett).

¹¹ Kommunale ytelser er i 2010 på kun 61 000 kr.

¹² 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.

¹³ Helse- og velferdsetaten (HEV) foretar oppfølging og kontroll i forhold til hver bydels budsjetterte TT-utgifter.

¹⁴ Brukere i Bergen kommune godkjennes av fylkeskommunen. I de øvrige kommunene i Hordaland ligger brukergodkjenningen hos den enkelte kommune.

¹⁵ TT-ordningens omfang og organisering i Oslo er for øvrig evaluert av Rambøll (2008).

¹⁶ Barn under 6 år kan få innvilget TT-reiser til og fra avlastning og spesialbarnehage, men ikke fritidsreiser. 45 barn hadde denne tjenesten i 2008.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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, vil turen ”koste” to kuponger (160 kr).

¹⁹ Egenandelen har vært uendret i flere år.

²⁰ I Sør-Trøndelag ble innkjøp av elektronisk kort- og dataløsning lagt ut på anbud våren 2008. Rogaland Taxi AS vant anbudet. Bestillingen var på antall reiser innlagt i kortet, da brukerorganisasjonene i Sør-Trøndelag er sterkt imot verdikort. Siden de fleste fylkeskommunene har verdi på kortet, noe som gir en fullstendig økonomisk kontroll, hadde fylkeskommunen høsten 2008 en politisk diskusjon med to alternative løsningsforslag (turkort kontra verdikort). Etter diskusjonen ble det vedtatt at Sør-Trøndelag skulle ha turkort fra og med 2009.

²¹ Dette gjelder dersom drosjen har en online betalingsterminal som kan avlese saldoen som er knyttet til oppgjørsenheten ved RT.

²² Fylkestinget i Akershus har bedt om strategier for å forbedre tilskuddsordningen for prioriterte brukere. Det vil på denne bakgrunn vurderes å endre fordelingsnøkkelene slik at denne gruppen får mer.

²³ Kortet kan benyttes utenfor Oslo ved turer til/fra Oslo lufthavn, Gardermoen, Akershus eller Lillestrøms-klinikken.

²⁴ Oppland fylkeskommune er et "KID" fylke, der bestillingstransport (Fleksiskyss) utprøves. De har i 2010 forsøkt i tre kommuner: Gausdal, Øyer og Lillehammer. De erfarer størst suksess i Gausdal kommune, der det er et godt transporttilbud alle hverdager og i helgene. Fylkeskommunen ønsker å få flere TT-brukere på Fleksiskyssen. De har gjennomført brukerundersøkelser som viser at transportbehovet er størst til kommunesenteret, og transporttilbudet tilpasses dette. De tror flere TT-brukere kan benytte Fleksiskyssen. Samtidig ønsker de å styrke TT- tilbudet til de som har et transportbehov langt utover det rutetilbudet Fleksiskyssen gir. Konsekvensen kan bli at antall TT-brukere reduseres, men de som da godkjennes vil få et tilbud som er langt bedre enn i dag.

²⁵ I Telemark, der det i noen kommuner er svært lange avstander fra der folk bor til et sentra, betraktes det som hensiktsmessig å ha en kategori med ekstra tildeling til brukere som bor over et visst antall kilometer fra et senter. Samtidig er det problematisk at disse brukerne har samme egenandel som brukere som bor nærmere et sentra, ettersom de lange turene er svært kostbare. Telemark fylkeskommune holder høsten 2010 på med en gjennomgang av TT-ordningen og dette er noe av det de vurderer å endre. Et alternativ kan være at egenandelen skal følge ordinære kollektivtakster. Dette vil også gjøre at pengene brukere i denne kategorien har å reise for vil "holde lenger", ettersom egenandelen da vil dekke mer av reizens faktiske utgift.

²⁶ Brukerne forskutterer betalingen og får kostnadene refundert i ettertid.

²⁷ Vest-Agder fylkeskommune deltar i forsøksprosjektet "samordning av bestillingstransport og TT-transport", der en del av prosjektet innebærer å vurdere endringer i reglementet. Fylkeskommunen er høsten 2010 midt inne i denne prosessen.

²⁸ 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.

²⁹ 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. oktober 2010 har ca. 300 personer bedt om ekstra kuponger. Hver av disse har i gjennomsnitt fått ekstra kuponger til en verdi av 2 400 kr.

³⁰ 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.

³¹ 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.

³² 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.

³³ Fylkeskommunen vurderer om de skal foreta en ytterligere differensiering av støttebeløpet i forhold til avstand mellom bopel og kommunesenter.

³⁴ Dersom det er bil i husstanden eller brukeren har en ektefelle som også er med i TT-ordningen, reduseres beløpet med 25 %.

³⁵ 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.

³⁶ De under 67 år som kan etterspørre ekstra kuponger, kan i løpet av året i sone (over 10 km) motta totalt 9 600 kr. Fylkeskommunen måtte i slutten av oktober stoppe utsending av ekstra da budsjettet var overskredet.

³⁷ Årsaken til at antall svar i tabell 6.1 overstiger utvalgets størrelse, er at vel 13 % har krysset av for flere forflytningshemninger.

³⁸ 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.

³⁹ I begynnelsen av mai 2010 var representanter fra Nordland fylkeskommune i Trondheim der de en gjennomgang av deres elektroniske betalingsløsning for TT-reiser.

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 avvirket, 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.

Handelshøgskolen i Bodø (HHB) ble etablert i 1985 under navnet Siviløkonomutdanningen i Bodø, og er en av tre handelshøgskoler i Norge. HHB tilbyr en rekke utdanninger på bachelor, master og PhD nivå, og forskning innen en rekke områder. Ved HHB er det totalt ca. 1000 studenter og om lag 80 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 and is one of three business schools in Norway. 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 1,000 students distributed across bachelor-, master- and PhD programs

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.

Handelshøgskolen i Bodø | 8049 Bodø
Tlf. 75 51 72 00 | hnb@hibo.no - www.hnb.no
www.hibo.no/SIB


Handelshøgskolen
i Bodø