

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)

Status 2008



av
Gisle Solvoll



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-notat 1007/2008

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)
Status 2008

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: 2008
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 2008. 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 framskaffelsen av oversikten over antall brukere av og utgifter til ordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede (AU-reiser).

Bodø 19. desember 2008.

INNHold

FORORD	1
INNHold	2
SAMMENDRAG.....	3
1. INNLEDNING.....	6
2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK.....	7
2.1 ANTALL BRUKERE	7
2.2 BRUKERANDEL	8
2.3 OFFENTLIGE UTGIFTER	9
2.4 YTELSER PR. BRUKER OG PR. INNBYGGER	11
2.5 YTELSER OG BRUKERANDEL	14
3. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN	17
3.1 OPPGAVEFORDELING MELLOM FYLKESKOMMUNE OG KOMMUNE	17
3.2 GODKJENNINGSKRITERIER.....	19
3.3 FASTSETTELSE AV EGENANDEL, KORTTYPE OG FORDELING AV REISEMIDLER	22
3.4 ELEKTRONISKE KORTLØSNINGER.....	27
4. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE.....	29
4.1 ANTALL BRUKERE	29
4.2 OFFENTLIGE UTGIFTER	31
REFERANSER	33
VEDLEGG 1.....	34
VEDLEGG 2.....	36

SAMMENDRAG

I 2008 er det om lag 114 500 godkjente TT-brukere i Norge. Dette er en nedgang på over 8 000 personer fra ”toppåret” 2000, men en økning på vel 2 800 brukere fra 2006. Hedmark og Sogn og Fjordane har flest TT-brukere pr. 1 000 innbyggere (henholdsvis 42 og 38) mens Østfold og Telemark har færrest (begge har 9).

I 2008 forventes de offentlige utgiftene til TT-ordningen (tildelte reisebeløp til brukerne) å bli 435 mill. kroner. Årlige offentlige ytelser pr. TT-bruker er om lag 3 800 kroner i gjennomsnitt når vi inkluderer Oslo og ca. 2 440 kroner når hovedstaden holdes utenfor. I 2008 forventes Oslo å gi de høyeste gjennomsnittlige ytelsene pr. TT-bruker med 11 500 kroner. Vestfold og Sogn og Fjordane vil gi de laveste ytelsene med henholdsvis 1 319 kroner og 1 351 kroner. Blant fylkene utenom Oslo er det Nord-Trøndelag som gir det høyeste årlige reisetilskuddet pr. bruker med 5 931 kroner.

For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at personen ikke, eller kun med betydelige vanskeligheter, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. Ordningen fungerer i de fleste fylker som en drosjebasert individuell dør-til-dør transport. Det eksisterer ikke noe felles nasjonalt regelverk for TT-ordningen, 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. I 16 fylker må brukerne må betale en egenandel for reisene. Størrelsen på egenandelen varierer imidlertid betydelig mellom fylkene. I de fylkene som ikke krever egenbetaling for TT-reiser, oppfordres imidlertid brukerne til å betale reisene delvis med ”TT-penger” og delvis med egne penger.

Vanligste korttype er 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 2009 har 11 fylker (Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag) innført elektroniske betalingskort for TT-reisene. Rogaland Taxi leverer kort- og dataløsninger til 8 av disse fylkene. 4 andre fylker (Oppland, Nord-Trøndelag, Troms og Finnmark) har mer eller mindre konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskort. De resterende 4 fylkene (Vest-Agder, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Nordland) har ingen konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskortløsninger.

I august 2001 ble det startet en forsøksordning med tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser (AU-ordningen) for personer med funksjonshemninger. En viktig målsetting med forsøket har vært å bidra til å få flere personer over fra uføretrygd og ut i arbeid. Forsøket ble opprinnelig organisert gjennom trygdeetaten (NAV) i 9 fylker og som en utvidelse av TT-ordningen i 9 fylker.¹ Fra 1. januar 2008 ble ordningen i sin helhet overført til NAV. I

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

november 2008 er det 401 aktive brukere av ordningen. Akershus har flest brukere med 62, mens det ikke er brukere i Sogn og Fjordane.

Utgiftene til AU-reiser forventes å bli om lag 16,6 mill. kroner i 2008. Dette innebærer at en gjennomsnittsbruker årlig reiser for vel 41 000 kroner. Her er det imidlertid svært store variasjoner mellom brukerne.

Dersom vi spesielt fokuserer på endringer i TT-ordningen fra 2006 til 2008, kan vi spesielt merke oss følgende:

- Antall TT-brukere er samlet økt med 2 800 personer (3 %), men ytelsene pr. bruker er reelt sett redusert med ca. 3 %. Flere personer får altså reise, men hver person for i gjennomsnitt reise litt mindre enn i 2006.
- Praktiseringen av TT-ordningen varierer like mye i 2008 som i 2006. Dette gjelder både godkjenningsskriteriene, men ikke minst ytelsene pr. bruker.
- Elektroniske betalingskort (e-kort) innføres gradvis. Tre nye fylker har tatt i bruk e-kort, og alle disse har valgt systemet til Rogaland Taxi (RT).
- Fra og med 2009 vil om lag 81 000 TT-brukere ha et e-kort. Det er ca. 71 % av alle TT-brukerne i Norge. I 2009 vil 15 000 flere TT-brukere ha e-kort sammenlignet med situasjonen i 2006.
- Av de 11 fylkene som pr. 1. januar 2009 vil ha elektroniske betalingskortløsninger, har 8 av disse valgt systemet til RT. Dette innebærer at RT har en markedsandel på 71 % (andel av antall "e-kort fylker") og 54 % (andel av antall "e-kort brukere"). 7 av 10 TT-brukere vil altså i 2009 betale sine TT-reiser med e-kort.
- Forsøksordningen med tilrettelagte arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede (AU-reiser) har høsten 2008 vel 400 brukere mot 254 brukere høsten 2006. Dette er en økning i antall brukere på 58 %. Om lag 90 % av de aktive brukerne benytter ordningen til arbeidsreiser.
- NAV overtok administreringen av hele AU-ordningen fra og med 2008.² I Arbeids- og Inkluderingsdepartementet vurderes det om ordningen skal gjøres permanent.

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 2009 vil være innført i 11 fylker.

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 som har fulgt Telemark på dette området, men det bør her nevnes at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2008-2009) foreslår oppstart av et prøveprosjekt i ett eller flere fylker der det

² Tidligere ble ordningen administrert av fylkeskommunene i Østfold, Akershus, Buskerud, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland og Finnmark. I Oppland, Hedmark, Rogaland, Møre og Romsdal, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Troms organiserte trygdeetaten (NAV) ordningen.

foretas en utbygging av bestillingstransporten (etterspørselstyrt kollektivtransport der brukeren innen et bestemt tidspunkt melder inn sine reiseønsker til en transportsentral e.l., og hvor de individuelle transportene blir samordnet). Samtidig skal det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-transport for de fylkene som skal delta i prøveprosjektet, slik at flest mulig av TT-transportene blir gjennomført gjennom den ordinære kollektivtransporten, herunder bestillingstransport og serviceruter som er åpne for alle.

Hovedformålet med prøveprosjektet er å avklare effektene av en slik omlegging for funksjonshemmedes tilgjengelighet. En samordning av bestillingstransport og TT-transport vil forventningsmessig gi en bedre utnyttelse av de samlede ressursene enn nasjonale retningslinjer. En ønsker med forsøket å kartlegge om en slik organisering vil frigjøre ressurser som fylkeskommunene har mulighet til å bruke til å styrke tilbudet til de TT-brukerne som har særskilte transportbehov, om det vil være mulig å dekke hoveddelen av reiser for en andel av brukerne gjennom åpne fellestransporter samt om nye brukere som har begrenset mobilitet nå vil få bedret sin mobilitet. Forsøket er en del av Regjeringens arbeid for å utvikle samfunnet slik at flest mulig kan delta uten spesialtilpassede individuelle særordninger, og målsetningen om at "alle skal med."

Alle fylkeskommunene vil bli invitert til å levere forslag til prøveprosjektet. Det er lagt opp til at prøveprosjektet skal skje i regi av fylkeskommunene, og at det skal ha en varighet på tre år. Prøveprosjektet skal gjennomføres i nær dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 10 mill. kr til oppstart av prøveprosjektet i 2009.

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

Årsaken til forflytningshemming hos den enkelte varierer. De vanligste årsakene er høy alder og/eller ulike funksjonshemninger. 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 2008. Spesielt kommenteres de endringer som har skjedd etter forrige statusgjennomgang i 2006.

I notatet beskrives antall brukere, offentlige utgifter til ordningen samt de ytelser hver bruker mottar. Når det gjelder antall brukere og fylkeskommunale utgifter til ordningen, beskrives utviklingen fra 1988 og fram til i dag på fylkesnivå. 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.

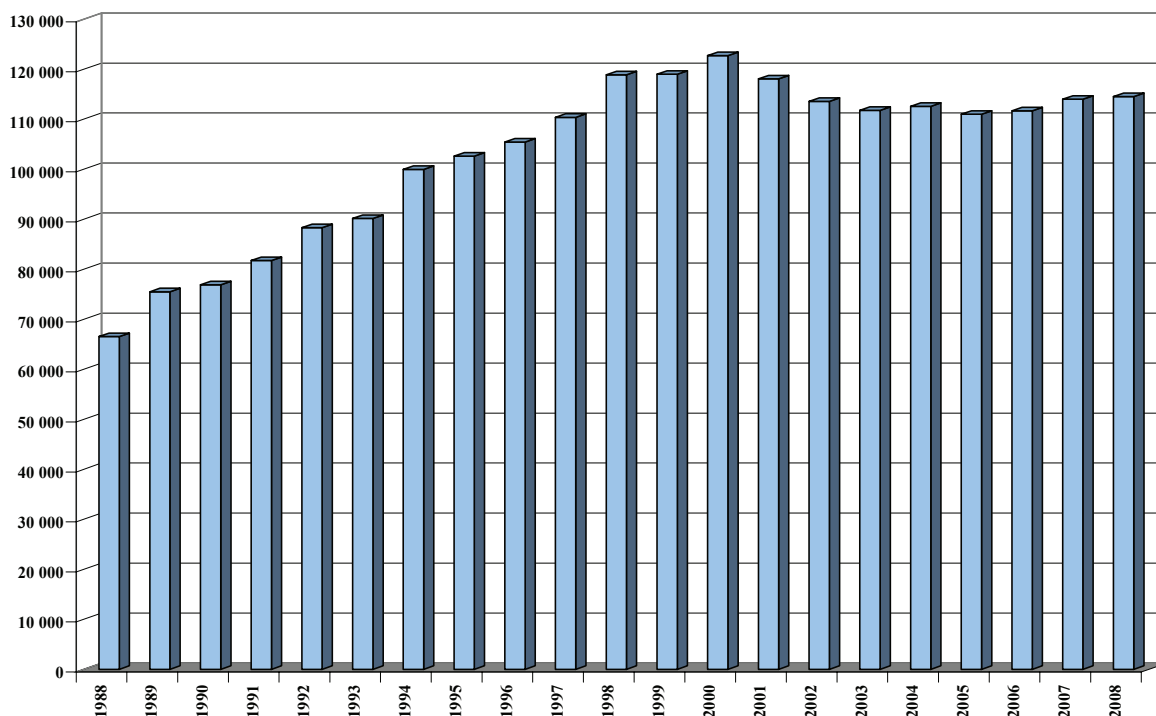
2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK

Nedenfor gis en oversikt over utviklingen i antall godkjente TT-brukere samlet og i det enkelte fylke fra 1988 til 2008. Videre gis en oversikt over utviklingen i brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere) i samme periode. Det gis også en beskrivelse av de offentlige utgiftene til transportordningen, og det vises hvilke ytelser det enkelte fylke gir til sine TT-brukere samt størrelsen på ytelsene målt pr. innbygger. Til slutt sammenholdes ytelser pr. bruker og brukerandel i de ulike fylkene.

Tabellene og figurene kommenteres relativt kort, der kun hovedtrekkene i utviklingen samt sentrale endringer mellom fylkene framheves.

2.1 Antall brukere

I Figur 2.1 ser vi utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2008. Vi bruker bevisst *godkjente* brukere, da antall aktive brukere er en del lavere. Det er altså flere som har TT-kort men som ikke benytter det. Dette gjelder i alle fylker, men ”problemet” er sannsynligvis størst i fylkene med høyest brukerandel.



Figur 2.1: Antall godkjente TT-brukere i Norge fra 1988 til 2008.

Som det framgår av Figur 2.1 så økte antallet TT-brukere relativt jevnt fram til 2000 da antall godkjente brukere var 122 700. Etter årtusenskiftet har antall brukere blitt redusert noe, og nådde et ”bunnivå” i 2005, da det var registrert knapt 111 000 brukere. De tre siste årene har antall brukere økt noe igjen, slik at det i 2008 er om lag 114 500 godkjente TT-brukere i landet, en nedgang på 6,7 % fra 2000.

Når det gjelder ”aktive” brukere, så er informasjonen fra fylkene svært mangelfull. Dersom vi definerer ”aktive” brukere som personer som har reist en tur eller mer med TT i løpet av 2008, så er andelen aktive brukere i de 7 fylkene vi har mottatt informasjon fra som følger:

– Buskerud	100 %
– Akershus	70 %
– Vestfold	100 %
– Oslo	85 %
– Vest-Agder	96 %
– Sogn og Fjordane	100 %
– Rogaland	76 %

Som det framgår av tallene ovenfor er det mange som har TT-kort men som ikke benytter det. I 3 av de 7 fylkene vi har fått informasjon fra opplyses det at *alle* godkjente brukere har benyttet TT-kortet i 2008. Hvis vi fordeler antall brukere på de forskjellige fylker, får vi en utvikling som vist i Tabell 2.1.

Tabell 2.1: Antall godkjente TT-brukere fordelt på fylker. 1988-2008.

Fylke	1988	1996	2000	2004	2006	2008	Endring	
							1988-2008	2006-2008
Østfold	1 422	2 700	3 308	2 110	2 302	2 302	62 %	0 %
Akershus	6 196	7 215	8 700	10 634	11 658	12 671	88 %	9 %
Oslo	26 282	17 168	23 232	18 614	17 796	17 100	-32 %	-4 %
Hedmark	1 786	6 296	7 906	7 650	6 840	8 014	283 %	17 %
Oppland	1 758	4 118	5 800	3 600	3 600	3 600	105 %	0 %
Buskerud	2 970	3 215	3 354	3 144	3 165	3 814	7 %	21 %
Vestfold	3 117	5 849	3 850	4 318	4 183	4 116	34 %	-2 %
Telemark	1 271	3 430	4 698	1 000	1 070	1 500	-13 %	36 %
Aust-Agder	1 100	1 704	2 130	2 300	2 600	2 782	136 %	7 %
Vest-Agder	1 548	2 058	2 731	3 037	3 234	3 343	109 %	3 %
Rogaland	4 115	6 128	4 603	6 598	8 106	8 986	115 %	2 %
Hordaland	3 940	13 499	16 956	13 500	11 200	12 000	184 %	7 %
Sogn og Fjordane	935	3 788	4 269	4 200	4 076	4 070	336 %	0 %
Møre og Romsdal	1 835	6 313	6 600	6 400	6 500	6 600	254 %	2 %
Sør-Trøndelag	4 580	7 741	8 200	8 800	7 900	7 700	92 %	-13 %
Nord-Trøndelag	750	1 935	1 903	1 914	1 927	1 939	157 %	1 %
Nordland	1 695	6 563	7 832	7 900	8 103	6 800	378 %	-16 %
Troms	756	3 802	4 355	4 500	4 500	5 900	495 %	31 %
Finnmark	480	1 904	2 271	2 354	1 246	1 283	161 %	2 %
Totalt	66 536	105 426	122 698	112 573	110 006	114 520	68 %	3 %

Tabell 2.1 viser at antall godkjente TT-brukere har endret seg en god del på fylkesnivå opp gjennom årene. Fra 2006 til 2008 ser vi spesielt at antall brukere er økt betydelig i Hedmark, Telemark og Troms mens det har vært en stor reduksjon i Nordland. For nasjonen som helhet har det vært en økning på 2 850 brukere (3 %) fra 2006 til 2008. En fullstendig oversikt over utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2008 fylkesfordelt er vist i vedlegg 1.

2.2 Brukerandel

Tabell 2.2 viser utviklingen i brukerandelen (antall godkjente brukere pr. 1 000 innbyggere) samlet og for det enkelte fylke. Tabell 2.2 viser både betydelige forskjeller mellom fylkene samt store endringer over tid i noen av fylkene. Samlet sett var brukerandelen størst i 2000 da

27 promille av befolkningen var godkjente TT-brukere. I 2008 er denne andelen sunket til 24 promille. Brukerandelen er høyest i Hedmark, Sogn og Fjordane og Troms med henholdsvis 42 og 38 brukere pr. 1 000 innbyggere. Østfold og Telemark har den laveste brukerandelen med 9 promille i begge fylkene.

Tabell 2.2: TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2008. Promille.

Fylke	1988	1996	2000	2004	2006	2008	Endring	
							1988-2008	2006-2008
Østfold	6	11	13	8	9	9	44,6 %	-1,9 %
Akershus	15	16	19	22	23	24	60,1 %	5,0 %
Oslo	58	35	46	36	33	31	-47,3 %	-7,7 %
Hedmark	10	34	42	41	36	42	341,9 %	16,7 %
Oppland	10	23	32	20	20	20	103,3 %	-0,2 %
Buskerud	13	14	14	13	13	15	14,1 %	17,6 %
Vestfold	16	29	18	20	19	18	13,4 %	-3,5 %
Telemark	8	21	28	6	6	9	15,5 %	35,9 %
Aust-Agder	11	17	21	22	25	26	128,8 %	4,9 %
Vest-Agder	11	14	18	19	20	20	84,8 %	1,1 %
Rogaland	12	17	12	17	20	22	74,4 %	-2,0 %
Hordaland	10	32	39	31	25	26	166,6 %	4,8 %
Sogn og Fjordane	9	35	40	39	38	38	334,5 %	0,2 %
Møre og Romsdal	8	26	27	26	27	27	246,3 %	0,8 %
Sør-Trøndelag	18	30	31	33	29	27	47,4 %	-14,8 %
Nord-Trøndelag	6	15	15	15	15	15	152,4 %	-0,3 %
Nordland	7	27	33	33	34	29	309,9 %	-15,6 %
Troms	5	25	29	30	29	38	639,3 %	30,2 %
Finnmark	6	25	31	32	17	18	173,5 %	3,0 %
Totalt	16	24	27	25	24	24	52,5 %	0,4 %

2.3 Offentlige utgifter

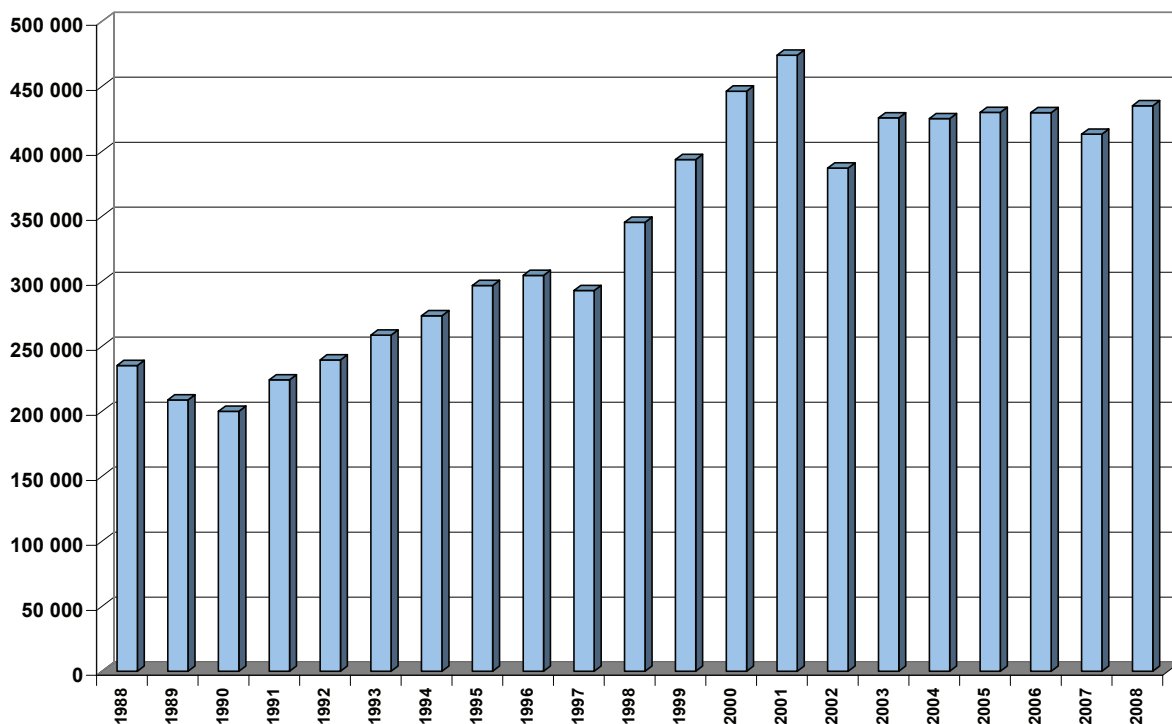
Som offentlige utgifter til ordningen regner vi de beløp som fylkeskommunene og kommunene bruker på ordningen. Dette vil da være det beløpet som TT-brukerne har fått tildelt, og således reist for (ekskl. egenandeler betalt av den enkelte).³

Figur 2.2 viser hvordan de fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen har utviklet seg fra 1988 og fram til i dag (2008).

Figur 2.2 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 474 mill. kroner (målt i 2008-kroner).⁴ Fra 2003 har utgiftene reelt sett holdt seg på om lag samme nivå. I 2008 forventes de fylkeskommunale utgiftene å bli om lag 435 mill. kroner.

³ I tillegg til disse utgiftene har både fylkeskommunen og kommunene kostnader knyttet til administreringen av ordningen. Disse kostnadene er nærmere diskutert og forsøkt anslått i Solvoll m. fl. (2001) samt i Solvoll og Amundsvæn (2003).

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



Figur 2.2: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2008. Tall i 1000. 2008-kroner.

Utgiftene fordelt på de ulike fylkene er vist i Tabell 2.3. Det er nå omtrent slutt med at enkeltkommuner yter egne tilskudd TT-ordningen. I 2008 er de kommunale ytelsene kun knyttet til Åseral kommune i Vest-Agder, som forventes å gi et tilskudd på 45 000 kr i 2008.

Følgende kommentarer kan knyttes til tallene i tabellen. Telemark har fra 2003 delt "TT-potten" slik at om lag 52 % av budsjettet (3,3 mill. kr) benyttes til individuelle TT-reiser mens resten (3,0 mill. kr) benyttes til fellesturer i 2008. Det er budsjettet til de individuelle turene som er satt opp i tabellen. Erfaringene fra Telemark knyttet til denne todelingen av TT-ordningen burde ha vært nærmere evaluert, 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.⁵

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. kr på sine TT-brukere i 2007.⁶ Vi kan ellers merke oss at det, basert på fylkeskommunenes anslag på "TT-utgifter" i 2008, forventes en nedgang i utgiftene til TT-ordningen i Oppland, Vestfold og Nordland, mens det forventes en økning i Telemark, Agderfylkene og Rogaland.

⁵ Det kan i denne forbindelse nevnes at Samferdselsdepartementet i St.prp. nr. 1 (2008-2009), foreslår at det skal avsettes 10 mill. kr til oppstart av et prøveprosjekt i 2009, der fylkeskommunene inviteres til å levere forslag til prosjekter for opprettelse av bestillingsruter som skal kunne avlaste deler av den individuelle TT-transporten.

⁶ 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.

Tabell 2.3: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen 1988-2006. Tall i 1 000. 2008-kroner.

<i>Fylke</i>	<i>1988</i>	<i>1996</i>	<i>2001</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2008</i>	<i>Endring</i>	
							<i>1988-2008</i>	<i>2006-2008</i>
Østfold	2 538	6 183	7 744	6 353	5 597	7 000	176 %	25 %
Akershus	7 615	11 522	25 853	34 937	35 180	40 430	431 %	15 %
Oslo	169 597	120 797	276 580	205 765	209 380	197 333	16 %	-6 %
Hedmark	2 380	5 904	7 265	15 075	14 511	14 800	522 %	2 %
Oppland	3 808	10 657	8 693	9 153	8 811	7 953	109 %	-10 %
Buskerud	5 870	11 240	8 979	12 706	12 698	13 800	135 %	9 %
Vestfold	3 808	7 550	5 118	6 676	6 737	5 430	43 %	-19 %
Telemark ⁷	2 697	4 308	4 968	2 746	2 591	3 300	22 %	27 %
Aust-Agder	3 014	3 210	3 850	4 630	3 732	4 682	55 %	25 %
Vest-Agder	4 283	6 407	8 121	8 834	8 292	9 900	131 %	19 %
Rogaland	4 125	6 106	9 299	17 336	18 865	20 800	404 %	10 %
Hordaland	7 298	33 383	34 777	34 457	38 766	36 500	400 %	-6 %
Sogn og Fjordane	2 062	5 322	4 832	5 384	5 390	5 500	167 %	2 %
Møre og Romsdal	3 173	15 746	12 121	13 137	12 698	11 500	262 %	-9 %
Sør-Trøndelag ⁸	3 808	17 161	17 284	5 384	5 183	16 100	323 %	211 %
Nord-Trøndelag	1 586	5 310	8 283	11 663	11 506	11 500	625 %	0 %
Nordland	3 332	20 355	16 611	17 229	16 066	14 600	338 %	-9 %
Troms	3 808	9 082	9 540	9 691	10 365	10 550	177 %	2 %
Finnmark	476	4 344	4 085	4 092	3 524	3 400	614 %	-4 %
Totalt	235 278	304 586	474 003	425 248	429 892	435 078	85 %	1 %

I vedlegg 2 er det vist en fullstendig oversikt over utgiftsutviklingen i de ulike fylker både i løpende og faste kroner.

2.4 Ytelser pr. bruker og pr. innbygger

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

Av Tabell 2.4 ser vi at de økonomiske ytelsene pr. TT-bruker varierer svært mye mellom de ulike fylkene. I gjennomsnitt vil hver bruker i 2008 reise for 3 800 kroner. Dette er en nedgang på 3 % fra 2006. Hvis vi holder hovedstaden utenfor reduseres gjennomsnittlige ytelser til 2 441 kroner. Dette er kun marginalt høyere enn i 2006. I Oslo forventes hver TT-bruker i 2008 å reise for 11 540 kroner i gjennomsnitt. Dette er betydelig mer enn i de andre fylkene.

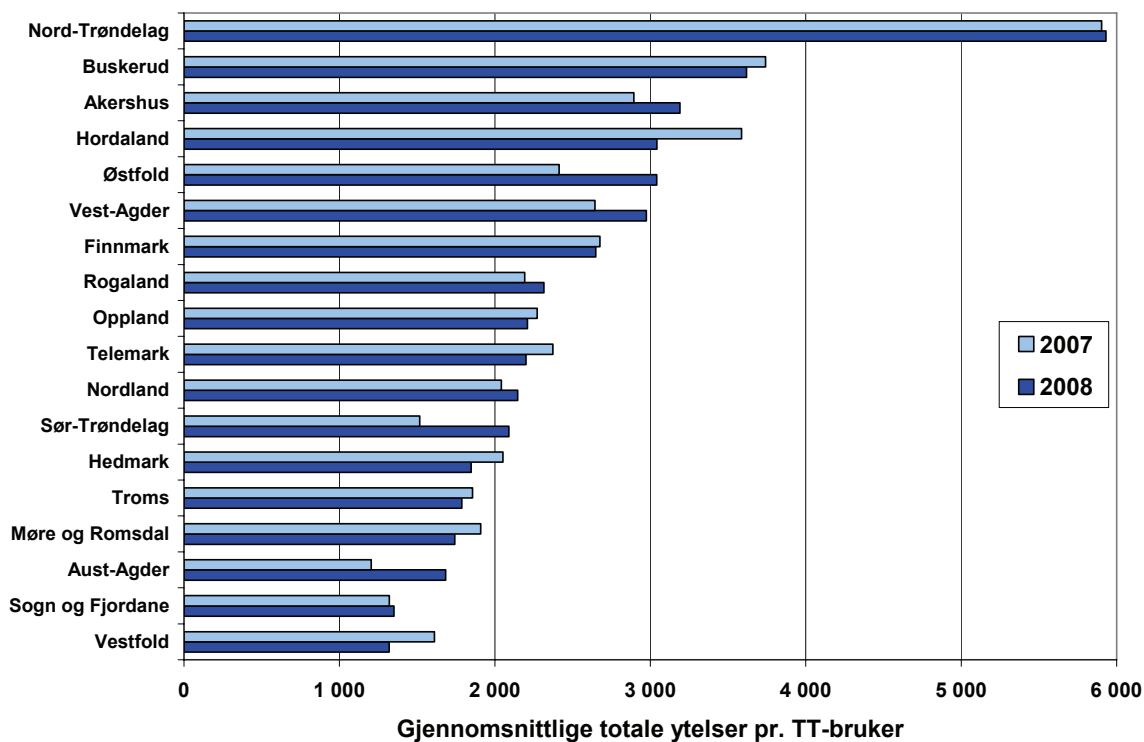
Når vi holder Oslo utenfor blir de gjennomsnittlige offentlige ytelsene pr. TT-bruker i 2007 og 2008 som vist i Figur 2.3. Fylkene er rangert etter størrelsen på forventede ytelser i 2008.

⁷ I tillegg til beløpet på 3,3 mill. kr i 2008, forventer Telemark fylkeskommune å bruke ca. 3 mill. kr på felles-turer.

⁸ 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 6, 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.

Tabell 2.4: Gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker fordelt på fylker. 2000-2008. 2008-kroner.⁹

Fylke	2000	2002	2004	2006	2008	Relativ endring	
						2000-2008	2006-2008
Østfold	1 874	2 878	3 011	2 431	3 041	62 %	25 %
Akershus	3 310	2 728	3 285	3 018	3 191	-4 %	6 %
Oslo	8 799	8 593	11 054	11 766	11 540	31 %	-2 %
Hedmark	794	797	1 971	2 122	1 847	133 %	-13 %
Oppland	1 732	2 145	2 542	2 447	2 209	28 %	-10 %
Buskerud	3 697	3 146	4 240	4 012	3 618	-2 %	-10 %
Vestfold	1 112	1 199	1 546	1 611	1 319	19 %	-18 %
Telemark	943	1 131	2 746	2 356	2 200	133 %	-7 %
Aust-Agder	1 601	1 645	2 013	1 435	1 683	5 %	17 %
Vest-Agder	2 320	2 645	2 980	2 579	2 975	28 %	15 %
Rogaland	3 219	2 895	2 628	2 136	2 315	-28 %	8 %
Hordaland	2 151	2 206	2 552	3 461	3 042	41 %	-12 %
Sogn og Fjordane	958	1 025	1 282	1 322	1 351	41 %	2 %
Møre og Romsdal	1 712	1 515	2 053	1 953	1 742	2 %	-11 %
Sør-Trøndelag	1 750	2 108	1 168	1 249	2 091	19 %	67 %
Nord-Trøndelag	3 005	4 958	6 093	5 971	5 931	97 %	-1 %
Nordland	1 749	1 908	2 181	1 983	2 147	23 %	8 %
Troms	1 485	1 891	2 154	2 303	1 788	20 %	-22 %
Finnmark	1 607	1 546	1 738	2 808	2 650	65 %	-6 %
Totalt	3 237	3 127	3 828	3 902	3 800	17 %	-3 %



Figur 2.3: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker i 2007 og 2008. Ekskl. Oslo. 2008-kroner.

⁹ Ytelsene inkluderer både fylkeskommunale og kommunale tilskudd.

Av Figur 2.3 ser vi at Nord-Trøndelag ligger på topp både i 2007 og 2008 fulgt av Buskerud på andreplass. Akershus rykker opp og kaprer tredjeplassen som Hordaland hadde i 2007. De laveste ytelsene i 2008 finner vi i Vestfold, Sogn og Fjordane og Aust-Agder. Ellers kan vi kan merke oss at Sør-Trøndelag forventes å bevege seg oppover på listen fra situasjonen i 2007.

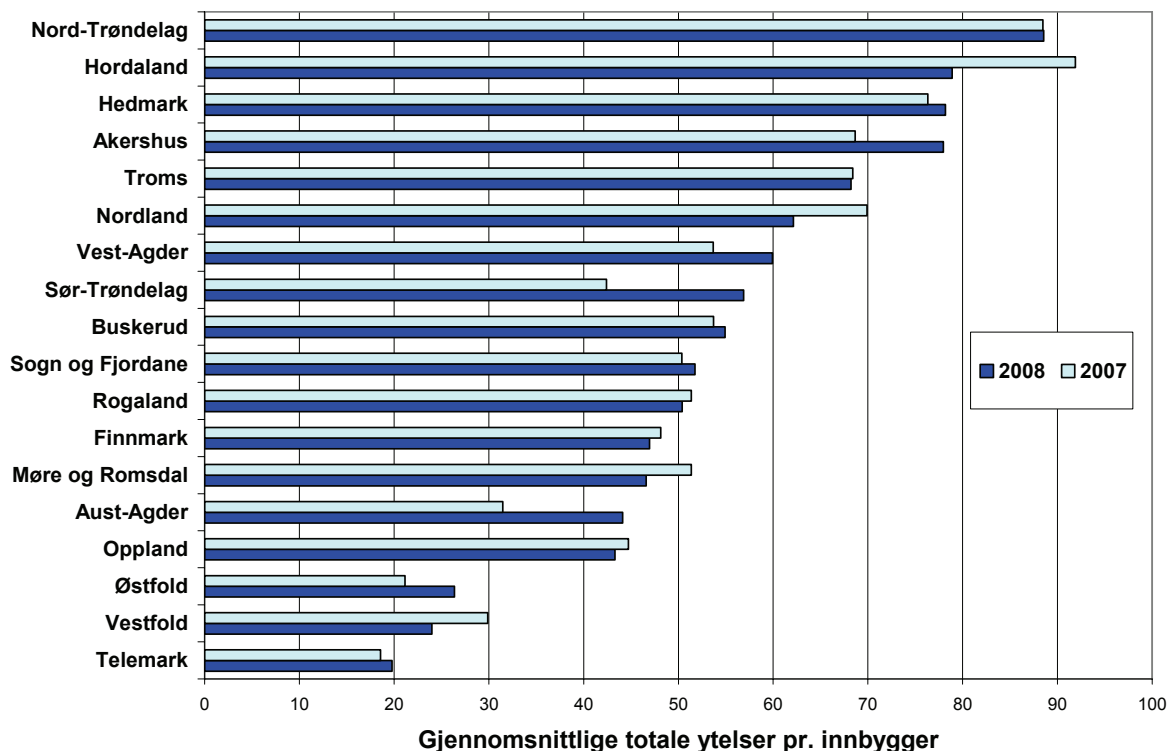
Når vi betrakter de offentlige ytelsene pr. innbygger, får vi en situasjon som vist i Tabell 2.5.

Tabell 2.5: Offentlige ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 2000-2008. 2008-kroner.

<i>Fylke</i>	<i>2000</i>	<i>2002</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2008</i>	<i>Endring</i>	
						<i>2000-2008</i>	<i>2006-2008</i>
Østfold	29	29	25	21	26	-9 %	23 %
Akershus	71	71	72	70	78	9 %	11 %
Oslo	466	466	394	389	352	-24 %	-9 %
Hedmark	39	39	80	77	78	102 %	2 %
Oppland	64	64	50	48	43	-32 %	-10 %
Buskerud	61	61	55	52	55	-9 %	6 %
Vestfold	23	23	30	30	24	3 %	-21 %
Telemark	31	31	17	16	20	-36 %	27 %
Aust-Agder	39	39	45	36	44	14 %	23 %
Vest-Agder	47	47	57	51	60	27 %	17 %
Rogaland	46	46	45	47	50	10 %	6 %
Hordaland	97	97	77	86	79	-19 %	-8 %
Sogn og Fjordane	44	44	50	51	52	18 %	2 %
Møre og Romsdal	54	54	54	52	47	-13 %	-10 %
Sør-Trøndelag	63	63	38	40	57	-10 %	43 %
Nord-Trøndelag	52	52	91	89	89	70 %	-1 %
Nordland	66	66	73	68	62	-6 %	-9 %
Troms	49	49	63	67	68	38 %	1 %
Finnmark	57	57	56	48	47	-18 %	-3 %
Totalt	103	103	94	94	92	-10 %	-2 %

Når vi ser på ytelsene pr. innbygger, vil de fylkene som har en lav brukerandel (få TT-brukere pr. innbygger) falle nedover på listen sammenholdt med ytelsene pr. godkjente TT-bruker. Også når det gjelder ytelser pr. innbygger ligger hovedstaden på topp med en ytelse tilsvarende 352 kroner pr. innbygger i 2008. Nederst finner vi Østfold, Vestfold og Telemark med forventede ytelser på henholdsvis 26 kroner, 24 kroner og 20 kroner pr. innbygger i 2008. Gjennomsnittlige *totale* TT-ytelser pr. innbygger i 2008 for landet som helhet forventes å bli 92 kroner når vi inkluderer Oslo og 57 kroner når Oslo holdes utenfor.

Figur 2.4 visualiserer samlede ytelser (fylkeskommunale og kommunale) pr. innbygger i fylkene i 2007 og 2008. Oslo er utelatt. Fylkene er rangert etter forventet størrelse på ytelsene i 2008.



Figur 2.4: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger i 2007 og 2008. 2008-kroner.

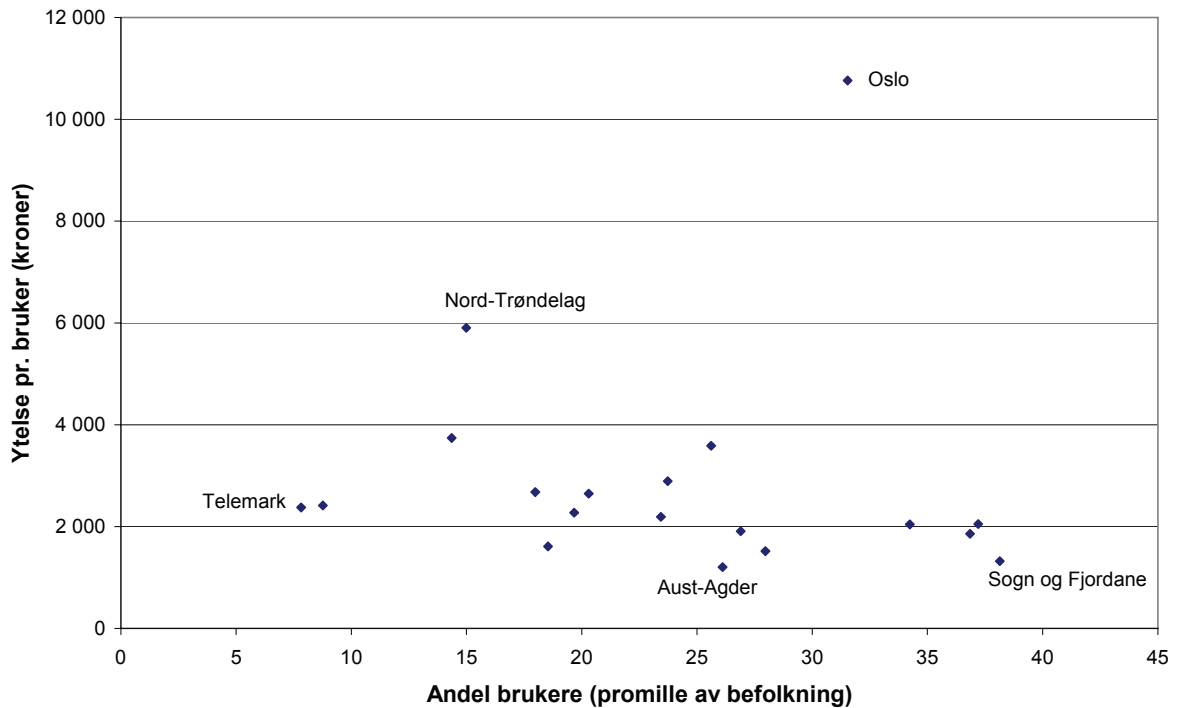
Fra 2007 til 2008 kan vi spesielt merke oss at Sør-Trøndelag, Aust-Agder og Akershus forventes å øke sine gjennomsnittlige ytelser pr. bruker, mens Hordaland, Nordland og Vestfold forventes å gå i motsatt retning.

2.5 Ytelser og brukerandel

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

Figur 2.5 viser klart hvordan Oslo skiller seg ut med både en høy brukerandel og spesielt store ytelser pr. bruker. I hovedstaden var brukerandelen i 2007 3,2 % og gjennomsnittlig ytelse pr. bruker var 10 762 kroner. Når vi holder Oslo utenfor er det Sogn og Fjordane som har størst og Telemark som har lavest brukerandel. Tilsvarende er det Nord-Trøndelag som har høyest og Aust-Agder som har lavest gjennomsnittlig ytelse pr. godkjent TT-bruker.

For å få et bedre inntrykk av hvordan fylkene utenom Oslo skiller seg fra hverandre når det gjelder gjennomsnittlig ytelse pr. TT-bruker og brukerandel, har vi i Figur 2.6 og Figur 2.7 ”fjernet” hovedstaden og delt tabellen inn i 4 deler, der midten av korset tilsvarer gjennomsnittlig årlig ytelse pr. TT-bruker og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene (ekskl. Oslo). I gjennomsnittlig ytelse er de kommunale bidrag også inkludert. Figur 2.6 illustrerer situasjonen i 2007, mens Figur 2.7 viser *forventet* situasjon i 2008.

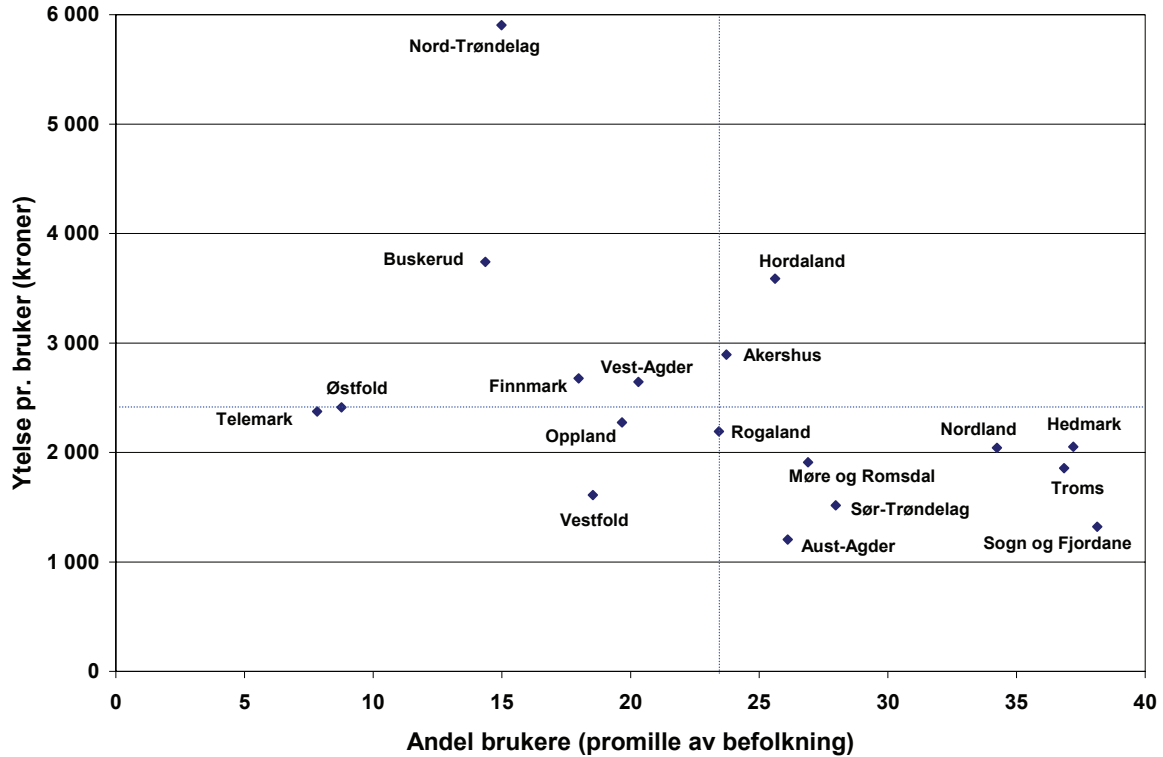


Figur 2.5: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2007. 2008-kroner.

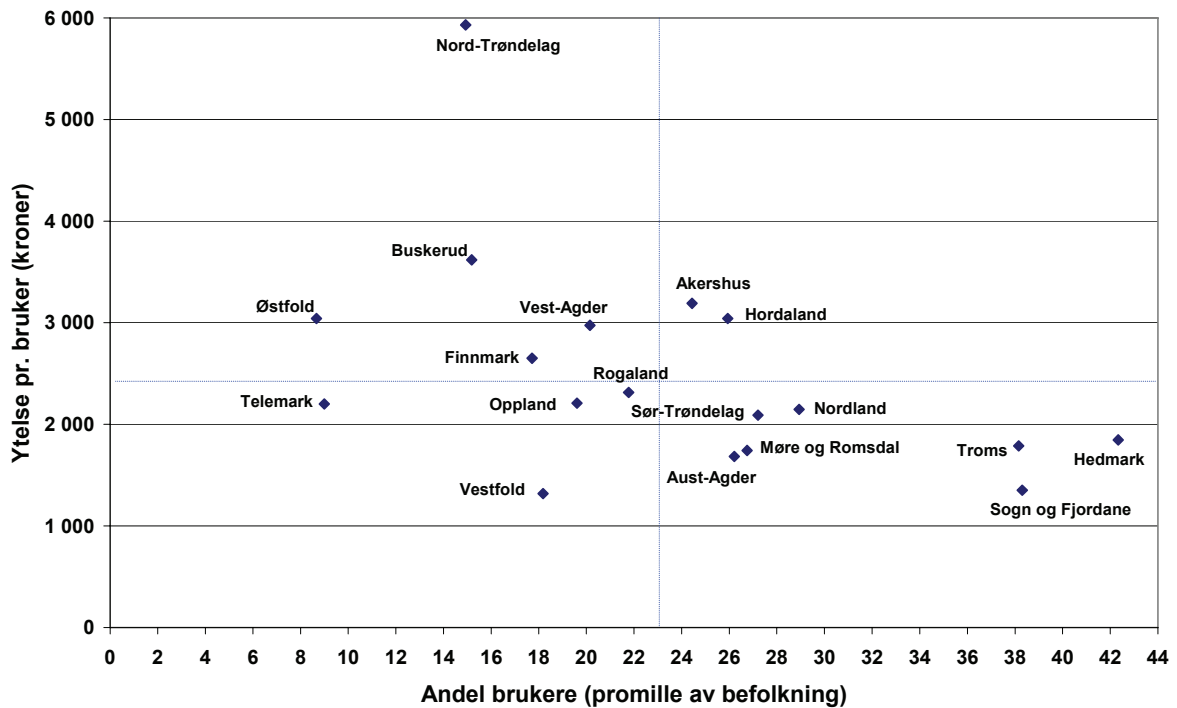
Figur 2.6 og Figur 2.7 viser stor spredning mellom fylkene, der flest fylker ligger oppe til venstre (lav brukerandel og høy ytelse pr. bruker) og nede til høyre (høy brukerandel og lav ytelse pr. bruker). I gjennomsnitt har fylkene (ekskl. Oslo) i 2007 en brukerandel på 2,3 % og en ytelse pr. TT-bruker på 2 407 2008-kroner. I 2008 er brukerandelen uendret mens ytelsen pr. TT-bruker forventes marginalt økt til 2 441 kroner.

Når vi ser på forventede endringer fra 2007 til 2008, så er det verd å merke seg at Hedmark ”rykker” betydelig til høyre (økt brukerandel), mens Østfold og Sør-Trøndelag, forventes å ”rykke” oppover (økte ytelser pr. TT-bruker).

Da gjennomsnittstall knyttet til ytelser skjuler betydelige forskjeller i de reelle ytelsene som tilbys ulike kategorier brukere, har vi i avsnitt 3.3, jf. Tabell 3.4 og Tabell 3.5, vist hvordan det enkelte fylke fordeler sine TT-midler mellom brukerne, og spesielt sett på spennet mellom ”grunnytelsen” og ytelsen til de som tilbys mest – ofte rullestolbrukere og personer som har lang reisevei til nærmeste kommune- eller servicesenter.



Figur 2.6: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2007. 2008-kr.



Figur 2.7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2008. 2008-kr.

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 2008. I de følgende avsnittene vil vi beskrive forskjellen mellom fylkene samt spesielt framheve forhold som er blitt endret fra situasjonen slik den var i 2006, jf. Solvoll (2006).

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 2008.

Tabell 3.1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2008.

	<i>Utarbeidelse av regelverk</i>	<i>Fordeling av midler mellom brukere</i>	<i>Bruker-godkjenning</i>	<i>Klagebehandling</i>	<i>Produksjon av verdikort/kuponger</i>	<i>Distribusjon av verdikort/kuponger</i>	<i>Oppgjør med transportør</i>	<i>Budsjett-oppfølging og kontroll</i>
Østfold	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Akershus	F	F	F	F	RT	RT	RT	F
Oslo	F	F	B	B	F	F	F	HEV/Bydel ¹⁰
Hedmark	F	F	K	F	F	F	F	F
Oppland	F	F	K	K	KKI	KKI	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 ¹¹	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 (Kaltet Oppland Skyssenter OSS i 2006). B= Bydel i Oslo. HEV= Helse og velferdsetaten i Oslo.

Når det gjelder Oslo, så var det Oslo kommune ved samferdselsetaten som administrerte TT-ordningen og godkjente nye brukere til og med 2003. Fra 1. januar 2004 ble dette ansvaret overført til den enkelte bydel. For brukerne innebærer denne endringen lite bortsett fra at søknaden skal sendes til den bydelen søkeren er bosatt i. Fra 1. januar 2005 fikk Helse- og velferdsetaten overført ansvaret for en rekke administrative oppgaver og kjøp av transport-

¹⁰ Helse- og velferdsetaten (HEV) foretar oppfølging og kontroll i forhold til hver bydels budsjetterte TT-utgifter.

¹¹ Brukere i Bergen kommune godkjennes av fylkeskommunen. I de øvrige kommunene i Hordaland ligger brukergodkjenningen hos den enkelte kommune.

tjenester 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.¹²

Utarbeidelse av regelverk

Regelverket for praktiseringen av TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar å utarbeide. Slik var det også i 2006.

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.

Brukergodkjenning

Godkjenning av brukerne er utelukkende et kommunalt ansvar, med unntak av Akershus og Rogaland der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal godkjenningsnemnd 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 2006.

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 2008 som i 2006.

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 10 fylker, mens en i de resterende 9 fylkene har satt denne jobben bort til Rogaland Taxi (Østfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Telemark, Rogaland og Sør-Trøndelag) og Kjørekontor Innlandet (Oppland). Situasjonen er endret fra 2006 ved at Rogaland Taxi er kommet inn som data- og kortleverandør i 3 nye fylker - Vestfold, Aust-Agder og 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 6 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, mens det Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag er den enkelte kommune som tar seg av denne jobben. Situasjonen var den samme i 2006 med unntak av at Rogaland Taxi er kommet inn i 3 fylker samt at Trafikanten Kristiansund har overtatt dette ansvaret fra Møre og Romsdal fylkeskommune.

¹² TT-ordningens omfang og organisering er for øvrig evaluert av Rambøl (2008).

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 Rogaland Taxi som forestår oppgjøret med transportørene. Etter 2006 har Rogaland Taxi overtatt oppgjørsansvaret for Vestfold, Aust-Agder og 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 i fylket og den enkelte bydel og Sogn og Fjordane der den enkelte kommune er ansvarlig. Situasjonen er den samme som i 2006.

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.¹³ Situasjonen er uendret fra 2006

Trygdebil. Når det gjelder søkere som har fått stønad til kjøp av bil gjennom NAV, godkjennes disse uten forbehold i 6 fylker, mens 8 fylker kan godkjenne denne kategorien brukere kun på visse vilkår eller med redusert kvote. I de resterende 5 fylkene godkjennes ikke søkere som på søknadsskjemaet opplyser at de har bil finansiert gjennom NAV. Dette var også situasjonen i 2006.

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 2006.

¹³ En lignende regel vil bli innført i Nordland fra 1. januar 2009.

Tabell 3.2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene i 2008.

	<i>Godkjennes grunnstønadsmottakere?</i>	<i>Godkjennes personer med trygdebil?</i>	<i>Godkjennes beboere på institusjon?</i>	<i>Nedre aldersgrense</i>	<i>Varighet på funksjonshemming for å bli bruker</i>	<i>Behovsprøving ved "funksjonsfrisk" ektefelle med bil?</i>	<i>Godkjenningens varighet</i>
Østfold	Ja, men ikke over 2G	Nei	Nei	14 år	Varig	Ja	1 år
Akershus	Ja	Ja/reduisert reiserett	Ja	Nei	2 år	Nei	2 år eller 5 år
Oslo	Ja (ingen kontroll)	Ja (ingen kontroll)	Ja	6 år ¹⁴	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	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 (reduisert tilbud)	Nei	10 år	3 år	Nei	-
Telemark	Ja	Nei, med visse unntak	Nei, med visse unntak	12 år	Varig	Nei	Varig, med visse unntak
Aust-Agder	Ja	Nei	Nei	Nei	1 år	Ja	Varig
Vest-Agder	Ja	Ja	Ja	Nei	2-3 år	Nei	Varig
Rogaland	Ja	Ja (reduisert tilbud)	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig til event. ny vurdering. Noen gis tidsbegrenset godkjenning
Hordaland	Ja	Ja (på vilkår)	Ja (på vilkår)	9 år	2 år	Ja	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	Ikke barn ¹⁵	1 år	Nei	Varig
Sør-Trøndelag	Ja	Delvis	Ja	Nei	2 år	Nei	3 år
Nord-Trøndelag	Ja	Nei	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig
Nordland	Nei	Nei	Nei	Nei	Sykdommens varighet	Ja	Varig
Troms	Ja	Ja	Ja	Nei	2 år	Nei	2 år
Finnmark	Ja (10 % redusert kvote)	Ja (80 % redusert kvote) ¹⁶	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,

¹⁴ Barn under 6 år kan få innvilget TT-reiser til og fra avlastning og spesialbarnehage, men ikke fritidsreiser. 45 barn er tildelt denne tjenesten i 2008.

¹⁵ 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.

¹⁶ Sak om full godkjenning var til politisk behandling i november 2008, og det ble da bestemt at også personer med trygdefinansiert bil skal ha full TT-kvote fra og med 2009.

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 2006 er regelverket ikke endret i noen av fylkene.

Funksjonshemmingens varighet for å bli godkjent

Det presiseres i alle regelverkene at kortvarige, forbigående funksjonshemminger ikke gir grunnlag for å bli godkjent som TT-bruker. Således opererer 6 av fylkene med en nødvendig varighet på funksjonshemmingen på minimum ett år for å kunne bli godkjent som bruker. 10 fylker opererer med en varighet på funksjonshemmingen på 2 eller 3 år, mens en i Telemark og Østfold tar utgangspunkt i at funksjonshemmingen skal være varig for at en skal kunne bli godkjent.

Hvis en sammenligner dagens regelverk med regelverket i 2006 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 (15 fylker). I de resterende 4 fylkene tas det i større eller mindre grad hensyn til slike forhold ved at en søker som har en ”funksjonsfrisk” ektefelle med bil, prioriteres etter andre søkere eller får redusert kvote.

På dette punktet er det ikke skjedd endringer i fylkenes regelverk fra 2006.

Varighet på godkjenning

I 7 av fylkene er det satt en varighet på godkjenningen 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 2006 har det skjedd en liten justering i Troms. Her er varigheten endret fra ”varig” til 2 år.

I og med at ordningen i alle fylker, kanskje med unntak av Oslo, er strengt budsjettstyrt, vil imidlertid selv en varig godkjenning ikke være noen garanti for et ”evig” liv som TT-bruker dersom fylkespolitikkerne skulle beslutte å redusere ressursbruken til ordningen slik at færre kan godkjennes som brukere. Dette har for eksempel skjedd i Nordland i 2008.

3.3 Fastsettelse av egenandel, korttype og fordeling av reisemidler

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

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

Tabell 3.3: Kriterier for fastsettelse av egenandeler i 2008.

<i>Fylke</i>	<i>Egenandel</i>	<i>Beløp pr. tur</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	Ja	15 kr	-
Akershus	Nei	-	-
Oslo	Ja	30 kr (voksen). 15 kr (barn).	Egenandelen følger kollektivtrafikkens takster. Bystyret fastsetter egenandelen i desember hvert år i forbindelse med budsjettbehandlingen.
Hedmark	Ja	30 kr	Fast beløp pr. tur som fastsettes av styret i Hedmark Trafikk.
Oppland	Ja	Skal tilsvare kollektivtakst for den aktuelle reisestrekning.	Praksis kan variere en del.
Buskerud	Ja	40 kr	Egenandelen er uavhengig av reiselengde. Høsten 2008 vurderes det om egenandelen skal differensieres noe i forhold til reiselengde.
Vestfold	Ja	25 kr	Egenandelen er uavhengig av reiselengde.
Telemark	Ja	25 kr	Egenandelen er uavhengig av reiselengde. Gjelder både individuell og fellestransport.
Aust-Agder	Nei	-	-
Vest-Agder	Ja	Minimum 36 kr	Egenandelen øker med reiselengden. Laveste sats: 36/53 kr for reiser inntil 10 km for henholdsvis brukergruppe 1 (prioriterte brukere) og 2 (øvrige brukere). Egenandelen stiger deretter med soner på 5 km.
Rogaland	Ja	20 % av turpris	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	20 % av turprisen	Maksimumsbeløp 30 kroner pr. tur.
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 vekslpengen.
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. ¹⁷	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.

¹⁷ Egenandelen har vært uendret i flere år, men høsten 2008 diskuteres en økning i denne.

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 2006. Egenandelen er imidlertid økt i Oslo (fra 20 kr til 30 kr).

Tabell 3.4 gir en oversikt over hvilken kupong- eller korttype som benyttes i de ulike fylkene samt hvordan tilgjengelige midler fordeles mellom godkjente TT-brukere. Tabell 3.4 gir en rimelig grov gjennomgang av tildelingskriteriene. De som måtte ønske å skaffe seg mer detaljerte opplysninger om TT-ordningen i enkelte fylker bør derfor skaffe seg regelverkene fra de aktuelle fylker.

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.¹⁸ Tildelt reisebeløp differensieres i alle fylker, men differensieringskriteriene varierer betydelig mellom fylkene. Situasjonen var den samme i 2006. 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 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 altså et turkort være gunstig dersom antall ikke turer er alt for begrenset, mens fylkeskommunen stort sett vil foretrekke verdikort da dette gir større budsjettmessig sikkerhet.

Brukerstatus

I 2006 er det 18 fylker som differensierer ytelsene til brukerne ut fra brukerstatus. I Sogn og Fjordane er det i stor grad overlatt til den enkelte kommune å fastlegge tildelingskriterier. Det er imidlertid nærliggende å tro at en også her behandler ulike brukergrupper noe forskjellig. Unge brukere prioriteres i noen fylker, der grensen for å bli definert som ”ung” varierer fra 40 år til 67 år. Ellers er det vanlig å prioritere blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede.

¹⁸ 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 skal ha turkort fra og med 2009.

Tabell 3.4: Kupong- og korttype, kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere og differensiering av støttebeløp. Status i 2008.

<i>Fylke</i>	<i>Kupong-/korttype</i>	<i>Bruksområde</i>	<i>Fordeling av midler mellom godkjente brukere</i>	<i>Kommentarer</i>
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 ¹⁹	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Prioriterte grupper får mest.	Prioritert gruppe er: Blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmet og KOLS pasienter med bærbar surstoffapparat. Redusert beløp: 3 335 kr pr. år. Ordinært beløp: 3 600 kr pr. år. Prioritert bruker: 6 670 kr pr. år.
Oslo	Elektronisk turkort	Kortet kan også benyttes i Akershus. ²⁰	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.	Avstandsinndeling: 0-5 km (1 150 kr), 5-10 km (1 650 kr), 10-15 km (2 700 kr), 15-20 km (4 500 kr) og over 20 km (5 400 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. En vil vurdere om beløpet bør differensieres på flere avstandssoner.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte. G1: Bruker over 67 år bosatt <15 km fra senter: 3 800 kr G2: Brukere under 67 år og brukere bosatt >15 km fra senter: 6 300 kr G3: Brukere under 67 år bosatt >15 km fra senter: 8 500 kr G4: Spesialbilbrukere bosatt <15 km fra senter: 10 000 kr G5:- Spesialbilbrukere bosatt >15 km fra senter: 12 000 kr Blinde/svaksynte får 2 250 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.
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 2008 er X=1 200 kr pr. halvår.
Vest-Agder	Turkort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. ²¹	Prioritert gruppe (brukergruppe 1) får større reisekvote og lavere egenandel.	Prioritert gruppe er: Unge med livslang funksjonshemming og med den tyngste funksjonshemming. (Meget svakt fungerende psykisk utviklingshemmede, varige rullestolbrukere og blinde).
Rogaland	Elektronisk verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet. ²²	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: 8 000 kr T3 - Prioritert bruker med trygdebil: 6 100 kr T4 - Prioritert bruker (rullestol, stor bil): 9 600 kr

¹⁹ Akershus fylkeskommune har tidligere forsøkt å dele ut antall reiser fremfor reisebeløp. Dette pågikk kun en kort periode fordi kostnadene økte kraftig.

²⁰ Dette gjelder transport til/fra Oslo lufthavn, Gardermoen eller dersom det er arbeids- eller skolereiser – ikke fritidsreiser.

²¹ Dersom transportør ikke godtar kortet refunderes nettobeløp..

²² I tilfeller det transportør ikke godtar kortet blir kostnaden minus egenandel på 20 % refundert ved fremvisning av kvittering, så fremt vedkommende fortsatt har penger på kortet.

<i>Fylke</i>	<i>Kupong-/korttype</i>	<i>Bruksområde</i>	<i>Fordeling av midler mellom godkjente brukere</i>	<i>Kommentarer</i>
Hordaland	Elektronisk verdikort	Hele fylket.	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 (4 500 kr pr. år). – Ordinære brukere under 67 år (5 500 kr pr. år).
Sogn og Fjordane	Verdikort	Hele fylket.	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 – 3 600 kr. Brukere under 67 år kan etterspørre reisekuponger ut over standardbeløp ²³
Sør-Trøndelag	Turkort ²⁴	Hele fylket. ²⁵	Avhengig av brukerstatus.	1 Standardbruker: 14 turer pr. år. 2 Blind/sterkt svaksynt: 120 turer pr. år. 3 Bevegelsehemmede/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 fylket.	Prioriterte brukere får flest turer.	En bruker får i utgangspunktet 40 turer pr. år. Prioriterte brukere er funksjonshemmede under 65 år samt rullestolbrukere avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte. Disse får flere turer. ²⁶
Nordland	Verdikort		Avhenger av avstand til servicesenter og brukerstatus.	Tildelingen graderes etter følgende soneinndeling: Sone 1 (0-10 km) 1 200 kr, sone 2 (10,1-30 km) 1 800 kr, sone 3 (30,1-50 km) 2 400 kr, sone 4 (over 50 km) 2 900 kr. Rullestolbrukere får tildelt turer, henholdsvis 20, 30, 40 og 50 for de 4 sonene.
Troms	Verdikort	Hele Norge dersom transportør godtar kortet.	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Tildelingen differensieres på 5 soner: Sone 1 (0-5 km), sone 2 (5-10 km), sone 3 (10-15 km), sone 4 (15-20 km) og sone 5 (over 20 km). Brukerne inndeles i A og B. A-brukere (brukere som er avhengig av spesialbil) får 1,5 ganger mer enn B-brukere (brukere som kan benytte vanlig drosje). Det er satsene til B-brukerne som er angitt ovenfor.
Finnmark	Verdikort	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 funksjonshemminger samt varige rullestolbrukere og blinde (får sats for sone 4). Følgende satser gjelder: sone 1: 2 000 kr, sone 2: 2 500 kr, sone 3: 3 000 kr, sone 4: 3 500 kr.

Avstand og brukerstatus

I 11 fylker: Hedmark, Oppland, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nordland, Troms og Finnmark, differensieres brukerne både

²³ Utsendingen av ekstra reisekuponger gjøres etterspørselsstyrt innenfor en gitt økonomisk ramme. Fylkeskommunen må kontaktes av brukeren selv eller en person på vegne av brukeren. Pr. 1. november 2008 har 300 personer bedt om ekstra kuponger. Hver av disse har i gjennomsnitt fått ekstra kuponger til en verdi av 1 300 kr.

²⁴ En tur har en maksimal lengde på 30 km. På en strekning kan det maksimalt brukes to turer, 60 km. Overskytende må brukeren selv betale. Dette gjelder fra 1. januar 2009.

²⁵ Unntak er kjøring til/fra Trondheim lufthavn, Værnes, som ligger i Nord-Trøndelag.

²⁶ 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.

etter avstand til nærmeste kommune-/servicesenter samt brukerstatus. Brukerstatus kan gjelde både alder og type funksjonshemming.

Kommunal prioritering

I Sogn og Fjordane er en eventuell differensiering på brukere overlatt til den enkelte kommune. Dette innebærer at praktiseringen av ordningen kan variere betydelig mellom de enkelte kommuner i fylket.

I de fleste fylkene er tildelingskriteriene tilnærmet uendret fra 2006. I Hedmark har en imidlertid begynt å gi noe mer til brukere som er bosatt med enn 15 km fra kommunesenteret. Dessuten er satsene en del justert i flere av fylkene.

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 2008.

<i>Fylke</i>	<i>Grunnbeløp</i>	<i>Høyeste støttebeløp</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	2 260 kr	4 660 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere under 67 år.
Akershus	5 000 kr	6 670 kr	Prioritert gruppe er blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmede samt KOLS pasienter med bærbart surstoffsapparat.
Oslo	150 reiser/ 50 reiser	150 reiser + ekstrakvote	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 for beløpstildeling gjelder for brukere over 67 år med tillegg for rullestol og med avstand over 15 km til kommunesenter.
Oppland	1 150 kr	6 400 kr	Laveste støttebeløp gjelder brukere som bor mindre enn 5 km fra definert senter, mens høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere som bor mer enn 20 km fra definert senter.
Buskerud	3 800 kr	12 000 kr	Høyeste støttebeløp gjelder spesialbilbrukere bosatt over 15 km fra nærmeste senter. ²⁷
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 ²⁸	2 400 kr	7 200 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	9 600 kr	Høyeste støttebeløp gjelder rullestolbrukere avhengig av spesialbil (stor drosje).
Hordaland ²⁹	4 500 kr	9 500 kr	Grunnbeløp gjelder brukere over 67 år uten bil. Høyeste støttebeløp gjelder brukere med elektrisk rullestol som ikke har egen bil.
Sogn og Fjordane	-	-	Kommunene har stor frihet i tildelingen.
Møre og Romsdal	2 160 – 3 600 kr	7 920 kr	Grunnbeløp gis til vanlig bruker bosatt under 10 km fra kommunesenter. Høyeste sats gis til rullestolbruker bosatt over 10 km fra kommunesenter.
Sør-Trøndelag	12 reiser	200 reiser	Ordinære brukere får 12 turer mens rullestolbrukere får opp til 200 turer.
Nord-Trøndelag	40 reiser	40 reiser +	Funksjonshemmede under 65 år samt rullestolbrukere avhengig av spesialbil og blinde/svaksynte skal prioriteres og gis mer enn 40 turer ved behov.
Nordland	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	1 800 kr	4 900 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.

²⁷ Fylkeskommunen vil vurdere om de skal foreta en ytterligere differensiering av støttebeløpet i forhold til avstand mellom bopel og kommunesenter.

²⁸ Grunnbeløpet i Aust-Agder øker med stor sannsynlighet til 2 520 kr pr. år fra 1. januar 2009.

²⁹ Hordaland har et system der støttebeløpet differensieres på 14 brukerkategorier. Absolutt laveste beløp er 3 375 kr pr. år.

Grunnbeløpet gis vanligvis til personer med de minst alvorligste forflytningshemningene 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 1 150 kroner i Oppland til 5 000 kroner i Akershus.

Gjennomsnittet for de oppgitte grunnbeløpene i tabellen er ca. 2 900 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 flest turer. En vanlig bruker får tildelt 150 reiser pr. år. Dersom en gjennomsnittstreise koster 100 kr, blir således årlig støttebeløp 15 000 kroner. Vest-Agder tildeler i utgangspunktet mange reiser, med egenandelen kan bli høy, spesielt dersom en reiser langt. En ikke-prioritert bruker må for eksempel betale 130 kr for en tur-retur reise på 18 km. Sør-Trøndelag gir ”vanlige” brukere kun 12 reiser pr. år. Rullestolbrukere kan imidlertid få opp til 200 reiser pr. år.

3.4 Elektroniske kortløsninger

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

Tabell 3.6 viser at det er 11 fylker som pr. 1. januar 2009 har elektroniske betalingskort. Dette er Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag. 8 av disse har valgt systemet til Rogaland Taxi. Ellers er det 4 fylker (Oppland, Nord-Trøndelag, Troms og Finnmark) som oppgir at de har mer eller mindre konkrete planer om å innføre elektroniske kort. De resterende 4 fylkene (Vest-Agder, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Nordland) har ingen konkrete planer om å innføre elektroniske betalingskort.

Av de 11 fylkene som pr. 1. januar 2009 vil ha elektroniske betalingskortløsninger, har altså 8 av disse valgt systemet til Rogaland Taxi (RT). Dette innebærer at RT har en markedsandel på 71 % (andel av antall ”e-kort fylker”) og 54 % (andel av antall ”e-kort brukere”). 7 av 10 TT-brukere vil altså i 2009 betale sine TT-reiser med et elektronisk betalingskort.

Fra og med 2009 vil om lag 81 000 TT-brukere ha et elektronisk betalingskort. Det er ca. 71 % av alle TT-brukerne i Norge. I 2009 vil 15 000 flere TT-brukere ha e-kort sammenlignet med situasjonen i 2006.

Tabell 3.6: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske betalingskort i TT-tjenesten. Status pr. 1. januar 2009.

<i>Fylke</i>	<i>Har innført elektroniske betalingskort</i>	<i>Har planer om å innføre elektroniske betalingskort</i>	<i>Har ikke planer om å innføre elektroniske betalingskort</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	X			System utviklet av Rogaland Taxi.
Akershus	X			System utviklet av Rogaland Taxi.
Oslo	X			Oslo Taxi er ansvarlig for valg av kortløsning/leverandør.
Hedmark	X			Programvare levert av Nor-Link. Kort levert av TAG.
Oppland		X		Innføring av elektroniske betalingskort er under vurdering. Det kan bli aktuelt med samme opplegg som i Hedmark, men ingen ting er bestemt.
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.
Rogaland	X			System utviklet av Rogaland Taxi. Operativt fra 2003.
Hordaland	X			Oberthur (XponCard).
Sogn og Fjordane			X	Innføring av elektroniske betalingskort har vært diskutert, men ingen planer om innføring foreligger.
Møre og Romsdal			X	Fylkeskommunen hadde en anbudsrunde i 2005, men samtlige tilbud ble avvist. Disse ble vurdert som for dyre.
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	Har ingen konkrete planer om innføring av elektroniske betalingskort.
Troms		X		Fylkeskommunen jobber med saken. Hadde planer om et operativt system i 2008, men fikk det ikke til. Har vært i kontakt med Fara.
Finnmark		X		Fylkeskommunen har planer om å innføre elektroniske betalingskort, men de har ikke bestemt seg for produsent/løsning.

4. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE

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

Forsøket 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.³⁰

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

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

I perioden 2002-2003 ble ordningen evaluert, og resultatene fra evalueringen er dokumentert i Amundsveen og Solvoll (2003) samt kort gjengitt i Solvoll og Amundsveen (2004). Forsøksperioden har vært forlenget flere ganger, sist ved behandlingen av Statsbudsjettet for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007). Forsøket ble i St.prp. nr. 1 (2007-2008) på ny forslått forlenget, og ansvaret for hele forsøket ble foreslått lagt til NAV fra 2008. Denne endringen ble vedtatt av Stortinget, og iverksatt fra 1. januar 2008. Ordningen administreres nå i sin helhet fra NAV forvaltning Lillehammer, avdeling Gjøvik. Ordningen er ennå å betrakte som en forsøksordning ut 2009, men Arbeids- og inkluderingsdepartementet har igangsatt et arbeid for å se på et opplegg som kan gjøre ordningen permanent.

4.1 Antall brukere

I Tabell 4.1 er det gitt en oversikt over antall aktive brukere i forsøksordningen pr. 1. november 2006 og pr. 27. oktober 2008.

³⁰ 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.

Tabell 4.1: Antall aktive brukere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 1. november 2006 og pr. 27. oktober 2008.

Fylke	Aktive brukere pr. 1. november 2006	Aktive brukere pr. 27. oktober 2008	Endring 2006-2008	
			Absolutt	Relativt
Østfold	12	15	3	25 %
Akershus	28	62	34	121 %
Oslo	0	0	0	-
Hedmark	11	17	6	55 %
Oppland	14	23	9	64 %
Buskerud	12	15	3	25 %
Vestfold	17	29	12	71 %
Telemark	13	20	7	54 %
Aust-Agder	12	15	3	25 %
Vest-Agder	10	14	4	40 %
Rogaland	14	43	29	207 %
Hordaland	57	57	0	0 %
Sogn og Fjordane	0	0	0	-
Møre og Romsdal	10	16	6	60 %
Sør-Trøndelag	10	30	20	200 %
Nord-Trøndelag	1	2	1	100 %
Nordland	9	7	-2	-22 %
Troms	24	33	9	38 %
Finnmark	0	3	3	-
Totalt	254	401	147	58 %

Av Tabell 4.1 finner vi at antall aktive brukere av arbeidsreiseordningen er økt fra 254 til 401 på to år. Dette er en økning på 147 brukere, tilsvarende en økning på 58 %. Størst absolutt økning finner vi i Akershus og Rogaland med henholdsvis 34 og 29 flere brukere. Det er kun i Sogn og Fjordane at det ikke er aktive brukere under arbeidsreiseordningen.

NAV har ikke en nøyaktig oversikt over hvordan AU-reisene fordeler seg mellom arbeidsreiser og utdanningsreiser i forhold til de *aktive* brukerne, men av totalt antall mottatte søknader er det 670 til arbeid og 95 til utdanning, dvs. om lag 88 % til arbeid. Nå er nok opphør av utdanningsreiser større enn det er ved arbeidsreiser, da utdanningen blir avsluttet etter en viss tid. NAV anslår således at ca. 90 % av de aktive brukere er innvilget arbeidsreiser.

I tillegg til brukerne som er inne i forsøksordningen med AU-reiser kan følgende tilføyes.

Oslo kommune gir tilskudd til arbeidsreiser innenfor den ordinære TT-ordningen i hovedstaden. I følge Amundsveen og Solvoll (2003) var det knapt 1 400 personer som fikk dekket sine arbeidsreiser i hovedstaden i 2002. I tillegg ble det anslått at 250 studenter med forflytningshemninger fikk dekket reiser til/fra høgskole eller universitet dette året.³¹ Vi har ikke lyktes i å få tall fra 2008, men det er ingen ting som tyder på at disse tallene skulle ha

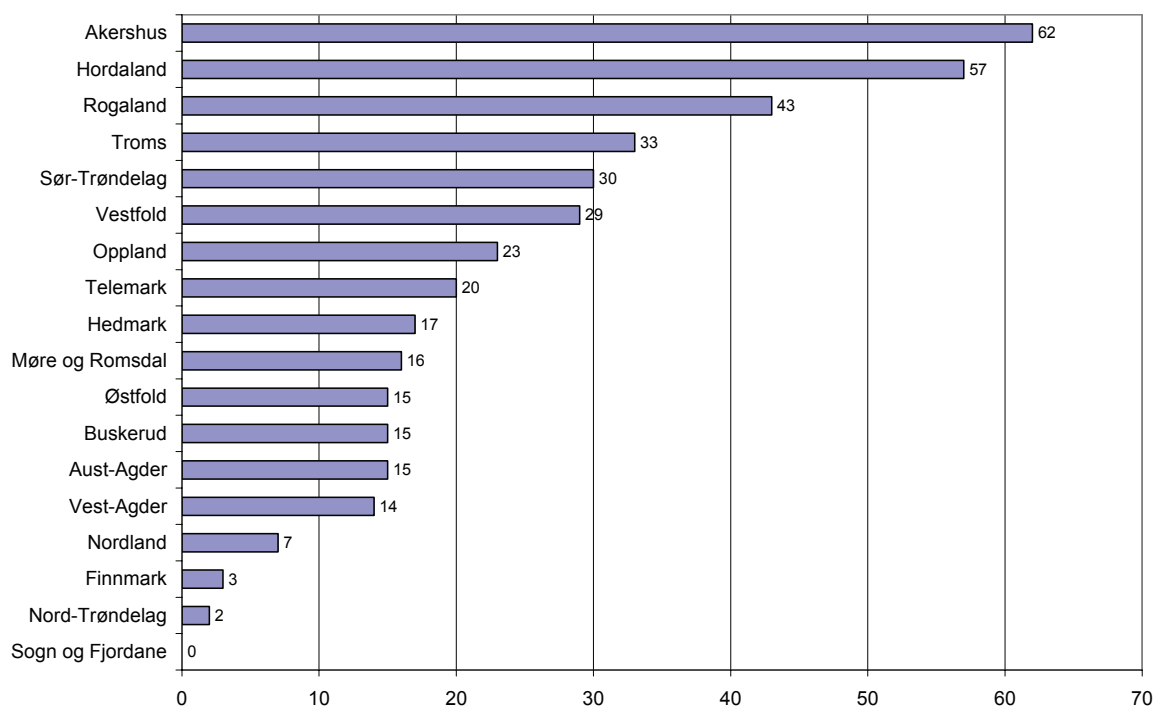
³¹ Totalt var det 788 funksjonshemmede personer i Oslo som fikk dekket sine reiser til/fra utdanningsinstitusjon i 2002, men dette inkluderer personer som reiser i tilknytning til SFO og kveldsskole/kurs. Dette betyr at det er en del personer som i Oslo kommer inn under TT-ordningen som i andre fylker får dekket sine reiser gjennom skoleskysordningen som fylkeskommunen er pålagt å gi sine innbyggere.

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.

Hordaland fylkeskommune har i tillegg til brukerne av AU-ordningen om lag 125 brukere som får dekket reiser til vernet bedrift av det ordinære TT-budsjettet til Hordaland fylkeskommune. Dette er personer som er uføretrygdet, og som dermed faller utenfor den statlige AU-ordningen.

Trondheim kommune har også en kommunal ordning med arbeidsreisekjøring for personer på trygd som arbeider i vernede bedrifter (PRIMA-brukere). 20 brukere er med i ordningen høsten 2008, og Trondheim kommune forventer å bruke ca. 1,5 mill. kr. på den ordningen i 2008.

For å vise forskjellen i antall aktive brukere mellom fylkene, har vi visualisert dette i Figur 4.1.



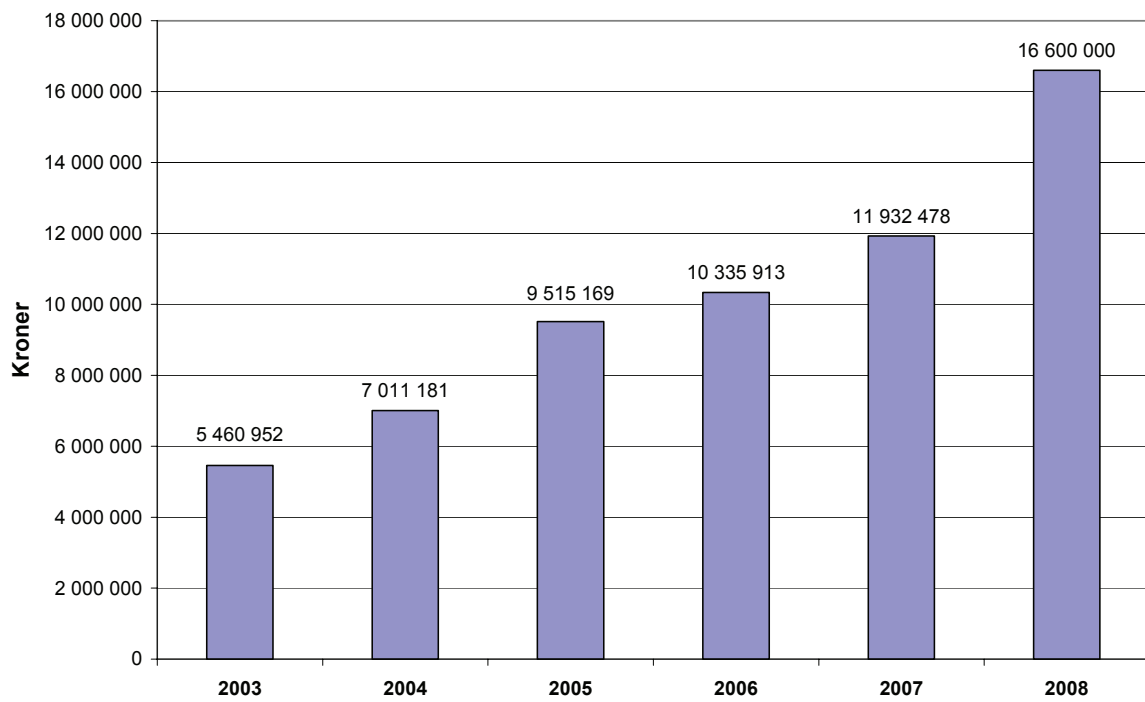
Figur 4.1: Antall aktive brukere i forsøksordningen med arbeids- eller utdanningsreiser fordelt på fylker. Status pr. 1. november 2008.

4.2 Offentlige utgifter

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

Som det framgår av Figur 4.2 har utgiftene til AU-ordningen økt jevnt i takt med økningen i antall brukere. I 2008 forventes utgiftene til AU-reiser å bli ca. 16,6 mill. kroner.

Årlig utgift pr. bruker er 41 400 kr i 2008 mot 40 700 kr i 2006. Korrigert for prisstigning er beløpet reelt sett noe redusert fra 2006.



Figur 4.2: Offentlige utgifter til forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Periode: 2003-2008. Løpende kroner.

REFERANSER

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

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

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, 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). Samferdselsdepartementet.

St.prp. nr. 1 (2007-2008). Samferdselsdepartementet.

St.prp. nr. 1 (2008-2009). Samferdselsdepartementet.

VEDLEGG 1

Antall godkjente TT-brukere. 1988-2008

Antall godkjente TT-brukere

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2008
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
Akershus	6 196	5 225	5 761	6 180	7 215	9 440	8 700	9 746	10 634	11 658	12 081	12 671
Oslo	26 282	19 500	15 757	15 619	17 168	19 398	23 232	19 144	18 614	17 796	17 300	17 100
Hedmark	1 786	4 200	5 324	5 968	6 296	7 240	7 906	8 185	7 650	6 840	7 020	8 014
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
Buskerud	2 970	3 308	3 234	3 033	3 215	3 317	3 354	3 360	3 144	3 165	3 555	3 814
Vestfold	3 117	3 828	4 600	5 231	5 849	6 380	3 850	4 018	4 318	4 183	4 150	4 116
Telemark	1 271	2 160	2 380	3 200	3 430	4 069	4 698	3 960	1 000	1 100	1 300	1 500
Aust-Agder	1 100	1 400	1 600	1 770	1 704	1 976	2 130	2 200	2 300	2 600	2 735	2 782
Vest-Agder	1 548	1 815	2 240	1 894	2 058	2 263	2 731	2 946	3 037	3 234	3 324	3 343
Rogaland	4 115	4 100	4 905	5 797	6 128	4 900	4 603	4 557	6 598	8 835	9 481	8 986
Hordaland	3 940	7 660	10 179	12 465	13 499	16 222	16 956	13 700	13 500	11 200	11 700	12 000
Sogn og Fjordane	935	1 641	2 738	3 436	3 788	4 688	4 269	4 149	4 200	4 076	4 050	4 070
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	6 600
Sør-Trøndelag	4 580	4 867	6 725	8 168	7 741	8 000	8 200	8 650	8 800	8 800	7 800	7 700
Nord-Trøndelag	750	1 590	1 735	1 912	1 935	1 936	1 903	1 910	1 914	1 927	1 934	1 939
Nordland	1 695	4 267	5 450	6 497	6 563	7 548	7 832	7 821	7 900	8 103	8 061	6 800
Troms	756	918	2 115	2 995	3 802	4 641	4 355	4 600	4 500	4 500	5 680	5 900
Finnmark	480	1 316	2 100	2 472	1 904	2 237	2 271	2 354	2 354	1 255	1 307	1 283
Totalt	66 536	76 897	88 300	99 964	105 426	118 858	122 698	113 550	112 573	111 674	113 980	114 520

VEDLEGG 2

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 – 2008

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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
Finnmark	300	1 400	3 300	3 411	3 393	3 333	3 650	3 640	3 800	3 400	3 400	3 400
Totalt	148 302	137 286	174 023	206 063	237 926	283 215	385 995	349 481	394 923	414 740	401 680	435 078

* Tall for 2008 er budsjetttall. De lave utgiftene til TT for Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2004, 2005 og 2006 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 4,54 mill. kr, 5,34 mill. kr, 5,6 mill. kr og 5,5 mill. kr til TT, slik at de samlede TT-utgiftene i Sør-Trøndelag var ca. 9,54 mill. kr, 10,34 mill. kr, 10,6 mill. kr og 11,5 mill. kr disse årene.

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen i 2008 kroner. (Tall i 1 000 kroner)

Fylke	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2008
Østfold	2 538	5 247	6 334	6 736	6 183	8 484	7 170	6 538	6 353	5 597	5 555	7 000
Akershus	7 615	8 017	8 400	9 956	11 522	14 152	33 304	29 458	34 937	35 180	34 964	40 430
Oslo	169 597	74 462	84 303	94 506	120 797	145 256	236 398	182 275	205 765	209 380	186 189	197 333
Hedmark	2 380	4 664	7 298	5 601	5 904	7 564	7 260	7 227	15 075	14 511	14 401	14 800
Oppland	3 808	6 559	8 813	9 455	10 657	13 542	11 617	8 557	9 153	8 811	8 184	7 953
Buskerud	5 870	8 891	10 052	8 496	11 240	12 664	13 414	10 859	12 706	12 698	13 301	13 800
Vestfold	3 808	5 393	6 472	7 092	7 550	7 663	4 857	5 340	6 676	6 737	6 686	5 430
Telemark	2 697	4 373	4 131	4 381	4 308	5 409	5 088	4 931	2 746	2 591	3 086	3 300
Aust-Agder	3 014	4 081	3 305	3 441	3 210	4 193	3 944	4 010	4 630	3 732	3 296	4 682
Vest-Agder	4 283	5 830	6 885	6 307	6 407	6 498	7 327	8 414	8 834	8 292	8 744	9 900
Rogaland	4 125	5 685	5 508	5 963	6 106	7 100	7 027	9 694	17 336	18 865	20 779	20 800
Hordaland	7 298	19 823	29 743	37 471	33 383	36 397	41 977	33 293	34 457	38 766	41 970	36 500
Sogn og Fjordane	2 062	2 624	4 406	4 638	5 322	5 161	4 727	4 712	5 384	5 390	5 349	5 500
Møre og Romsdal	3 173	6 705	9 363	12 612	15 746	14 030	13 067	11 081	13 137	12 698	12 601	11 500
Sør-Trøndelag	3 808	8 017	14 734	18 412	17 161	14 762	15 033	20 167	5 384	5 183	6 172	16 100
Nord-Trøndelag	1 586	4 519	4 957	5 828	5 310	5 471	6 612	10 492	11 663	11 506	11 418	11 500
Nordland	3 332	18 074	14 045	20 178	20 355	21 228	15 843	16 533	17 229	16 066	16 459	14 600
Troms	3 808	5 102	6 334	7 955	9 082	11 883	7 476	9 640	9 691	10 365	10 544	10 550
Finnmark	476	2 041	4 544	4 528	4 344	4 066	4 221	4 033	4 092	3 524	3 497	3 400
Totalt	235 278	200 106	239 625	273 555	304 586	345 522	446 364	387 254	425 248	429 892	413 195	435 078

* Tall for 2008 er budsjettall. De lave utgiftene til TT for Sør-Trøndelag fylkeskommune i 2004, 2005 og 2006 skyldes at Trondheim kommune i perioden 2004-2007 var med i det såkalt "storbyforsøket", der kommunen selv hadde ansvaret for blant annet TT-ordningen. I 2004, 2005, 2006 og 2007 brukte Trondheim kommune henholdsvis 4,89 mill. kr, 5,66 mill. kr, 5,8 mill. kr og 5,66 mill. kr (tall i 2008 kroner) til TT, slik at de samlede TT-utgiftene i Sør-Trøndelag var ca. 10,3 mill. kr, 10,96 mill. kr, 10,99 mill. kr og 11,83 mill. kr disse årene.

