

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen)
Status 2004

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

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

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 2004. Notatet er en delvis oppfølging av gjennomgangen av TT-ordningen som ble gjennomført i 2000, jf. Solvoll m.fl. (2001). Notatet er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll.

Vi vil rette en takk til alle TT-ansvarlige i fylkene for deres hjelp ved informasjonsinnsamlingen. En takk også til Bjarne Dysthe ved Vestre Toten trygdekontor i Oppland for framskaffelsen av oversikten over antall brukere av ordningen med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede i ”trygdefylkene”.

Bodø 1. oktober 2004.

INNHold

FORORD	1
1. INNLEDNING OG SAMMENDRAG.....	3
2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK.....	5
2.1 Antall brukere	5
2.2 Brukerandel.....	6
2.3 Offentlige utgifter	7
2.4 Ytelser pr. bruker og pr. innbygger.....	9
2.5 Ytelser og brukerandel.....	12
3. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN	14
3.1 Oppgavefordeling mellom fylkeskommune og kommune.....	14
3.2 Godkjenningkriterier	16
3.3 Fastsettelse av egenandel, kupongtype og fordeling av reisemidler	18
3.4 Elektroniske kortløsninger	21
3.5 Kommentarer	22
4. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE.....	24
4.1 Antall brukere	24
4.2 Offentlige utgifter	25
REFERANSER	27
VEDLEGG 1.....	28
VEDLEGG 2.....	30

1. INNLEDNING OG SAMMENDRAG

Alle fylkeskommunene er av Samferdselsdepartementet pålagt å organisere en ordning med tilrettelagt transport for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Hvordan det enkelte fylke organiserer transporten, og i hvilket omfang brukerne får reise, varierer mellom fylkene. Ordningen med tilrettelagt transport er tidligere beskrevet av Simensen og Aase (1994) fra Agderforskning, og i en rapport utgitt av Nordlandsforskning i 2001, (Solvoll m.fl, 2001).

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 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.

Dette notatet gir en statusgjennomgang av transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) i 2004. Spesielt kommenteres de endringer som har skjedd etter 2000. I notatet beskrives antall brukere, offentlige utgifter til ordningen samt de ytelser hver bruker mottar. Når det gjelder antall brukere og fylkeskommunale utgifter til ordningen, beskrives utviklingen fra 1988 og fram til i dag på fylkesnivå. Til slutt i notatet gis en oversikt over status i den pågående forsøksordningen med å tilby funksjonshemmede tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser.

I 2004 er det 112 500 godkjente TT-brukere i Norge. Dette er en nedgang på 10 000 personer fra "toppåret" 2000. Hedmark og Sogn og Fjordane har flest TT-brukere pr. 1 000 innbyggere (henholdsvis 41 og 39) mens Østfold og Telemark har færrest (henholdsvis 8 og 6).

I 2004 forventes de offentlige utgiftene til TT-ordningen (tildelte reisebeløp til brukerne) å bli 406 mill. kroner, herav knapt 10 mill. kroner som tilskudd fra enkeltkommuner. Årlige offentlige ytelser pr. TT-bruker er om lag 3 600 kroner i gjennomsnitt når vi inkluderer Oslo og ca. 2 300 kroner når hovedstaden holdes utenfor. I 2004 forventes Oslo å gi de høyeste gjennomsnittlige ytelsene pr. TT-bruker med vel 10 000 kroner. Vestfold og Sogn og Fjordane vil gi de laveste ytelsene med henholdsvis 1 442 kroner og 1 190 kroner. Blant fylkene utenom Oslo er det Nord-Trøndelag som gir det største årlige reisetilskuddet pr. bruker med vel 5 600 kroner.

For å bli godkjent som TT-bruker må søkeren ha en varig forflytningshemming som gjør at personen ikke, eller kun med betydelige vanskeligheter, kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. Ordningen fungerer i de fleste fylker som en drosjebasert individuell dør-til-dør transport. Det eksisterer ikke noe felles nasjonalt regelverk for TT-ordningen, noe som innebærer at den praktiseres svært forskjellig fra fylke til fylke.

Tildelt reisebeløp til godkjente TT-brukere differensieres normalt ut fra brukerstatus og avstand mellom brukerens bosted og nærmeste service-/kommunesenter. Prioriterte grupper er vanligvis blinde/ svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede. I noen fylker gir en også større ytelser til "unge" enn til eldre. I 15 fylker må brukerne må betale en egenandel for reisene. Denne varierer imidlertid betydelig mellom fylkene. I de fylkene som ikke krever egenbetaling for TT-reiser oppfordres imidlertid brukerne til å betale reisene delvis med kuponger og delvis med egne penger.

Vanligste korttype er verdikort eller verdikuponger. Slike benyttes i 14 fylker. 4 fylker har rene turkort mens en i Hedmark har både verdi- og turkort. Pr. september 2004 har Oslo, Rogaland og Hordaland innført elektroniske betalingskort for TT-reisene. 3 andre fylker (Østfold, Buskerud og Telemark) har høsten 2004 lagt kortkjøp ut på anbud.

I august 2001 ble det startet en forsøksordning med tilrettelagte arbeids- eller utdanningsreiser for personer med funksjonshemninger. En viktig målsetting med forsøket er å bidra til å få flere personer over fra uføretrygd og ut i arbeid. Forsøket er organisert gjennom trygdeetaten i 9 fylker og som en utvidelse av TT-ordningen i 9 fylker.¹ Pr. 1. september 2004 har 286 personer fått brukerstatus i ordningen, der 84 % av brukerne reiser til/fra arbeid. Om lag 30 % av søknadene er blitt avslått. I september 2004 er det ca. 200 aktive brukere av ordningen. Hver bruker i forsøksordningen reiser i gjennomsnitt for 50 000 kroner årlig, men her er det svært store variasjoner mellom brukerne. Forsøksordningens betydning for reduksjon i trygdeytelser er svært vanskelig å anslå, men reduksjonen ligger sannsynligvis under 10 % av statens direkte utgifter til transportordningen.

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

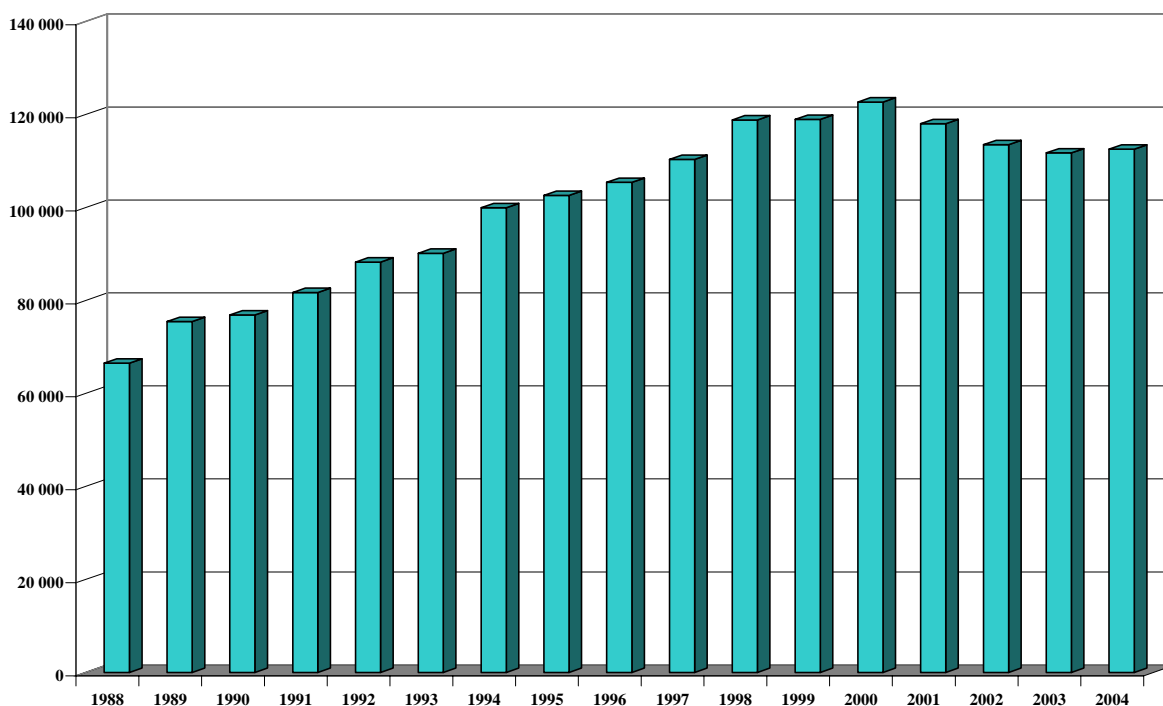
2. TT-ORDNINGENS OMFANG OG RESSURSBRUK

Nedenfor gis en oversikt over utviklingen i antall godkjente TT-brukere samlet og i det enkelte fylke fra 1988 til 2004. 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 gjennomsnittlige ytelser det enkelte fylket 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 2004. 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 2004.

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 årtusensskiftet har antall brukere blitt redusert noe, slik at det i 2004 er om lag 112 500 godkjente TT-brukere i landet, en nedgang på 8 % fra 2000.

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. 1988-2004.

Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	Endring	
						1988-2004	2000-2004
Østfold	1 422	2 156	2 700	3 308	2 110	48 %	-36 %
Akershus	6 196	5 761	7 215	8 700	10 634	72 %	22 %
Oslo	26 282	15 757	17 168	23 232	18 614	-29 %	-20 %
Hedmark	1 786	5 324	6 296	7 906	7 650	328 %	-3 %
Oppland	1 758	3 199	4 118	5 800	3 600	105 %	-38 %
Buskerud	2 970	3 234	3 215	3 354	3 144	6 %	-6 %
Vestfold	3 117	4 600	5 849	3 850	4 300	38 %	12 %
Telemark	1 271	2 380	3 430	4 698	1 000	-21 %	-79 %
Aust-Agder	1 100	1 600	1 704	2 130	2 300	109 %	8 %
Vest-Agder	1 548	2 240	2 058	2 731	3 037	96 %	11 %
Rogaland	4 115	4 905	6 128	4 603	6 598	60 %	43 %
Hordaland	3 940	10 179	13 499	16 956	13 500	243 %	-20 %
Sogn og Fjordane	935	2 738	3 788	4 269	4 200	349 %	-2 %
Møre og Romsdal	1 835	6 102	6 313	6 600	6 400	249 %	-3 %
Sør-Trøndelag	4 580	6 725	7 741	8 200	8 800	92 %	7 %
Nord-Trøndelag	750	1 735	1 935	1 903	1 914	155 %	1 %
Nordland	1 695	5 450	6 563	7 832	7 900	366 %	1 %
Troms	756	2 115	3 802	4 355	4 500	495 %	3 %
Finmark	480	2 100	1 904	2 271	2 354	390 %	4 %
Totalt	66 536	88 300	105 426	122 698	112 555	69 %	-8 %

Tabell 2.1 viser at antall godkjente TT-brukere har endret seg en god del på fylkesnivå opp gjennom årene. Fra 2000 og fram til i dag ser vi spesielt store endringer i Østfold, Oslo, Oppland, Hordaland, Telemark, Rogaland og Akershus. I de 5 førstnevnte fylkene er antall brukere betydelig redusert mens vi ser en relativt stor økning i brukerantallet i de to sistnevnte fylkene. Spesielt Telemark kutter kraftig i antall brukere, og her har de en målsetting om å kun ha 1 000 godkjente TT-brukere for individuell transport fra 1. januar 2005. Telemark innførte for øvrig en rekke fellesturer i 2003, og målsettingen er å få de eldste brukerne og de med de letteste funksjonshemmingene til å benytte disse turene, se kapittel 3.5.

En fullstendig oversikt over utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2004 fordelt på fylker er vist i vedlegg 1.

2.2 Brukerandel

Tabell 2.2 viser utviklingen i brukerandelen (antall 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 2004 er denne andelen sunket til 25 promille. Brukerandelen er høyest i Hedmark og Sogn og Fjordane med henholdsvis 41 og 39 brukere pr. 1 000 innbyggere. Østfold og Telemark har den laveste brukerandelen med henholdsvis 8 og 6 promille.²

² Vi gjør oppmerksom på at brukerandelen for Telemark er noe høyere pr. september 2004, men fylkeskommunen har en målsetting om å kun godkjenne rundt 1 000 TT-brukere noe som vil gi en brukerandel på 6 promille.

Tabell 2.2: TT-brukere fordelt på fylker. Andel av folketall. 1988-2004. Promille.

Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	Endring	
						1988-2004	2000-2004
Østfold	6	9	11	13	8	-8 %	-38 %
Akershus	15	14	16	19	22	72 %	18 %
Oslo	58	34	35	46	36	0 %	-21 %
Hedmark	10	28	34	42	41	68 %	-4 %
Oppland	10	18	23	32	20	30 %	-38 %
Buskerud	13	14	14	14	13	-12 %	-8 %
Vestfold	16	23	29	18	20	-7 %	9 %
Telemark	8	15	21	28	6	-55 %	-79 %
Aust-Agder	11	16	17	21	22	50 %	7 %
Vest-Agder	11	15	14	18	19	26 %	9 %
Rogaland	12	14	17	12	17	26 %	39 %
Hordaland	10	25	32	39	31	42 %	-22 %
Sogn og Fjordane	9	26	35	40	39	83 %	-1 %
Møre og Romsdal	8	26	26	27	26	11 %	-3 %
Sør-Trøndelag	18	27	30	31	33	40 %	5 %
Nord-Trøndelag	6	14	15	15	15	15 %	0 %
Nordland	7	23	27	33	33	78 %	2 %
Troms	5	14	25	29	30	148 %	3 %
Finnmark	6	28	25	31	32	36 %	4 %
Totalt	16	21	24	27	25	29 %	-10 %

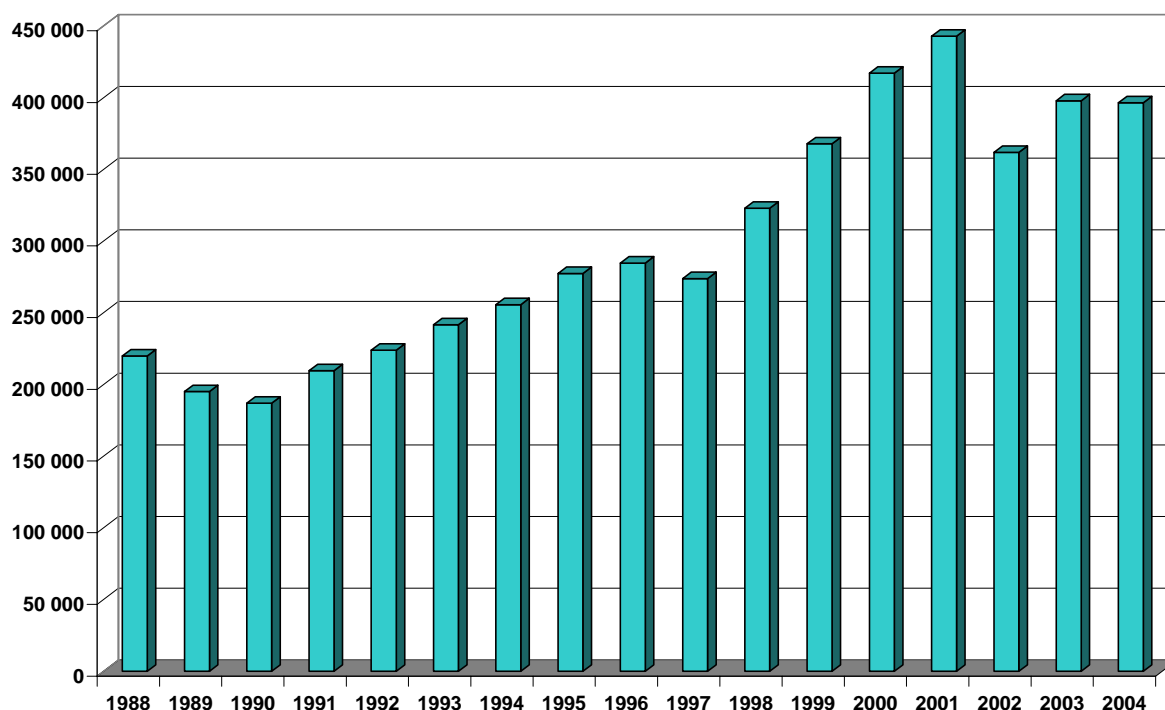
2.3 Offentlige utgifter

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 (2004).

Figur 2.2 viser at utgiftene, med unntak for noen år har vist en betydelig reell økning fra 1988 og fram til i dag. Økningen var spesielt sterk fra 1997 til 2001, da de nådde en topp med 443 mill. kroner (målt i 2004-kroner). I 2004 forventes de fylkeskommunale utgiftene å bli om lag 396 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 Amundsveen (2003).



Figur 2.2: Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1988 til 2004. Tall i 1000. 2004-kroner.

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

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

Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	Endring	
						1988-2004	2000-2004
Østfold	2 372	5 919	5 778	6 700	5 900	149 %	-12 %
Akershus	7 116	7 849	10 766	31 120	32 446	356 %	4 %
Oslo	158 476	78 775	112 876	220 896	191 092	21 %	-13 %
Hedmark	2 224	6 819	5 517	6 784	14 000	530 %	106 %
Oppland	3 558	8 235	9 959	10 855	8 500	139 %	-22 %
Buskerud	5 485	9 393	10 503	12 535	11 800	115 %	-6 %
Vestfold	3 558	6 047	7 055	4 538	6 200	74 %	37 %
Telemark	2 520	3 860	4 026	4 755	2 000	-21 %	-58 %
Aust-Agder	2 817	3 088	2 999	3 686	4 300	53 %	17 %
Vest-Agder	4 003	6 433	5 987	6 846	8 200	105 %	20 %
Rogaland	3 854	5 147	5 706	6 567	16 100	318 %	145 %
Hordaland	6 819	27 792	31 194	39 225	32 000	369 %	-18 %
Sogn og Fjordane	1 927	4 117	4 973	4 417	5 000	159 %	13 %
Møre og Romsdal	2 965	8 749	14 714	12 210	12 200	311 %	0 %
Sør-Trøndelag	3 558	13 767	16 035	14 047	5 000	41 %	-64 %
Nord-Trøndelag	1 482	4 632	4 962	6 179	10 831	631 %	75 %
Nordland	3 113	13 124	19 020	14 804	16 000	414 %	8 %
Troms	3 558	5 919	8 486	6 986	11 000	209 %	57 %
Finnmark	445	4 246	4 059	3 944	3 800	754 %	-4 %
Totalt	219 850	223 912	284 613	417 094	396 369	80 %	-5 %

Tabell 2.3 viser at de fylkeskommunale utgiftene fra 2000 reelt sett er blitt redusert med 5 %. Ellers må det nevnes at en del kommuner også yter tilskudd til TT-ordningen. I 2000 var de kommunale

ytelsene om lag 12 mill. kroner (målt i dagens pengeverdi) mens de i 2004 forventes å bli 9,8 mill. kroner. Følgende kommentarer kan knyttes til tallene i tabellen. I Hedmark fikk brukerne under 67 år et turbasert tilbud i 2003 noe som har økt kostnadene her. Telemark har fra 2003 delt "TT-potten" slik at om lag 40 % av budsjettet benyttes til individuelle TT-reiser mens resten benyttes til fellesturer. Det er budsjettet til de individuelle turene som er satt opp i tabellen. Se for øvrig kapittel 3.5. Kristiansand kommune sørger selv for transport av rullestolbrukere gjennom en egen transportsentral som får tilskudd både fra fylkeskommunen og kommunen. Det kommunale tilskuddet utgjør om lag 200 000 kroner årlig.

Den betydelige økningen i fylkeskommunale utgifter i Rogaland fra 2000 til 2004 skyldes at fylkeskommunen fra og med 2003 tok et større økonomisk ansvar for TT-ordningen slik at de kommunale tilskuddene forsvant. I Sør-Trøndelag overtok Trondheim kommune det økonomiske ansvaret for sine TT-brukere 1. januar 2004, som forklarer den forventede nedgangen i fylkeskommunale utgifter her.

Når vi tar med de forventede kommunale bidragene i 2004 ser det ut til at utgiftene samlet sett vil bli om lag 406 mill. kroner.

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 ytelser pr. godkjente TT-bruker får vi et bilde som vist i tabell 2.4.

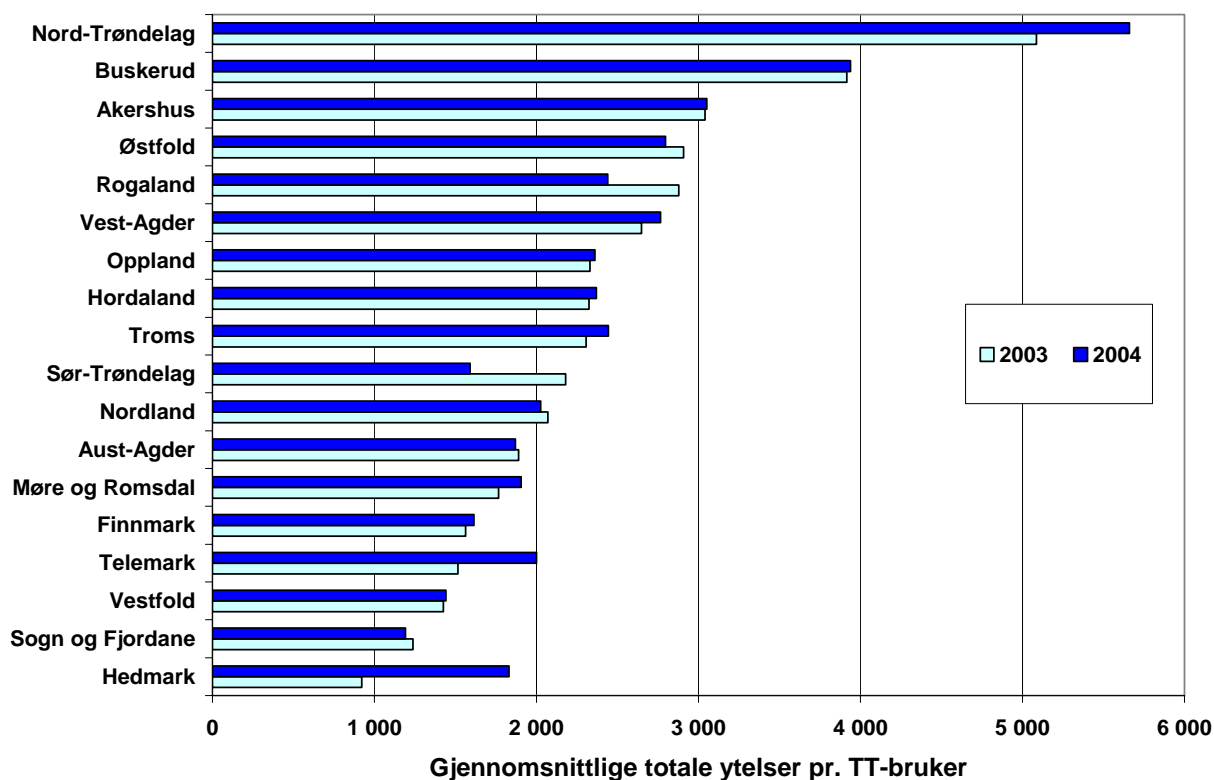
Tabell 2.4: Fylkeskommunale ytelser pr. TT-bruker fordelt på fylker. 1988-2004. 2004-kroner.

Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	Endring	
						1988-2004	2000-2004
Østfold	1 668	2 745	2 140	2 025	2 796	68 %	38 %
Akershus	1 148	1 362	1 492	3 577	3 051	166 %	-15 %
Oslo	6 030	4 999	6 575	9 508	10 266	70 %	8 %
Hedmark	1 245	1 281	876	858	1 830	47 %	113 %
Oppland	2 024	2 574	2 418	1 872	2 361	17 %	26 %
Buskerud	1 847	2 904	3 267	3 737	3 753	103 %	0 %
Vestfold	1 141	1 315	1 206	1 179	1 442	26 %	22 %
Telemark	1 983	1 622	1 174	1 012	2 000	1 %	98 %
Aust-Agder	2 561	1 930	1 760	1 730	1 870	-27 %	8 %
Vest-Agder	2 586	2 872	2 909	2 507	2 700	4 %	8 %
Rogaland	937	1 049	931	1 427	2 440	161 %	71 %
Hordaland	1 731	2 730	2 311	2 313	2 370	37 %	2 %
Sogn og Fjordane	2 061	1 504	1 313	1 035	1 190	-42 %	15 %
Møre og Romsdal	1 616	1 434	2 331	1 850	1 906	18 %	3 %
Sør-Trøndelag	777	2 047	2 071	1 713	568	-27 %	-67 %
Nord-Trøndelag	1 977	2 670	2 564	3 247	5 659	186 %	74 %
Nordland	1 837	2 408	2 898	1 890	2 025	10 %	7 %
Troms	4 706	2 798	2 232	1 604	2 444	-48 %	52 %
Finnmark	927	2 022	2 132	1 737	1 614	74 %	-7 %
Snitt	3 304	2 536	2 700	3 399	3 522	7 %	4 %

Av tabell 2.4 ser vi at de økonomiske ytelsene pr. TT-bruker varierer svært mye mellom de ulike fylkene. I Oslo forventes hver TT-bruker i 2004 å reise for over 10 000 kroner i gjennomsnitt. Dette er betydelig mer enn i de andre fylkene. Årsaken til at de fylkeskommunale ytelsene pr. TT-bruker er så

vidt lave i Sør-Trøndelag i 2004, er som nevnt ovenfor at Trondheim kommune overtok det økonomiske ansvaret for sine TT-brukere fra og med 2004. Trondheim kommune har budsjettert med 9 mill. kroner i utgifter i 2004.

Når vi holder Oslo utenfor blir de gjennomsnittlige offentlige ytelsene pr. TT-bruker i 2003 og 2004 som vist i figur 2.3.



Figur 2.3: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. godkjente TT-bruker i 2003 og 2004. Ekskl. Oslo. 2004-kroner.

Av figur 2.3 ser vi at Nord-Trøndelag ligger på topp både i 2003 og 2004 fulgt av Buskerud på en god andreplass. De laveste ytelsene i 2003 finner vi i Sogn og Fjordane og Hedmark. I 2004 forventes imidlertid ytelsene i Hedmark å øke betraktelig.

Årlige offentlige ytelser pr. TT-bruker er i gjennomsnitt ca. 3 600 kroner når vi inkluderer Oslo og om lag 2 300 kroner når vi holder hovedstaden utenfor.

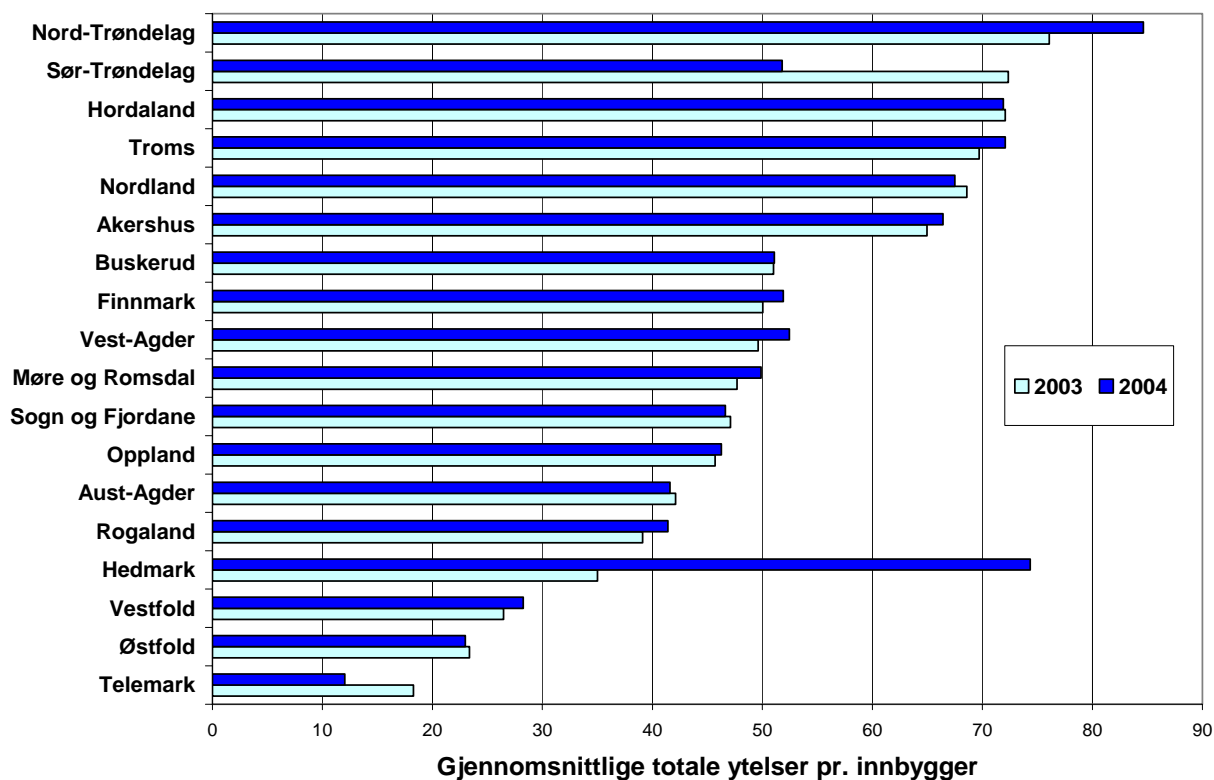
Når vi betrakter de fylkeskommunale ytelsene pr. innbygger, får vi en situasjon som vist i tabell 2.5.

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 366 kroner pr. innbygger i 2004. Nederst finner vi Telemark med en forventet ytelse på kun 12 kroner i 2004. Gjennomsnittlige *totale* TT-ytelser pr. innbygger i 2004 for landet som helhet forventes å bli 89 kroner når vi inkluderer Oslo og 53 kroner når Oslo holdes utenfor.

Tabell 2.5: Fylkeskommunale ytelser pr. innbygger fordelt på fylker. 1988-2004. 2004-kroner.

Fylke	1988	1992	1996	2000	2004	Endring	
						1988-2004	2000-2004
Østfold	10	25	24	27	23	130 %	-15 %
Akershus	18	19	24	67	66	279 %	0 %
Oslo	349	169	231	435	366	5 %	-16 %
Hedmark	12	36	30	36	74	523 %	105 %
Oppland	20	45	54	59	46	137 %	-22 %
Buskerud	25	42	46	53	49	98 %	-8 %
Vestfold	18	30	35	21	28	54 %	32 %
Telemark	15	24	25	29	12	-22 %	-58 %
Aust-Agder	29	32	30	36	42	42 %	15 %
Vest-Agder	28	44	40	44	51	82 %	16 %
Rogaland	12	15	16	18	41	254 %	135 %
Hordaland	17	67	73	90	72	327 %	-20 %
Sogn og Fjordane	18	39	46	41	47	157 %	14 %
Møre og Romsdal	12	37	61	50	50	300 %	-1 %
Sør-Trøndelag	14	54	62	53	19	29 %	-65 %
Nord-Trøndelag	12	36	39	49	85	624 %	74 %
Nordland	13	55	79	62	67	421 %	9 %
Troms	24	40	56	46	72	197 %	56 %
Finnmark	6	56	53	53	52	765 %	-3 %
Snitt	52	52	65	93	87	65 %	-7 %

Figur 2.4 viser samlede ytelser pr. TT-bruker (fylkeskommunale og kommunale) i fylkene i 2003 og 2004. Oslo er utelatt. Fylkene er rangert etter størrelsen på ytelsene i 2003.

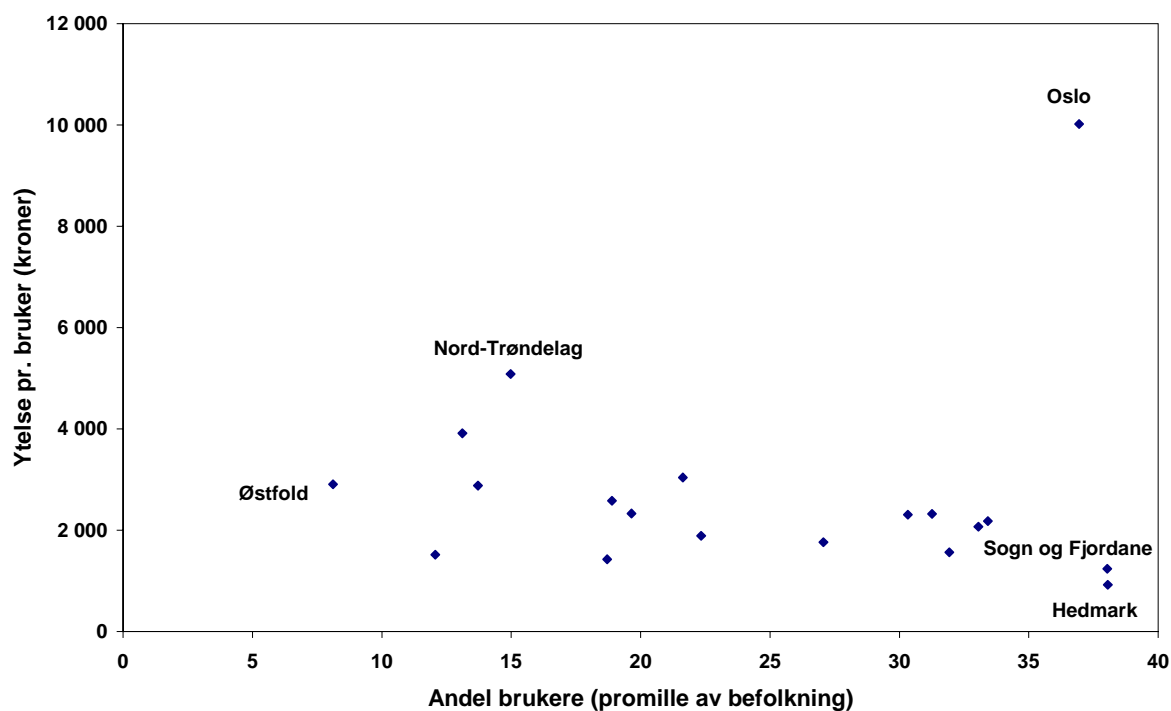


Figur 2.4: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger i 2003 og 2004. 2004-kroner.

Fra 2003 til 2004 finner vi de største absolutte og relative endringene i Sør-Trøndelag, Hedmark og Telemark. I 2003 lå Nord-Trøndelag øverst med en ytelse pr. innbygger på 75 kroner, mens Telemark hadde de laveste ytelsene med 18 kroner.

2.5 Ytelser og brukerandel

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



Figur 2.5: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2003. 2004-kroner.

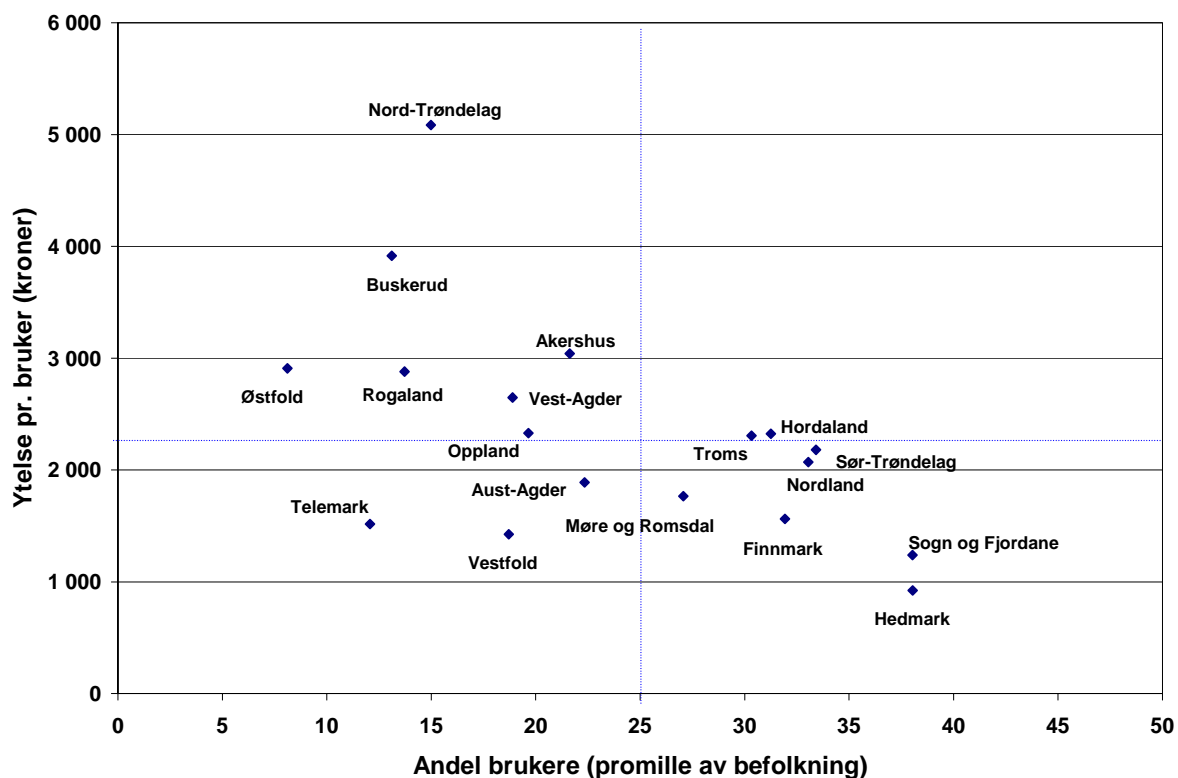
Figur 2.5 viser klart hvordan Oslo skiller seg ut med både en høy brukerandel og store ytelser pr. bruker. I hovedstaden var brukerandelen i 2003 3,7 % og gjennomsnittlig ytelse pr. bruker var om lag 10 000 kroner. Når vi holder Oslo utenfor er det Hedmark og Sogn og Fjordane som har størst og Østfold som har lavest brukerandel. Tilsvarende er det Nord-Trøndelag som har størst og Hedmark som har lavest ytelse pr. godkjente 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 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 2003, mens figur 2.7 viser forventet situasjon i 2004.

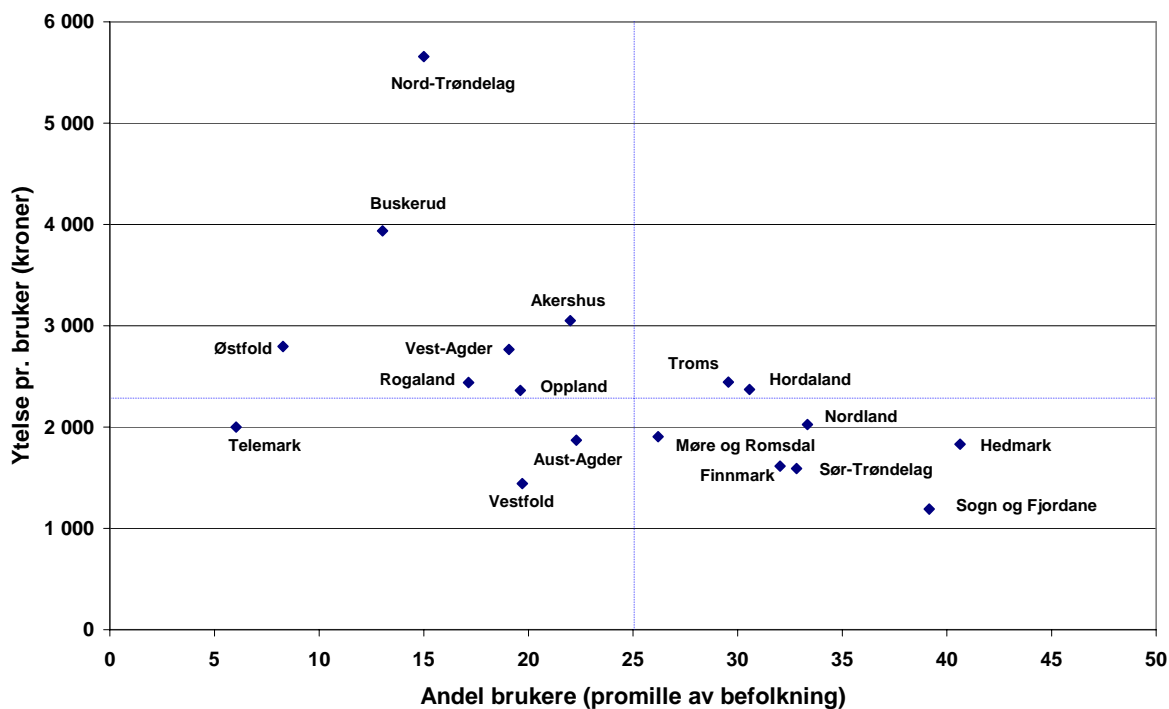
Figur 2.6 og 2.7 viser stor spredning mellom fylkene, der flest fylker ligger nede til høyre (stor brukerandel og lav ytelse pr. bruker) og oppe til venstre (lav brukerandel og høy ytelse pr. bruker). I gjennomsnitt har fylkene (ekskl. Oslo) i 2003 en brukerandel på 2,5 % og en ytelse pr. TT-bruker på 2 225 2004-kroner. I 2004 er brukerandelen uendret mens ytelsen pr. TT-bruker forventes økt til 2 287 kroner.

Når vi ser på endringer fra 2000 til 2003, så har Nord-Trøndelag økt sine gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker betraktelig mens Østfold og spesielt Telemark har redusert sine brukerandeler. Fra 2003 til

2004 kan vi spesielt merke oss at Hedmark rykker oppover på statistikken over ytelser pr. TT-bruker mens Telemark forventes å bli det fylket som har færrest TT-brukere pr. 1 000 innbyggere.



Figur 2.6: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2003. 2004-kroner.



Figur 2.7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlige ytelser pr. TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere) i 2004. 2004-kroner.

3. ORGANISERING OG PRAKTISERING AV TT-ORDNINGEN

I dette kapitlet beskrives det hvordan TT-ordningen er organisert samt hvordan den praktiseres i det enkelte fylke. Oversikten er utarbeidet på grunnlag av en gjennomgang av regelverket i fylkene, samt gjennom samtaler med TT-ansvarlig i det enkelte fylke og informasjon fra et spørreskjema sendt til de TT-ansvarlige i august 2004. I de følgende avsnittene vil vi beskrive forskjellen mellom fylkene samt spesielt framheve forhold som er blitt endret fra situasjonen slik den var i 2000, jf. Solvoll m. fl. (2001).

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.

Tabell 3.1: Administrering av TT-ordningen. Oppgavefordeling mellom fylkeskommuner og kommuner i 2004.

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Brukergodkjenning	Klagebehandling	Produksjon av kuponger	Distribusjon av kuponger	Oppgjør med transportør	Budsjettoppfølging og kontroll
Østfold	F	F	K	K	F	F	F	F
Akershus	F	F	F	F	F	F	F	F
Oslo	F	F	F	F	F	F	F	F
Hedmark	F	F	K	F	F	F	F	F
Oppland	F	K	K	K/F	OSS	OSS	OSI	F
Buskerud	F	F	K	K	F	K	F	F
Vestfold	F	F	K/F	F	VKT	VKT	VKT	VKT
Telemark	F	F	K	K	F	K	F/TTT	F
Aust-Agder	F	F	K	F	F	K	F	F
Vest-Agder	F	F	K	F	F	F	F	F
Rogaland	F	F	K	K	RT	RT	RT	F
Hordaland	F	F	K	K	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	F	K	F	F
Nord-Trøndelag	F	F	K	K	F	K	F	F
Nordland	F	F	K/F	F	F	F	F	F
Troms	F	F	K	K	F	F	F	F
Finnmark	F	F	K	K	F	F	F	F

TK= Trafikanten Kristiansund. VKT= Vestfold kollektivtrafikk. TTT= Taxi Transport Telemark. RT= Rogaland Taxi. OSS= Oppland Skyssenter. OSI= Oppland Skyss og Informasjon.

Når det gjelder Oslo, så var det i 2000 Oslo kommune ved samferdselsetaten som administrerte TT-ordningen og godkjente nye brukere. 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.

Utarbeidelse av regelverk

Regelverket for praktiseringen av TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar å utarbeide. Slik var det også i 2000.

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 Oppland og Sogn og Fjordane. Etter 2000 har dette ansvaret blitt overført fra kommunene til fylkeskommunen i Telemark, Rogaland og Troms.

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

Brukergodkjenning

Godkjenning av brukerne er utelukkende et kommunalt ansvar, med unntak av Akershus der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal godkjenningnemnd bestående av 4 leger fordelt på fylkets 4 regioner. 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. Dette var også situasjonen i 2000.

Klagebehandling

Klage på eventuelle avslag eller størrelsen på tildelingen skal i 11 av fylkene rettes til den aktuelle kommunen, der klagen skal behandles i et eget nedsatt klageorgan. I de resterende 7 fylkene, skal en eventuell klage sendes til fylkeskommunen, der samferdselsutvalget eller en egen oppnevnt klagenemnd behandler klagen. Situasjonen med hensyn til klagebehandling er den samme i dag som i 2000 med unntak av at Troms har overført klagebehandlingen fra fylkeskommunen til den enkelte kommune.

Produksjon av kuponger

Når det gjelder ansvaret for å få trykket opp kuponger, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 16 fylker, mens tre fylker, Oppland, Vestfold og Rogaland har satt denne oppgaven ut til henholdsvis Oppland Skyssenter (OSS), Vestfold Kollektivtrafikk (VKT) og Rogaland Taxi (RT). Situasjonen var den samme i 2000 med unntak av i Rogaland, der dette var et kommunalt ansvar.

Distribusjon av kuponger

Når det gjelder selve utsendelsen av kupongene til godkjente brukere, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 9 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i 6 fylker. I Oppland, Vestfold, Rogaland og Møre og Romsdal er denne oppgaven satt ut til henholdsvis OSS, VKT, RT⁴ og Trafikanten Kristiansund (TK). Situasjonen var den samme i 2000 med unntak av i Rogaland der kommunene gjorde jobben og i Møre og Romsdal der fylkeskommunen forestod distribusjonen.

Oppgjør med transportør

Når det gjelder det økonomiske oppgjøret med transportør, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i 13 fylker, mens det er et kommunalt ansvar i ett fylke (Sogn og Fjordane). I Oppland er denne jobben satt ut til Oppland Skyss og Informasjon (OSI), i Vestfold til VKT, i Rogaland til RT og i Møre og Romsdal til TK. I Telemark skjer oppgjøret i samarbeid mellom fylkeskommunen og Taxi Transport Telemark (TTT). Etter 2000 har Akershus fylkeskommune overtatt ansvaret fra Stor Oslo lokaltrafikk (SL), Rogaland fylkeskommune har overført ansvaret fra kommunene til RT mens Møre og Romsdal har satt ut arbeidet til TK.

Budsjettoppfølging og kontroll

Når det gjelder budsjettoppfølging og kontroll med TT-ordningen, så er dette et fylkeskommunalt ansvar i alle fylker unntatt Vestfold der VKT har dette ansvaret og Sogn og Fjordane der den enkelte kommune er ansvarlig. I forhold til situasjonen i 2000, så har Oppland og Rogaland overtatt budsjett- og kontrollansvaret fra sine respektive kommuner.

⁴ I Rogaland sendes brev om nytt tilskuddsbeløp fra fylkeskommunen.

3.2 Godkjenningskriterier

I dette avsnittet vil vi fokusere på regelverket for TT-ordningen i fylkene og kort beskrive hvordan praktiseringen av dette ivaretas rundt om i 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.

Tabell 3.2: Sentrale forhold ved godkjenningskriteriene i fylkene i 2004.

	<i>Godkjennes grunnstønadsmottakere?</i>	<i>Godkjennes personer med trygdebil?</i>	<i>Godkjennes beboere på institusjon?</i>	<i>Nedre aldersgrense</i>	<i>Varighet på funksjonshemming for å bli bruker</i>	<i>Behovsprøving ved "funksjonsfrisk" ektefelle med bil?</i>	<i>Godkjenningens varighet</i>
Østfold	Ja, men ikke over 2G	Nei	Nei	14 år	Varig	Ja	1 år
Akershus	Ja	Ja	Ja, dersom under 67 år	Nei	1 år	Nei	Varig eller 1 år
Oslo	Ja	Ja	Ja	Nei	2 år	Nei	2 år
Hedmark	Ja	Ja, redusert	Ja	Nei	2 år	Nei	"livstid"
Oppland	Ja	Ja, men prioriteres langt bak.	Ja	Ikke barn	2 år	Nei	4 år
Buskerud	Ja	I noen tilfeller	Ja	12 år	1 år	Nei	1 år eller lenger.
Vestfold	Ja	Ja (redusert tilbud)	Nei	10 år	3 år	Nei	-
Telemark	Ja	Nei	Nei (med visse unntak)	12 år	Varig	Nei	Varig
Aust-Agder	Ja	Ja (redusert tilbud)	Nei	Nei	1 år	Ja	Varig
Vest-Agder	Ja	Ja	Ja ⁵	Nei	2-3 år	Nei	Varig
Rogaland	Ja	Ja (redusert tilbud)	Ja	10 år	1 år	Nei	Varig til event. ny vurdering
Hordaland	Ja	Ja (på vilkår)	Ja (på vilkår)	9 år	2 år	Ja	Varig (med visse unntak)
Sogn og Fjordane	Ja	Ja	Ja	Nei	1 år	Nei	1 år
Møre og Romsdal	Ja	Ja	Nei	Ikke barn	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	Ja	Nei	Nei (med visse unntak)	Nei	1 år	Ja	1 år
Troms	Ja	Ja	Ja	Nei	1 år	Nei	2 år
Finnmark	Ja (med 10 % redusert kvote)	Ja (med 80 % redusert kvote)	Ja (med visse unntak)	Nei	1 år	Nei	Varig

⁵ I Vest-Agder har det hele tiden vært et vilkår for slik godkjenning at vedkommende har behov for TT og kan gjøre seg nytte av tilbudet på egen hånd (med event. medhjelper). Dvs. at tilbudet skal dekke individuelle transportbehov.

Stønad fra folketrygden

Grunnstønad til transport. Som det framgår av tabell 3.2, godkjenner alle fylkene brukere selv om de mottar grunnstønad til transport fra folketrygden. Dog presiseres det i Finnmark at søkere som oppgir at de mottar grunnstønad skal ha en noe redusert kvote. Østfold er det eneste fylket som behovsprøver søkerne (de over 67 år) i forhold til inntekt. De som tjener over 2G får ikke TT-kort. Denne behovsprøvingen ble ikke foretatt i 2000.

Trygdebil. Når det gjelder søkere som har fått stønad til kjøp av bil gjennom folketrygden, godkjennes disse uten forbehold i 6 fylker, mens 9 fylker kan godkjenne denne kategorien brukere kun på visse vilkår eller med redusert kvote. I de resterende 4 fylkene godkjennes ikke søkere som på søknads-skjemaet opplyser at de har bil finansiert gjennom folketrygden.

I 2000 godkjente verken Akershus eller Hedmark personer med trygdefinansiert kjøretøy. Dette gjør de i dag, dog med redusert TT-kvotestørrelse i Hedmark. Sør-Trøndelag er blitt langt mer restriktive, da de i 2000 godkjente søkere med trygdebil uten forbehold mens de i dag kun unntaksvis godkjenner slike søkere.

Institusjonsboere

Når det gjelder søkere som bor på institusjon (sykehjem, aldershjem og lignende), så varierer godkjenningsspraksis for disse en god del mellom fylkene. I 13 av fylkene godkjennes brukere stort sett uten forbehold selv om de bor på institusjon og dermed kan benytte seg av de fellesturer og det transporttilbudet som kommunen måtte tilby beboerne. I de resterende 6 fylkene godkjennes i utgangspunktet ikke søkere som bor på en eller annen institusjon.

Sammenholdt med gjeldende godkjenningsspraksis i 2000 har det skjedd endringer i 4 fylker. Oppland godkjente ikke institusjonsboere i 2000, men gjør det i dag. Telemark godkjente institusjonsboere i 2000, men gjør det kun unntaksvis i dag. I Hordaland er en blitt langt mer restriktive med å godkjenne institusjonsboere. I Møre og Romsdal godkjente en tidligere institusjonsboere uten vilkår, mens slike søkere ikke får TT-kort i dag.

Nedre aldersgrense

Når det gjelder aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker, så eksisterer det ikke noen nedre aldersgrense i 10 av fylkene. Hordaland har en nedre aldersgrense på 9 år. Vestfold, Rogaland og Nord-Trøndelag har satt 10 år som nedre aldersgrense. Buskerud og Telemark har hatt 12 år mens Østfold har satt 14 år som laveste alder. Regelverket i 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 2000 er regelverket endret i 5 av fylkene. Dette gjelder Østfold, Buskerud, Telemark, Rogaland og Hordaland. Disse fylkene hadde i 2000 ikke satt noen nedre aldersgrense mens de i dag har satt en minste alder på brukerne.

Funksjonshemmingens varighet

Det presiseres i alle regelverkene at kortvarige, forbigående funksjonshemninger ikke gir grunnlag for å bli godkjent som TT-bruker. Således opererer 10 av fylkene med en nødvendig varighet på funksjonshemmingen på minimum ett år for å kunne bli godkjent som bruker. 7 fylker opererer med en varighet på funksjonshemmingen på 2-3 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 2000 finner en kun små endringer på dette punktet. I praksis tolker vi imidlertid det slik at alle fylkene stort sett praktiserer forhold knyttet til funksjonshemmingens varighet på samme måte. En godkjenner ikke brukere som har en midlertidig funksjonshemming (for eksempel beinbrudd) som kun er av kort varighet. I og med at majoriteten av

søkerne har en funksjonshemming som er aldersbetinget, vil en godkjenning i praksis være varig da det i de aller fleste tilfeller er små sjanser for at funksjonshemmingen bedrer seg eller opphører.

Behovsprøving ved ”funksjonsfrisk” ektefelle

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.

Etter 2000 er regelverket på dette området endret i Troms, Buskerud og Hordaland. I de to førstnevnte fylkene foretas det i dag ingen behovsprøving mens dette ble gjort i 2000. I Hordaland behovsproves søkere med ”funksjonsfrisk” ektefelle i dag mens det ikke ble gjort i 2000.

Varighet på godkjenning

I 8 av fylkene er det satt en varighet på godkjenningen fra 1 til 4 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 godkjennelse 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 godkjenningslengde på ett år, stort sett ”automatisk” forlenget sin brukerstatus dersom den funksjonshemmingen som lå til grunn for godkjenningen fortsatt er til stede.

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 skjer for eksempel i Telemark i 2004, der antall TT-brukere skal reduseres sterkt i alle kommuner.

3.3 Fastsettelse av egenandel, kupongtype og fordeling av reisemidler

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

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

Som det vil framgå av tabell 3.3, kreves det egenandeler i 15 fylker. Det er kun i Østfold, 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 kuponger 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, Hedmark 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 25 % av turpris (Hordaland).

Tabell 3.3: Kriterier for fastsettelse av egenandeler i 2004.

	<i>Egenandel</i>	<i>Beløp pr. tur</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	Nei	-	-
Akershus	Nei	-	-
Oslo	Ja	20 kr	Egenandelen følger kollektivtrafikkens takster.
Hedmark	Ja	Brukere under 67 år betaler busstakst. Ellers betales 15 kr pr. tur.	-
Oppland	Ja	Skal tilsvare kollektivtakst for den aktuelle reisestrekning.	Praksis kan variere en del.
Buskerud	Ja	Differansen mellom takst og kupongbeløp	Kan variere mellom 0 og 45 kroner.
Vestfold	Ja	20 kr	Egenandelen er uavhengig av reiselengde.
Telemark	Ja	Minimum 25 kr.	Egenandelen er uavhengig av reiselengde.
Aust-Agder	Nei	-	-
Vest-Agder	Ja	Minimum 33 kr	Egenandelen øker med reiselengden. Laveste sats: 33/44 kr for reiser inntil 10 km for henholdsvis brukergruppe 1 (prioriterte brukere) og 2 (øvrige brukere). Egenandelen stiger deretter med soner på 5 km.
Rogaland	Ja	20 % av turpris	-
Hordaland	Ja	25 % av turpris	-
Sogn og Fjordane	Ja	12 % av turprisen	Maksimumsbeløp 30 kroner pr. tur.
Møre og Romsdal	Ja	Differansen mellom turpris og kupongbeløp.	Brukerne oppfordres til å betale egendel. Dersom hele reisen betales med verdikuponger (verdi kr 40) har brukeren ikke rett til vekslепenger.
Sør-Trøndelag	Ja	30 % / 25 % av turpris for henholdsvis vanlig drosje og spesialbil	-
Nord-Trøndelag	Ja	20 % av turprisen	Minimumsbeløp 20 kroner pr. tur.
Nordland	Ja	10 % av turprisen.	Minimumsbeløp 10 kroner pr. tur.
Troms	Ja	10 % av turprisen	Minimumsbeløp 10 kroner pr. tur.
Finnmark	Nei	-	-

Praksis med hensyn til betaling av egenandeler er uendret fra situasjonen slik den var i 2000 med unntak av i 5 fylker. I Hedmark skilte en i 2000 ikke på alder, og det var 3 satser på egenandelen avhengig av reiselengde. Vestfold hadde i 2000 4 satser på egenandelen avhengig av turens pris. I dag er det en fast egenandel. I Rogaland varierte egenandelen i 2000 mellom kommunene mens den i dag er 20 % av turprisen. I Sogn og Fjordane var egenandelen 20 % av turprisen i 2000, mens den i dag er 12 % av turprisen. I Sør-Trøndelag tilsvarte egenandelen i 2000 25 % av turprisen for kommuneinterne reiser og 30 % av turprisen for reiser mellom 2 kommuner. I dag differensieres egenandelen i forhold til om det benyttes vanlig drosje eller spesialbil.

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

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

Tabell 3.4: Kupongtype og kriterier for fordeling av midler til godkjente TT-brukere i 2004.

	<i>Kupongtype</i>	<i>Fordeling av midler mellom brukere</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold	Verdikort	Differensieres etter brukerstatus og alder.	Personer mellom 14 og 67 år samt rullestolbrukere prioriteres.
Akershus	Verdikort	Prioriterte grupper får mest.	Prioritert gruppe er: Blinde og svaksynte, rullestolbrukere, psykisk utviklingshemmede og KOLS pasienter med bærbart surstoffapparat.
Oslo	Turkort	Differensieres etter brukerstatus og alder.	Spesialbilbrukere, blinde og andre personer mellom 7-67 år får 150 fritidsreiser. Personer over 67 år får 50. I tillegg kan de som får 150 fritidsreiser søke om å få ekstra turer. Søknaden rettes til TT-brukerens bydel.
Hedmark ⁶	Verdikort og turkort	Differensieres etter alder.	Brukere under 67 år får 24 turer (t/r) pr. år. Brukere over 67 år får et fast beløp.
Oppland	Verdikupong	Avhengig av avstand til kommunesenter samt om søkeren er i prioritert gruppe.	Avstandsinnndeling: 0-5 km, 5-10 km, 10-15 km og over 15 km. 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	Verdikort	Kategorisering etter bosted, alder og type funksjonshemming.	Brukere bosatt <12 km fra kommunesenter får 80 kuponger á 45 kr, 12-30 km får 50 kuponger ekstra og >30 km får 80 kuponger ekstra. Prioriterte brukere er rullestolbrukere, blinde og de under 67 år. Brukere kan etter søknad bli tildelt flere reiser.
Vestfold	Verdikupong	Prioritert gruppe får mest.	Prioritert gruppe er: Personer under 67 år med varig/betydelig funksjonshemming, varige rullestolbrukere, samt blinde og svaksynte.
Telemark	Verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Hver bruker får 1 500 kr pr. år. Brukere med behov for spesialbil får 2 000 kr pr. år. Brukere med over 20 km til kommunesenter får 500 kr ekstra pr. år.
Aust-Agder	Verdikort	Avhengig av brukerstatus og avstand til kommunesenter.	Brukere bosatt <15 km fra senter får X kr, 15-30 km med spesielle transportbehov får 2X kr og >30 km med helt spesielle transportbehov får 3X kr. Brukere med behov deler av året får ½ X. I 2004 er X=960 kr pr. halvår. (16 kuponger á 60 kr).
Vest-Agder	Turkort	Prioritert gruppe (brukergruppe 1) får større reisevot 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	Verdikort	Fordeles - 4 nivå for transportstøtte avhengig av brukergruppe.	Elektronisk verdikort. Innlagt beløp med transportstøtte.
Hordaland	Verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter	Prioriterte brukere er rullestolbrukere, bærepassasjerer og blinde samt personer under 40 år. Disse får 1 500 kr ekstra. Dersom avstanden til kommunesenter er over 20 km gis et årlig tillegg på 1 000 kr.
Sogn og Fjordane	Verdikort	Avhengig av kommunal prioritering.	Stor kommunal frihet til å prioritere. Alle brukergrupper skal i utgangspunktet behandles likt, men det forutsettes at midlene fordeles slik at brukerne får et tilnærmet likt tilbud uavhengig av avstand til kommune-/servicesenter.
Møre og Romsdal	Verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Brukere med over 10 km til kommunesenter får mer enn brukere som bor nærmere. Det gis et ekstra beløp til rullestolbrukere. ⁷
Sør-Trøndelag	Turkort (kuponger)	Avhengig av brukerstatus.	Gruppe 1A får 100 kuponger pr halvår, gruppe 1B får 60 kuponger pr halvår og gruppe 2 får 6 kuponger pr halvår. Gruppe 1A: Bruker må sitte i egen stol under transport og ikke disponere egen bil. Gruppe 1B: Brukere som er sterkt funksjonshemmet. (rullestol/bevegelseshemmet - blind/svaksynt). Gruppe 2: Øvrige brukere som ikke kan benytte kollektivtransport.
Nord-Trøndelag	Turkort	Prioriterte brukere får flest turer.	Prioriterte brukere er funksjonshemmede under 60 år.
Nordland	Verdikort	Avhenger av avstand til servicesenter og brukerstatus.	Tildelingen graderes etter følgene soneinndeling: Sone 1 (0-10 km), sone 2 (10,1-30 km), sone 3 (30,1-50 km), sone 4 (over 50 km). Sone 2 gir 50 % tillegg, sone 3 100 % tillegg mens sone 4 gir 150 % tillegg sammenholdt med sone 1. Rullestolbrukere får mer enn andre.
Troms	Verdikort	Avhengig av kommunal prioritering.	I retningslinjene oppfordres det til å differensiere tildelt beløp etter avstand til nærmeste kommunesenter, og type av funksjonshemming (A og B).
Finnmark	Verdikort	Avhenger av brukerstatus samt avstand til kommunesenter.	Tildelingen graderes etter soneinndeling: Sone 1 (0-5 km), sone 2 (5-10 km), sone 3 (10-30 km), sone 4 (over 30 km). Prioriterte brukere er personer under 30 år med tunge funksjonshemminger samt varige rullestolbrukere og blinde.

⁶ TT-ordningen i Hedmark ble fra 01.01.2003 delt i 2. Brukere under 67 år får 24 turer tur/retur pr. år. Turene gjelder i bostedskommunen og nabokommunen. Dette utgjør pr. i dag. ca. 1 000 brukere. Brukere over 67 år får et fast kronebeløp som tidligere.

⁷ Ordinært reisebeløp i 2004 varierer fra kr 2 240 til kr 3 520. I tillegg kan brukere under 67 år få ekstra reisekuponger ut over det ordinære reisebeløpet. Dette gjelder om lag 1 200 brukere. Utsendingen gjøres etter spørselfstyrt innenfor en gitt økonomisk ramme. Fylkeskommunen må kontaktes av brukeren selv eller en person på vegne av brukeren.

Som det vil framgå av tabell 3.4 benyttes verdikort/verdikuponger i 14 av fylkene. 4 fylker har turbaserte kort mens ett fylke (Hedmark) opererer både med turkort og verdikort.

Tildelt reisebeløp differensieres i alle fylker, men differensieringskriteriene varierer betydelig mellom fylkene. I 2000 var det to fylker, Oslo og Buskerud, som ikke differensierte ytelsene mellom brukerne. I disse fylkene, som begge opererte med turkort i 2000, fikk i utgangspunktet alle godkjente brukere tildelt et likt antall reiser.

Brukerstatus

I 2004 er det 17 fylker som differensierer ytelsene til brukerne ut fra brukerstatus. I de to gjenværende fylkene, Sogn og Fjordane og Troms, 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 60 år. Ellers er det vanlig å prioritere blinde/svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede.

Avstand og brukerstatus

I 8 fylker: Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Hordaland, Møre og Romsdal, Nordland og Finnmark, differensieres brukerne både etter avstand til nærmeste kommune-/service-senter samt brukerstatus. Brukerstatus kan gjelde både alder og type funksjonshemming.

Kommunal prioritering

I to fylker: Sogn og Fjordane og Troms, 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 disse fylkene.

Etter 2000 har Østfold fjernet avstandskriteriet samt revidert alderskriteriet. Akershus har definert KOLS pasienter som prioritert gruppe, Oslo har gitt personer over 67 år færre reiser, Hedmark har fjernet avstandskriteriet, Buskerud har innført differensiering på alder, type funksjonshemming og avstand, Vestfold har hevet "ungdomskriteriet" fra 35 år til 67 år. Telemark og Rogaland har innført felles kriterier i sine respektive fylker (i 2000 varierte dette mellom kommunene). I de andre fylkene er tildelingskriteriene tilnærmet uendret fra 2000.

3.4 Elektroniske kortløsninger

I tabell 3.5 er det gitt en kortfattet oversikt over status i fylkene når det gjelder innføring av elektroniske betalingskort for TT-reiser.

Tabell 3.5 viser at det er 4 fylker som pr. september 2004 har elektroniske TT-kort. Dette er Oslo, Rogaland, Hordaland og Nord-Trøndelag. I de tre førstnevnte fylkene er det snakk om kort som "lades opp" med et gitt beløp og som "tappes" etter hvert som brukeren gjennomfører reiser. I Nord-Trøndelag registrerer kortet kun brukeren, turens lengde og pris. Oppgjør med transportør må da gjøres "manuelt" i ettertid. Ellers er det mange fylker (10 stk.) som oppgir at de har mer eller mindre konkrete planer om å innføre elektroniske kort. Av de som vurderer elektroniske kort er det Østfold, Telemark og Buskerud som er kommet lengst i prosessen. Innkjøp av kortløsninger er allerede lagt ut på anbud i disse fylkene. De resterende 3 fylkene (Hedmark, Sogn og Fjordane og Finnmark) har ingen planer om å innføre elektroniske TT-kort.

Tabell 3.5: Situasjonen med hensyn til innføring av elektroniske TT-kort. Status pr. september 2004.

	<i>Har innført elektroniske kort</i>	<i>Har planer om å innføre elektroniske kort</i>	<i>Har ikke planer om å innføre elektroniske kort</i>	<i>Kommentarer</i>
Østfold		X		Kortkjøp lagt ut på anbud 15. september 2004 med tilbudsfrist 8. oktober 2004.
Akershus		X		Fylkeskommunen avventer erfaringer fra andre fylker.
Oslo	X			Oslo Taxi er ansvarlig for valg av kortløsning/leverandør.
Hedmark			X	-
Oppland				-
Buskerud		X		Se Telemark.
Vestfold		X		Se Telemark.
Telemark		X		Telemark skal sammen med Buskerud og Vestfold (etter hvert) innføre elektroniske kort fra 1. april 2005. Anbud lagt ut 19. august 2004 med tilbudsfrist 24. september 2004.
Aust-Agder		X		Aust-Agder har vært kontakt med XponCard og Rogaland Taxi.
Vest-Agder		X		Etter avtale inngått 1.7.2004 med den største avtaleparten i drosjenæringen, (Kristiansandsregionen samt to mindre kommuner), har næringen forpliktet seg til å ha et system på plass innen 2007.
Rogaland	X			System utviklet av Rogaland taxi.
Hordaland	X			XponCard er valgt som leverandør. ⁸
Sogn og Fjordane			X	-
Møre og Romsdal		X		-
Sør-Trøndelag		X		Kortløsning er ikke vurdert, men XponCard og Rogaland Taxi skal kontaktes og vurderes.
Nord-Trøndelag	X			Benytter magnetstripekort (produsent: Bicoda), men har turkort (papirkort) i tillegg som drosjesjåfør må fylle ut.
Nordland		X		Har kun magnetstripekort for identifikasjon av bruker. Vurderer å kjøpe inn betalingskort.
Troms		X		Rogaland Taxi og Bodø Taxi har vært kontaktet.
Finnmark			X	Saken har vært diskutert, men en har foreløpig ingen konkrete planer.

3.5 Kommentarer

Nedenfor har vi kort omtalt forhold som TT-ansvarlig i tre fylker spesielt har kommentert på spørreskjemaet.

Nord-Trøndelag. I Nord-Trøndelag ble det 1. juli 2004 innført en prøveordning under TT-ordningen, der rullestolbrukere og blinde/svaksynte i Steinkjer kommune får tilbud om ubegrenset (innenfor rimelighetens grenser) antall turer. Ordningen vil vare i ett år. Det er denne prøveordningen som er hovedgrunnen til at budsjettet for 2004 har økt betraktelig i forhold til året før, jf. tabell 2.3. Det er pr. 1. september 2004 41 personer som er blitt godkjent som brukere i prøveordningen. Det er mulig at brukertallet øker til ca. 50 i løpet av 2004. Brukerne av prøveordningen er også godkjent som brukere av den ordinære TT-ordningen.

⁸ Systemet er pr. september 2004 ikke helt operativt da det er en del tekniske problemer knyttet til den økonomiske avregningen.

Telemark. I januar 2003 ble det innført en ny TT-ordning i Telemark. Ordningen var operativ i alle 18 kommuner medio april. Endringen innebar at ordningen ble todelt; en *individuell transportordning* som innebærer reisefrihet i tid og rom innenfor et fastsatt beløp for personer som oppfyller kravene i regelverket. Her var det i 2003 om lag 1 600 godkjente brukere. Målsettingen for 2004 er å komme ned i et brukertall på rundt 1 000. En *fellestransportordning* som i praksis gies til alle med lettere funksjonshemming samt eldre (over 67 år). Dette innebærer en rett til å reise med fellestransport fra dør-til-dør til fast oppsatt tid og sted. Alle andre kan også bruke ordningen, men må møte fram til avtalt sted langs oppsatt trasé. Egenandelen for TT-brukere er 25 kr hver vei, mens ikke registrerte TT-brukere må betale det dobbelte. I løpet av 2003 ble det i alt etablert 103 fellesturer i Telemark og det er ruter i alle kommuner varierende fra 4 ruter (Nissedal, Siljan og Tokke) til 12 ruter (Vinje). Fellesturene er høsten 2004 under evaluering.

Rogaland. Rogaland har i 2004 en elektronisk kortløsning. Det er Rogaland Taxi (RT) som administrerer produksjonen av magnetstripekort, og legger inn i kortene til den enkelte bruker de beløp fylkeskommunen gir beskjed om at brukeren skal ha. RT forestår også oppgjør med den enkelte transportør og har løpende oversikt over disponibelt beløp og kan sperre kort ved overforbruk med mer. Kortet kan avleses i de fleste av drosjene i Rogaland. For de øvrige drosjene tilbys telefonservice hvis sjåføren skulle være i tvil om det er penger igjen på kortet. Fylkeskommunen er svært fornøyd med ordningen. Det er for øvrig vedtatt at fylkeskommunen skal overta brukergodkjenningen fra kommunene, slik at Rogaland innfører lignende praksis som Akershus. Jf. tabell 3.1.

4. ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE

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

Forsøket er organisert i to ulike modeller. I fylkene Oppland, Hedmark, Rogaland, Møre og Romsdal, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Troms organiseres transporttjenesten gjennom trygdeetaten. I de øvrige fylkene; Østfold, Akershus, Buskerud, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Nordland og Finnmark er dagens TT-ordning utvidet til også å omfatte arbeids- og utdanningsreiser.⁹

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. "Trygdefylkene" har valgt et felles utgangspunkt for fastsettelse av størrelsen på egenandelen. Denne skal tilsvare rimeligste reisemåte med kollektivtransport. "TT-fylkene" har ingen samordnende regler for størrelsen på egenandelen, men legger i hovedsak en rabattert bussbillett til grunn.

Forsøket vil vare ut 2004, og i løpet av høsten 2004 vil det politisk bli bestemt hva som vil skje med ordningen framover. 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).

4.1 Antall brukere

I tabell 4.1 er det gitt en oversikt over antall innvilgede søknader pr. september 2004.

Som det framgår av tabell 4.1 har 286 personer pr. 1. september 2004 fått innvilget arbeids- eller utdanningsreiser gjennom forsøksordningen. De fleste reisene (84 %) er knyttet til arbeidsreiser. Det er om lag 30 % av søknadene som blir avslått, noe som innebærer at vel 400 personer har søkt om å få komme inn under ordningen.

I tabellen har vi også forsøkt å angi antall "aktive" brukere pr. september 2004. Dette er antall brukere som foretok reiser denne måneden. Dette tallet er betydelig lavere enn antall innvilgede søknader, da noen er gått ut av ordningen enten permanent (for eksempel ferdigstilt utdanning) eller midlertidig. Således anslår vi at det pr. september 2004 er vel 200 aktive brukere av ordningen.¹⁰

⁹ Oslo er i praksis ikke med i forsøket fordi TT-ordningen i hovedstaden allerede dekker slike reiser. Også Trondheim kommune har en ordning der TT også dekker arbeidsreiser, og således er heller ikke Trondheim kommune med i forsøket. Jf. fotnote 11.

¹⁰ Det er noe vanskelig å framskaffe tall på "aktive" brukere på fylkesnivå. Disse tallene er således noe usikre.

Tabell 4.1 Oversikt over søkere og innvilgede søknader i fylkene. Status pr. 1. september 2004.

Fylke	Innvilgede søknader			Aktive brukere pr. september 2004
	Utdanning	Arbeid	Totalt	
Østfold	3	11	14	7
Akershus	0	28	28	20
Oslo	0	0	0	0
Hedmark	5	21	26	19
Oppland	3	27	30	21
Buskerud	0	3	3	3
Vestfold	4	20	24	17
Telemark	1	9	10	7
Aust-Agder	0	6	6	4
Vest-Agder	8	12	20	14
Rogaland	9	22	31	22
Hordaland	4	35	39	33
Sogn og Fjordane	0	0	0	0
Møre og Romsdal	3	5	8	6
Sør-Trøndelag ¹¹	1	9	10	7
Nord-Trøndelag	3	0	3	0
Nordland	0	5	5	4
Troms	3	26	29	21
Finnmark	0	0	0	0
Totalt	47	239	286	205

4.2 Offentlige utgifter

Basert på beregninger foretatt i Amundsveen og Solvoll (2003) er gjennomsnittlige årlige reisekostnader pr. bruker anslått til om lag 50 000 kroner (ekskl. egenandeler betalt av brukerne selv).

Forsøksordningens betydning for reduksjon i trygdeytelser er svært vanskelig å anslå, men reduksjonen ligger sannsynligvis under 10 % av statens direkte utgifter til transportordningen.

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

¹¹ I tillegg til de 10 innvilgede søknadene i Sør-Trøndelag vist i tabellen, kom det inn 7 søknader om arbeidsreiser fra personer bosatt i Trondheim kommune. I utgangspunktet ble alle disse søknadene innvilget. Samferdselsdepartementet ville imidlertid ikke betale for disse brukerne siden en i Trondheim kommune har en kommunal ordning med arbeidsreisekjøring. Derfor ble disse 7 brukerne tatt ut av forsøksordningen. Det har ikke lyktes å finne ut om disse brukerne er blitt tatt opp i den kommunale ordningen eller om de i dag ikke har noe tilrettelagt transporttilbud betalt av det offentlige.

Tallene over forventede offentlige utgifter er altså *brutto* tall. *Netto* utgifter for staten vil da være brutto kostnader fratrukket reduksjonen i offentlige trygdeytelser som direkte kan tilskrives transportordningen. Reduksjonen i trygdeytelser har så langt kommet fra reduserte utbetalinger av grunnstønad samt et mulig bortfall av to uførepensjoner. De reduserte trygdeutbetalingene utgjør neppe mer enn 10 % av brutto offentlige utgifter til forsøksordningen. På lengre sikt vil et permanent tilbud om arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, føre til at flere funksjonshemmede kan ha et lengre yrkesaktivt liv eller inneha en større stillingsbrøk enn det de ellers kunne hatt. Dette vil føre til reduserte offentlige trygdeutbetalinger, men hvorvidt denne reduksjonen vil bli større eller mindre enn de direkte offentlige utleggene til selve transporten, er det svært vanskelig å ha noen sikker formening om.

REFERANSER

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

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

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

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

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

VEDLEGG 1

Antall godkjente TT-brukere. 1998-2004

Antall godkjente TT-brukere

Fylke	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Østfold	1 422	1 684	1 942	2 141	2 156	2 152	2 552	2 388	2 700	2 893	3 213	3 213	3 308	3 308	2 050	2 050	2 110
Akershus	6 196	4 786	5 225	5 359	5 761	5 667	6 180	6 700	7 215	7 725	9 440	7 500	8 700	9 500	9 746	10 325	10 634
Oslo	26 282	24 959	19 500	16 649	15 757	11 795	15 619	16 487	17 168	17 833	19 398	22 409	23 232	23 317	19 144	18 936	18 614
Hedmark	1 786	3 054	4 200	4 523	5 324	5 121	5 968	6 115	6 296	6 851	7 240	7 637	7 906	8 009	8 185	7 152	7 650
Oppland	1 758	2 100	2 459	2 763	3 199	3 373	3 762	3 787	4 118	4 357	4 904	5 428	5 800	3 600	3 600	3 600	3 600
Buskerud	2 970	3 108	3 308	3 333	3 234	3 300	3 033	3 213	3 215	3 222	3 317	3 314	3 354	3 323	3 360	3 144	3 144
Vestfold	3 117	3 670	3 828	4 200	4 600	4 800	5 231	5 437	5 849	6 474	6 380	3 909	3 850	3 940	4 018	4 050	4 300
Telemark	1 271	1 608	2 160	2 200	2 380	3 000	3 200	3 513	3 430	3 707	4 069	4 260	4 698	3 847	3 960	2 000	1 000
Aust-Agder	1 100	1 200	1 400	1 450	1 600	1 600	1 770	1 744	1 704	1 851	1 976	2 024	2 130	2 100	2 200	2 300	2 300
Vest-Agder	1 548	1 785	1 815	2 188	2 240	2 334	1 894	2 015	2 058	2 153	2 263	2 746	2 731	2 896	2 946	2 982	3 037
Rogaland	4 115	4 083	4 100	4 597	4 905	5 471	5 797	5 870	6 128	5 182	4 900	4 750	4 603	4 256	4 557	5 230	6 598
Hordaland	3 940	7 084	7 660	8 876	10 179	11 275	12 465	12 499	13 499	14 625	16 222	16 660	16 956	14 090	13 700	13 700	13 500
Sogn og Fjordane	935	1 663	1 641	2 279	2 738	3 111	3 436	3 762	3 788	4 238	4 688	4 238	4 269	4 297	4 149	4 080	4 200
Møre og Romsdal	1 835	3 385	4 701	5 640	6 102	6 549	7 013	6 442	6 313	6 192	6 486	6 530	6 600	6 600	6 600	6 600	6 400
Sør-Trøndelag	4 580	4 731	4 867	5 892	6 725	7 177	8 168	8 781	7 741	7 900	8 000	8 000	8 200	8 639	8 650	8 900	8 800
Nord-Trøndelag	750	1 342	1 590	1 664	1 735	1 850	1 912	1 927	1 935	1 943	1 936	1 935	1 903	1 903	1 910	1 909	1 914
Nordland	1 695	3 650	4 267	4 492	5 450	6 340	6 497	6 609	6 563	6 862	7 548	7 550	7 832	7 690	7 821	7 850	7 900
Troms	756	890	918	1 750	2 115	2 879	2 995	3 364	3 802	4 240	4 641	4 703	4 355	4 500	4 600	4 600	4 500
Finnmark	480	714	1 316	1 750	2 100	2 360	2 472	1 966	1 904	2 118	2 237	2 162	2 271	2 234	2 354	2 354	2 354
Totalt	66 536	75 496	76 897	81 746	88 300	90 154	99 964	102 619	105 426	110 366	118 858	118 968	122 698	118 049	113 550	111 762	112 555

VEDLEGG 2

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen. 1998 – 2004

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

Fylke	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Østfold	1 600	2 500	3 600	4 200	4 600	4 400	5 074	5 080	4 830	5 400	6 954	6 081	6 200	6 900	5 900	5 900	5 900
Akershus	4 800	5 200	5 500	5 800	6 100	6 700	7 500	8 200	9 000	9 800	11 600	20 000	28 800	23 035	26 585	31 061	32 446
Oslo	106 902	76 661	51 086	63 302	61 223	65 883	71 189	93 689	94 360	82 278	119 062	159 780	204 426	246 428	164 496	187 718	191 092
Hedmark	1 500	2 500	3 200	4 300	5 300	5 100	4 219	3 956	4 612	5 414	6 200	6 242	6 278	6 473	6 522	6 522	14 000
Oppland	2 400	3 600	4 500	5 700	6 400	6 500	7 122	7 653	8 325	9 949	11 100	11 100	10 046	7 745	7 722	8 300	8 500
Buskerud	3 700	4 900	6 100	7 000	7 300	5 800	6 400	8 100	8 780	9 370	10 380	10 700	11 600	8 000	9 800	11 600	11 800
Vestfold	2 400	3 000	3 700	4 100	4 700	5 000	5 342	5 507	5 898	6 167	6 281	4 000	4 200	4 560	4 819	5 713	6 200
Telemark	1 700	2 100	3 000	3 000	3 000	3 300	3 300	3 366	3 365	4 320	4 434	4 014	4 400	4 426	4 450	3 000	2 000
Aust-Agder	1 900	2 100	2 800	2 300	2 400	2 500	2 592	2 631	2 507	3 004	3 437	3 501	3 411	3 430	3 619	4 300	4 300
Vest-Agder	2 700	3 600	4 000	4 400	5 000	5 000	4 751	5 007	5 005	5 960	5 326	5 775	6 336	7 236	7 593	7 616	8 200
Rogaland	2 600	3 800	3 900	3 300	4 000	4 400	4 492	4 676	4 770	4 889	5 820	5 036	6 077	8 285	8 748	14 900	16 100
Hordaland	4 600	9 000	13 600	17 800	21 600	24 600	28 226	26 520	26 077	28 291	29 834	35 393	36 300	30 986	30 046	31 500	32 000
Sogn og Fjordane	1 300	1 600	1 800	2 700	3 200	3 368	3 494	4 130	4 157	4 193	4 230	4 265	4 088	4 305	4 252	5 000	5 000
Møre og Romsdal	2 000	3 000	4 600	6 100	6 800	8 700	9 500	9 300	12 300	11 600	11 500	11 200	11 300	10 800	10 000	11 530	12 200
Sør-Trøndelag	2 400	3 300	5 500	6 800	10 700	12 900	13 869	12 061	13 405	12 200	12 100	12 500	13 000	15 400	18 200	19 200	5 000
Nord-Trøndelag	1 000	1 600	3 100	2 900	3 600	3 700	4 390	3 876	4 148	4 297	4 485	4 556	5 718	7 380	9 469	9 606	10 831
Nordland	2 100	6 900	12 400	8 800	10 200	14 900	15 200	15 500	15 900	16 700	17 400	15 600	13 700	14 800	14 920	16 080	16 000
Troms	2 400	1 200	3 500	4 400	4 600	5 900	5 992	6 385	7 094	7 803	9 740	6 962	6 465	8 500	8 700	10 500	11 000
Finnmark	300	1 000	1 400	2 300	3 300	3 400	3 411	3 589	3 393	3 264	3 333	3 398	3 650	3 640	3 640	3 640	3 800
Totalt	148 302	137 561	137 286	159 202	174 023	192 051	206 063	229 226	237 926	234 900	283 215	330 103	385 995	422 329	349 481	393 686	396 369

* Tall for 2004 er budsjettall.

Fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen i 2004 kroner. (Tall i 1 000)

Fylke	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Østfold	2 372	3 545	4 903	5 529	5 919	5 536	6 294	6 148	5 778	6 294	7 928	6 776	6 700	7 236	6 109	5 963	5 900
Akershus	7 116	7 373	7 491	7 635	7 849	8 430	9 304	9 924	10 766	11 423	13 224	22 287	31 120	24 158	27 527	31 391	32 446
Oslo	158 476	108 698	69 579	83 331	78 775	82 899	88 308	113 382	112 876	95 907	135 731	178 054	220 896	258 443	170 323	189 715	191 092
Hedmark	2 224	3 545	4 358	5 661	6 819	6 417	5 234	4 788	5 517	6 311	7 068	6 956	6 784	6 789	6 753	6 591	14 000
Oppland	3 558	5 104	6 129	7 503	8 235	8 179	8 835	9 262	9 959	11 597	12 654	12 370	10 855	8 123	7 996	8 388	8 500
Buskerud	5 485	6 948	8 308	9 215	9 393	7 298	7 939	9 803	10 503	10 922	11 833	11 924	12 535	8 390	10 147	11 723	11 800
Vestfold	3 558	4 254	5 039	5 397	6 047	6 291	6 627	6 665	7 055	7 189	7 160	4 457	4 538	4 782	4 990	5 774	6 200
Telemark	2 520	2 978	4 086	3 949	3 860	4 152	4 094	4 073	4 026	5 036	5 054	4 473	4 755	4 642	4 608	3 032	2 000
Aust-Agder	2 817	2 978	3 814	3 028	3 088	3 146	3 216	3 184	2 999	3 502	3 918	3 902	3 686	3 597	3 747	4 346	4 300
Vest-Agder	4 003	5 104	5 448	5 792	6 433	6 291	5 894	6 059	5 987	6 947	6 072	6 435	6 846	7 589	7 862	7 697	8 200
Rogaland	3 854	5 388	5 312	4 344	5 147	5 536	5 572	5 659	5 706	5 699	6 635	5 612	6 567	8 689	9 058	15 059	16 100
Hordaland	6 819	12 761	18 523	23 432	27 792	30 954	35 014	32 094	31 194	32 977	34 011	39 441	39 225	32 497	31 110	31 835	32 000
Sogn og Fjordane	1 927	2 269	2 452	3 554	4 117	4 238	4 334	4 998	4 973	4 888	4 822	4 753	4 417	4 515	4 403	5 053	5 000
Møre og Romsdal	2 965	4 254	6 265	8 030	8 749	10 947	11 785	11 255	14 714	13 521	13 110	12 481	12 210	11 327	10 354	11 653	12 200
Sør-Trøndelag	3 558	4 679	7 491	8 952	13 767	16 232	17 204	14 596	16 035	14 221	13 794	13 930	14 047	16 151	18 845	19 404	5 000
Nord-Trøndelag	1 482	2 269	4 222	3 818	4 632	4 656	5 446	4 691	4 962	5 009	5 113	5 077	6 179	7 740	9 804	9 708	10 831
Nordland	3 113	9 784	16 889	11 584	13 124	18 748	18 855	18 758	19 020	19 466	19 836	17 384	14 804	15 522	15 449	16 251	16 000
Troms	3 558	1 701	4 767	5 792	5 919	7 424	7 433	7 727	8 486	9 096	11 104	7 758	6 986	8 914	9 008	10 612	11 000
Finnmark	445	1 418	1 907	3 028	4 246	4 278	4 231	4 343	4 059	3 805	3 800	3 787	3 944	3 817	3 769	3 679	3 800
Totalt	219 850	195 049	186 985	209 573	223 912	241 654	255 617	277 407	284 613	273 810	322 865	367 856	417 094	442 921	361 860	397 874	396 369

