



## Rapport om TT del 1: Transportordningen for funksjonshemmede (TT) – status 2022

*På oppdrag for Samferdselsdepartementet 2022*

## Om Oslo Economics

*Oslo Economics utreder samfunnsfaglige problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndighetene, et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser, eller et grunnlag for organisasjoner som ønsker å påvirke sine rammebetingelser. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.*

*Oslo Economics er et samfunnsfaglig rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt basert på bransjeerfaring, fagkompetanse og et nettverk av samarbeidspartnere.*

## Utredninger av kollektivtransport og tilrettelegging for funksjonsnedsatte

*Oslo Economics har inngående kunnskap om samferdselssektoren, etter å ha utredet flere problemstillinger innenfor disse områdene. Vi gjennomfører utredninger av offentlig transporttilbud herunder også kollektivtransport, TT og drosje.*

*Vi gjennomfører utredninger som omhandler mobilitet og tilgjengelighet av transportmidler for mennesker med funksjonsnedsettelse. Vi bistår offentlige og private aktører med flere typer analyser innenfor disse områdene, blant annet evalueringer, kartlegginger, samfunnsøkonomiske analyser og konkurranseanalyser.*

# Innhold

<b>Sammendrag og konklusjoner</b>	<b>4</b>
<b>1. Innledning</b>	<b>6</b>
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Rapportstruktur	6
1.3 Metode og datakilder	6
<b>2. Organisering av TT-ordningen</b>	<b>8</b>
2.1 Oppgavefordeling i administrering av ordningen	8
2.2 Brukergodkjenning	10
2.3 Egenandel	13
<b>3. Omfang og utvikling</b>	<b>14</b>
3.1 Bruksområder	14
3.2 Brukergrupper	14
3.3 Utvikling i antall TT-brukere	18
3.4 Feilbruk og misbruk av ordningen	24
3.5 Hvordan dagens ordning fungerer og hva som kan forbedres	24
<b>4. TT-ordningens ressursbruk</b>	<b>26</b>
4.1 Ressursbruk i fylkeskommunen	26
4.2 Ressursbruk i kommunene	33
<b>5. Antall tilbudte og gjennomførte turer</b>	<b>34</b>
5.1 Tilbudte turer	34
5.2 Gjennomførte turer	35
<b>6. Tilrettelegging i kollektivtrafikken og innvirkning fra andre ordninger</b>	<b>37</b>
6.1 Universell utforming av bussmateriell	37
6.2 Andre ordningers innvirkning på TT-ordningen	39
<b>7. Referanser</b>	<b>40</b>
<b>Vedlegg A Spørreskjema til TT-ansvarlig i fylkeskommunene</b>	<b>41</b>

## Sammendrag og konklusjoner

*Transportordningen for funksjonshemmede, kjent som TT-ordningen (tilrettelagt transport), er et transporttilbud for personer som ikke kan eller som har betydelige vanskeligheter med å benytte ordinær kollektivtransport. Ordningen skal ivareta behov for fritidsreiser og med det gi økt mulighet til å delta i sosiale aktiviteter. Hvert fylke har sin egen TT-ordning, og det er forskjeller mellom fylkene når det gjelder organisering, antall brukere og ressursbruk per bruker. På oppdrag for Samferdselsdepartementet har Oslo Economics utarbeidet en statusrapport for TT-ordningen per 2022. Rapporten gir et kunnskapsgrunnlag om TT-ordningen og en analyse av ordningens utvikling over tid, særlig med vekt på de siste 3 årene, siden forrige statusrapport.*

### Bakgrunn, metode og datagrunnlag

Ordningen med tilrettelagt transport er et transporttilbud til personer med nedsatt bevegelsesevne som ikke kan benytte ordinær kollektivtrafikk. Ordningen inngår i kollektivtilbudet som fylkeskommunene og Oslo kommune er ansvarlig for og finansieres av fylkeskommunenes frie inntekter, dvs. skatteinntekter og rammetilskudd over statsbudsjettet. Ordningen har røtter tilbake til 1980-tallet. TT-tilbudet varierer i dag betydelig på tvers av fylkene når det gjelder organisering, omfang og ressursbruk. Variasjonen har sammenheng med at ordningen er fylkeskommunenes ansvar på lik linje med lokal kollektivtransport, samt at det kun finnes veiledende nasjonale retningslinjer for ordningen, utarbeidet av Samferdselsdepartementet i 1997.

Oslo Economics har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utarbeide en statusrapport for ordningen som kartlegger status med hensyn til omfang, fordeling av ulike brukergrupper, budsjettet og reell ressursbruk, samt organisering av ordningen. Det ble også etterspurt tidsserier for å illustrere ordningens utvikling over tid. Flere fylker har lagt om sin TT-ordning grunnet fylkessammenslåing i løpet av de seneste årene. Det har ført til brudd i tidsseriene og gjort det til dels vanskelig å studere utviklingen år for år i fylkene det gjelder.

I utarbeidelsen av statusrapporten har vi i stor grad basert oss på en kartlegging i spørreskjema som ble sendt til TT-ansvarlig i hver fylkeskommune. Vi har også gjennomgått retningslinjer for TT-ordningen i hvert fylke der dette har vært tilgjengelig. I tillegg har vi innhentet data om TT-ordningen fra fylkeskommunenes rapporter til SSB (KOSTRA-rapportering).

### Organisering av ordningen

Som følge av fylkessammenslåinger, er antall TT-ordninger blitt konsolidert. Det er kun Troms og Finnmark og Agder som har valgt å beholde to separate ordninger for TT-brukerne i sitt fylke. I Agder foreligger det planer for at ordningene skal slås sammen, men det har foreløpig ikke skjedd i påvente av at tidligere Vest-Agder blir omfattet av det utvidede statlige TT-ordningen.

Det er betydelige variasjoner når det kommer til hvordan TT-ordningen er organisert i hvert fylke. Det er fylkeskommunen som er ansvarlig for å utarbeide regelverk og som i tillegg fordeler midler mellom brukerne. Det varierer hvorvidt brukergodkjenning og klagebehandling foregår i fylkeskommunen eller i kommunene. Budsjettoppfølgingen ligger hos fylkeskommunen da det er fylkeskommunen som tildeler midler. Produksjon og distribusjon av brukerkort og oppgjør med transportør er i samtlige fylker satt bort til en tredjepart, typisk et transportselskap.

Til grunn for brukergodkjenning ligger det ulike kriterier. Noen fylker ekskluderer personer som mottar grunnstønad til transport eller bilstøtte fra NAV. I de fleste fylker er det en nedre aldersgrense for å bli TT-bruker, typisk mellom 6 og 10 år. Nordland er eneste fylke hvor det er behovsprøving etter inntekt (2 G). I noen fylker må brukeren betale en egenandel ved bruk av TT-kort, enten som et fast beløp eller som en prosentsats av reisens totale kostnad.

### Omfang og utvikling

Fylkene deler inn brukerne i ulike brukergrupper basert på funksjonsnedsettelse (ordinær versus blind/rullestolbruker) og avstand til kommunesenter, og i noen tilfeller også alder. Generelt blir brukere med tyngre funksjonsnedsettelse, brukere med lengre avstand til kommunesenter og yngre brukere, prioritert i søknadsprosessen og tildelt høyere støttebeløp. De fleste fylker tildeler hver bruker et støttebeløp i kroner, men Oslo kommune tildeler et bestemt antall turer til hver bruker (150 turer).

Utviklingen i antall TT-brukere har vært ganske flat de seneste årene og ligget på rundt 110 000 brukere. Den flate utviklingen innebærer at antall brukere i forhold til folketall har gått noe ned. Det gjøres et skille mellom godkjente brukere, som har fått innvilget TT-kort, og aktive brukere, som har reist med TT minst én gang i løpet av tildelingsperioden. Andelen aktive brukere er på mellom 50 og 85 prosent i de fleste fylker. Andelen aktive brukere avhenger av hvorvidt fylkeskommune nylig har «vasket» egne lister og fjernet inaktive brukere.

Fylkeskommunene har ikke oversikt over omfanget av misbruk av ordningen, men opplever generelt det er på et lavt nivå. Graden av feilbruk (ubevisst bruk av TT-kort til reiser som ikke er fritidsreiser, for eksempel pasientreiser og arbeids- og utdanningsreiser) oppleves som noe større. Det er trolig et visst omfang av feilbruk i alle fylker ettersom TT-kortet er svært enkelt å bruke og ikke krever at den reisende trenger å søke om refusjon, slik som i andre ordninger.

### Ressursbruk

Det varierer betydelig hvor mye midler hver fylkeskommune legger i TT-ordningen. Ressursbruken er høyest i Oslo totalt sett, også når det tas hensyn til antall brukere (godkjente og aktive) og antall innbygger. Ytelse per bruker har gått noe ned de siste to årene i flere fylker, hvilket kan skyldes reduserte reisebehov som følge av koronapandemien.

Innrapporteringen fra fylkeskommunene på ressursbruken i kommunene var mangelfull. Flere TT-ansvarlige rapporterer at de ikke har oversikt over kostnadene kommunene har til ordningen. Det generelle inntrykket er at i de fleste fylker har ikke kommunene direkte kostnader til drift av ordningen, men heller administrative kostnader knyttet til saksbehandling (behandling av søknader og klagevedtak). Dette er begrenset til maksimalt et par årsverk per fylke.

### Tilbudte og gjennomførte turer

TT-tilbudet i form av antall turer tilbudt varierer betydelig mellom fylkene. Oslo har den mest generøse ordningen med 150 turer tilbudt til hver bruker. En omregning av støttebeløp i kroner til antall tilbudte turer, viser at de andre fylkene tilbyr langt færre turer enn dette. Antall faktisk gjennomførte turer er generelt sett langt lavere enn antall tilbudte turer. Dette innebærer at brukerne ikke reiser for hele støttebeløpet de blir tildelt.

### Tilrettelegging i kollektivtrafikken

Bussmateriellet i fylkene er i varierende grad tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse. Manglende data gjør det vanskelig å vurdere hvor mye bedre tilretteleggingen er i dag i forhold til i 2018, men det er grunn til å tro at den er forbedret ettersom arbeidet med universell utforming er et løpende arbeid. Noen av fylkene rapporterte at TT-brukerne i økende grad kan ta i bruk vanlig kollektivtransport som følge av økt universell utforming. Det varierer mellom fylkene hvorvidt service- og bestillingsruter påvirker retten til TT-ytelser.

# 1. Innledning

*Transportordningen for funksjonshemmede, bedre kjent som TT-ordningen, er et særskilt transporttilbud til personer som ikke kan eller har betydelige vanskeligheter med å benytte ordinær kollektivtransport. Denne statusrapporten gir et oppdatert bilde av hvordan ordningen er organisert og hvordan den fungerer i fylkene per 2022.*

## 1.1 Bakgrunn

TT-ordningen har røtter tilbake til 1980-tallet. Ordningen skal ivareta behov for fritidsreiser. Tilbudet inngår som en del av det lokale kollektivtransporttilbudet som fylkeskommunene og Oslo kommune har ansvar for. Den finansieres av fylkeskommunenes frie inntekter, dvs. skatteinntekter og rammetilskudd over statsbudsjettet.

TT-tilbudet varierer i dag betydelig på tvers av fylkene når det gjelder organisering, omfang og ressursbruk. Dette har sammenheng med at ordningen er fylkeskommunenes ansvar på lik linje med lokal kollektivtransport, samt at det kun finnes veiledende nasjonale retningslinjer for ordningen, utarbeidet av Samferdselsdepartementet i 1997.

Ordningen har siden den først ble opprettet på 1980-tallet blitt beskrevet i flere rapporter. De siste årene har det blitt utarbeidet statusrapporter av Universitetet i Nordland (Solvoll & Hanssen, 2015) og Urbanet Analyse (2019) på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

### 1.1.1 Årsaker til forflytningshemming

TT-brukerne er en bredt sammensatt gruppe og består av personer med nedsatt bevegelsesevne blant annet grunnet alderdom, i tillegg til utviklingshemmede, blinde/svaksynte og rullestolbrukere. Det er også brukere med nedsatt bevegelsesevne som skyldes andre årsaker. I statusrapporten fra 2015, ble den typiske TT-brukeren beskrevet som «en kvinne på godt over 70 år som bor alene, og som opplever aldersrelaterte forflytningshemminger» (Solvoll & Hanssen, 2015).

## 1.2 Rapportstruktur

De seneste årene har TT-ordningen blitt lagt om i flere fylkeskommuner som følge av regionreformen i 2020. Formålet med denne rapporten er å redegjøre for TT-ordningen slik den praktiseres per 2021 og kommentere hvilke endringer som har skjedd siden

2018. Dersom et fylke planlegger større endringer i ordningen i 2022, er dette også beskrevet.

Rapporten beskriver først hvordan TT-ordningen er organisert er i dag, inkludert regelverk, ansvarsfordeling og brukergodkjenning. Deretter tar rapporten for seg omfanget av TT-ordningen, med vekt på utviklingen i antall brukere, prioriteringen av ulike brukergrupper, feilbruk og misbruk av ordningen, og hvordan ordningen kan forbedres. Videre omtales ordningens ressursbruk i fylkeskommunen og kommunene, med et skille mellom budsjettet og reell ressursbruk. Det blir også gjort en beregning av antall tilbudte og gjennomførte turer. Avslutningsvis blir det redegjort for tilretteleggingen av bussmateriellet i fylkene og hvordan andre ordninger eventuelt virker inn på TT-ordningen.

Denne statusrapporten omhandler kun den ordinære, fylkeskommunale TT-ordningen. Den utvidede, statlige tilskuddsordningen som omfatter enkelte fylker og er myntet på brukergrupper med særskilte behov, er holdt utenfor.

## 1.3 Metode og datakilder

Rapporten baserer seg på primære og sekundære datakilder.

Primærkilden i rapporten har vært en kartleggingsundersøkelse/spørreskjema besvart av TT-ansvarlige i fylkeskommunene og Oslo kommune (Vedlegg A). Spørsmålene i undersøkelsen er i stor grad videreført fra tidligere statusrapporter, med enkelte nye spørsmål om ressursbruk i fylkeskommunen og tilhørende kommuner. Undersøkelsen ble sendt ut på e-post 6. mai 2022 som et nettbasert spørreskjema og i tillegg på word/pdf-format. Svarfristen ble opprinnelig satt til 20. mai 2022 og alle svar var i hende 10. juni. Svar på enkelte spørsmål er blitt ettersendt.

Vi har også innhentet offentlige data om TT-ordningen rapportert inn fra fylkeskommunene til SSB for 2015-2021 (KOSTRA-rapportering). Disse dataene har blitt supplert med data fra statusrapporten for TT-ordningen fra 2019 (Urbanet Analyse), for å kunne sammenlikne utviklingen i antall TT-brukere over noe lengre tid. Statusrapportene fra 2019 og 2015 (Solvoll & Hanssen) er også blitt brukt for å undersøke endringer i de fylkeskommunale TT-ordningene når det gjelder organisering og ressursbruk. I tillegg har vi basert oss på de fylkeskommunale retningslinjene for TT-ordningen der disse har vært tilgjengelig.

### 1.3.1 Svakheter i datagrunnlag

Fylkessammenslåinger har medført en endring i hvordan data rapporteres inn til SSB. Det gjelder for de sammenslåtte fylkene Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, Agder, Vestland, og Troms og Finnmark. Dette gjør det krevende å sammenlikne utviklingen i «gamle» fylker opp mot nye fylker.

Flere sammenslåtte fylker melder tilbake at de ikke har oversikt over antall godkjente/aktive brukere i 2019 da det var før fylkene ble slått sammen og det på daværende tidspunkt fantes ulike TT-ordninger.

Andelen aktive brukere i forhold til totalt antall brukere i et fylke varierer også betydelig da noen fylker nylig har «vasket» egne lister og fjernet inaktive brukere.

På noen spørsmål i spørreskjema ble det ikke mottatt svar fra samtlige fylkeskommuner. Dette gjør at det ikke er mulig å studere utviklingen i disse fylkene og utviklingen på aggregert nivå. Der det mangler svar er dette angitt med «ingen svar» eller tomme ruter i tabellene.

## 2. Organisering av TT-ordningen

*Regionreformen har medført at TT-ordningen i flere fylker er blitt slått sammen. Troms og Finnmark har valgt å beholde to separate TT-ordninger da fylket er organisatorisk delt og etter planen skal skilles fra hverandre. I Agder har de fortsatt to TT-ordninger i påvente av at hele fylket blir inkludert i utvidet TT-ordning. Siden 2018 har flere oppgaver tilknyttet TT-ordningen blitt overført fra kommunalt nivå til fylkeskommunalt nivå.*

Dette kapittelet beskriver organiseringen av TT-ordningen i de ulike fylkene, inkludert hva slags regelverk fylkene har for ordningen, hvordan oppgavene tilknyttet TT-ordningen er fordelt mellom fylkeskommune, kommune og andre, og hva som ligger til grunn for brukergodkjenningen og krav om egenandel ved reiser.

### 2.1 Oppgavefordeling i administrering av ordningen

Administreringen av TT-ordningen innebærer en rekke ulike oppgaver. Under er det gitt en beskrivelse av oppgave- og arbeidsfordelingen mellom fylkeskommunene, kommunene og andre i 2022. Tabell 2-1 (side 9) gir en enkel oversikt over fordelingen på tvers av fylkene.

#### 2.1.1 Utforming av regelverk

Som det fremgår av de veiledende retningslinjene for TT-ordningen (Samferdselsdepartementet, 1997), er fylkeskommunene og Oslo kommune ansvarlige for å utarbeide et regelverk for ordningen i sitt fylke.

Flere fylker har relativt ferske TT-ordninger som ble opprettet ved fylkessammenslåinger. Dette gjelder: Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, Vestland og Trøndelag. Fylkeskommunen i Agder har vedtatt en felles TT-ordning, men denne har ikke tredd i kraft i skrivende stund i påvente av at tidligere Vest-Agder blir inkludert i den utvidede nasjonale TT-ordningen. Inntil videre har fylkeskommunen beholdt to separate ordninger i fylket. Troms og Finnmark fylkeskommune

er organisatorisk delt og har derfor også beholdt to separate ordninger, for henholdsvis tidligere Troms og tidligere Finnmark.

#### 2.1.2 Fordeling av midler mellom brukerne

Fordelingen av midler mellom godkjente brukere (enten i form av et bestemt antall turer eller et reisebeløp i kroner) er et fylkeskommunalt ansvar i de aller fleste fylker. I tidligere Aust-Agder fastsetter fylkeskommunen tildelingsbeløp i hver kategori basert på kommunenes inndeling av brukere.

Siden 2018 har det skjedd flere endringer. I følgende fylker har ansvaret blitt overført fra kommunene til fylkeskommunen: tidligere Østfold og Buskerud (inngår i Viken), Oppland (inngår i Innlandet), Telemark (inngår i Vestfold og Telemark) og Nordland.

#### 2.1.3 Brukergodkjenning

Godkjenningen av brukere er et fylkeskommunalt ansvar i Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, tidligere Vest-Agder, Rogaland og Vestland. I flere av disse fylkene var brukergodkjenning et kommunalt ansvar i forkant av fylkessammenslåingen.

Godkjenningen av brukere er et kommunalt ansvar i tidligere Vest-Agder og Aust-Agder, Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland, tidligere Troms og tidligere Finnmark. I Oslo står bydelene for brukergodkjenningen.

#### 2.1.4 Klagebehandling

Ansvaret for å behandle klager på avslag på søknader eller størrelse på tildeling av reiser/beløp, er hovedsakelig et fylkeskommunalt ansvar som det fremgår av Tabell 2-1. Klagebehandling er et kommunalt ansvar i Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland, tidligere Troms og tidligere Finnmark. Dette henger sammen med at kommunene også er ansvarlige for brukergodkjenningen i disse fylkene. Hovedregelen om klageadgang i forvaltningsloven går på at et vedtak skal kunne klages til nærmeste overordnede organ til den som fattet vedtaket. Dette er typisk et eget nedsatt klageorgan i enten fylkeskommunen eller kommunen avhengig av hvem som fattet vedtaket.

For fylker uberørt av regionreformen, er ansvaret for klagebehandlingen likt plassert som i 2018.



**Tabell 2-1: Oppgave- og arbeidsfordeling i TT-ordningen 2022**

	Utarbeidelse av regelverk	Fordeling av midler mellom brukere	Bruker-godkjenning	Klage-behandling	Budsjett-oppfølging og kontroll	Produksjon av brukerkort	Distribusjon av brukerkort	Oppgjør med transportør
Viken	FK	FK	FK	FK	FK	RT	RT	RT
Oslo	OK	OK	Bydel	Bydel	OK	DRT Solutions	DRT Solutions	Ruter AS
Innlandet	FK	FK	FK	FK	FK	RT	RT	RT
Vestfold og Telemark	FK	FK	FK	FK	FK	RT	RT	RT
Tidligere Vest-Agder	FK	FK	K	FK	FK	Taxi Transport Telemark	Taxi Transport Telemark	Taxi Transport Telemark
Tidligere Aust-Agder	FK	FK/K <sup>1</sup>	FK	FK	FK	RT	RT	RT
Rogaland	FK	FK	FK	FK	FK	RT	RT	RT
Vestland	FK	FK	FK	FK	FK	Taxibiz	Taxibiz	Taxi Transport Sogn og Fjordane AS
Møre og Romsdal	FK	FK	K	K	FK	RT	RT	RT
Trøndelag	FK	FK	K	K <sup>2</sup>	FK	RT	RT	RT
Nordland	FK	FK	K	K	FK	Nordland Taxi	Nordland Taxi	Nordland Taxi
Tidligere Troms	FK	FK	K	K	FK	RT	RT	RT
Tidligere Finnmark	FK	FK	K	K	FK	RT	RT	RT

Kilde: Innrapportert til Oslo Economics via spørreskjema. FK=fylkeskommunen, K=kommunene, OK=Oslo kommune, RT=Rogaland Taxi, N/A=ikke spesifisert.

### 2.1.5 Budsjettoppfølging og kontroll

Budsjettoppfølging og kontroll ligger hos fylkeskommunen/Oslo kommune. I Finnmark har det delte ansvaret mellom kommune og fylkeskommune siden 2018 vært plassert hos fylkeskommunen. Etter at Oppland ble en del av Innlandet, har også det delte ansvaret blitt overtatt helt av fylkeskommunen.

### 2.1.6 Produksjon og distribusjon av brukerkort

I 2018 lå ansvaret for produksjon og distribusjon av TT-kortene hos Rogaland Taxi eller en annen lignende aktør. Nordland har siden byttet leverandør til Nordland Taxi, mens Vestland har gitt ansvaret til Taxibiz. I Oslo ligger ansvaret hos DRT Solutions.

### 2.1.7 Oppgjør med transportøren

I de fleste fylkene er ansvaret for det økonomiske oppgjøret med transportøren plassert hos samme aktør som har ansvaret for produksjon og distribusjon av kort. Unntaket er Vestland hvor det er satt bort til Taxi Transport Sogn og Fjordane AS, og Oslo hvor det er satt bort til Ruter AS.

<sup>1</sup> Fylkeskommunen fastsetter tildelingsbeløp i hver kategori, mens kommunene inndeler brukere i kategori. Formelt sett er det fylkeskommunen som står for brukergodkjenning og plassering i kategori, fordi dette er knyttet opp mot klageadgang og klagebehandling.

<sup>2</sup> Kommunen behandler klage som 1. instans og om avslaget opprettholdes sendes det over til den fylkeskommunale klagenemnda som gjør endelig vedtak.

## 2.2 Brukergodkjenning

Dette delkapittelet omhandler hvordan godkjenningen av TT-brukerne fungerer i fylkene/kommunene og hvilke kriterier som legges til grunn for godkjenning.

For å bli godkjent som TT-bruker har det tradisjonelt vært et krav om at søkeren må ha en varig nedsatt bevegelseevne som gjør at personen ikke kan eller, eller kun med store vanskeligheter, kan benytte seg av det ordinære kollektivtilbudet. Noen fylker velger

likevel å inkludere brukere i ordningen som i perioder kan bruke kollektivtilbudet, slik som Viken.

I søknadsprosessen må søkeren typisk dokumentere egen helsetilstand med legeerklæring og egenerklæring.

Tabell 2-2 gir en skematisk oversikt over sentrale forhold som legges til grunn i saksbehandlingen av søknader om å få innvilget TT. «Ja» innebærer at personen kan få innvilget TT, «Nei» innebærer at personen ikke kan få innvilget TT.

**Tabell 2-2: Oversikt over om en person kan innvilget TT selv om personen mottar støtte fra andre ordninger, i tillegg til nedre aldersgrense i TT-ordningen. «Ja» betyr at mottakeren kan få innvilget TT. «Nei» betyr at mottakeren ikke kan få innvilget TT.**

	Mottakere av grunnstønning til transport fra NAV	Bileiere med bilstønning fra NAV	Personer som har førerkort og er i stand til å kjøre bil (men har ikke bil)	Personer med funksjonsfrisk ektefelle som har bil	Barn med funksjonsfrisk foresatt som har bil	Institusjonsbeboere	Nedre aldersgrense
Viken	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 år
Oslo	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	6 år
Innlandet	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	8 år
Vestfold og Telemark	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja <sup>3</sup>	10 år
Tidligere Vest-Agder	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Ingen
Tidligere Aust-Agder	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	Ingen
Rogaland	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 år
Vestland	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 år
Møre og Romsdal	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10 år
Trøndelag	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ingen
Nordland	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei <sup>4</sup>	Ingen
Tidligere Troms	Ja	Ja <sup>5</sup>	Nei	Ja	Ja	Ja	10 år
Tidligere Finnmark	Ja <sup>6</sup>	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	10 år

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema og fylkeskommunenes retningslinjer for TT-ordningen.

<sup>3</sup> Unntatt sykehjemsbeboere. Fylkeskommunen kommenterer at det har pågått en sak i Diskrimineringsnemnda sist vinter, hvor det ble gjort vedtak om at reglementet for TT-ordningen i Vestfold og Telemark fylkeskommune er diskriminerende på dette punktet.

<sup>4</sup> Har unntak for yngre funksjonshemmede (personer under 60 år) som er «feilplassert» på sykehjem.

<sup>5</sup> Brukere som mottar statlig støtte til kjøp av egen bil/trygdebil eller grunnstønning til dekning av ekstrautgifter til transport, gis mulighet til å omfattes av TT-ordningen med 50 % av ordinær tildeling.

<sup>6</sup> For personer som mottar grunnstønning til transport reduseres tilskuddet med 10 prosent.

### 2.2.1 Kriterier for godkjenning

I de fleste fylker vil en person som er mottaker av grunnstønad til transport fra NAV, også kunne bli TT-bruker. Unntaket er Viken og Nordland.

Bileiere som mottar bilstønad fra NAV, mister muligheten til å bli godkjent som TT-brukere i Vestfold og Telemark, tidligere Aust-Agder, Nordland og tidligere Finnmark.

Personer som har førerkort og er i stand til å kjøre bil, men som ikke har bil, godkjennes ikke som TT-brukere i Vestfold og Telemark, tidligere Vest-Agder og tidligere Troms.

Personer med funksjonsfrisk ektefelle som har bil og barn med funksjonsfrisk foresatt som har bil, kan bli TT-brukere i samtlige fylker.

For institusjonsbeboere er det noe ulik praksis mellom fylkene. I tidligere Aust-Agder, Nordland og tidligere Finnmark får ikke institusjonsbeboere innvilget TT.

#### Behovsprøving etter inntekt

Nordland er det eneste fylket som har behovsprøving etter inntekt. For å bli godkjent som bruker kan ikke søkerens inntekt overstige to ganger grunnbeløpet (2G) i folketrygden. Behovsprøvingen gjelder ikke for rullestolbrukere med behov for spesialbil, eller blinde. I mars 2022 fattet Diskrimineringsnemda et vedtak om at praksisen med positiv særbehandling av blinde ikke var lovlig, da den manglet saklig begrunnelse.<sup>7</sup> Bakgrunnen for saken var at Norsk Forbund for Utviklingshemmede klaget inn saken for Diskrimineringsnemda. Nordland fylkeskommune har varslet at TT-regelverket skal revideres.

#### Nedre og øvre aldersgrense

Fylkene har ulik praksis når det kommer til nedre og øvre aldersgrense i TT-ordningen. Oslo har 6 år som en nedre aldersgrense, Innlandet har 8 år, mens Viken, Vestfold og Telemark, Rogaland, Vestland, Møre og Romsdal, tidligere Troms og tidligere Finnmark har en nedre grense på 10 år. Øvrige fylker rapporterer at

de ikke har noen nedre aldersgrense. I Vest-Agder betraktes ikke barn som aktuelle brukere før de er «i en alder de som funksjonsfriske ville ha reist kollektivt på egenhånd».

Ingen fylker rapporterer om en øvre aldersgrense for å bli godkjent som TT-bruker med unntak av ett. I tidligere Vest-Agder er det krav om at funksjonsnedsettelsen må ha oppstått før fylte 67 år for brukere som ikke er rullestolbrukere eller blinde/svaksynte.

#### Varighet på nedsatt bevegelsesevne

Samtlige fylker setter krav om en viss varighet på nedsatt bevegelsesevne for å få innvilget TT. Oslo, Viken, Innlandet, Trøndelag, Vestland, tidligere Troms og tidligere Finnmark har et krav om minst 2 år.<sup>8</sup> I Møre og Romsdal, Rogaland og Nordland er det minst 1 år, mens det er 3 år i Vestfold og Telemark. Aust-Agder stiller krav om at nedsatt bevegelsesevne må være «varig» uten å spesifisere nærmere hva det innebærer.

#### Varighet på brukergodkjenning

Fylkene har ulike regler når det gjelder hvor lang den ordinære brukergodkjenningen er. Tabell 2-3 gir en oversikt over hvor lang brukergodkjenning fylkene gir, slik de har rapportert det til Oslo Economics. Noen fylker har ikke en tidsbegrensning på hvor lenge en person er godkjent som TT-bruker (tidligere Vest-Agder og Aust-Agder), mens andre fylker gir en tidsbegrenset godkjenning der brukeren må søke på nytt etter en viss periode. Flere fylker gir lengre godkjenning til brukere etter en individuell vurdering (Nordland) eller gir varig godkjenning til visse brukergupper (Rogaland).

En «varig» godkjenning er ikke en permanent godkjenning ettersom ordningen er budsjetstyrt og dermed kan bli utsatt for kutt eller godkjenningssaksisen kan bli endret.

<sup>7</sup> Den positive særbehandlingen av rullestolbrukere med behov for spesialbil ble på sin side konkludert med at var lovlig ettersom den var saklig begrunnet da denne brukerguppen har høyere reisekostnader grunnet behovet for spesialbil.

<sup>8</sup> Tidligere Finnmark rapporterte at kommunene i noen tilfeller har godkjent brukere som har en nedsatt bevegelsesevne som varer i mindre enn 2 år.

**Tabell 2-3: Varighet på brukergodkjenning**

	<b>Varighet på brukergodkjenning</b>	<b>Kommentar fra fylkeskommunen</b>
<b>Viken</b>	4 år	
<b>Oslo</b>	2 år	Brukere med varige behov får lengre godkjenning.
<b>Innlandet</b>	6 år	Ikke spesifikke grupper som får lengre godkjenning.
<b>Vestfold og Telemark</b>	5 år	Brukere med permanent funksjonsnedsettelse skal slippe å fornye sin godkjenning hvert 5. år.
<b>Tidligere Vest-Agder</b>	Ikke tidsbegrenset	
<b>Tidligere Aust-Agder</b>	Ikke tidsbegrenset	Kun et fåtall tildelinger er gitt med begrenset varighet.
<b>Rogaland</b>	Fra 1 år og oppover	Rullestolbrukere med varig funksjonshemming, blinde/sterkt svaksynte, varige livslange diagnoser får varig godkjenning.
<b>Vestland</b>	2 år – 10 år – varig	Vi har ikke egne brukergupper, men i enkelte tilfeller kan vi gi 1 år godkjenning.
<b>Møre og Romsdal</b>	Ikke tidsbegrenset	I prinsippet er brukergodkjenningen varig dersom ikke annen info tilsier det. Men brukere sperres dersom de ikke benytter kortet i løpet av en viss periode.
<b>Trøndelag</b>	6 år	Noen blir godkjent for 2 år, men disse er ikke definert innenfor en egen brukerguppe. Kommunene avgjør om de godkjenner for 2 eller 6 år ut fra en vurdering av søkerens egenerklæring og legeerklæring.
<b>Nordland</b>	1 år	Noen brukere får lengre godkjenning ut ifra individuell vurdering.
<b>Tidligere Troms</b>	2 år	
<b>Tidligere Finnmark</b>	4 år	

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema.

## 2.3 Egenandel

Det varierer hvorvidt TT-brukerne må betale en egenandel for reiser med TT-kort. Tabell 2-4 gir en

oversikt over hvilke fylker som krever egenandel av brukerne, størrelsen på egenandel-beløpet per tur og hva som avgjør størrelsen på egenandelen.

**Tabell 2-4: Egenandeler i TT-reiser 2022 i fylkene**

	Egenandel	Beløp per tur	Kommentar til egenandel
<b>Viken</b>	Nei		
<b>Oslo</b>	Ja	62 kr (over 18 år), 31 kr (under 18 år)	Fastsettes av bystyret i den årlige budsjettbehandlingen.
<b>Innlandet</b>	Nei		
<b>Vestfold og Telemark</b>	Ja	35 kr	Tilsvarende ca. bussbillett voksen satt for noen år siden, men den er ikke justert i tråd med takstutvikling.
<b>Tidligere Vest-Agder</b>	Ja	45 kr / 67 kr	Egenandel avhenger av brukergruppe og reiselengde.
<b>Tidligere Aust-Agder</b>	Nei		
<b>Rogaland</b>	Ja	20 % av turens kostnad	
<b>Vestland</b>	Ja	30 kr	Den er fastsatt av politisk ledelse.
<b>Møre og Romsdal</b>	Nei		
<b>Trøndelag</b>	Ja	Snitt egenandel pr. tur hvor alle turer er beregnet ligger på ca. 62 kroner.	Ordinær sats, 20 %. Redusert sats, 10 %. Redusert sats gjelder for ungdom mellom 10 og 20 år.
<b>Nordland</b>	Ja	10 % av totalen, eller minst kr 42	Minst kr 42, eller 10 % av totalen om dette beløpet er større enn kr 42.
<b>Tidligere Troms</b>	Ja	25 kr	Tilsvarende honnørbillett.
<b>Tidligere Finnmark</b>	Ja	26 kr	Tilsvarende bussbillett for honnør.

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema og retningslinjene til fylkeskommunene

Tabell 2-4 viser at Viken, Innlandet, tidligere Aust-Agder og Møre og Romsdal ikke krever egenandel ved TT-reiser. I de resterende fylkene kreves det egenandel. I de fylkene hvor det er krav om egenandel, er denne stort sett uendret fra 2018, bortsett fra i tidligere Østfold og Buskerud som ikke lenger har egenandel etter at de ble en del av Viken.

Blant fylkene som har egenandel, er denne enten satt som et fastsatt beløp per tur, som en prosent av turens kostnad eller en kombinasjon av disse to. Oslo, Vestfold og Telemark, tidligere Vest-Agder, Vestland, tidligere Troms og tidligere Finnmark har et fast beløp

per tur. I Rogaland og Trøndelag er egenandelen en prosentsats, mens i Nordland er den minst 42 kroner eller 10 prosent av totalen hvis beløpet overstiger 42 kroner.

Fylkene som har fast beløp i egenandel per tur, har i noen tilfeller endret denne siden 2018. I Oslo er den økt (fra 56/28 kroner til 62/31 kroner for henholdsvis de over/under 18 år). I nye Vestfold og Telemark er egenandelen lik hva den var i tidligere Vestfold (35 kroner). I nye Vestland er egenandelen lik hva den var i tidligere Sogn og Fjordane (30 kroner).

## 3. Omfang og utvikling

*Fylkeskommunene deler inn brukerne på ulikt vis, men skiller typisk mellom ordinære brukere og brukere med særlige behov (blinde og rullestolbrukere) som også er omfattet av utvidet TT-ordning. Antall brukere på landsbasis har ligget ganske stabilt de seneste årene, men har gått noe ned i forhold til folketall. Det rapporteres om noe feilbruk knyttet til bruk av TT-kort til reiser med andre formål, som pasientreiser og arbeids- og utdanningsreiser.*

Dette kapitlet gir en oversikt over omfanget av TT-ordningen i det enkelte fylket, inkludert fordeling og prioritering av brukergrupper og utviklingen i antall brukere over tid og mellom fylker.

### 3.1 Bruksområder

De fleste fylkeskommuner tillater bruk av TT-kort over hele landet så lenge transportør/taxiselskapet godtar kortet. Nordland tilbyr også refusjon i de tilfeller der transportøren ikke godtar kortet. I Vest-Agder kan TT-kortet kun benyttes innad i Agder-fylket. Oslo tillater i utgangspunktet kun reiser innad i kommunen, foruten reiser til Oslo lufthavn Gardermoen ved egen flyreise. Dersom sterke helse- eller sosialmessige grunner tilsier det, og det foreligger et særskilt reisebehov, kan det gjøres unntak slik at TT-brukere kan innvilges rett til et bestemt antall fritidsreiser etter avtalt formål i nabokommunene Bærum, Lørenskog, Nittedal og Nordre Follo.

### 3.2 Brukergrupper

Samtlige fylker deler inn brukerne i ulike brukergrupper eller kategorier. Nedenfor følger en oversikt over hvordan inndelingen fungerer i de ulike fylkene.

Det finnes tre sentrale kriterier for inndelingen av TT-brukerne: avstand mellom brukerens adresse og kommunesenter, type og/eller grad av funksjonsnedsettelse og alder.

#### 3.2.1 Avstand og brukerkategori

Personer som bor lenger unna servicetilbudet i sin kommune vil typisk ha lenger reisevei for å gjennomføre sine vanlige gjøremål. Flere fylkeskommuner velger derfor å differensiere beløpet (eller antall turer) hver bruker mottar ut ifra avstand til nærmeste kommunesenter eller servicepunkt. Dette

innebærer typisk at brukere som bor mer enn et visst antall kilometer unna kommunesenteret/servicepunkt får et tillegg på grunnbeløpet. Noen fylker deler brukerne inn i ulike soner ut ifra hvor brukeren bor. Jo lenger unna en bruker bor, desto større reisebeløp mottar brukeren.

Viken, Innlandet, Aust-Agder, Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland, tidligere Troms og tidligere Finnmark bruker avstand til nærmeste kommunesenter som kriterium for inndeling i brukergrupper og tildeling av beløp. I Troms er det opprett fem avstandssoner:

- Sone 1: 0-5 km
- Sone 2: 5-10 km
- Sone 3: 15-20 km
- Sone 4: Mer enn 20 km

Oslo, Vestfold og Telemark og tidligere Vest-Agder bruker ikke avstand til kommunesenter som et kriterium for tildeling.

#### 3.2.2 Type og grad av funksjonsnedsettelse

Alle fylker har en form for differensiering av tildelingsbeløp ut fra type eller grad av funksjonsnedsettelse. Det mest vanlige er å skille ut rullestolbrukere, eller brukere av elektrisk rullestol som krever spesialbil, som en egen brukergruppe og gi dem et større reisetilskudd. Det skyldes at utgiftene til reiser med spesialbil er større enn hva de er for vanlig bil.

I følgende fylker er blinde/svaksynte skilt ut som en egen brukergruppe eller plassert i samme gruppe som rullestolbrukere: Oslo, Vestfold og Telemark, tidligere Vest-Agder, Vestland, Nordland, tidligere Troms og tidligere Finnmark.

Noen fylker velger også å tildele et større beløp til brukere med «særskilte behov» uten å spesifisere hvilke brukere dette er, men det er grunn til å tro at det dreier seg om blinde/svaksynte og rullestolbrukere.

#### 3.2.3 Alder

Flere fylker deler brukerne inn i ulike grupper basert på alder. Oslo prioriterer brukere som er under 67 år. Nordland prioriterer brukere som er i skole/arbeidsdyktig alder (14-60 år).

Mange fylker har en nedre aldersgrense for å kunne bli godkjent som TT-bruker, som vist i Tabell 2-2.

### 3.2.4 Kategorier av brukere

Tabell 3-1 (side 16) gir en oversikt over fylkenes inndeling av brukerne i ulike brukergrupper og prioriteringen av gruppene.

**Tabell 3-1: Oversikt over brukergrupper i fylkene (andel brukere i parentes) og prioritering i tildeling av midler**

	Kommentar	Høyest prioritert (1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<b>Viken</b>		Kan ikke benytte offentlig kollektivtransport og i tillegg bor 15 km eller mer fra kommunesenter. Får 1 ½ grunntilskudd.	Alle andre som oppfyller vilkårene i forskriften. Får et grunntilskudd (6000 kr).	De som i perioder kan benytte det offentlige kollektivtilbudet. Får ½ grunntilskudd.		
<b>Oslo</b>	Ingen prioritering	Gr. 1: Blind/svaksynt over 6 år (1 %)	Gr. 2: Gående brukere 6-67 år (29 %)	Gr. 3: Gående brukere over 67 år (62 %)	Gr. 4: Spesialbil-brukere over 6 år (8 %)	
<b>Innlandet</b>	Ingen prioritering	Ordinære (84 %)	Rullestolbrukere (8 %)	Blinde/svaksynte (7 %)		
<b>Vestfold og Telemark</b>	Ikke spesifisert prioritering	Gruppe 1 Ordinær ordning (78 %)	Gruppe 2 Utvidet ordning (22 %)			
<b>Tidligere Vest-Agder</b>		Livslange funksjonshemninger, dvs. rullestolbrukere og blinde (19 %)	Brukere med ordinært tilbud (69 %)	Brukere med redusert tilbud (12 %)		
<b>Tidligere Aust-Agder</b>		Gruppe 3: Avstand til kommunesenter over 30 km og brukere med spesielle behov (17 %)	Gruppe 2: Avstand til kommunesenter 15-30 km (33 %)	Gruppe 1: Avstand til kommunesenter under 15 km (50 %)		
<b>Rogaland</b>		T4: Rullestolbrukere med behov for stor bil (8 %)	T3: Rullestolbrukere m/bilstøtte fra Nav (2 %)	T2: Rullestolbrukere/sterk svaksynt/blind (14 %)	T1: Vanlige brukere (76 %)	
<b>Vestland</b>	Ikke spesifisert prioritering	Gr. 1: Ordinær (80 %)	Gr. 2: Blinde/sterkt svaksynte (4 %)	Gr. 3: Manuell rullestol og blinde/sterkt svaksynte (7 %)	Gr. 4: Elektrisk rullestol/behov for spesialbil (9%)	
<b>Møre og Romsdal</b>	Ikke spesifisert prioritering	Sone M1, inntil 10 km fra kommunesenter (59 %)	Sone M2, over 10 km fra kommunesenter (25 %)	Sone M3, inntil 10 km fra kommunesenter, rullestol (6 %)	Sone M4, over 10 km fra kommunesenter, rullestol (2 %)	Sone M5, utvidet TT-ordning (8 %)
<b>Trøndelag</b>	Prioritering ut fra beløp til bruker i hver gruppe	Gr. 2: Rullestolbrukere som med behov for spesialbil (11 %)	Gr. 3: Rullestolbrukere som kan ta vanlig drosje og blinde/sterkt svaksynte (15 %)	Gr.1: Ordinære brukere (74 %)	Gr. 4: Periodiske brukere (0,2 %)	
<b>Nordland</b>	Prioritering basert på helhetsvurdering, men brukere under 60 år går foran	Brukere som kan ta vanlig taxi	Rullestolbrukere som trenger spesialbil			
<b>Tidligere Troms</b>	Prioriterer ut fra flere kriterier, men A-brukere blir prioritert	Gruppe A: Rullestolbrukere avhengig av transport i spesialtilpasset bil	Gruppe B: Andre brukere som <u>ikke</u> trenger spesialtilpasset bil			
<b>Tidligere Finnmark</b>	Kommunene styrer prioritering	Gruppe 1: Avstand inntil 5 km fra nærmeste tettsted (69 %)	Gruppe 2: Avstand 5-10 km fra nærmeste tettsted (12 %)	Gruppe 3: Avstand 10-30 km fra nærmeste tettsted (7 %)	Gruppe 4: Avstand over 30 km fra nærmeste tettsted (12 %)	Gruppe 5: Utvidet TT-ordning

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema.



### Prioritering av brukergupper

Noen fylker har tolket spørsmålet om prioritering dit hen at det omhandler hvor mye hver brukerguppe mottar i tilskudd. Andre fylker har tolket det som prioritering ved brukergodkjenning. Dette gjør det vanskelig å sammenlikne prioriteringen av grupper mellom ulike fylker.

Noen fylker nevner eksplisitt prioritering av brukere i sine TT-retningslinjer, mens andre ikke gjør det. Tidligere Troms bruker for eksempel følgende kriterier: personer med permanente forflytningshemninger prioriteres; unge prioriteres foran eldre; personer som bor alene prioriteres foran personer fastboende på institusjon eller som bor sammen med ektefelle med TT-kort.

Tidligere Finnmark skriver i sine retningslinjer at kommunene bør prioritere følgende brukere hvis tildelt kvote til kommunen ikke strekker til:

- Unge søkere (under 40 år) med tunge funksjonshemninger.
- Varige rullestolbrukere og blinde som er sterkt forflytningshemmet.

Tidligere Vest-Agder skriver i sitt i regelverk at ved inntak av søkere skal det prioriteres etter grad av funksjonsnedsettelse. Brukerguppe 1, som omfatter brukere med livslange og med de tyngste funksjonshemningene, skal prioriteres foran andre brukergupper.

Det er betydelige forskjeller mellom fylkene når det gjelder hvor stor andel brukere med tunge funksjonsnedsettelse utgjør av totalt antall brukere. I tidligere Vest-Agder utgjør rullestolbrukere og blinde 19 prosent av alle brukere, mens i Trøndelag utgjør rullestolbrukere og blinde 26 prosent. Det kan være vanskelig å sammenlikne andelene på tvers av fylker, ettersom noen fylker skiller mellom rullestolbrukere med behov for spesialbil og rullestolbrukere som kan ta vanlig drosje, og blinde/svaksynte.

De ulike brukergruppene som TT-brukerne er delt inn i, mottar ulikt støttebeløp. Tabell 3-2 viser laveste tildelte grunnbeløp/kvote i hvert fylke og høyeste støttebeløp, inkludert utvidet ordning.<sup>9</sup> Tallene er hentet fra fylkeskommunenes retningslinjer for TT og rapportering til Samferdselsdepartementet på utvidet TT-ordningen for de som er omfattet av den. I flere fylker varierer grunnbeløpet ut ifra hvilken brukerguppe man er plassert i.

---

<sup>9</sup> Oslo, tidligere Vest-Agder, Rogaland, tidligere Akershus i Viken, er ikke i utvidet ordning.

**Tabell 3-2: Støttebeløp til ulike grupper 2021**

	<b>Grunnbeløp/kvote til ordinær bruker</b>	<b>Maksbeløp, inkludert støtte gjennom utvidet ordning hvis omfattet av denne</b>
<b>Viken</b>	6 000 kr	48 400 kr
<b>Oslo</b>		150 turer
<b>Innlandet</b>	4000 kr	Ikke oppgitt
<b>Vestfold og Telemark</b>	4 250 kr	37 000-38 000 kr
<b>Tidligere Vest-Agder</b>		72 turer/ avhengig av klipp per tur
<b>Tidligere Aust-Agder</b>	1 780 kr	38 000 kr
<b>Rogaland</b>		8 576 kr (for 2022)
<b>Vestland</b>	5 500 kr	45 850 kr
<b>Møre og Romsdal</b>	2 430 kr	38 807,63 kr
<b>Trøndelag</b>	3 000 kr (per halvår)	75 500 kr (per halvår) <sup>10</sup>
<b>Nordland</b>	2 400 kr	20 000 (blinde/svaksynte) / 200 turer (brukere med behov for spesialbil)
<b>Tidligere Troms</b>		
<b>Tidligere Finnmark</b>	3 780 kr	48 630 kr

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema, fylkeskommunenes rapportering til Samferdselsdepartementet på utvidet TT-ordning.

### 3.3 Utvikling i antall TT-brukere

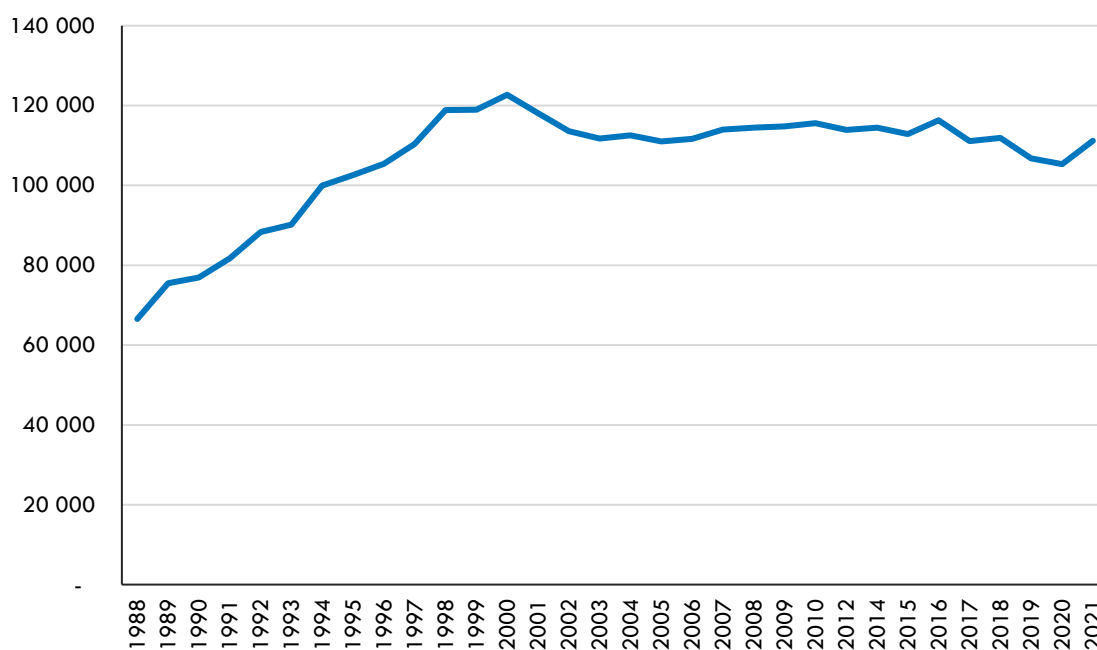
Godkjente TT-brukere er brukere som har fått innvilget TT-kort i sitt fylke på bakgrunn av innsendt søknad. Det er ikke alle godkjente brukere som benytter sitt TT-kort aktivt, og det gjøres derfor et skille mellom godkjente og aktive brukere. Sistnevnte er brukere som har benyttet sitt TT-kort minst én gang i løpet av perioden de har fått tildelt kort for.

#### 3.3.1 Godkjente brukere

Figur 3-1 viser utviklingen i antall godkjente TT-brukere fra 1988 til 2021 på landsbasis. Det var en betydelig økning i antall TT-brukere fra 1988 og gjennom hele 1990-tallet før det ble nådd en topp på rundt 120.000 brukere i år 2000. Siden har antall brukere ligget stabilt mellom 105.000 og 115.000 brukere.

<sup>10</sup> Tildeling til rullestolbruker med behov for spesialbil som har over 30 km fra bosted til kommunepunkt.

**Figur 3-1: Antall godkjente TT-brukere i Norge (1988 til 2021)**



**Kilde:** Tall tom. 2018 er hentet fra statusrapporten for transportordningen for funksjonshemmede for 2019 (Urbanet Analyse, 2019). Tall for 2019-2021 er i hovedsak basert på SSBs tabell 11910.<sup>11</sup> Tallene kan være noe upresise ettersom antall godkjente brukere varierer gjennom året fordi brukere blir meldt inn og ut av ordningen fortløpende.

<sup>11</sup> Oslo kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune har ikke rapportert inn tall til SBB for 2021. Manglende tall er erstattet med direkte rapportering på antall brukere til Oslo Economics via spørreskjema.

Tabell 3-3 viser antall godkjente brukere de tre siste årene i den nye fylkesstrukturen, slik fylkeskommunene har rapportert det direkte til Oslo Economics.

**Tabell 3-3: Antall godkjente TT-brukere i fylkene (2019-2021) etter rapportering fra fylkeskommunene**

	2019	2020	2021
<b>Viken</b>	26 000 <sup>12</sup>	26 500	27 000
<b>Oslo</b>	15 168	15 324	14 180
<b>Innlandet</b>	Ingen data	6 545	7 950
<b>Vestfold og Telemark</b>	6 229 <sup>13</sup>	4 881	6 168
<b>Tidligere Vest-Agder</b>	2 671	2 547	2 481
<b>Tidligere Aust-Agder</b>	2 691	2 396	3 206
<b>Rogaland</b>	8 774	8 546	7 603
<b>Vestland</b>	15 500 <sup>14</sup>	15 500	15 840
<b>Møre og Romsdal</b>	6 686	5 859	6 096
<b>Trøndelag</b>	10 650	11 840	11 666
<b>Nordland</b>	4 924	4 502	4 819
<b>Tidligere Troms</b>	Ingen data	Ingen data	5 032
<b>Tidligere Finnmark</b>	1 445	1 463	1 511
<b>Totalt</b>	100 788	105 903	108 520

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema.

I Tabell 3-3, for sammenslåtte fylker, er det ikke inkludert tall lenger tilbake enn til 2019 ettersom dette var før fylkene ble slått sammen (med unntak av Trøndelag). Det er ellers lite hensiktsmessige å sammenlikne fylker før og etter sammenslåing da de typisk har hatt svært ulike TT-ordninger.

I noen fylker har antall godkjente TT-brukere gått ned de siste årene, slik som Oslo, tidligere Vest-Agder, Rogaland og Møre og Romsdal, mens i andre fylker har antall brukere gått opp. Samlet sett ligger antall brukere i landet ganske stabilt, som også er vist i Figur 3-1.

Det er verdt å merke seg at antall brukere rapportert inn til SSB ikke er eksakt det samme som antall brukere innrapportert til Oslo Economics for de siste tre årene. Dette kan skyldes at brukere har blitt fjernet eller inkludert i ordningen fortløpende. Innlandet har ikke rapportert antall brukere for 2019 da dette var før Oppland og Hedmark ble slått sammen til ett fylke. Tidligere Troms har ikke rapportert tall for 2019 og 2020.

### 3.3.2 Aktive brukere

Hvor stor andel av TT-brukerne som regnes som aktive varierer betydelig på tvers av fylkene. Tabell 3-4 (side 20) viser gjennomsnittlig antall godkjente og aktive brukere og andelen aktive brukere for perioden 2019-2021.

<sup>12</sup> Viken har rapportert samlet antall brukere i Østfold, Akershus og Buskerud før de ble slått sammen.

<sup>13</sup> Vestfold og Telemark har rapportert samlet antall brukere i hvert av fylkene før de ble slått sammen.

<sup>14</sup> Cirka 3 500 i Sogn og Fjordane og 12 000 i Hordaland. Det var samme antall i 2020.

**Tabell 3-4: Gjennomsnittlig antall godkjente og aktive brukere, og andel aktive brukere fordelt på fylke**

	Gjennomsnittlig antall godkjente brukere 2019-2021	Gjennomsnittlig antall aktive brukere 2019-2021	Andelen aktive brukere av godkjente brukere 2019-2021
<b>Viken</b>	26 500	18 467	85 %
<b>Oslo</b>	14 891	12 667	85 %
<b>Innlandet</b>	7 248	6 070	84 %
<b>Vestfold og Telemark</b>	5 759	4 707	82 %
<b>Tidligere Vest-Agder</b>	2 566	1 802	70 %
<b>Tidligere Aust-Agder</b>	2 764	Ingen data	Ingen data
<b>Rogaland</b>	8 308	4 396	50 %
<b>Vestland</b>	15 630	10 000	64 %
<b>Møre og Romsdal</b>	6 214	4 396	71 %
<b>Trøndelag</b>	11 385	7 071	62 %
<b>Nordland</b>	4 728	2 187	46 %
<b>Tidligere Troms</b>	5 032	Ingen data	Ingen data
<b>Tidligere Finnmark</b>	1 473	Ingen data	Ingen data

Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema.

Fra tabellen kan man se at andelen aktive brukere varierer betydelig mellom fylkene, fra under 50 prosent til 85 prosent. De store forskjellene kan skyldes tilfeldigheter som hvor lenge det er siden fylket har «ryddet opp» i egne TT-lister og fjernet brukere som har gått bort eller ikke lenger har behov for tilrettelagt transport. Flere fylkeskommuner rapporterer at de har gjort dette i forbindelse med fylkessammenslåinger der ulike TT-ordninger har blitt slått sammen og ny ordning har blitt opprettet.

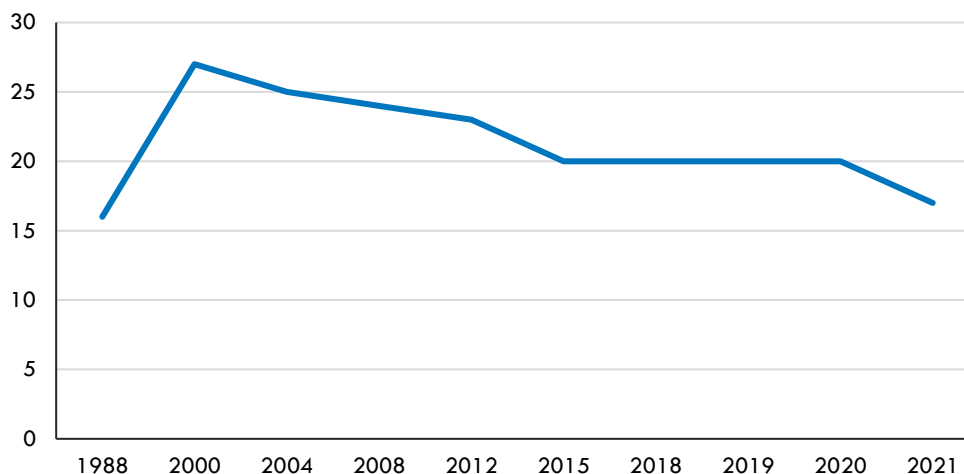
Fylkeskommunene har også blitt bedt om å kommentere i hvilken grad brukerne benytter sine tildelte kvoter. Den generelle tilbakemeldingen er at graden av bruk varierer en del. Det går igjen at bruken øker mot slutten av året da noen brukere venter med å bruke opp sine tildelte kvoter. Brukerne får ikke beholde midler som er ikke er brukt opp innen året er omme, hvilket kan forklare hvorfor bruken øker mot slutten av året.

### 3.3.3 Antall brukere i forhold til folketall

For å kunne si noe om omfanget av TT-ordningen er det nyttig å se antall brukere i forholdet til folketall.

Figur 3-2 viser utviklingen i antall brukere per 1000 innbygger i landet som helhet.

**Figur 3-2: Utvikling i antall godkjente TT-brukere per 1000 innbyggere på landsbasis (utvalgte år 1988-2021)**



**Kilde:** Tall etter 2015 er hentet fra SSBs statistikktabell 11910 og tall før 2015 er hentet fra statusrapporten for transportordningen fra funksjonshemmede for 2019 (Urbanet Analyse, 2019). Troms og Finnmark fylkeskommune har ikke rapportert inn tall til SSB for 2021 og unngår derfor i snittet på landsbasis i 2021.

Figuren viser at TT-brukerne over tid har utgjort om lag 2 prosent av landets befolkning (dvs. 20 personer per 1000 innbygger). I 2021 var det en liten nedgang til 17 brukere per 1000 innbygger. Oslo kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune har ikke innrapportert tall for 2021, hvilket kan forklare nedgangen det året. Flere fylker beskriver i sitt regelverk en veiledende norm om at brukertallet i hver kommune ikke bør overstige en viss andel (2,5 prosent i Aust-Agder).

Til sammenlikning viser Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) for 2020 at 3 prosent av respondentene hadde helsemessige bevegelsesutfordringer som gjorde det vanskelig å reise med «andre kollektivmidler» utenfor gang og sykling (Opinion AS, 2021). Andelen TT-brukere i befolkningen ligger altså noe under andelen som oppgir å problemer med å bruke kollektivtransport.

Det er store forskjeller mellom fylkene når det gjelder hvor andel av befolkningen som omfattes av TT-ordningen. Tabell 3-5 viser utviklingen i antall godkjente TT-brukere per 1000 innbyggere i den gamle fylkesstrukturen til og med 2019.

I 2020 trådte regionreformen i kraft, hvilket medførte at flere fylker ble slått sammen og det ble dermed endringer i rapporteringen til SSB. Tabell 3-6 viser utviklingen fra 2020 til 2021 sett i lys av den nye fylkesstrukturen. For fylker som ikke er sammenslått, er det beregnet prosentvis endring i antall brukere per 1000 innbygger fra 2018 til 2021. I Rogaland og Trøndelag har det blitt relativt flere brukere, mens det i Møre og Romsdal og Oslo har blitt relativt færre brukere målt opp mot folketallet. For øvrige fylker som har blitt slått sammen, er det ikke mulig å beregne endringen i antall brukere per 1000 innbygger.

**Tabell 3-5: Antall godkjente TT-brukere per 1000 innbygger i fylkene i gammel fylkesstruktur (utvalgte år 1988-2019)**

Gammel fylkesstruktur	1988	2000	2004	2008	2012	2015	2018	2019
Østfold	6	13	8	9	9	9	9	9
Akershus	15	19	22	24	25	23	23	24
Oslo	58	46	36	31	28	24	22	22
Hedmark	10	42	41	42	38	21	22	23
Oppland	10	32	20	20	13	14	14	14
Buskerud	13	14	13	15	15	15	16	15
Vestfold	16	18	20	18	18	18	18	19
Telemark	8	28	6	9	8	11	12	12
Aust-Agder	11	21	22	26	25	26	25	26
Vest-Agder	11	18	19	20	18	15	14	14
Rogaland	12	12	17	22	18	13	11	11
Hordaland	10	39	31	26	28	27	23	23
Sogn og Fjordane	9	40	39	38	36	32	25	28
Møre og Romsdal	8	27	26	27	25	27	30	26
Sør-Trøndelag/ Trøndelag	18	31	33	27	27	23	19	22
Nord-Trøndelag	6	15	15	15	15			
Nordland	7	33	33	29	27	25	21	20
Troms	5	29	30	38	30	26	32	29
Finnmark	6	31	32	18	21	16	19	19

Kilde: Tall for 2015-2019 er hentet fra SSBs statistikktablett 11910 og tall fra før 2017 fra statusrapporten for transportordningen for funksjonshemmede for 2019 (Urbanet Analyse, 2019). Fra 2018 vises tall for Trøndelag fylke samlet sett.

**Tabell 3-6: Antall godkjente TT-brukere per 1000 innbygger i fylkene i ny fylkesstruktur (2020-2021)**

Ny fylkesstruktur	2020	2021	Prosentvis endring 2018-2021 <sup>15</sup>
Viken	18	19	
Oslo	21	20 <sup>16</sup>	-8 %
Innlandet	21	21	
Vestfold og Telemark	13	16	
Agder	18	18	
Rogaland	11	18	64 %
Vestland	25	23	
Møre og Romsdal	22	23	-23 %
Trøndelag	24	25	32 %
Nordland	19	20	0 %
Troms og Finnmark	29	-	

Kilde: SSBs statistikktablett 11910 og innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema.

<sup>15</sup> Prosentvis endring er kun beregnet for fylker som ikke ble slått sammen i perioden 2018-2021.

<sup>16</sup> Oslo kommune har ikke innrapportert til SSB for 2021. Tallet er derfor beregnet på bakgrunn av antall godkjente brukere for 2021 oppgitt i spørreskjema i forhold til et innbyggertall på 700 000.

## 3.4 Feilbruk og misbruk av ordningen

Retningslinjene for TT-ordningen sier at midlene skal gå til å dekke fritidsreiser og ikke til reiseformål som dekkes av andre ordninger (for eksempel arbeid- og utdanningsreiser og pasientreiser). I spørreskjema har vi bedt TT-ansvarlig i hver fylkeskommune angi i hvilken grad tildelte TT-kort blir misbrukt eller brukt feil av brukerne. Med misbruk menes bevisst bruk av kortet til reiser som etter reglementet ikke omfattes av ordningen, mens feilbruk dreier som om ubevisst bruk av kort til andre formål. Ingen av fylkene har nøyaktig informasjon om misbruk/feilbruk, og svarene er derfor basert på den enkelte TT-ansvarliges opplevelser. I nesten samtlige fylker er det opplevelse hos TT-ansvarlig at graden av misbruk er svært liten eller ikke foregår i det hele tatt. Omfanget av feilbruk oppleves som større. Møre og Romsdal, Rogaland og Vestland svarer at det er stor grad av feilbruk av TT-kortet.

TT-ansvarlig fylkeskommunene ble også bedt om å kommentere graden av misbruk/feilbruk nærmere. Basert på kommentarene er det grunn til å ta tro at den mest vanlige feilbruken dreier som om bruk av TT-kort til og fra lege og sykehus. Dette er definert som pasientreiser og skal dekkes via NAVs egen ordning for stønad til pasientreiser. Feilbruken kan skyldes at brukeren slipper å gå gjennom søknadsprosessen for å få dekket reiseutgifter og i tillegg slipper å betale egenandel (eller betaler en lavere egenandel med TT). Det kan også være at brukerne ikke er klar over at TT-kortet ikke skal brukes til å betale for slike reiser. Denne typen feilbruk har også blitt omtalt i tidligere statusrapporter om TT-ordningen.

Samlet sett kan det konkluderes med at graden av misbruk trolig er svært lav. Antakeligvis er det et visst omfang av feilbruk i alle fylker, i den forstand at TT-kort brukes til andre formål enn fritidsreiser.

## 3.5 Hvordan dagens ordning fungerer og hva som kan forbedres

TT-ansvarlig i hvert fylke ble videre bedt om å vurdere hvordan dagens ordning fungerer etter hensikten og hva som kunne vært endret ved måten ordningen fungerer på når det gjelder organisering og praktisering for å gjøre ordningen bedre. Svarene er gjengitt i Tabell 3-7 (side 24). Det understrekes at dette er de TT-ansvarliges opplevelser av hvordan ordningen fungerer, og ikke et uttrykk for hva den politiske ledelsen i fylkeskommunen måtte mene.

Svarene i Tabell 3-7 viser at det er store forskjeller mellom fylkene. I noen fylker rapporteres det om at ordningen fungerer bra eller greit. Møre og Romsdal, Trøndelag og Nordland varsler at ordningen skal gjennomgås og revideres.

Fra Aust-Agder blir det påpekt at den utvidede TT-ordningen fortsatt ikke omfatter hele Agder og at dette ikke kan fortsette. Flere påpeker at den utvidede ordningen bidrar til store forskjeller mellom brukergrupper som er innenfor/utenfor ordningen. Den utvidede TT-ordningen er ikke berørt i denne statusrapporten, og i stedet evaluert i en egen rapport som Oslo Economics har utarbeidet for Samferdselsdepartementet.

Viken viser til at det finnes mange forskjellige ordninger for transportstøtte i dag, som for eksempel grunnstønad til transport, midler til å kjøpe bil fra NAV og transportreiser i Helfo, i tillegg til TT-ordningen. Det kan gjøre det vanskeligere for søkere å finne frem til rett instans, hva de kan søke på o.l.

### 3.5.1 Brukerundersøkelser

Kun Oslo kommune rapporterer at de har gjennomført en brukerundersøkelse blant TT-brukerne i perioden 2019-2021. Svarene for de siste to årene viser at brukerne i Oslo stort sett er fornøyd med TT-tilbudet i kommunen. Våren 2022 svarte 95 prosent av brukerne av fritidsreiser i taxi at de var svært fornøyd eller ganske fornøyd med tilbudet.



**Tabell 3-7: Kommentarer fra fylkeskommunene på hvordan TT-ordningen fungerer og hva som kunne vært endret**

	<b>Hvordan ordningen fungerer etter hensikten</b>	<b>Hva kunne vært endret for å gjøre ordningen bedre</b>
<b>Viken</b>	Formålet med TT-ordningen i Viken er å gi søkere som er ute av stand til å benytte det ordinære kollektivtilbudet en mulighet til å komme seg ut i sosiale sammenhenger. Ved innføring av ny forskrift som er felles for hele Viken, avskaffet vi ordningen med ventelister, hjemler og kvoter for Buskerud og Østfold. Vi flyttet all søknadsbehandling fra kommunene til fylket. Vi mener at dette sikrer likebehandling og gir TT brukere i Viken et bedre tilbud.	Vi mener vi har en ny og forbedret ordning i Viken i dag.
<b>Oslo</b>	Brukerundersøkelse viser at brukerne generelt er svært fornøyde eller ganske fornøyd med ordningen.	
<b>Innlandet</b>	Fungerer ganske greit.	Uvisst per dato.
<b>Vestfold og Telemark</b>	Ordningen fungerer etter formålet, men reisetilskuddet fra fylkeskommunen er lavt. Mange som tilhører kun ordinær ordning vil nok oppfatte tilbudet som et ikke reelt transporttilbud.	Prioritere økt økonomisk ramme. Det medfører imidlertid redusert aktivitet på andre tjenester i fylkeskommunen. Innføre øvre aldersgrense. Se på muligheter for å samordne TT-ordningen med andre transporttilbud.
<b>Tidligere Vest-Agder</b>	Bra.	
<b>Tidligere Aust-Agder</b>	Aust- og Vest-Agder ordningene skal bort, og det er vedtatt nytt reglement for et samlet Agder. Samferdselsdepartementet har ikke vært villig til å finansiere en ny ordning (Nasjonal forsøksordning) for Agder. De gamle ordningene er derfor videreført inntil videre.	Samferdselsdepartementet må tildele midler til nasjonal ordning i Agder. Ordningen skal gjelde for hele landet, departementet må få forrang i dette. Det kan ikke være slik at det er ulikt tilbud innenfor samme fylke.
<b>Rogaland</b>	Fungerer veldig godt.	
<b>Vestland</b>	Fungerer bra.	Øke ordinær kvote, økt turkostnad i drosje gir mindre reiser for brukere.
<b>Møre og Romsdal</b>	Dagens ordning fungerer, men er overbooket. I tillegg er det store forskjeller i tildelte beløp mellom brukergruppene. Ved økt bruk ser vi at antallet brukere må reduseres. Ordningen skal revideres og arbeidet er i gang.	Fjerne et «A, -og B- lag» ved å rydde opp i brukergruppen slik at brukere med reelt behov sto igjen og et større beløp kunne tildeles. Korte ned på varigheten av godkjenningen slik at brukerne ble vurdert jevnlig, 2-4 år. Ikke godkjenning ved egen bil, og bilstønad fra NAV.
<b>Trøndelag</b>	Føler ikke den fungerer helt optimalt og har satt i gang en større evaluering for å se på både brukergruppeinndelingen, organiseringen og praktiseringen av ordningen.	Vi gjennomfører nå en større evaluering for å se på både organiseringen og hvordan ordningen bør praktiseres.
<b>Nordland</b>	Til vurdering nå.	Til vurdering nå.
<b>Tidligere Troms</b>	Ja.	
<b>Tidligere Finnmark</b>	Fungerer helt ok.	Mulig, hvis fylkeskommunen hadde gjort hele jobben selv.

## 4. TT-ordningens ressursbruk

*Det varierer betydelig hvor mye midler hver fylkeskommune legger i TT-ordningen.*

*Ressursbruken er høyest i Oslo totalt sett, også målt i forhold til antall brukere (godkjente og aktive) og innbyggertallet. Den fylkeskommunale ressursbruken virker å være noe høyere i de fylkene som ikke er omfattet av utvidet TT-ordning.*

Dette kapitlet omhandler ressursbruken til TT-ordningen i fylkeskommunen og kommunene.

### 4.1 Ressursbruk i fylkeskommunen

De fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen er de utgiftene fylkeskommunene har ved å drifte TT-ordningen. Den største andelen av disse utgiftene er beløpet som TT-brukerne reiser for (ekskludert egenandel). I tillegg kommer andre utgifter, slik som lønn og administrasjonskostnader.

Som det fremgår av Tabell 2-1 (side 9), er brukergodkjenning og klagebehandling kommunale oppgaver i noen fylker. I tidligere statusrapporter har det vært påpekt at kommunene i disse fylkene bærer den økonomiske risikoen knyttet til å godkjenne for mange brukere. Basert på erfaring er det noen brukere som ikke benytter tilbudet og noen benytter ikke hele kvoten de får tildelt. Klagebehandling kan medføre at bruker som først ikke ble godkjent likevel må tildeles midler. I slike tilfeller vil det i noen fylker være kommunen som må legge ut for midler til en bruker dersom det på det aktuelle tidspunktet ikke

finnes ledige kvoter i bevilgningen fra fylkeskommunen.

Tidligere statusrapporter har basert seg på tallmateriale fra SSB (KOSTRA-rapportering) i fremstillingen av de fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen. Disse tallene har inkludert de ekstra bevilgningene som kommer fra staten gjennom tilskudd i utvidet TT-ordningen. Dette er ikke fylkeskommunale utgifter. Et manglende skille mellom fylkeskommunale utgifter og statlige utgifter i rapporteringen til SSB kan gjøre det krevende å studere utviklingen i ressursbruk i ordinær ordning over tid.

#### 4.1.1 Budsjetterte og reelle utgifter, og administrative kostnader

I spørreskjema som ble sendt ut til fylkeskommunene, ble de TT-ansvarlige derfor bedt om å innhente tall på fylkeskommunens ressursbruk i form av budsjetterte utgifter, reelle utgifter og administrative kostnader. De to første postene omfatter hovedsakelig beløpet som TT-brukerne vil reise/har reist for. Administrative kostnader er kostnader knyttet til å administrere ordningen, slik som lønnsutgifter til saksbehandling av søknader og oppfølging av brukerne og betaling for drift av IT-system.

Tabell 4-1 (side 25) gir en oversikt over utviklingen for de tre siste årene i hvert fylke. For 2019 mangler det stort sett tall for sammenslåtte fylker som på daværende tidspunkt var egne fylker.<sup>17</sup> Fylkene har informert om at de ikke har tall på ressursbruk fra den gamle fylkesstrukturen. Vi har valgt å ikke inkludere tall på ressursbruk fra tidligere år da det vil være krevende å gjøre noen fornuftig sammenlikning grunnet fylkessammenslåinger.

<sup>17</sup> TT-ansvarlig i Vestfold og Telemark har anslått utgiftene i TT-ordningen i daværende Vestfold og daværende Telemark i besvarelsen av spørreskjema.

Tabell 4-1: Fylkeskommunal ressursbruk i TT-ordningen per fylke (løpende kroner 2019-2021)

	2019			2020			2021		
	Bud. utgifter	Reelle utgifter	Adm. kostnad	Bud. utgifter	Reelle utgifter	Adm. kostnad	Bud. utgifter	Reelle utgifter	Adm. kostnad
Viken				85 729 000	63 500 000	1 400 000	86 377 000	90 209 000	1 400 000
Oslo		261 000 000	19 000 000		222 000 000	19 000 000		248 000 000	19 000 000
Innlandet <sup>18</sup>				24 100 000	5 800 000	1 100 000	24 800 000	18 100 000	1 200 000
Vestfold og Telemark	14 064 157	12 374 224	1 928 035	14 175 670	8 783 481	1 702 528	15 613 717	10 825 820	2 432 506
Tidligere Vest-Agder	19 332 000	19 142 000	311 000	20 750 000	5 974 688	306 744	17 954 000	17 115 654	337 692
Tidligere Aust-Agder		6 980 000	349 000	8 190 000	7 130 452	327 789	8 167 000	7 682 903	341 763
Rogaland <sup>19</sup>									
Vestland				46 500 000	46 500 000	3 500 000	46 750 000	46 750 000	3 750 000
Møre og Romsdal	14 854 000	13 633 000	1 000 000	15 107 000	10 984 000	690 000	15 692 000	11 262 000	680 000
Trøndelag	34 695 000	37 214 590	1 520 773	35 811 000	28 231 128	1 454 986	36 233 000	30 575 848	1 490 337
Nordland	10 011 000	7 607 000		9 646 000	7 000 000		8 813 000		
Tidligere Troms <sup>20</sup>					21 811 931	350 000		24 531 495	350 000
Tidligere Finnmark	6 558 090	3 172 225	410 000	5 420 885	2 682 134	410 000	4 532 235	2 326 880	410 000

Kilde: Innrapportering via spørreskjema til Oslo Economics. Tomme feltet indikerer at fylkeskommunen ikke har sendt inn tall.

Oversikten viser at det er stor variasjon i hvor mye midler som brukes på TT. Oslo kommune skiller seg ut med de klart største utgiftene. Det er verdt å merke seg at Oslo har langt større utgifter til ordningen enn for eksempel Viken, selv om sistnevnte har langt flere innbyggere enn førstnevnte (om lag 1,2 millioner i Viken mot 700 000 i Oslo).

I noen fylker er det en stor differanse mellom budsjetterte og reelle utgifter til ordningen, hvilket er et tegn på mindreforbruk i ordningen, altså at beløpet TT-brukerne får tildelt ikke blir brukt opp. Den store differansen i årene 2020 og 2021 må ses i sammenheng med koronapandemien og restriksjonene i samfunnet. I Innlandet og tidligere Vest-Agder i 2020 ble det budsjettert med henholdsvis rundt 24 millioner og 21 millioner kroner, men de reelle utgiftene ble i underkant av 6 millioner i begge fylker. De reelle utgiftene tok seg noe opp i de fleste fylker i 2021 hvilket kan skyldes lettelse i restriksjoner på

høsten og dermed økt mobilitet i samfunnet generelt sett.

De administrative kostnadene til drift av TT-ordningen varierer også mellom fylkene, i stor grad ut ifra størrelsen på de reelle utgiftene. Oslo som har den største TT-ordningen, har 19 millioner kroner i administrative kostnader. I Oslo er det 3 heltidsstillinger som jobber med drift, tillegg til et kjørekontor som står for bestilling, planlegging, kundeservice, drift av IT-systemer og kunderegister.

#### 4.1.2 Ytelse per godkjente TT-bruker

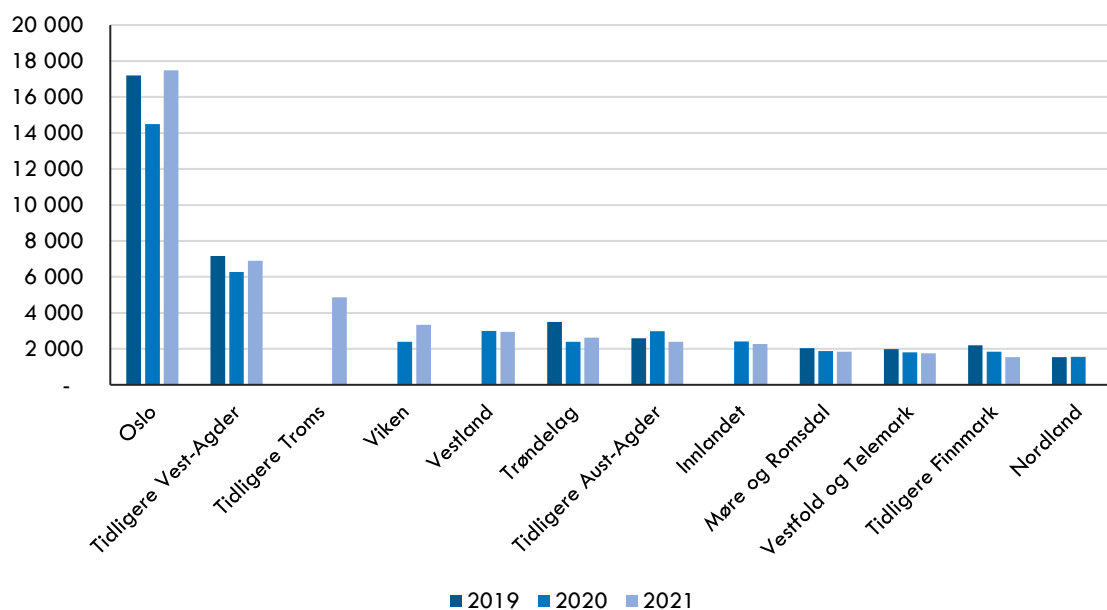
Forskjeller i total ressursbruk per fylke tar ikke hensyn til faktorer som antall brukere og innbyggere i fylkene. Det er derfor fortatt en beregning av gjennomsnittlig ytelse per godkjente bruker i hvert fylke (reelle utgifter delt på antall godkjente brukere) Dette er vist i Figur 4-1.

<sup>18</sup> Innlandet har ikke oversikt over 2019 siden det var to fylker (Hedmark og Oppland).

<sup>19</sup> Rogaland har ikke oppgitt tall på ressursbruk.

<sup>20</sup> På grunn av omorganisering har ikke Troms tall for 2019. Budsjettall for 2020 og 2021 er heller ikke tilgjengelig.

**Figur 4-1: Gjennomsnittlig ytelse per godkjente TT-bruker fordelt på fylke (løpende kroner 2019-2021)**



Kilde: Innrapportering via spørreskjema til Oslo Economics. Manglende søyler indikerer at fylkeskommunen ikke har sendt inn tall som gjør det mulig å foreta en beregning.

Figuren viser at Oslo kommune har klart høyest utgifter til TT-ordningen per godkjente bruker. Dette er i tråd med funn fra tidligere statusrapporter og den historiske utviklingen. I 2021 var gjennomsnittlig ytelse i Oslo på i underkant av 18 000 kroner. Tidligere Vest-Agder er det fylket som er nærmest Oslo med en gjennomsnittlig ytelse på om lag 7 000 kroner i 2021. Vestfold og Telemark, Møre og Romsdal, tidligere Finnmark og Nordland er fylkene som har lavest gjennomsnittlig ytelse per innbygger – i underkant av 2 000 kroner i 2021.

Som i Tabell 4-1, mangler det stort sett tall for 2019 for sammenslåtte fylker. For ikke-sammenslåtte fylker kan man se at ytelse per godkjente bruker har vært ganske stabilt fra 2019 til 2021. Unntaket er Oslo,

hvor den falt fra 17 000 i 2019 til rett over 14 000 i 2020, før den økte til nesten 18 000 i 2021.

For ikke-sammenslåtte fylker, samt Agder som fortsatt har to separate TT-ordninger, er det mulig å studere utviklingen i ytelse fra 2018 til 2021, vist i Tabell 4-2 (side 29). I samtlige fylke, har gjennomsnittlig ytelse per bruker gått ned, med unntak av Troms, hvor den har økt med 41 prosent. I tidligere Aust-Agder og tidligere Finnmark har gjennomsnittlig ytelse falt med henholdsvis 57 prosent og 52 prosent. Videre har det vært nedgang i gjennomsnittlig ytelse i Oslo, tidligere Vest-Agder, Møre og Romsdal og Trøndelag. Den generelle nedgangen i ytelser må ses i lys av denne generelle reduksjonen i ressursbruk under koronapandemien i 2020 og 2021.

**Tabell 4-2: Utvikling i gjennomsnittlig ytelse per godkjente TT-bruker i «gamle fylker» (2018-2021)**

	2018	2019	2020	2021	Endring 2018-2021
<b>Oslo</b>	19 308	17 207	14 487	17 489	-9 %
<b>Tidligere Vest-Agder</b>	7 101	7 167	6 272	6 899	-3 %
<b>Tidligere Aust-Agder</b>	5 516	2 594	2 976	2 396	-57 %
<b>Rogaland</b>					
<b>Møre og Romsdal</b>	2 732	2 039	1 875	1 847	-32 %
<b>Trøndelag</b>	3 241	3 494	2 384	2 621	-19 %
<b>Tidligere Troms</b>	3 447			4 875	41 %
<b>Tidligere Finnmark</b>	3 227	2 195	1 833	1 540	-52 %

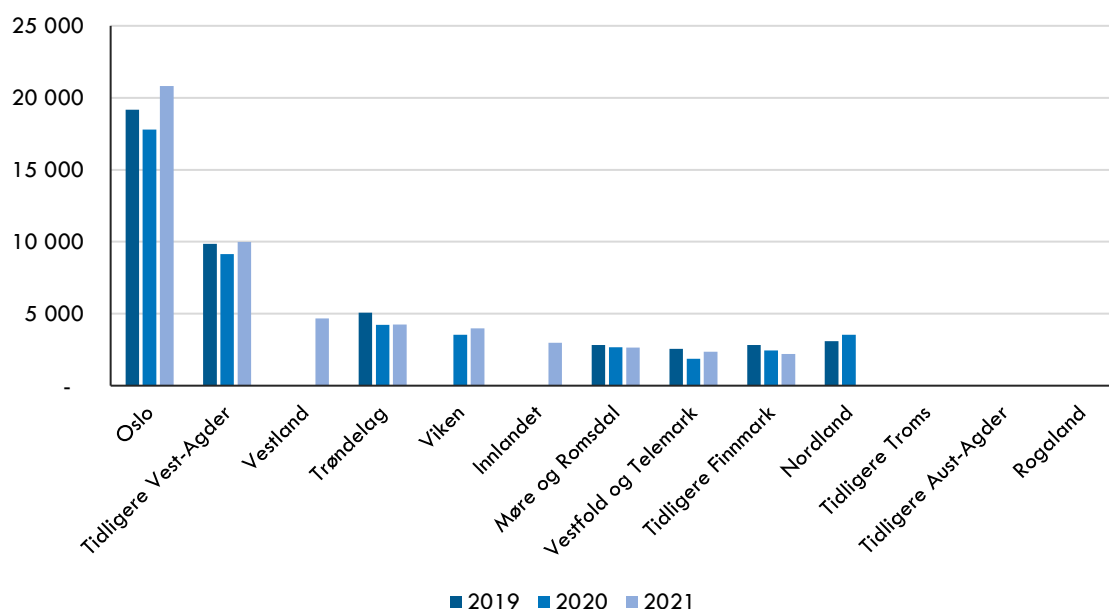
Kilde: Tall fra 2018 er hentet fra forrige statusrapport (Urbanet Analyse, 2019). Tomme ruter indikerer at det mangler data. Rogaland har ikke rapportert tall som gjør det mulig å foreta en beregning.

#### 4.1.3 Ytelse per aktive bruker

Som det er blitt påpekt i kapittel 3, er det ikke alle godkjente brukere som aktivt benytter sitt TT-kort. Det kan derfor også være hensiktsmessig å se nærmere på gjennomsnittlig ytelse per aktive bruker. En aktiv

bruker er en bruker som har brukt sitt TT-kort minst én gang i løpet av tildelingsperioden. Figur 4-2 viser utviklingen i gjennomsnittlig ytelse per aktive TT-bruker fordelt på fylke for de siste tre årene.

**Figur 4-2: Gjennomsnittlig ytelse per aktive TT-bruker fordelt på fylke (løpende kroner 2019-2021)**



Kilde: Innrapportering via spørreskjema til Oslo Economics. Manglende søyler indikerer at fylkeskommunen ikke har sendt inn tall som gjør det mulig å foreta en beregning.

Figur 4-2 gir et ganske likt bilde på ressursbruken i fylkene som Figur 4-1. Ikke overraskende er det Oslo

kommune som skiller seg ut med klart høyest ytelse per aktive brukere, nesten 21 000 kroner i 2020.

Tidligere Vest-Agder har en ytelse per aktive bruker som er om lag halvparten. De relativt høye ytelsene i Oslo kommune og tidligere Vest-Agder kan ses i sammenheng med at disse fylkene (i tillegg til Rogaland, som ikke har rapportert inn tall) ikke er inkludert i utvidet TT-ordning og mottar statlige midler gjennom denne. TT-tilbudet i disse fylkene er utelukkende finansiert av fylkeskommunale midler.

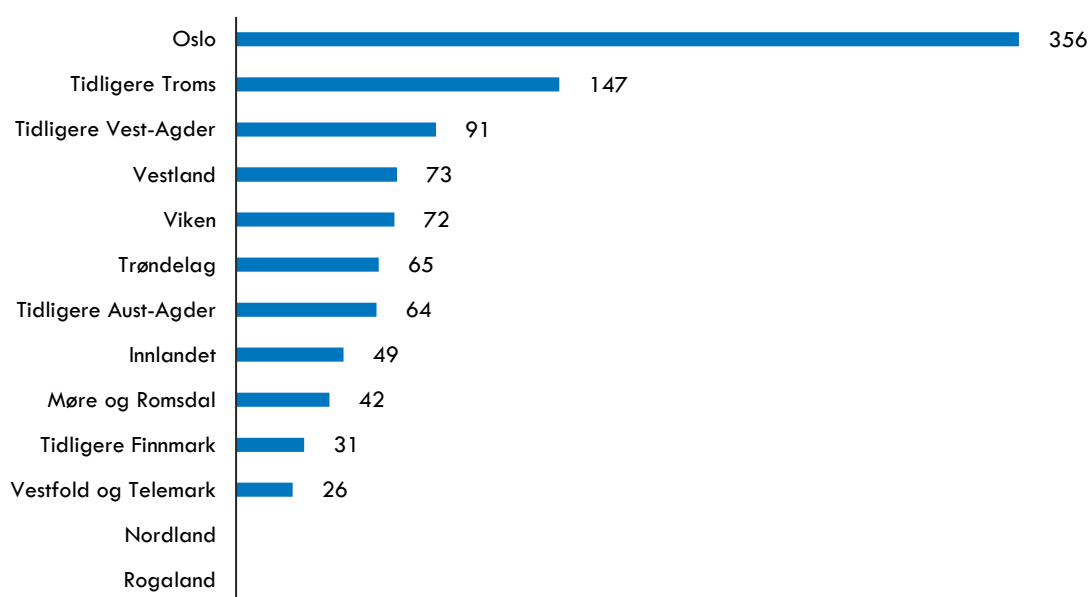
De resterende fylkene har en ytelse på under 5000 kroner per aktive bruker. De er alle en del av utvidet TT-ordning og kan dermed i større grad lene seg på

statlige midler i tillegg til de fylkeskommunale. For tidligere Aust-Agder, Rogaland og tidligere Troms mangler det tall for samtlige år, hvilket skyldes manglende innrapportering av antall aktive brukere.

#### 4.1.4 Ytelse per innbygger

Et mål på hvor mye ressurser et fylke bruker på TT-ordningen, er ytelse per innbygger. Figur 4-3 viser reelle utgifter til ordningen i hvert fylke delt på antall innbyggere i fylket i 2021.

**Figur 4-3: Fylkeskommunale ytelser per innbygger (kroner) fordelt på fylker (2021)**



**Kilde:** Innrapportering via spørreskjema til Oslo Economics. Manglende søyler indikerer at fylkeskommunen ikke har sendt inn tall som gjør det mulig å foreta en beregning.

I Figur 4-3 mangler data for reelle utgifter i Nordland og Rogaland, og derfor er disse søylene tomme. Oslo, som historisk har hatt størst utgifter per innbygger, bruker 356 kroner per innbygger på TT-ordningen og dermed klart mest av alle. Det er en liten nedgang fra 390 kroner i 2018. Deretter følger tidligere Troms med 147 kroner per innbygger (111 kroner i 2018) og tidligere Vest-Agder med 91 kroner per innbygger (101 kroner i 2018). Figuren viser at fordelingen mellom fylkene er ganske lik som i 2018 – det er stort sett de samme fylkene som bruker mest midler relativt sett på TT-ordningen.

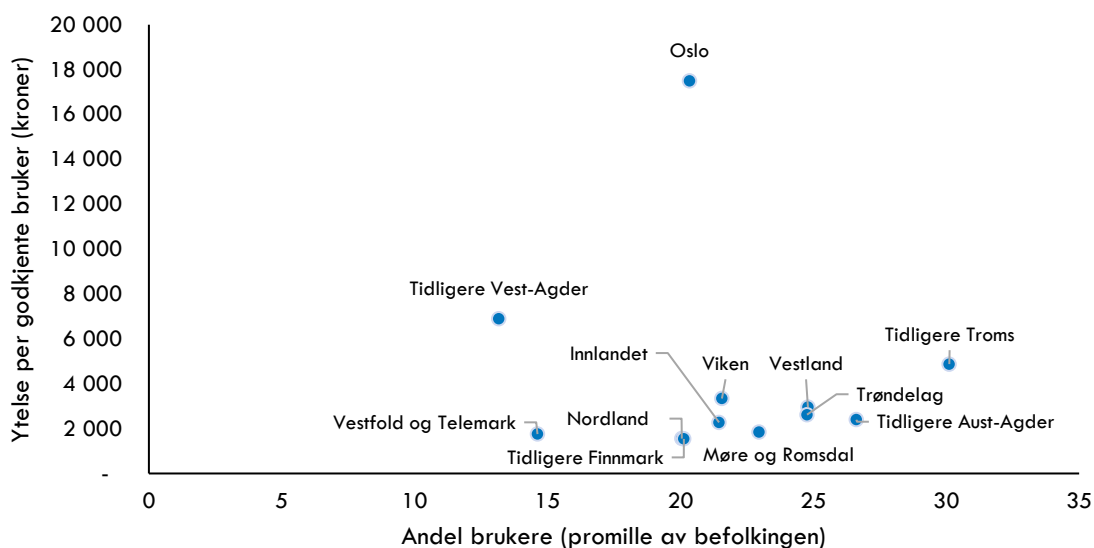
#### 4.1.5 Ytelser og brukerandel

I likhet med tidligere statusrapporter, anser vi det som hensiktsmessig å visualisere forskjeller mellom fylkene på tvers av to sentrale dimensjoner: ytelse (målt ved gjennomsnittlig ytelse per bruker) og brukerandel (andel TT-brukere i befolkningen).

#### Godkjente brukere

Figur 4-4 viser gjennomsnittlig ytelse per godkjente bruker koblet opp mot andel godkjente brukere i befolkningen.

**Figur 4-4: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser per godkjente TT-bruker og brukerandel (antall TT-brukere per 1000 innbygger) i 2021**



Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema. Andel brukere er beregnet basert på innbyggertall i 2021 hentet fra SSB.

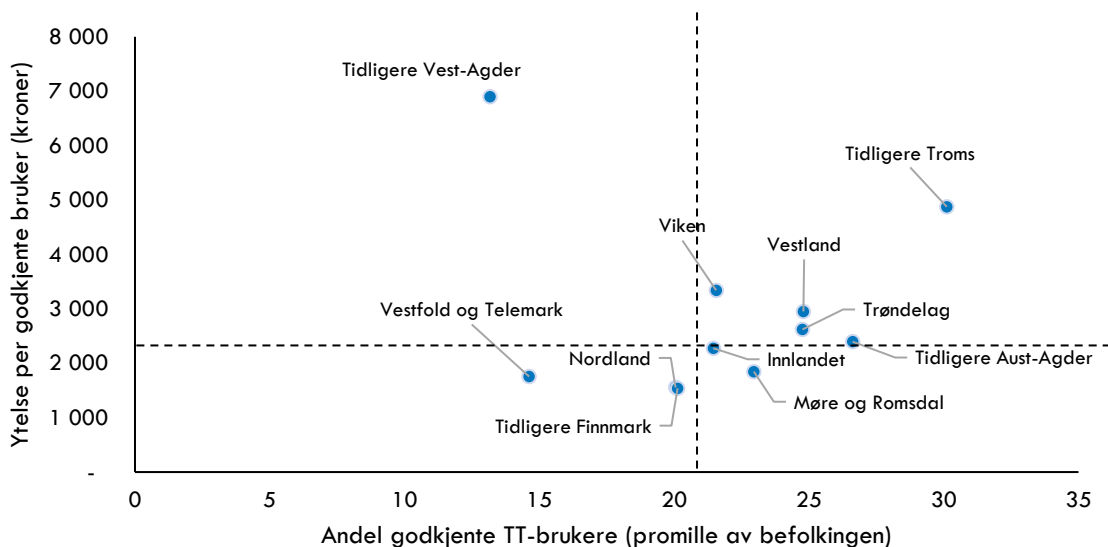
Som vist i Figur 4-4, og som tidligere diskutert, skiller Oslo seg ut med klart høyest ytelse per bruker. I 2021 var brukerandelen i Oslo på rundt 2 prosent og gjennomsnittlig ytelse per bruker på nesten 18 000 kroner.

I gjennomsnitt har fylkene (ekskudert Oslo) en brukerandel på 2,1 prosent og en ytelse per godkjente brukere på 2 671 kroner. Tidligere Vest-Agder har den laveste brukerandelen (1,3 prosent), mens tidligere Troms har den høyeste brukerandelen (3 prosent). Dette var også tilfelle i 2018. De fleste

fylkene har en brukerandel på mellom 2 og 2,5 prosent.

I Figur 4-5 er Oslo utelatt for å gi en tydeligere presentasjon av hvordan fylkene utenom Oslo skiller seg fra hverandre. I likhet med forrige statusrapport har vi delt inn diagrammet i fire kvadranter, der midten av det stiplede korset tilsvarende gjennomsnittlig årlig ytelse per godkjente bruker (2 671 kroner) og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene (2,1 prosent), når Oslo er ekskludert.

**Figur 4-5: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlige ytelser per godkjente TT-bruker og brukerandel (antall godkjente brukere per 1000 innbygger) i 2021. Uten Oslo.**



Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema. Andel brukere er beregnet basert på innbyggertall i 2021 hentet fra SSB

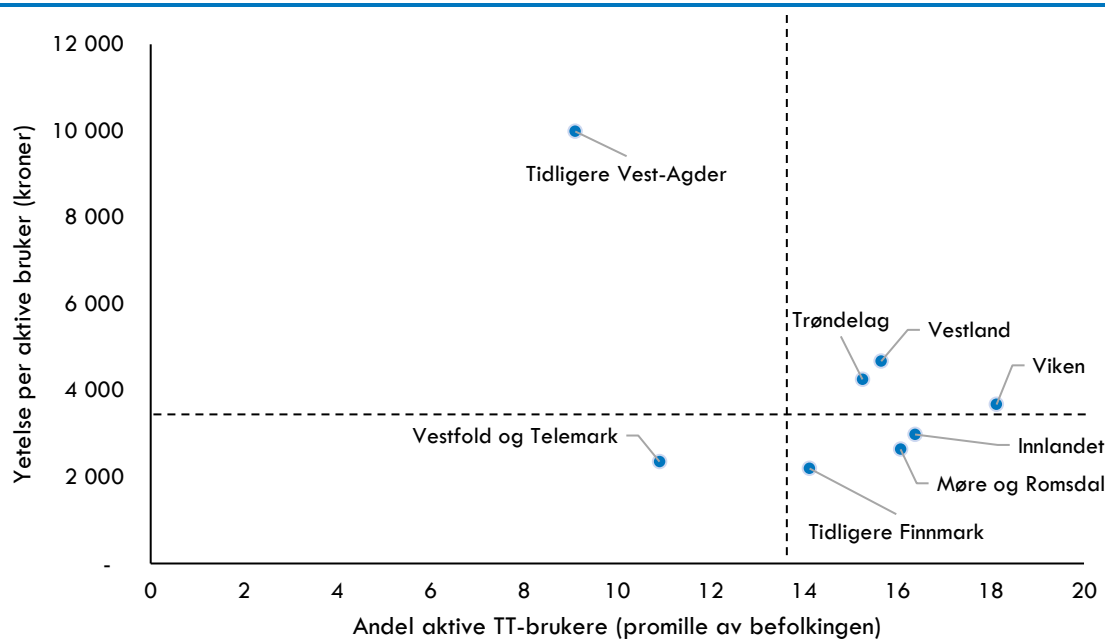
Figuren viser betydelig spredning mellom fylkene. Tidligere Vest-Agder befinner seg i øvre venstre kvadrant med høy ytelse per bruker og lav brukerandel. Tidligere Troms er i øvre høyre kvadrant med høy ytelse per bruker og brukerandel. Vestland og Trøndelag ligger nærmere snittet for ytelse i øvre høyre kvadrant, mens Viken ligger noe lenger til venstre i samme kvadrant. Innlandet ligger tett på krysset for snittet i nedre høyre kvadrant. Tidligere Aust-Agder ligger noe lenger til høyre i samme kvadrant. I venstre nedre kvadrant er det verdt å merke seg at Nordland og tidligere Finnmark befinner seg i nesten nøyaktig samme posisjon med om lag 1 500 kroner i ytelse per bruker og en brukerandel på 2,1 prosent.

I statusrapporten fra 2019 ble det påpekt at fylker som var med i den utvidede ordningen hadde lav ytelse per bruker (i ordincær ordning). Dette er et trekk som viser seg i tallene for 2021 også.

### Aktive brukere

Videre har vi gjort samme øvelse med aktive brukere i stedet for godkjente brukere. Figur 4-6 viser hvordan fylkene fordeler seg etter ytelse per aktive bruker og brukerandel (andel aktive brukere i befolkningen). Midten av det stiplede korset viser gjennomsnittlig ytelse per aktive bruker (3 978 kroner) og gjennomsnittlig brukerandel (1,35 prosent) for landet som helhet ekskludert Oslo. I en sammenlikning mellom Figur 4-5 og Figur 4-6, ser vi at ytelsen per bruker er høyere og brukerandelen er lavere for aktive brukere enn godkjente brukere. Det skyldes at antall aktive brukere er lavere enn antall godkjente brukere. Ellers er fordelingen og spredningen av fylkene relativt lik i begge figurer. Den kanskje største forskjellen er at Viken har den høyeste brukerandelen av aktive brukere, men kun gjennomsnittlig brukerandel for godkjente brukere.

**Figur 4-6: Fordeling av fylkene etter gjennomsnittlig ytelse per aktive TT-bruker og brukerandel (antall aktive brukere per 1000 innbygger) i 2021. Uten Oslo.<sup>21</sup>**



Kilde: Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema. Andel brukere er beregnet basert på innbyggertall i 2021 hentet fra SSB.

<sup>21</sup> Det mangler tall for tidligere Aust-Agder, Rogaland, Nordland og tidligere Troms. Derfor synes de ikke i figuren.



## 4.2 Ressursbruk i kommunene

Innrapporteringen fra fylkeskommunene på ressursbruken i kommunene var svært mangelfull. Flere TT-ansvarlig rapporterer at de ikke har oversikt over kostnadene kommune har til TT-ordningen. TT-ansvarlig i Møre og Romsdal opplyser at de ikke har innhentet informasjon om kommunenes kostnader, men estimerer at det er snakk om ett årsverk samlet sett. Vestfold og

Telemark har anslått kommunale kostnader til rundt 300 000 kroner. Nordland opplyser at de ikke har bedt om kommunale tall og anser det som vanskelig å gi noe estimat. Det generelle inntrykket er at i de fleste fylker har ikke kommunene direkte kostnader til drift av ordningen, men heller administrative kostnader knyttet til saksbehandling (behandling av søknader og klagevedtak). Dette virker generelt å være begrenset til ett eller flere årsverk avhengig av fylkets størrelse.

## 5. Antall tilbudte og gjennomførte turer

*TT-tilbudet i form av antall turer tilbudt varierer betydelig mellom fylkene. Oslo har den mest generøse ordningen med 150 turer tilbudt til hver bruker. Antall faktisk gjennomførte turer er generelt sett langt lavere enn antall tilbudte turer.*

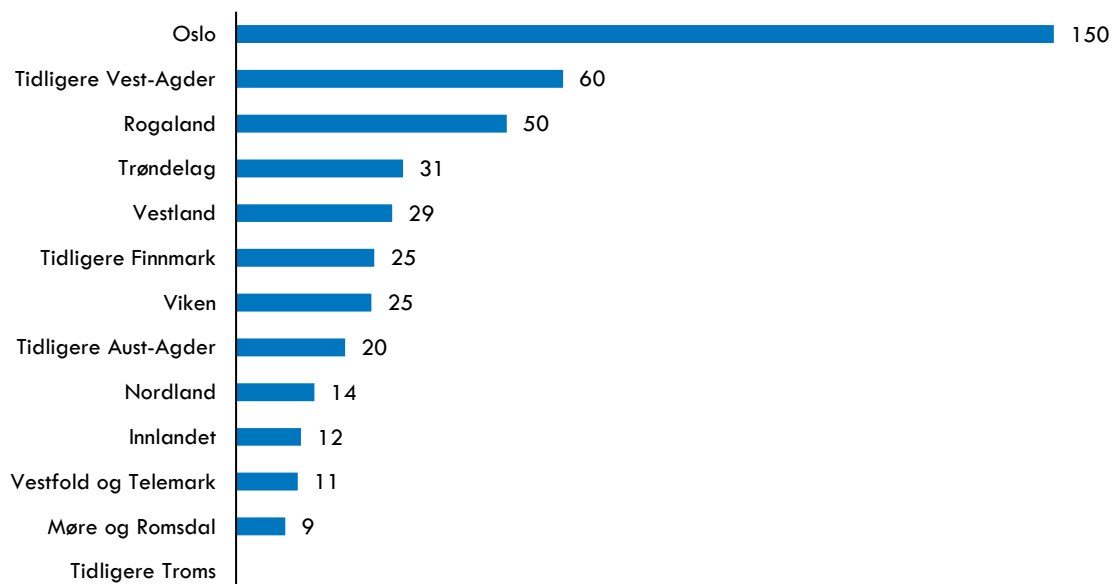
I det følgende kapittelet gjør vi en beregning av antall tilbudte turer basert på støttebeløp til brukerne og gir en oversikt over antall faktisk gjennomførte turer i hvert fylke.

### 5.1 Tilbudte turer

De aller fleste fylkene velger å gi brukeren et støttebeløp i kroner som de kan reise for. Kun Oslo kommune og tidligere Aust-Agder tildeler et gitt antall turer/klipp. Nordland fylkeskommune tildeler beløp til brukere som benytter vanlig drosje og turer til brukere i rullestol med behov for spesialbil.

For å kunne si noe om hvor godt TT-tilbudet er i ett fylke, kan det være hensiktsmessig å sammenlikne på

**Figur 5-1: Antall tilbudte turer per bruker i TT-ordning med fylkeskommunale midler 2021**



**Kilde:** Beregning foretatt av Oslo Economics. Data for Oslo er hentet fra kommunens retningslinjer for TT-ordningen. Data for tidligere Vest-Agder er hentet fra fylkeskommunens søknad til Samferdselsdepartementet om utvidet TT-ordning hvor antall tilbudte turer til ordinære brukere er inkludert. Det finnes ikke data tilgjengelig for Troms fylkeskommune, og derfor mangler det en søyle.

Figur 5-1 viser at det er store forskjeller mellom fylkene i hvor mange turer grunntilskuddet strekker til.

tvers av fylkene. For fylkene som tildeler et støttebeløp, har vi prøvd å beregne hva dette tilsvarer i antall turer basert på gjennomsnittlig kostnad per tur i ordinær ordning. For å beregne antall tilbudte turer er det tatt utgangspunkt i:<sup>22</sup>

- Grunntilskudd som tildeles en ordinær bruker, eventuelt grunntilskudd til ordinær bruker som bor innen 15 km fra kommunesenteret i de fylkene hvor størrelsen på tilskuddet avhenger av avstand til kommunesenter ( $g$ )
- Informasjon om gjennomsnittlig kostnad per tur ( $p$ ) (hentet fra fylkeskommunenes rapportering til Samferdselsdepartementet)
- Informasjon om størrelse på egenandel ( $e$ ) (hentet fra spørreskjema sendt til Oslo Economics)

Antall tilbudte turer ( $t$ ) er beregnet på følgende måte:

$$t = \frac{g}{p - e}$$

Figur 5-1 viser antall tilbudte turer per ordinære bruker basert på beregningen.

Oslo tilbyr flest turer (150 turer per bruker), etterfulgt av tidligere Vest-Agder som tilbyr 60 turer basert på

<sup>22</sup> Beregningen av antall tilbudte turer er gjort på samme måte som i forrige statusrapport (Urbanet Analyse, 2019)

en gjennomsnittlig turkostnad på 219 kroner. Vestfold og Telemark og Møre og Romsdal tilbyr færrest turer per bruker. Etersom antall turer er beregnet ut ifra gjennomsnittlig kostnad per tur for en ordinær bruker og basert på støttebeløpet til en ordinær bruker, ville ikke dette gi helt representativt bilde på antall turer tilbudt for den jevne TT-bruker. I noen fylker kan gjennomsnittlig kostnad per tur inkludere egenandelen brukerne betaler og i andre fylker ikke. Beregningen er likevel nyttig for å sammenlikne tilbudet som ordinære TT-brukere får i ulike fylker. De store forskjellene mellom fylkene kan være et uttrykk for en ulik grad av satsing på det fylkeskommunale TT-tilbudet.

## 5.2 Gjennomførte turer

Tidligere statusrapporter har tatt utgangspunkt i antall turer rapportert til SSB/KOSTRA. Dette har inkludert gjennomførte turer gjennom ordinær ordning og utvidet ordning. Etersom denne statusrapporten kun ser på den ordinære ordningen, vil ikke statistikken fra SSB/KOSTRA være hensiktsmessig å benytte. Basert på innrapporteringen fra fylkeskommunene til Samferdselsdepartementet på hvor mange turer som blir gjennomført i utvidet ordning, vil man kunne gi et anslag på antall turer i ordinær ordning. Man tar

utgangspunkt i totalt antall turer innrapportert til SSB og trekker fra antall turer i utvidet ordning. Dette gir et anslag på antall turer i ordinær ordning. Ved å dele på antall aktive brukere i ordinær ordning finner man gjennomsnittlig antall turer gjennomført per bruker i ordinær ordning.

Tabell 5-1 (side 35) gir en oversikt over antall turer totalt sett, antall turer i utvidet ordning slik fylkene har rapportert det, deretter antall turer i ordinær ordning og antall turer per bruker i ordinær ordning. Tabellen viser at antall gjennomførte turer i snitt er klart høyest i Oslo. Gjennomsnittlig antall turer gjennomført er samtidig kun en tredjedel av det hver bruker blir tilbudt (150). Ellers ser vi at antall gjennomførte turer i snitt i Vestfold og Telemark er lavere enn antall tilbudte turer i snitt. Dette kan ha sammenheng med at antall tilbudte turer er basert på grunntilskuddet i TT-ordningen i fylket, og det er trolig mange brukere som mottar mer enn dette i reisebeløp. Det samme er tilfelle i Møre og Romsdal.

Det lave antallet gjennomførte turer generelt sett er trolig delvis et resultat av koronapandemien og tilhørende restriksjoner og anbefalinger om ikke å foreta unødvendige reiser i denne perioden.

**Tabell 5-1: Beregning av antall gjennomførte turer (2021)**

	<b>Totalt antall turer (SSB/KOSTRA)</b>	<b>Antall turer i utvidet ordning</b>	<b>Antall turer i ordinær ordning</b>	<b>Antall turer i snitt per bruker i ordinær ordning</b>
<b>Viken</b>	384 264	Ikke mulig å skille mellom ordinær og utvidet ordning		
<b>Oslo (2020)</b>	689 174	Ikke i utvidet ordning	689 174	55
<b>Innlandet</b>	115 453	Ikke rapportert tall		
<b>Vestfold og Telemark</b>	94 831	49 724	45 107	19
<b>Tidligere Vest-Agder</b>				
<b>Tidligere Aust-Agder (2020)</b>		20 666		
<b>Rogaland</b>	110 236	Ikke i utvidet ordning	110 236	29
<b>Vestland</b>	220 000	107 356	112 644	11
<b>Møre og Romsdal</b>	65 843	20 202	45 641	11
<b>Trøndelag</b>	183 746	87 104	96 847	13
<b>Nordland</b>	52 211	Ikke rapportert tall		
<b>Tidligere Troms (2020)</b>	101 416	Ikke rapportert tall		
<b>Tidligere Finnmark (2020)</b>	28 179	14 262		13

Kilde: SSBs statistikktabell 11910 og fylkeskommunenes rapportering på utvidet ordning til Samferdselsdepartementet.

## 6. Tilrettelegging i kollektivtrafikken og innvirkning fra andre ordninger

*Bussmateriellet i fylkene er i varierende grad tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse. Manglende data gjør det vanskelig å vurdere om bussene i fylkene samlet sett er bedre tilrettelagt i dag enn i 2018. Noen av fylkeskommunene rapporterte at TT-brukerne i økende grad kan ta i bruk vanlig kollektivtransport som følge av økt universell utforming. Det varierer mellom fylkene hvorvidt service- og bestillingsruter påvirker retten til TT-ytelser.*

Dette kapitlet omhandler hvor godt kollektivtilbudet er tilrettelagt for brukere med særlige behov og hvilken innvirkning andre ordninger har på TT-ordningen.

### 6.1 Universell utforming av bussmateriell

Universell utforming handler om å planlegge produkter, omgivelser, programmer og tjenester slik at de kan brukes av så mange mennesker som mulig på en likeverdig måte (Lid, 2021). Innen transport innebærer det at jo mer universelt kollektivtilbudet er utformet, desto enklere vil det være å reise kollektivt uavhengig av funksjonsnedsettelse, og dermed vil flere

kunne ta det i bruk. Et godt tilrettelagt kollektivtilbudet vil kunne redusere behovet for en individuell transportløsning som TT-ordningen.

For at personer med redusert bevegelighet eller andre funksjonsnedsettelse skal ta i bruk kollektivtilbudet, må hele reisekjeden fra dør til dør være tilrettelagt så langt det lar seg gjøre. Det betyr tilrettelegging av infrastruktur, holdeplasser, adkomst til holdeplasser, informasjon om områder og ruter som er tilrettelagt. I denne statusrapporten har vi kun undersøkt hvor godt bussmateriellet i fylkene er tilrettelagt. Også tilrettelegging av andre transportformer som tog, t-bane, trikk og bybane, er viktig for funksjonsnedsettes mulighet til å bruke kollektivtilbudet.

I spørreskjema som ble sendt til TT-ansvarlig i hver fylkeskommune ble det etterspurt tall på bussmateriellet, inkludert hvor mange busser som er tilrettelagt med lavgulvløsning, rullestolplass, løsning med heis eller rampe og holdeplassannonsering. Flere TT-ansvarlige opplyste om at de ikke hadde disse tallene tilgjengelig selv, men måtte innhente dem fra andre i fylkeskommunen. Dette kan ha medført unøyaktigheter i innsamlingen av dataene. Oversikten kan derfor ikke tolkes som en absolutt fasit på hvor godt bussmateriellet i hvert fylke er tilrettelagt. Tabell 6-1 viser totalt antall busser i hvert fylke og hvor stor andel som er tilrettelagt innen de nevnte parameterne.

**Tabell 6-1: Tilrettelegging av bussmateriellet i hvert fylke**

	Antall busser i ruteproduksjon	Har lavgulvløsning	Har rullestolplass	Har løsning med heis eller rampe	Har holdeplassannonsering	Har ingen særskilt tilrettelegging
Viken	1 462	75 %	84 %	77 %	80 %	5 %
Oslo	<b>Ingen data</b>					
Innlandet	591	13 %	95 %	97 %	84 %	0 %
Vestfold og Telemark	409	52 %	95 %	72 %	90 %	9 %
Tidligere Vest-Agder	254	48 %	82 %	35 %	100 %	0 %
Tidligere Aust-Agder	186	19 %	68 %	0 %	87 %	13 %
Rogaland	<b>Ingen data</b>					
Vestland	2 122	28 %	52 %	52 %	45 %	2 %
Møre og Romsdal	400	Alle bybusser	95 %	95 %	90 %	5 %
Trøndelag	<b>Ingen data</b>					
Nordland	440	50 %	91 %	91 %	68 %	9 %
Tidligere Troms	300	33 %	100 %	100 %	100 %	0 %
Tidligere Finnmark	133	38 %	100 %	62 %	100 %	0 %
<b>Totalt</b>	<b>6 297</b>	<b>40 %</b>	<b>70 %</b>	<b>63 %</b>	<b>66 %</b>	<b>3 %</b>

**Kilde:** Innrapportering til Oslo Economics via spørreskjema. Oslo, Rogaland og Trøndelag har ikke innrapportert data på tilrettelegging av bussmateriellet.

### 6.1.1 Samlet tilrettelegging

Som det fremgår av tabellen har vi ikke fått tilsendt data på bussmateriellet i Oslo, Rogaland og Trøndelag. Det kan gjøre det krevende å sammenlikne de aggregerte dataene med funn fra tidligere år. Fylkeskommunene har rapportert inn data om totalt 6 297 busser, sammenliknet med 5 795 busser i 2018 (Urbanet Analyse, 2019). Blant bussene samlet sett har 40 prosent lavgulvløsning, 70 prosent har rullestolplass, 63 prosent har løsning med heis eller rampe og 66 prosent har holdeplassannonsering. 3 prosent av bussene har ingen særskilt tilrettelegging. Dataene viser på noen områder en forverring av graden av tilrettelegging sammenliknet med dataene fra 2018. Det er lite sannsynlig at dette faktisk er tilfelle. I Oslo, som vi ikke har data på, er tilnærmet hele kollektivsystemet tilrettelagt, med unntak av de eldste trikkene som ikke har lavgulvløsning, men disse er i ferd med å bli faset ut. Data fra 2018 viser at graden av tilrettelegging i Rogaland var relativt stor,

og i noe mindre grad i Trøndelag. Det er derfor liten grunn til å tro at graden av tilretteleggingen har forverret seg siden 2018. Hvis man også tar hensyn til at universell utforming er et kontinuerlig arbeid som pågår, er trolig bussmateriellet i landet som helhet mer tilrettelagt enn hva det var i 2019.

### 6.1.2 Tilrettelegging på tvers av fylkene

Tabell 6-1 viser at det er relativt store forskjeller mellom fylkene når det gjelder hvor godt bussmateriellet er tilrettelagt.

- Bussmateriellet i Vestfold og Telemark, Møre og Romsdal og Viken fremstår som mest tilrettelagt med verdier over landssnittet på alle parametere.
- Vestland virker å ha det klart dårligst tilrettelagt bussmateriellet med verdier under landssnittet på alle parametere. Det ble gjort lignende funn for daværende Sogn og Fjordane i forrige statusrapport (Urbanet Analyse, 2019).

- Innlandet skiller ut seg med lavest andel busser som har lavgulvløsning. Lavgulvløsning er en avgjørende tilrettelegging for at rullestolbrukere, og andre med nedsatt bevegelsesevne, skal kunne komme seg av og på bussen.
- Møre og Romsdal har ikke oppgitt hvor mange av bussene i fylket som har lavgulvløsning, bortsett fra at det gjelder alle bybusser. Dette bidrar til å trekke ned gjennomsnittlig andel busser med lavgulv. Ser man bort fra Møre og Romsdal, er gjennomsnittlig andel busser med lavgulvløsning 43 prosent.

### 6.1.3 Mulighet til å bruke kollektivtilbudet

TT-ansvarlig i hvert fylke ble også spurt om de opplever at TT-brukere i økende grad kan benytte seg av det øvrige transporttilbudet som resultat av økt universell utforming.

Flere TT-ansvarlige svarte at brukerne i større grad kan bruke det øvrige transporttilbudet. Noen påpekte at infrastrukturen rundt holdeplassene ikke er godt nok tilrettelagt i distriktene. Andre fylker svarte nei på dette spørsmålet eller lot være å svare. Andre påpekte at det ikke var målbart om TT-brukerne i økende grad kan ta i bruk det ordinære kollektivtilbudet som følge av økt universell utforming.

## 6.2 Andre ordningers innvirkning på TT-ordningen

I spørreskjema til TT-ansvarlig har vi også spurt om status på service- og bestillingsruter i fylkene:

- Serviceruter, dvs. flatedekkende ruter som går i fast trasé på faste tidspunkt.
- Bestillingsruter som går i fast trasé og på faste tidspunkt.
- Bestillingsruter som går fra dør til dør.

### 6.2.1 Serviceruter

Fem fylker (Møre og Romsdal, Vestfold og Telemark, Vestland, Nordland og tidligere Troms) rapporterer at de har slike ruter og at brukerne i rutenes influensområde ikke har reduserte TT-ytelser. Viken og Trøndelag har også slike ruter og personer med lettere funksjonshemninger i rutenes influensområde har ikke rett til individuelt TT-kort. I tidligere Vest-Agder og tidligere Finnmark får brukere i rutenes influensområde reduserte TT-ytelser. Oslo og Innlandet rapporterer at de ikke har slike ruter i det hele tatt. Tidligere Aust-Agder og Rogaland har ikke besvart spørsmålet.

### 6.2.2 Bestillingsruter som går i fast trasé og på faste tidspunkt

Seks fylker (Innlandet, tidligere Finnmark, Vestfold og Telemark, Vestland, Nordland, tidligere Troms) har slike bestillingsruter og rapporterer at brukere i rutenes influensområde ikke har reduserte TT-ytelser. I Viken har personer med lettere funksjonshemninger i rutenes influensområde ikke rett til individuelt TT-kort. Tidligere Vest-Agder gir reduserte ytelser til brukere i influensområdet. Oslo, Møre og Romsdal og Trøndelag har ikke bestillingsruter i fast trasé på faste tidspunkt.

### 6.2.3 Bestillingsruter som kjører fra dør til dør på faste tidspunkt

Åtte fylker (Oslo, Innlandet, Møre og Romsdal, Vestfold og Telemark, Vestland og Nordland) har bestillingsruter som kjører fra dør til dør uten at dette påvirker retten til TT-tilbud. Tidligere Vest-Agder gir reduserte TT-ytelser til brukere i rutenes influensområde, mens i Viken har ikke personer med lettere funksjonshemninger rett til TT hvis de bor i rutenes influensområde. Tidligere Troms og tidligere Finnmark har ikke slike ruter. Tidligere Aust-Agder, Rogaland og Trøndelag har ikke besvart dette spørsmålet.

## 7. Referanser

Lid, I. M., 2021. *universell utforming i Store norske leksikon på snl.no*, Hentet 15. juni 2022 fra [https://snl.no/universell\\_utforming](https://snl.no/universell_utforming): s.n.

Opinion AS, 2021. *Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU - Nøkkeltallrapport 2020*, Oslo: Opinion AS på vegne av Statens Vegvesen og RVU-gruppa.

Samferdselsdepartementet, 1997. *Veiledende retningslinjer for den fylkeskommunale spesialtransporten for funksjonshemmede (TT-transport)*. s.l.:s.n.

Samferdselsdepartementet, 2018. *Retningslinjer for utvidet TT-ordning*. s.l.:s.n.

Solvoll, G. & Hanssen, T.-E. S., 2015. *Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) - Status 2015*, Bodø: UiN-rapport nr. 5-2015.

Urbanet Analyse, 2019. *Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) - Status 2018*, s.l.: Rapport 128/2019.



## Vedlegg A Spørreskjema til TT-ansvarlig i fylkeskommunene

Takk for at du tar deg tid til å svare på spørsmål om TT-ordningen i ditt fylke i forbindelse med statusrapporten Oslo Economics utarbeider om ordningen på vegne av Samferdselsdepartementet.

Dette spørreskjema består av tre hoveddeler: organisering av dagens ordning, omfang av ordningen og om ressursbruk. Det tar om lag 24 minutter å besvare alle spørsmål i skjema.

Spørreskjemaet er sendt ut til TT-ansvarlige i alle fylkeskommuner samt Oslo kommune. Det varierer hvor detaljert hver fylkeskommune beskriver sin TT-ordning på egne nettsider. Vi ber om forståelse for at informasjonen vi etterspør kan være offentlig tilgjengelig fra før.

Vi understreker at spørsmålene kun omhandler den ordinære TT-ordningen og ikke den utvidede ordningen. På spørsmål om ressursbruk o.l., skal det derfor kun oppgis tall for den ordinære ordningen. Regionreformen trådte i kraft i 2020. Der det etterspørres tall for 2019, vennligst oppgi tall fra daværende fylkesstruktur hvis dette er tilgjengelig. Det er mulig å la være å svare på enkelte spørsmål, men vi ber deg svare ut så som mange som mulig.

Har du spørsmål til spørreskjema, kan de rettes på epost til [ebj@osloeconomics.no](mailto:ebj@osloeconomics.no).

Vi ber deg svare ut hele spørreskjema så snart som mulig og senest innen fredag 20. mai.

### 1. Innledende spørsmål

1. I hvilken fylkeskommune/kommune er du kontaktperson for TT-ordningen?

2. Er TT-ordningen i ditt fylke kommet til som et resultat av sammenslåinger av ordninger fra gamle fylker?

Ja	
Nei	
Annet	

### 2. Organisering av ordningen

#### Regelverk

3. Hva er nedre aldersgrense for å bli TT-bruker?

4. Hva er øvre aldersgrense for å bli TT-bruker?

5. Er det mulig for følgende grupper med nedsatt å bevegessevne å bli godkjent som TT-bruker i ditt fylke?

	Ja	Nei
Bileiere med bilstønad fra NAV		
Personer som har førerkort og er i stand til å kjøre bil (men ikke har bil)		
Personer med funksjonsfrisk ektefelle som har bil		
Barn med funksjonsfrisk foresatt som har bil		

6. Hvordan fastsettes brukerkvoten i ditt fylke?

Antall turer	
Beløp til rådighet	
Annet	

7. Kan TT-kortet benyttes utenfor egen kommune?

Nei	
Ja, i hele fylket	
Ja, i hele Norge dersom transportør godtar kortet	
Andre regler	

### Ansvarsfordeling

8. Hvem har ansvar for følgende oppgaver? Dersom du svarer «Andre», vennligst presiser ditt svar i kommentarfeltet (Fylkeskommunen, Kommunene, Andre)

	Fylkeskommunen	Kommunen	Andre
Fordeling av midler mellom brukerne			
Brukergodkjenning			
Klagebehandling			
Budsjettoppfølging og kontroll			

9. Kommentar til spørsmål 8.

10. Hvem har ansvar for følgende oppgaver? (Rogaland Taxi, Andre)

	Rogaland Taxi	Andre
Produksjon av brukerkort		
Distribusjon av brukerkort		
Oppgjør med transportøren		

11. Kommentar til spørsmål 10.

### Brukergodkjenning

12. Stilles det krav til varighet på nedsatt bevegelseevne for å bli godkjent som TT-bruker i ditt fylke?

Ja	
Nei	
Annet	

13. Hvilke krav til varighet på nedsatt bevegelsesevne stilles for å bli godkjent som TT-bruker i ditt fylke?

Minst antall år	
Andre krav	

14. Hva er den ordinære varigheten på brukergodkjenning?

15. Finnes det noen brukergrupper som får kortere eller lengre godkjenning enn den ordinære?

Ja	
Nei	

16. Hvis ja, vennligst oppgi hvilke grupper dette gjelder i kommentarfeltet nedenfor

### Egenandel

17. Må det betales egenandel ved bruk av TT-kort i ditt fylke?

Ja	
Nei	

18. Hvor stor var denne egenandelen per tur i 2021?

19. Hva avgjør størrelsen på egenandelen?

## 3. Omfang av ordningen

### Utvikling i antall TT-brukere

20-25. Vennligst oppgi tall på antall godkjente brukere og antall aktive brukere (reist minst en gang med TT i løpet av perioden de fikk tildelt TT-kort)

	2019	2020	2021
Antall godkjente brukere			
Antall aktive brukere			

Kommentar

26. I hvilken grad opplever du at TT-brukerne benytter sine tildelte kvoter?

## Brukergrupper

27. Har din fylkeskommune en inndeling av TT-brukere i ulike brukergrupper eller kategorier?

	Brukergruppe/kategori	Antall brukere
Gruppe 1		
Gruppe 2		
Gruppe 3		
Gruppe 4		

28. Hvor mange turer blir gjennomført av brukerne i hver gruppe/kategori og/eller hvor stor sum ble hver gruppe/kategori tildelt i 2021 (eller siste tilgjengelige år)?

	Antall turer	Tildelte midler totalt
Gruppe 1		
Gruppe 2		
Gruppe 3		
Gruppe 4		

29. Hvordan prioriteres midler mellom ulike brukergrupper?

	Brukergruppe/kategori	Ev. kommentarer
1 Høyeste prioritet		
2		
3		
4 Laveste prioritet		

## Feilbruk og misbruk av ordningen

30. I hvilken grad blir tildelte TT-kort misbrukt eller brukt feil av brukere i ditt fylke? Med misbruk menes bevisst bruk av TT-kortet til reiser som etter reglementet ikke skal omfattes av TT-ordningen. Med feilbruk mener vi ubevisst bruk av TT-kortet til reiser som etter reglementet ikke omfattes av ordningen.

	Ikke i det hele tatt	I svært liten grad	I liten grad	I stor grad	I svært stor grad
Misbruk					
Feilbruk					

31. Kommentar til i hvilken grad tildelte TT-kort blir misbrukt eller brukt feil av brukere i ditt fylke.

## Universell utforming av kollektivtilbud

32. Hva er det totale antallet busser i ruteproduksjon i ditt fylke?

33-37. Hvor mange av disse har følgende tilrettelegging?

	Antall busser
Har lavgulvløsning	
Har rullestolplass	
Har løsning med heis eller rampe	
Har holdeplassannonsering	
Har ingen særskilt tilrettelegging	

38. Hva er det totale antall bussruter i ditt fylke?

39-41. Hvor mange bussruter i ditt fylke er av følgende typer? Antall busser

	Antall busser
Serviceruter, dvs. flatedekkende ruter som går i fast trase på faste tidspunkt	
Bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt	
Bestillingsruter som går fra dør til dør på faste tidspunkt	

42. Opplever du at TT-brukere i økende grad kan benytte seg av det øvrige transporttilbudet som resultat av økt universell utforming?

#### Andre ordningers innvirkning på TT-ordningen

33. Hva er status i ditt fylke når det gjelder serviceruter? Med «serviceruter» menes flatedekkende ruter som går i fast trasé og på faste tidspunkt.

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

34. Hva er status i ditt fylke når det gjelder bestillingsruter som går i fast trase og på faste tidspunkt?

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

35. Hva er status i ditt fylke når det gjelder bestillingsruter som kjører fra dør til dør på faste tidspunkt?

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

#### Hvordan dagens TT-ordning fungerer

36. Har fylkeskommunen eller (noen av) kommunene i ditt fylke gjennomført brukerundersøkelser blant TT-brukere i perioden 2019-2021?

Ja	
Nei	
Annet	

37. Hvordan vil si du si at dagens ordning fungerer etter hensikten i ditt fylke?

38. Hva kunne vært endret ved måten TT-ordningen ditt fylke er organisert og praktiseres på i dag for å gjøre ordningen bedre?

39. Andre kommentarer om temaet.

## 4. Ressursbruk

### Ressursbruk - fylkeskommune

50-58. Hvor mye ressurser brukte din fylkeskommune på TT-ordningen de tre siste årene?

	2019	2020	2021
Budsjetterte utgifter			
Reelle utgifter			
Hvorav administrasjonskostnader			

59. Ev. kommentarer til spørsmål om ressursbruk

### Ressursbruk – kommunene

60-68. Hvor mye ressurser brukte kommunene i ditt fylke på TT-ordningen de tre siste årene?

	2019	2020	2021
Budsjetterte utgifter			
Reelle utgifter			
Hvorav administrasjonskostnader			

69. Ev. kommentarer til spørsmål om ressursbruk

oslo**economics**

*www.osloeconomics.no*

post@osloeconomics.no  
Tel: +47 21 99 28 00  
Fax: +47 96 63 00 90

Besøksadresse:  
Klingenberggata 7  
0160 Oslo

Postadresse:  
Postboks 1562 Vika  
0118 Oslo