



AGDER
fylkeskommune

Ny TT-ordning i Agder

Høringsutkast



Innholdsfortegnelse

1	Hensikt med TT-ordningen	3
1.2	FNs bærekraftsmål og Regionplan Agder 2030	3
2	Valg av hovedmodell for ny TT-ordning	4
2.2	Turbasert ordning	4
2.3	Reisebeløp	5
2.4	Vurdering av de to ulike modellene	6
3	Grunnbeløp, ekstratilskudd og egendel	7
3.2	Hva bør grunnbeløpet være?	7
3.3	Hva skal være beløpene for ekstra tilskudd?	7
3.4	Egenandel	8
3.5	Brukergrupper	9
3.6	Oppsummering av forslag til ny TT-ordning i Agder.....	10
4	Bestillingstransport og servicelinjer	10
5	Søknads- og klagebehandling	11
5.2	Behandling av søknader	11
5.3	Klagebehandling	12
6	Prosess og brukermedvirkning	12

1 Hensikt med TT-ordningen



Foto: Corepics VOF /Scandinavian Stockphoto

Ordningen med tilrettelagt transport (TT-ordningen) gjelder for personer som på grunn av funksjonsnedsettelse ikke kan benytte det offentlige (*rutegående kollektivtilbud*) transporttilbudet der de bor. TT-ordningen skal være et supplerende transporttilbud som gir personer med funksjonsnedsettelser mulighet til å delta i aktiviteter i nærmiljøet på lik linje med den øvrige befolkning. Transporttilbudet tilbys personer som har en varig funksjonsnedsettelse, og gis i form av tilskudd til reiser.

For å bli godkjent som TT-bruker må søker dokumentere nedsatt mobilitet, og at søker ikke kan benytte seg av offentlige transport. Det er med andre ord den enkeltes grad av funksjonsnedsettelse som er avgjørende for deltakelse i ordningen. TT-ordningen skal ikke dekke reiser dekket av andre tilskuddsordninger, slik som reise til og fra arbeid- og utdanningstilbud eller reise til og fra lege, sykehus eller annet behandlingstilbud. TT-ordningen er en del av fylkeskommunens kollektivtransporttilbud. Manglende kollektivtilbud er ikke en grunn til å søke for å komme med i ordningen. Utgiftene til TT-ordningen dekkes av Agder fylkeskommune, i tillegg kommer eventuelle statlige midler. Etter hvert som de kollektive transportløsningene gjennom økt fleksibilitet og universell utforming av både infrastruktur og transportmateriell blir et reelt alternativ for mennesker med funksjonsnedsettelser, vil det supplerende TT-tilbudet kunne reduseres tilsvarende.

1.2 FNs bærekraftsmål og Regionplan Agder 2030

TT-ordningen bygger opp under FNs bærekraftsmål nr. 11 *Bærekraftige byer og lokalsamfunn* og mål nr. 9 *Innovasjon og Infrastruktur*.



11.2: «Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og



9.1: «Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, herunder regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.»

TT-ordningen bidrar til å legge til rette for bevegelsesfrihet, mobilitet og aktiv deltakelse i lokalsamfunnet for personer med funksjonsnedsettelse. Dette bidrar til å bedre likestilling og levekår for grupper med funksjonsnedsettelse som gjerne opplever en større barriere for å delta i samfunnet. Dette bygger opp under overordnet mål i Regionplan Agder 2030 om bedre levekårene i Agder.

2 Valg av hovedmodell for ny TT-ordning

I Norge i dag finnes det to hovedmodeller for hvordan TT-tilbudet utformes, enten ved en turbasert løsning (klippekort) eller ved tildelt reisebeløp (verdikort). TT-brukere i tidligere Vest-Agder har hatt en turbasert ordning, mens brukere i tidligere Aust-Agder har hatt reisebeløp. Prosjektet har ikke vurdert andre ordninger.

Administrasjonen anbefaler at Agder velger en hovedmodell for TT-ordning som er basert på reisebeløp. Videre anbefales det at TT-brukere i samme brukergruppe i Agder får likt grunnbeløp. Grunnbeløp vil bli tildelt halvårlig. Den foreslått ordningen er oversiktlig, enkel og enkel å administrere. Nedenfor beskrives de to ulike modellene og valg av anbefalt modell utdypes nærmere.

2.2 Turbasert ordning

Ved turbasert ordning tildeles TT-brukerne et definert antall turer eller klipp som de kan bruke. I Vest-Agder har TT-brukerne hatt anledning til å reise innad i egen kommune til en «kostnad» av minimum 5 og maksimalt 10 klipp. Hvert klipp tilsvarer 1 km. (Det betyr at når en TT-bruker reiser 20 km innad i egen kommune, så bruker de egen reisekvote på 10 klipp.) Dersom TT-brukeren reiser utenfor egen kommunegrense, blir det trukket 1 klipp per km

(uten maksimalt antall klipp). I tillegg betaler TT-brukeren en egenandel, mens den resterende kostnaden for turen blir fakturert fylkeskommunen. Dette gir en økonomisk usikkerhet for fylkeskommunen. Når TT-brukeren har brukt opp alle tildelte klipp vil det ikke være mulig å gjennomføre TT-tur før nye klipp blir tildelt.

En turbasert ordning krever at det må legges inn mekanismer for å håndtere usikkerhet knyttet til reisekostnad. En turbasert ordning medfører at brukere som reiser korte avstander kan gjennomføre flere turer enn de som reiser lengre avstander. Dersom fylkeskommunen hadde begrenset reiser til å kun gjelde innad i kommunen, ville det fjernet mye av fleksibiliteten med ordningen samt være til ulempe for de som har reisemål i andre kommuner. For noen vil kanskje nærmeste lokalsenter være i en annen kommune enn bostedskommunen. I teorien kunne fylkeskommunen lagt inn en maksimal reiselengde, eller en ordning der TT-kortet kun dekker en viss reiselengde per tur og brukeren må dekke resten av reisekostnaden selv. Dette vil imidlertid kreve en del teknologi i drosjene som brukerne skal benytte, og vil ikke nødvendigvis gi en enklere hverdag for de som skal bruke den nye ordningen. I en turbasert ordning, kan fylkeskommunen velge å prioritere noen brukergrupper ved å tildele flere klipp enn til andre brukere i ordningen. I en turbasert ordning er det nødvendig å legge inn mekanismer for å kontrollere den store usikkerheten knyttet til reisekostnad. Det kan gjøres ved å kreve egenandel, definere hva som regnes som en tur, begrense tidsrom og geografisk rekkevidde for tilbud.

Oppsummert om turbasert ordning:

- Gir sikkerhet for bruker med tanke på antallet reiser som kan gjennomføres.
- Ivaretar brukeres ulike behov for tilskudd til transport på grunnlag av avstand fra deres bosted til kommunesenter gjennom regler for minimum og maksimum antall klipp per tur.
- Gir usikkerhet knyttet til reisekostnad fordi antall klipp er gitt på forhånd, mens turkostnad vil variere.
- Krever at mekanismer for å håndtere usikkerhet knyttet til reisekostnad.
- Krever god innsikt fra brukeren, ved at det er mange detaljer og forutsetninger knyttet til trekk av klipp til ulike reiser/avstander/geografi

2.3 Reisebeløp

Det finnes ulike modeller for fastsetting av reisebeløp eller såkalt verdikort. En variant er å tilby likt reisebeløp til alle brukere. En annen variant er å differensiere reisebeløp ut fra ulike brukergrupper og ved å tildele ekstra tilskudd til TT-brukere som vil oppleve ekstra ulempe ved dyre transportkostnader og lang avstand til kommunesenter. Fylkeskommunen kan, gjennom tilleggsbeløp som skyldes ett eller flere forhold knyttet til funksjonshemming, alder og eventuelt bruk av spesialbil, gi et større beløp på verdikortet. Dersom man velger å behandle brukerne ulikt og tildele ulikt reisebeløp, bør følgende kriterier være relevante i tildelingen: avstander, alder, grupper av funksjonsnedsettelse (blinde, rullestolbrukere) og behov for spesialdrosje som er dyrere. Begrunnelse for å behandle alle i ordningen likt, er at det er urettferdig å gjøre det ulikt, som igjen kan medføre diskriminering (f.eks. på type funksjonsnedsettelse eller alder) og «synsing» i saksbehandlingen.

Når tilskuddet gis som reisebeløp, vil antall reiser variere ut fra lengden på reisene TT-brukerne gjennomfører. Det vil si at enkelte kan få flere turer dersom de benytter midlene til

kortere turer, mens de som velger å dra på lengre turer får færre reiser ut av tildelte midler. Reisebeløp kan være negativt for de TT-brukerne som har de dyreste turkostnadene. Det er naturlig at de som bor lengre unna servicetilbudet er nødt til å reise lengre for å gjennomføre vanlige gjøremål. For at de TT-brukere som bor lengre unna tettsteder og/eller i mer spredtbygde strøk skal kunne få like godt tilbud som de som bor mer sentralt, har de behov for et høyere reisebeløp. Ulempen med at brukere som bor i områder med større avstand til kommunesenteret, som typisk har høyere kostnad per tur, er forsøkt motvirket i en viss grad av ekstra tilskudd til de som bor langt unna kommunesenteret.

Reisebeløpsmodellen er utbredt, og alle fylker med unntak av Oslo og tidligere Vest-Agder har denne modellen. Den statlige ordningen baserer seg også på en reisekvote som skal løfte den enkelte TT-brukers reisekvote til et kronebeløp som tilsvarer om lag 200 enkeltreiser per år. Én enkeltreise skal regnes som verdien av en gjennomsnittlig enkeltreise for brukerne av den ordinære TT-ordningen i fylket, som ikke omfattes av den utvidede ordningen.¹

Oppsummert om reisebeløp/verdikort:

- Antall reiser vil variere for hver enkelt bruker ut fra lengden på reisene de fortar. Verdikort kan gi ulikt antall turer i og med at prisen per tur vil kunne variere.
- Reisebeløp er svært brukervennlig og fungerer på lik linje som når man betaler for annen transport, hvor man betaler ut fra reiseavstand.
- Gir sikrest budsjettmessig styring for fylkeskommunen, siden prisen på en tur kan variere mye alt etter turlengde og tidspunkt for gjennomføring av turen.²
- Ivaretar brukere som har langt avstand til nærmeste kommunesenter og behov for spesialbil ved muligheten for å gi tilskudd utover tildelt grunnbeløp.

2.4 Vurdering av de to ulike modellene

Likebehandling og forutsigbarhet er viktige prinsipp som legges til grunn for den nye TT-ordningen i Agder. Videre er det viktig at fylkeskommunen har en ordning som er oversiktlig, gir god budsjettmessig styring og krever lite administrative ressurser.

Mangel på universell utforming av reisekjeden medfører et stort behov for særskilte transporttiltak for at mennesker med funksjonsnedsettelse skal kunne delta i samfunnet. Transport er nøkkelen til sosial deltagelse, og for mange er TT det eneste reelle transporttilbudet. Ordningen som velges må ha en størrelse som sikrer at mennesker med funksjonsnedsettelse kan delta sosialt og i samfunnet som andre, at man kan være foreldre som følger sine barn til fritidsaktiviteter, delta i sosiale arrangementer og aktiviteter med kollegaer, at man kan være ung og treffe andre – som andre unge, at man kan være eldre og funksjonshemmet, men likevel være en del av samfunnet.

For fylkeskommunen vil reisebeløp være å foretrekke, ettersom den sikrer bedre budsjettmessig styring og større grad av økonomisk forutsigbarhet knyttet til fremtidige kostnader for TT-ordningen i Agder. Det vil være en oversiktlig ordning som er brukervennlig og enkel å forstå, for både brukere og saksbehandlere. Ordningen vil i stor grad vektlegge

¹ Urbanet Analyse (2018) Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen), rapport 128/2019

² Solvoll (2012) Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2012, s. 19

likebehandling og forutsigbarhet, ettersom alle får tildelt likt grunnbeløp. Tilleggsbeløpene er å anse som en kompensasjon for de brukerne som har særlige ulemper knyttet til høyere transportkostnader i forhold til andre brukere i ordningen. Det vil også være en fleksibel ordning, hvor man har gode forutsetninger for å øke eller redusere rammer ut fra bruksgrad og budsjett.

Det anbefales at Agder velger en hovedmodell for TT-ordning som er basert på reisebeløp. Videre anbefales det at TT-brukere i samme brukerguppe i Agder får likt grunnbeløp. Grunnbeløp vil bli tildelt halvårlig. Den foreslåtte ordningen er oversiktlig, har forutsigbare økonomiske kostnader og er enkel å administrere.

3 Grunnbeløp, ekstratilskudd og egenandel

3.2 Hva bør grunnbeløpet være?

For å kunne si noe om hvilket grunnbeløp hver enkelt bruker skal ha, viser fylkeskommunen her noen eksempler som synliggjør utregningene som ligger bak vårt forslag om grunnbeløp og ekstra tilskuddsbeløp.

I 2019 var gjennomsnittlig turkostnad for en ordinær TT-bruker i Vest-Agder på 249,- kroner. For å beregne grunnbeløpets størrelse, så kan man ta utgangspunkt i et visst antall turer som man ønsker at TT-brukerne skal kunne gjennomføre. Dersom Agder fylkeskommune tar utgangspunkt i at alle TT-brukere bør kunne gjennomføre 50 turer i året, vil grunnbeløp måtte være $249 \cdot 50 = 12\,450$. Siden grunnbeløp skal tildeles halvårlig vil det utgjøre 6 230 kroner per halvår. Dersom vi tar utgangspunkt i mediankostnad, vil beløpet være kroner 159. Ved å gjennomføre samme regnestykke som for gjennomsnittskostnad får vi $159 \cdot 50 = 7\,950$. Halvårlig vil det utgjøre behov for et grunnbeløp på 3 975 kroner.

Beregninger er gjort på bakgrunn av Agder fylkeskommune sine kostnader knyttet til TT og egenandel er dermed ikke med i beregningene. Dagens økonomiske ramme til TT utgjør 28,7 millioner kroner, i tillegg til statlig tilskudd på 12,7 millioner kroner ettersom Aust-Agder er del av den utvidede TT-ordningen. Når vi skal foreslå sats for grunnbeløp er det tatt utgangspunkt i Agder fylkeskommune budsjettammer til TT-ordningen, og midler til statlig utvidet ordning er ikke inkludert i utregningene. Dersom ny TT-ordning i Agder blir omfattet av statlig utvidet TT-ordning, vil tildelte midler komme i tillegg og bidra til å øke tildelt beløp for de brukere som den statlige ordningen gjelder for.

3.3 Hva skal være beløpene for ekstra tilskudd?

Det er variasjoner i hvilke brukergupper som eventuelt får et større tilskudd enn grunnbeløpet. Det foreslås for Agder at rullestolbrukere med behov for spesialtilpasset transportmateriell skal få et større tilskudd, fordi det koster mer å bruke spesialtilpasset transportmateriell. Den ekstra tildelingen skal kompensere for ekstra kostnad for slikt materiell og har dermed som formål å sørge for et mer likeverdig tilbud til alle TT-brukere, uavhengig av hva slags type kjøretøy som må benyttes til transporten. Det ekstra tilskuddet skal tilsvare grunnbeløpet.

Det anbefales også å gi ekstra tilskudd til brukere som bor mer enn 20 km fra kommunesenteret/servicesenteret eller lignende ettersom disse brukerne forventes å måtte

reise lengre for å få gjort sine ærender og dermed må betale mer per tur. I ulike TT-ordninger i landet blir det brukt ulike mål for «sentralitet». Et alternativ til å måle avstand til kommunesenter kan være å måle avstand til servicefunksjoner (post, butikk, mv.). Denne typen mål kan endre seg fort, men gir kanskje et mer nøyaktig bilde av behovet for å reise langt. Av hensyn til å ha et fastere holdepunkt foreslås det å måle avstand til kommunesenter, servicesenter eller lignende. Avstandsregelen må evalueres etter at den nye ordningen kommer i gang, for å sikre at den er treffsikker i praksis.

En utvidet nasjonal TT-ordning er etablert for å løfte reisetilbudet for brukere med særlige behov, fortrinnsvis rullestolbrukere og blinde/svaksynte, slik at disse får et tilbud om 200 enkeltreiser per år. Så lenge Agder fylkeskommune er med i den nasjonale tilskuddsordningen vil også de som er blinde/svaksynte få ekstra tilskudd. Definisjonen på svaksynt følger samme kriterier som WHO bruker i dag.

Om Agder fylkeskommune i framtiden havner utenfor denne utvidede nasjonale TT-ordningen, vil blinde og sterkt svaksynte få tildelt ordinært grunnbeløp.

Anbefalt modell for grunnbeløp og tillegg	Type tilskudd	Tilskuddsbeløp per halvår
Alle TT-brukere	Grunnbeløp	5000,-
Rullestolbrukere	Ekstratilskudd 1	5000,-
Brukere som er blinde eller sterkt svaksynte (WHO definisjon)	Ekstratilskudd 2	2500,-
Brukere som bor over 20 km fra kommunesenter, servicesenter	Ekstratilskudd 3	2500,-

Satsene som presenteres overfor er et forslag basert på utregninger. Det vil være mulige å justere disse rammene. Det vil være nødvendig å evaluere grunnbeløp og tilskuddssatser når ordningen har vært operativ i minimum 6 måneder. Dersom bruksgraden er lav, vil Agder fylkeskommune med fordel kunne øke satser til både grunnbeløp og ekstratilskudd. Bruksgrad er i dag ca. 30 % i tidligere Vest-Agder og 60 % i tidligere Aust-Agder. Administrasjonen anbefaler at Agder fylkeskommune fastsetter beløp og tilskudd ut fra full bruksgrad. Dette er for å sikre tilstrekkelige økonomiske rammer til å finansiere foreslått TT-ordning. Dersom ny TT-ordningen i Agder oppfyller krav for å bli med i statlig utvidet TT-ordning, vil statlige midler komme i tillegg til foreslåtte satser og dermed gi et bedre tilbud for prioriterte grupper.

3.4 Egenandel

Administrasjonen anbefaler å innføre krav om egenandel på 45 kroner per tur, men egenandel for studenter, unge under 30 år fastsettes til 25 kroner pr tur.

Ved å betale en egenandel per tur, kan TT-brukere få flere reiser ut av det tildelte beløpet. Ved å koble billettprisene i kollektivtrafikken sammen med egenandelen i TT-ordningen, kan

man synliggjøre at ordningen er en del av kollektivtilbudet. Det er også et argument at TT-transport gir en helt annen kvalitet og fleksibilitet enn kollektivtransporten og at det dermed er rimelig at egenandelene i TT-transporten er noe høyere. Ettersom TT-reiser anses som en kollektivreise bør egenandel likne størrelsesmessig på en enkeltbillett. En enkeltbillett i Agder koster mellom kr. 16,- til 96,- for honnør. Prisen avhenger av antall soner som personen reiser mellom, hvor 1 sone tilsvarer 1 kommune³. Egenandel kan enten være en bestemt prosentdel av totalprisen for turen (gjærne mellom 10-20 %) eller et fast kronebeløp. Egenandel i prosent av drosjeprisen gir urettferdige utslag for TT-brukere som eksempelvis har behov for rullestolbil, eller har andre kostnadsforhold de ikke kan påvirke selv. Fast takst i en taksttabell vurderes også som mer oversiktlig for brukerne enn presentsats. Dersom egenandel regnes som en bestemt prosentdel av turen kan det slå uheldig ut for de TT-brukerne som har en dyrere transport fordi de enten har behov for rullestolbil eller fordi de bor langt fra nærmeste kommunesenter. I tidligere Vest – Agder har TT-brukere betalt fra 45 kroner og oppover, avhengig av reiselengde og brukergroupe. TT-brukere i Aust-Agder har ikke betalt egenandel.

Totalt utgjør egenandelen ca. 20% av totale drosjeutgifter i Vest-Agder-ordningen. For lange reiser og reiser på natt utgjør egenandelen en langt lavere prosentandel enn dette. Til sammenlikning dekker billettinntektene ca. 52% av transportkjøpet i den ordinære kollektivtransporten.⁴ Det finnes ingen studier av effekter av endringer i egenandeler for TT-transport. Erfaringen i Vest-Agder er at bruken går ned når egenandelene går opp, for så langsomt å stige igjen. Gjennomsnittlig prisfølsomhet i kollektivforsøkene omfattet mange ulike former for reiser, grupper av reisende og ulike geografiske områder. TT-brukere er ingen ensartet gruppe, men det er grunn til å tro at bruken vil øke dersom egenandelstakstene går ned og at virkningen kan øke over tid. I forskning av etterspørselsvirkninger i kollektivtransporten har man sett at lavinntektsgruppene i større grad opprettholder bruken av kollektivtransporten selv om takstene øker fordi de i mindre grad har reisealternativer. Isolert sett har gruppen likevel stor prisfølsomhet og legger vekt på rabatter. Det tilsier at bruken av TT-tilbud vil øke dersom takstene settes ned eller at det ikke er krav om egenandel.

Å stille krav til egenandel synliggjør at hver reise har en kostnad. Det medfører også at tildelt reisebeløp varer lengre, sammenlignet med om det ikke var krav til egenandel. Ettersom Agder fylkeskommune anser TT-ordningen som en del av kollektivtilbudet, er det rimelig å kreve at passasjerer betaler egenandel på samme måte som de ellers ville betalt billett. Det anbefales at TT-brukerne i Agder skal betale egenandel ved en TT-tur. For å sikre at noen TT-brukere ikke opplever ekstra ulempe ved høy egenandel, så anbefales det egenandelstakster fastsatt som kronebeløp, i stedet for i prosentdel av totalpris for tur.

3.5 Brukergupper

Ettersom alle TT-brukere får tildelt likt grunnbeløp, vil det ikke være behov for å dele inn i brukergupper. Likevel differensieres det i forhold til transporttilbud mellom personer innad i TT-ordningen. Dette går da på rullestolbrukere, blinde og personer med alvorlige synssvekkelser og personer med lang avstand til kommunesenter.

³ <https://www.akt.no/info/pris/enkeltbilletter/>

⁴ TØI rapport 1432/2015 (2015): Effektiv prising av kollektivtransport

3.6 Oppsummering av forslag til ny TT-ordning i Agder

Forslag til ny TT-ordning

- Reisebeløp – likt grunnbeløp til alle TT-brukere
- Ekstra tilskudd for rullestolbrukere (personer som må sitte i rullestolen under transport)
- Ekstra tilskudd til blinde og sterkt svaksynte
- Ekstra tilskudd til bosatt langt fra kommunesenter – de som bor mer enn 20 km fra kommunesenter (rådhus)
- Egenandel - fast kronebeløp som tilsvarer prisen for ordinær kollektivreise

4 Bestillingstransport og servicelinjer

TT-ordningen gjelder personer med funksjonsnedsettelse som er ute av stand til å benytte offentlig transportmiddel. Universell utforming i kollektivtransporten og bestillingstransport, vil være avgjørende for å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig for flere med funksjonsnedsettelse, men også for å reservere TT-ordningen for de som virkelig trenger den. Agder fylkeskommune jobber kontinuerlig med å tilrettelegge for universell utforming i kollektivtransporten. Dette er et arbeid som gjør det enklere for noen brukere å benytte seg av kollektivtransport, og graden av universell utforming i kollektivtransporten er økende. I møte med brukerorganisasjonene er det uttrykt at brukere ønsker å benytte seg kollektivtransport i den grad det er mulig. Det må derfor vurderes om hver søker faktisk kan bruke det tilbudet som finnes. De som ikke har tilrettelagt kollektivtransport i nærheten, eller ikke kan bruke det, må ikke bli stående igjen uten noe transporttilbud.

Et alternativ til ordinær kollektivtransport og TT-transport med drosje, er bestillingstransport. Dette er alternativer til mer tradisjonell kollektivtrafikk, som ofte er utformet som mer etterspørselsstyrt fellestransport i mindre kjøretøy, med dør-til-dør transport eller kort vei til holdeplass. Bestillingstransport kan erstatte både kollektivlinjer og TT-turer for deler av befolkningen utenfor de mest sentrale områdene og i spredtbygde strøk. Slike tilbud kan oppleves som bedre for mange ved at man kan få kortere ganglengder og hjelp til bæreposer, mens det å måtte bestille på forhånd eller at man får en reduksjon i antall tilgjengelige, daglige avganger kan oppfattes som negativt av andre. Bestillingstransport kan fungere med eller uten kobling til tradisjonelt kollektivtilbud og man skiller på tilbringertransport, og servicetransport. Tilbringertransport er en tjeneste hvor kunden kan bli transportert til andre kollektivruter, til og fra hjemmet, eller bussholdeplass, og benyttes i kombinasjon med eksisterende fylkeskommunalt rutetilbud. Med servicetransport menes bestillingsruter som går til fastsatte tider med fastsatt start- og stoppested, men med avstikkere for å plukke opp reisende som har bestilt transport. Formålet med ruten kan være transport til handlesenter, aktivitetssted, kommunesenter eller annet lokalt senter eller arrangement. Bestillingstransport på tvers av tjenestene pasientreiser, skoleskyss, bestillingsruter, gir store mulighetsområder ved samordning og koordinering og kan dermed bidra til både økt mobilitet og økt fleksibilitet for innbyggerne.

AKT har utarbeidet et pilotprosjekt for bestillingstransport som heter «AKT SVIPP». Målgruppen for denne bestillingstransporten er de som i dag kjøper honnørbillett på bussen (over 67 år). AKT SVIPP består av to nullutslippsminibusser, som skal kjøre mellom kl. 10 og

kl. 17 mandag til lørdag. Pilotprosjektet er begrenset til bydelsområdet Vågsbygd i Kristiansand, hvor det har vært ruteomlegging for buss i rute. Dette området er valgt på bakgrunn av at det vurderes til å ha potensiale for å få tilstrekkelig passasjervolum. AKT SVIPP skal bli et dør-til-dør-transporttilbud innad i bydelen og til kollektivknutepunkt. Passasjerene tilbys to ulike servicenivåer: 1) der sjåfør sitter i bil og 2) der sjåfør møter og følger til inngangsdør. AKT SVIPP vil være gratis fra start for å rekruttere flest mulig brukere. Dette er et prøveprosjekt med tanke på utrulling i hele Agder på sikt. Prøveprosjektet ble startet opp mandag 5.oktober, ca. et halvt år etter opprinnelig plan pga. Covid-19. AKT ønsker å få erfaringer med tjenesten før en vurderer å utvide dette til andre områder.

Etter hvert som de kollektive transportløsningene gjennom økt fleksibilitet og universell utforming blir et reelt alternativ for mennesker med funksjonsnedsettelse, kan dette ses i sammenheng med TT-ordningen i Agder. Vi ønsker som en del av utredningsarbeidet for ny TT-ordning for Agder å se på kostnadene ved å erstatte TT-ordningen for så mange som mulig med bestillingstransport minimum en tur/retur virkedager. Dersom alle øvrige brukere skal dekkes av bestillingsruter i stedet for TT, betyr det at de kan gis avslag på TT-kort og i stedet benytte seg av åpne bestillingsruter som for den øvrige befolkningen. Fordelen med det er at man forbedrer det ordinære kollektivtilbudet og evner å møte utviklingen i stadig større andel eldre. For å dekke alle øvrige brukere må bestillingsrutene dekke hele kommuner, og alle kommuner i Agder. Fordelen med det er at tilbudet er enklere å kommunisere enn dagens bestillingsruter. Tilbudet blir da litt annerledes enn i dagens bestillingsrute-kommuner, og vil i tillegg omfatte Flekkefjord, Farsund, Lyngdal, Lindesnes, Mandal, samt alle kommuner i tidligere Aust-Agder.

Det er nødvendig å utrede mulighet for å innføre fleksible mobilitetsløsninger i Agder, som kan erstatte dagens TT-transport og bidra til bedre mobilitet for alle innbyggere i Agder. Fylkeskommunen, vil i samarbeid med AKT, utrede hvilke kommuner som er aktuelle for bestillingsruter og hvordan det til dels kan erstatte dagens TT-transport. Det vil være et ytterligere argument for å velge en TT-ordning med reisebeløp, slik at TT-kortet kan brukes i både i ordinære drosjer og bestillingsruter.

5 Søknads- og klagebehandling

5.2 Behandling av søknader

Ved innføringen av TT-ordningen i 1988 fikk kommunene en rolle i å behandle søknader om TT-kort for fylkene. Tanken var at kommunene hadde en lokalkunnskap til brukerne gjennom sine kommunale tjenester som de kunne nyttiggjøre seg i søknadsbehandlingen⁵.

I begge TT-ordningene i Agder er kommunene søknadsbehandlere for TT-kort for sine innbyggere. Dette gjelder de aller fleste fylker, men dette er et tema flere fylker drøfter som et tiltak for å oppnå likebehandling og ut fra behov for å få kontroll med veksten i antall brukere og kostnader. Det er stor pågang av søknader til TT-ordningen. Å samle søknadsbehandlingen for alle kommuner til fylkeskommunen er en stor jobb som vil

⁵ I fylkeskommunens uttalelse til velferdsreformen er det pekt på at denne muligheten er en fordel når det gjelder å redusere dokumentasjonskravet til mennesker med sammensatte hjelpebehov

innebære behov for økt bemanning og etablering av «inntaksteam». Dersom man skal knytte til seg faglig kompetanse i et «inntaksteam» vil det dessuten kreve innkjøp av tjenester. Kommunene har i dag den faglige kompetanse på dette området.

Statusrapport per 2018 viser at det kun er 5 fylker som har overtatt søknadsbehandlingen fra kommunene. Av disse fylkene er det to som har hatt en nedgang i brukerandel de siste årene, to har uendret brukerandel mens et fylke har flere brukere enn før. Det finnes flere eksempler på lav/ nedgang i brukerandel også blant fylker som har kommunal søknadsbehandling.

En overtagelse av ansvaret for søknadsbehandlingen løser ikke alene utfordringen med veksten i antall brukere. Erfaringen fra Vest-Agder-ordningen er at det kun er tilrettelegging som vil gi varig reduksjon i nye brukere og mulighet for å opprettholde et godt reisetilbud. Overtagelse av søknadsbehandling til fylkeskommunen er ikke den eneste måten å oppnå likebehandling. Et klart utformet regelverk og retningslinjer med veiledende bestemmelser kombinert med kursing av saksbehandlere vil være viktig uansett ansvarsfordeling. En slik ansvarsovertagelse vil være irreversibel og må utredes nøye med kartlegging av søknadsmengder hos kommunene og kostnader. Det vil være viktig å ha god dialog med kommunene i videre prosess med gjennomføring av ny TT-ordning når det gjelder søknadsbehandling og ny brukerinndeling. På bakgrunn av momenter overfor anbefales det fortsatt kommunal søknadsbehandling i ny TT-ordning i Agder.

5.3 Klagebehandling

Vedtak om avslag på søknad eller tilbakekalling av kortet kan, i henhold til forvaltningsloven, påklages til Agder fylkeskommunes klageutvalg – fylkesutvalget som klageutvalg. Det samme gjelder vedtak om utestenging. Klagen sendes til Agder fylkeskommune som vil være klagebehandler i ny TT-ordning.

6 Prosess og brukermedvirkning

Agder fylkeskommune startet å utrede en ny TT-ordning i 2020, og opprettet et drøftingsråd bestående av representanter fra rådet for personer med funksjonsnedsettelse, eldrerådet, SAFO (Norges Handikapforbund, Norsk Forbund for Utviklingshemmede og Foreningen Norges Døvblinde), FFO og rådet for personer funksjonsnedsettelse i Arendal kommune. Dette drøftingsrådet har vært invitert til møter hvor forslag til ny TT-ordning og relevante problemstillinger har vært drøftet.

Administrasjonen har fått tilbakemelding fra rådet for personer med funksjonsnedsettelse om at de ønsker å beholde en turbasert basert ordning, lik den i tidligere Vest-Agder. Dersom Agder fylkeskommune velger en turbasert ordning, lik den i tidligere Vest-Agder, så vil det ikke være økonomisk ramme for å håndtere de økte kostnadene. Det innebærer at ny TT-ordning i Agder ikke vil være økonomisk bærekraftig. Av den grunn anbefaler administrasjonen at Agder fylkeskommune velger en ordning med reisebeløp.



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune
Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

