

Erfaringer etter 12 år med spesialtransport i Norge

Transportordningen for funksjonshemmede, TT-ordningen, varierer kvalitetsmessig svært mye mellom fylkene og gir brukerne jevnt over svært få reiser. Unntaket er Oslo der brukerne kan gjennomføre et tilnærmet ubegrenset antall fritidsreiser samt har muligheter til daglige arbeids- og utdanningsreiser. Deres «Oslo-ordningen» ble innført i hele landet, vil de årlige utgiftene til ordningen sannsynligvis øke fra om lag 400 mill. til 1,4 mrd. kr. Dette viser en utredning gjennomført av Nordlandsforskning på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

TT-ordningen

Fra 1988 har fylkeskommunene organisert en Tilrettelagt Transporttjeneste (TT-ordningen) for personer som på grunn av forflytningshemninger ikke, eller kun med betydelige vanskeligheter, kan bruke det ordinære bussrutetilbudet. Hovedformålet med TT-ordningen er å gi forflytningshemmede en mulighet til å delta i ulike aktiviteter i nærmiljøet på lik linje med ikke-forflytningshemmede personer. Med unntak av i Oslo dekkes ikke arbeidsreiser av ordningen. Dog kan brukere i Hordaland og Trondheim søke om TT til arbeidsreiser.

TT-ordningen fungerer i all hovedsak som en taxibasert individuell dør-til-dør-transport. Forflytningshemmede kan også søke om å få dekket merutgifter til transport gjennom lovfestede transportrettigheter og stønader fra folketrygden (grunnstønad og stønad til kjøp av bil). I enkelte kommuner finnes det også service- og bestillingsruter som er spesielt rettet inn mot personer med en eller annen forflytningshemming.

I St.meld. nr 46 (1999–2000) framgår det at Regjeringen primært ønsker at personer med forflytningshemming skal kunne få dekket sitt transportbehov gjennom det ordinære transportsystemet og

at TT kun skal fungere som et supplement til bruk av ordinær kollektivtransport. Tilretteleggingen av den ordinære kollektivtransporten, er i dag heller moderat, og kun til hjelp for dem med de letteste forflytningshemningene. På tross av dette reiser 40% av TT-brukerne reiser med buss, bane eller trikk mer eller mindre regelmessig.

Hvem er forflytningshemmet?

I forhold til transport og fysisk planlegging er det vanlig å dele funksjonshemmede inn i tre grupper: Bevegelsehemmede (personer med fysiske handikap samt hjerte og lungesyke), orienteringshemmede (syns- og hørselshemmede, dyslektikere, psykisk utviklingshemmede) og miljøhemmede (astmatikere og allergikere). Inndeling i hovedgrupper kan fungere som en huskeregel for hva vi mener med

» **Hovedformålet med TT-ordningen er å gi forflytningshemmede en mulighet til å delta i ulike aktiviteter i nærmiljøet.**

forflytningshemming og medvirke til å skape forståelse for hva som må til for å gjøre samfunnet mer tilgjengelig for disse menneskene.

Hvordan tilrettelegge transportsystemet?

I arbeidet med å tilrettelegge samfunnet for flest mulig, står begrepet universell *utforming* sentralt. Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming. Innenfor kollektivtransporten medfører prinsippet om universell utforming at flest mulig skal kunne benytte det normale transporttilbudet på en ordinær og likeverdig måte. Spesialtilbud, som for eksempel TT, bør ut fra dette prinsippet kun betraktes som et supplement.

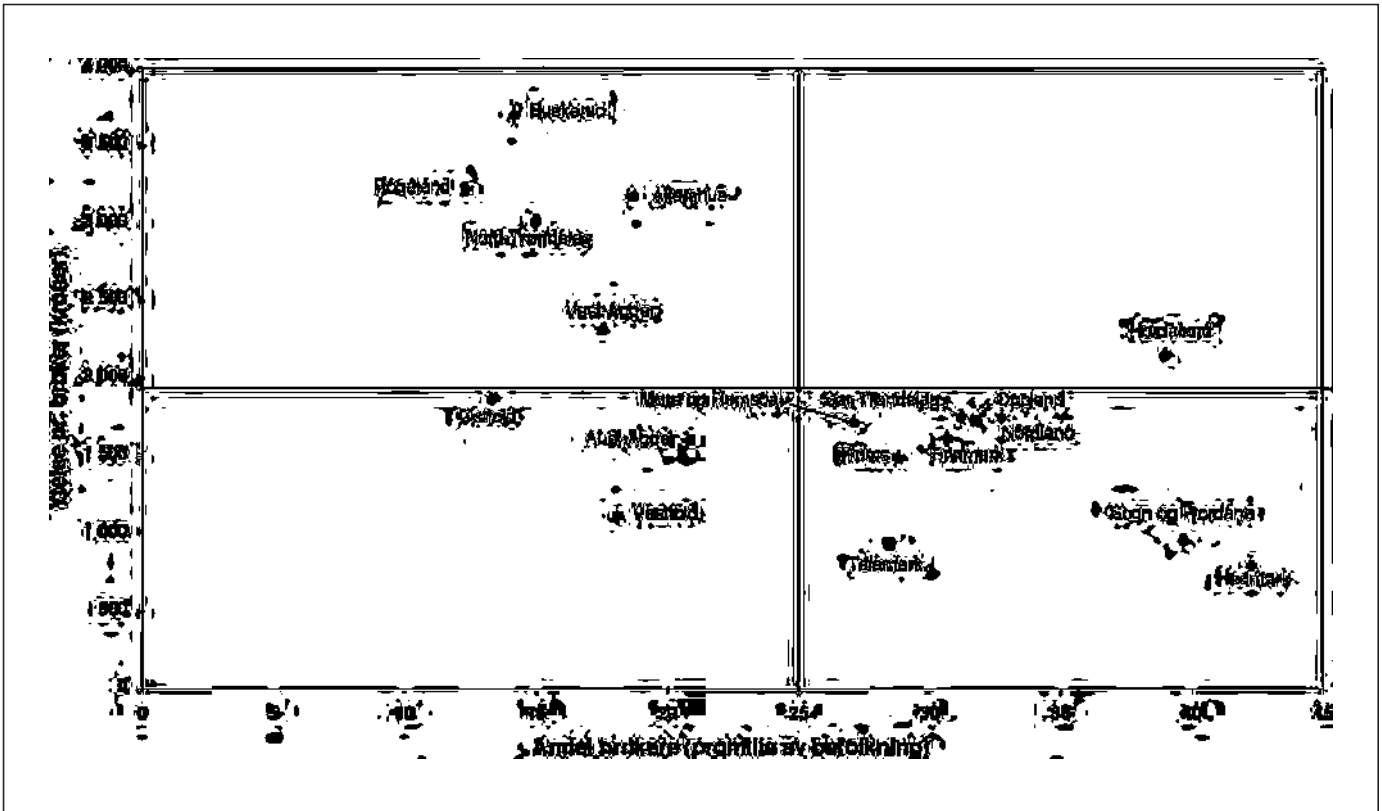
Organisering og praktisering av TT-ordningen

Det eksisterer ikke noe felles nasjonalt regelverk for TT-ordningen. Dermed praktiseres ordningen til dels svært forskjellig fra fylke til fylke, og i noen fylker også mellom kommunene i fylket. Felles for alle regelverkene er at godkjenningen av brukerne til TT-ordningen er lagt til helse- og sosialtaten i kommunene, mens fylkeskommunen er ansvarlig for utformingen av regelverket.¹ Grovt sett opererer 11 fylker med en sentralisert modell (fylkeskommunen gjør det meste) mens syv fylker praktiserer en desentralisert modell (kommunene gjør det meste). Ved behandlingen av søknader om TT tas det ikke hensyn til om søker mottar grunnstønad til transport fra Folketrygden mens søkere som har kjøpt egen bil med støtte fra Folketrygden vanligvis ikke godtas som TT-brukere.

Vanligste korttype er verdikort (man har et visst beløp å reise for). Kun i fire fylker benyttes det turbaserte kort. I fem fylker kreves det ikke egenandeler av brukerne, mens egenandelene i de resterende 14 fylkene varierer betydelig. De fleste fylkene differensierer tildelt reisebeløp eller antall turer mellom ulike brukerkategorier (type



Gisle Solvoll (bildet) er siviløkonom og forskningsleder ved Nordlandsforskning i Bodø. Hans hovedarbeidsområde er samferdsel. De senere årene har Solvoll arbeidet spesielt med transport og transportmessig tilrettelegging for personer med ulike forflytningshemninger. Han har skrevet denne artikkelen sammen med Roar Amundsvæen som er prosjekt-konsulent samme sted.



Figur 1: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlig ytelse pr. TT-bruker og brukerandel. Tall fra 2000. Midten av korset tilsvarer gjennomsnittlig årlig ytelse pr. TT-bruker (1.925 kr.) og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene, ekskl. Oslo, (2,5%). I gjennomsnittlig ytelse er de kommunale bidrag også inkludert.

og grad av funksjonshemming) samt ut fra avstand til nærmeste servicesenter.

TT-ordningen i Oslo

TT-ordningen i Oslo skiller seg sterkt ut fra alle andre fylker. I hovedstaden får en godkjent TT-bruker i praksis reise så mye hun vil innenfor kommunegrensen. Dette innebærer at selv om Oslo kun har 19% av landets TT-brukere, så står disse for 53% av reiseaktiviteten. I 2000 var utgiftene til TT i Oslo vel 204 mill. kr. Som eneste fylke får også forflytningshemmede studenter (bosatt i Oslo) daglige reiser til/fra utdanningsinstitusjon, jf. Amundsveen (2001). I Oslo kan også personer med forflytningshemming få daglige reiser mellom bosted og arbeidsplass.

Antall brukere

På landsbasis har antall TT-brukere økt fra vel 66.500 i 1988 til 122.700 i 2000. Økningen i antall brukere varierer mye mellom fylkene. Det er kun Oslo som har

opplevd en reduksjon i antall brukere av ordningen i denne perioden. Sett i forhold til folketallet har antall brukere økt fra 1,6 % av befolkningen i 1988 til 2,7 % av befolkningen i 2000. I dag er det Oslo, Hedmark, Hordaland og Sogn og Fjordane som har den høyeste brukerandelen mens Rogaland, Østfold og Buskerud opererer med den laveste brukerandelen. Se figur 1.

» De fleste fylkene differensierer tildelt reisebeløp eller antall turer mellom ulike brukerkategorier.

Utgifter til ordningen

De fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen (inkl. Oslo), målt i 2000-kr., har økt fra 189 mill. kr. i 1988 til 385 mill. kr. i 2000. Utgiftene til ordningen, målt i faste kr. er altså blitt mer enn fordoblet i løpet av de 12 årene fylkeskommunen har hatt ansvaret for ordningen. De kommunale bidragene til TT-ordningen var 11 mill. kr. i 2000 og fordelte seg på kommuner i 6 fylker, der kommuner i Rogaland bidro med 3/4 av de samlede kommunale bidrag.

Dersom regelverket i Oslo skulle bli innført i alle fylker, vil dette sannsynligvis medføre at antall brukere vil øke med 67%

(tilsvarende vel 82.000 personer), mens utgiftene til ordningen vil øke med 370% eller om lag 1,4 mrd. kr.

Ytelse pr bruker

Når vi holder Oslo utenfor, har de fylkeskommunale ytelsene pr. TT-bruker, målt i 2000-kr., lagt rundt 1.800 kr. på hele 1990-tallet. I 2000 var ytelsene på om lag 1.800 kr. (vel 1.900 kr. dersom de kommunale bidragene tas med). Ytelsene pr. TT-bruker varierer betydelig mellom fylkene. I 2000 er det Oslo som bidrar med de største ytelsene. Her hadde hver TT-bruker i gjennomsnitt 8.800 kr. å reise for. Av de andre fylkene er det Buskerud som topper statistikken med en gjennomsnittlig ytelse pr. bruker i 2000 på 3.700 kr. mens Hedmark bekler siste plassen med sine årlige ytelser på under 800 kr.. Se figur 1.

Hvem benytter ordningen og hva benyttes den til?

Den typiske TT-brukeren er en pensjonert kvinne på over 70 år som bor alene. Om lag 70% av brukerne er over 70 år. Majoriteten av brukerne lider av en eller annen form for aldersbetinget forflytningshemming, og de fleste har behov for ledsager eller tekniske hjelpemidler når de skal bevege seg utendørs eller reise med buss eller drosje. TT-

brukerne er imidlertid en svært sammensatt gruppe individer med ulike funksjons- og bevegelsehemninger samt varierende transportbehov.

For det store flertall av brukerne tilfredsstiller ikke TT-reisene deres totale reisebehov. Kun 14 prosent oppgir at de aldri reiser med annet enn TT. TT-reisene benyttes mest til handleturer fulgt av besøksreiser og diverse servicereiser. Dette viser at TT brukes til formål som er i pakt med målsettingen for TT.

TT-brukere i de fire fylkene Oppland, Nordland, Sør-Trøndelag og Vest-Agder reiser i gjennomsnitt under 20 turer per år, mens brukere i Oslo reiser ca. 85 turer per år. Reiseaktiviteten avtar med alderen.

TT-ordningen framstår som viktig for den enkelte bruker men er, med unntak av i Oslo, altfor begrenset med hensyn til antall reiser. I tillegg til reiseomfang er brukerne misfornøyd med informasjonen om ordningen samt at det kan være problemer med å benytte ordningen utenfor hjemfylket. Forhold rundt selve reisen, som for eksempel sikkerhet, serviceinnstilling til sjåfør, punktlighet og komfort oppleves stort sett positivt.

TT-ordningens framtid

TT-ordningen synes i dag å ha nådd et metningspunkt mht. antall brukere og økonomiske bidrag. Ordningen praktiseres svært ulikt rundt om i fylkene, og ytelse pr. bruker varierer betydelig. På bakgrunn av trange økonomiske rammer til TT i fylkene samt at midlene i dag «smøres relativt tynt utover», ser vi det som viktig at det i framtiden innføres en langt hardere prioritering mht. hvem som slipper inn i ordningen. En mer målrettet bruk av midlene, rettet inn

mot de brukergrupper som kan dokumentere det største udekte transportbehovet, vil med stor sannsynlighet øke den samlede velferden til brukerne.

Fylkeskommunene bør i større grad vurdere behovet for TT i tilknytning til daglige arbeids- og utdanningsreiser. Bruk av TT for å hjelpe forflytningshemmede ut i arbeid eller utdanning er et formål som er i tråd med Regjeringens politikk overfor funksjonshemmede, og som i mange tilfeller sannsynligvis vil være et samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak. Innenfor de rammene som i dag settes av til TT i fylkene, vil et tilbud om daglige TT-reiser i forbindelse med arbeid eller utdanning ikke la seg realisere uten at ordningen tilføres mer ressurser.² I og med at størsteparten av nytten ved en slik utvidelse av TT-ordningen tilfaller staten i form av reduserte utbetalinger til uførepensjoner, vil det være naturlig at staten betaler for disse

nye TT-reisene gjennom økte rammeoverføringer til fylkeskommunene.

Når det gjelder det framtidige ansvaret for TT-ordningen, støtter vi konklusjonene i St.meld. nr. 31 (2000–2001) om at TT fremdeles bør administreres på fylkesnivå. Fylkeskommunene, som ansvarlig for den lokale og regionale buss- og båttransporten vil, ved å ha ansvaret for TT-ordningen, ha et direkte incitament til å prioritere tilretteleggingsarbeidet i den ordinære kollektivtransporten siden et slikt arbeid på sikt vil kunne redusere behovet for TT. Framover vil derfor en sentral utfordring for fylkeskommunene være å finne en fornuftig arbeidsdeling mellom TT, serviceruter, bestillingsruter og tilgjengeligheten til det ordinære kollektivsystemet, for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til disse transportformene. Slike avveininger rundt arbeidsdelingen til ulike transportformer gjennomføres i liten grad i dag.

”

Majoriteten av brukerne lider av en eller annen form for aldersbetinget forflytningshemming.

Om undersøkelsen

Datamaterialet som undersøkelsen bygger på er basert på den postal spørreundersøkelse blant 831 TT-brukere i Oslo, Oppland, Vest-Agder, Sør-Trøndelag og Nordland samt personlige intervjuer av 18 brukere i 3 fylker. I tillegg er det innhentet statistikk over antall brukere og utgifter til ordningen fra alle fylkeskommuner. Resultatene fra utredningen er dokumentert i Solvoll m.fl. (2001).

Referanser

- Amundsveen, R (2001): Studenter med forflytningshemninger. NF-arbeidsnotat nr. 1006/2000. Nordlandsforskning, Bodø.
- Solvoll, G., Amundsveen, R. og Anvik, C.H. (2001): Transportkvantitet og livskvalitet. Transportordningen for forflytningshemmede. NF-rapport nr. 9/2001. Nordlandsforskning, Bodø.
- St.meld. nr. 46 (1999–2000): Nasjonal transportplan 2002–2011. Samferdselsdepartementet.
- St.meld. nr. 31 (2000–2001): Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling. Kommunal- og regionaldepartementet.

Noter

- 1 Unntaket er Akershus der brukerne godkjennes av en fylkeskommunal godkjenningsnemnd bestående av 4 leger fordelt på fylkets 4 regioner.
- 2 1. august 2001 ble det startet opp forsøk med tilbud om arbeids- og utdanningsreiser til funksjonshemmede. Forsøket administreres av Samferdsels- og Sosial- og Helsedepartementet, og ble kort omtalt i Samferdsel nr. 6 /2001.

STØTT VÅRE ANNONSØRER – DE STØTTER SOR

 Fiskehallen, 0150 OSLO Tlf. 22 42 27 77	Stiftelsen Blå Kors Fredrikstad PB 585, 1612 FREDRIKSTAD Tlf. 69 30 18 40 Fax. 69 30 18 41	 Birkenes kommune PB 115 4795 BIRKELAND Tlf. 37 28 16 00 Fax. 37 28 16 01	Brødr. Olsen Bilservice AS PB 137, 1751 HALDEN Tlf. 69 21 19 20 Fax. 69 21 19 30	 6901 FLORØ Tlf. 57 75 17 00	
Førde Apotek Langebruv. 28 6800 FØRDE Tlf. 57 72 12 12 Fax. 57 72 12 13	Agro & Miljø Kongsbergv. 2 1621 GRESSVIK Tlf. 69 33 42 14 Fax. 69 33 44 61	Bryn Gartneri Økriv. 2, 1349 RYKKINN Tlf. 67 13 32 19 Fax. 67 13 18 57 Mobil 917 44 924	Tango Frisør Ulefoss Senteret 3830 ULEFOSS Tlf. 35 94 48 00 Fax. 35 94 78 54	Vik Verk AS 6893 VIK I SOGN Tlf. 57 69 81 00 Fax. 57 69 81 10	 Statkraft