



Oslo kommune  
**Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester**

Bydel 1 - 15  
Velferdsetaten

Dato: 02.02.2013

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

201103983-279

Geir Christiansen 23.46.14.44

357

**FORSLAG TIL NYE TRANSPORTLØSNINGER I TT-ORDNINGEN - RAPPORT FRA  
TT-PROSJEKT 2011 - 2013**

Vedlagt følger til orientering rapport fra TT-prosjektet 2011 – 2013 med forslag til nye transportløsninger i kommunens TT-ordning.

Rapporten er overlevert byråden for eldre for politisk behandling.

Med hilsen

Bjørg Månun Andersson  
kommunaldirektør

Eli Filseth  
fung. pleie- og omsorgssjef

Godkjent og ekspedert elektronisk

**Vedlegg:** Rapport fra TT-prosjekt 2011 – 2013 med vedlegg

## Øyvind Andersen

---

**Fra:** Geir Christiansen  
**Sendt:** 31. januar 2013 07:51  
**Til:** Postmottak BYR  
**Kopi:** Aud Kvalbein; Julian Farner-Calvert; Bjørg Månnum Andersson  
**Emne:** TT-prosjekt 2011 - 2013

Registreres mappe 201103983.

Geir Christiansen  
EST

---

**Fra:** Bente Ingrid Arnesen  
**Sendt:** 31. januar 2013 07:45  
**Til:** Postmottak BYR  
**Kopi:** Geir Christiansen; [jespost@getmail.no](mailto:jespost@getmail.no); [khs@delta.no](mailto:khs@delta.no); [bjoern-3@online.no](mailto:bjoern-3@online.no); Ellen Eriksen; [lars.semmerud@gmail.com](mailto:lars.semmerud@gmail.com); Aashild Korsgaard  
**Emne:** TT-prosjekt 2011 - 2013

Til Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester.  
Rådhuset

### TT-prosjekt 2011-2013 – foreløpige kommentarer

Rådet for funksjonshemmede har fått en kort orientering om status i arbeidet med ny TT-ordning. Rådet har til sitt neste møte invitert hovedprosjektleder for å få en mer omfattende gjennomgang av prosjektet og prosjektets forslag. Rådet er gjort kjent med organisasjonenes felles merknader.

Rådets foreløpige kommentarer er basert på den kunnskap rådet så langt har om saken. Rådet forutsetter at rådet på vanlig vis blir involvert i det videre arbeidet med TT-prosjekt 2011-2013.

Prinsippene om inkludering, likestilling og likeverd vil danne basis for rådets arbeid på alle politikkområder.

I rådets gjeldende arbeidsprogram heter det: «For mange personer med nedsatt funksjonsevne er tilrettelagte transportløsninger absolutt nødvendig for å kunne være en aktiv samfunnsborger i arbeidsliv, for å kunne delta i fritidsaktiviteter og for å kunne gå på skole og universitet. Dette innebærer at infrastrukturer og transportmidler er utformet slik at alle kan bruke dem, og at samfunnet stiller med ordninger for transport ved siden av universelt utformet offentlig transport.» Det heter videre at rådet vil arbeide for at «kvaliteten på transporttjenesten forbedres.» Dette ligger til grunn for rådets synspunkter.

Rådet har merket seg at Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO Oslo), Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner (SAFO Oslo), Blindedeforbundet, Norges Handikapforbund (NHF Oslo), Handikappede Barns Foreldreforening (HBF Oslo) og Oslo fylkeslag av Norsk Forbund for utviklingshemmede (NFU) i en felles uttalelse avviser en ny framtidig organisering av TT-ordningen («penger på kort») som organisasjonene mener innebærer fare for sosial isolasjon, færre turer, geografisk ulikhet internt i Oslo, mindre anledning til å leve aktive liv, mindre anledning til aktiv samfunnsdeltakelse, økende avstand mellom TT-tilbudet og det ordinære kollektivtilbudet og usikkerhet knyttet til fremtidig utvikling av reisetilbudet.

Rådet er av den oppfatning at en slik samlet avvisning fra organisasjoner som har omfattende erfaring fra og kunnskap om TT-området må tillegges betydelig vekt i det videre arbeid. Rådet merker seg ikke minst organisasjonenes bekymring for muligheten for personer med funksjonsnedsettelse til å leve aktive liv med alminnelig samfunnsdeltakelse. Det er avgjørende å ta med seg brukersynspunkter i utviklingen av en ny TT-ordning, ikke minst for å sikre at ny ordning har tilstrekkelig legitimitet. Det må være et mål at Oslo har en god TT-ordning som bidrar til høy brukertilfredshet og som bidrar til at alle kan delta i samfunnet som aktive samfunnsborgere.

Rådet for funksjonshemmede forutsetter at rådet, i det videre arbeidet med saken, blir involvert på en god og hensiktsmessig måte og vil komme tilbake til ytterligere kommentarer når det er aktuelt.

Vennlig hilsen

Bente Arnesen  
rådssekretær  
rådet for funksjonshemmede  
Oslo kommune

Tlf. 952 66 645 eller 23 46 14 69

## Fremtidig organisering av fritidsreiser i TT-ordningen

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO Oslo), Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner (SAFO Oslo), Blindeforbundet, Norges Handikapforbund (NHF Oslo), Handikappede Barns Foreldreforening (HBF) og Oslo fylkeslag av Norsk Forbund for utviklingshemmede (NFU) avviser en ny fremtidig organisering av TT-ordningen («penger på kort») som innebærer:

- Fare for sosial isolasjon
- Færre turer
- Geografisk ulikhet internt i Oslo
- Mindre anledning til å leve aktive liv
- Mindre anledning til aktiv samfunnsdeltakelse
- Økende avstand mellom TT-tilbudet og det ordinære kollektivtilbudet
- Usikkerhet knyttet til fremtidig utvikling av reisetilbudet

I dag har TT-brukere i Oslo 150, alternativt 50 reiser pr. år. Dette innebærer et snitt på under tre, alternativt 1 enkelttur(er), pr. uke. Disse reisene skal brukes til hverdagslige aktiviteter som å besøke familie, venner, følge opp barn, kulturliv, personlige ærend som handling av dagligvarer, frisør, tannlege mv. Det gjelder også deltagelse i politiske partier, kirker og andre trossamfunn, brukermidvirkere i det offentlige eller frivillige organisasjoner. Personer som kan benytte seg av kollektivtransport/bil/sykkel bruker i snitt 3,3 reiser pr. dag (Transportøkonomisk institutt: Den store reisevaneundersøkelsen 2009, side 22). 150 fritidsreiser dekker derfor for svært mange kun et minimumsbehov

TT-brukere som bor geografisk i ytterkanten av Oslo vil få langt mindre ut av et kronebeløp enn de som bor i sentrumsnære områder, gitt at mye aktivitet foregår i sentrum. Tilsvarende vil forflytning fra ytterkant til ytterkant av kommunen innebære at beløpet brukes opp raskere. Ordinær kollektivtransport koster det samme over hele Oslo.

I tilleggsinnstilling til budsjett 2013 heter det: «Endring i TT-tjenesten innføres fra 2014 ved å få ned utgiftene til fritidsreiser gjennom lavere kvoter og mer kostnadseffektiv organisering...». Dersom kronebeløp innføres ser vi at det lettere kan bli kutt i tilbudet. Samtidig vil taxiprisene øke. Konsekvensen er en stor nedgang i mulighet til å leve et aktivt liv.

Velferdsetaten argumenterer med at et kronebeløp vil gjøre TT-turer mer attraktivt for drosjesjåfører og at diskriminering da vil opphøre. Vi mener at byrden om å unngå diskriminering ikke skal falle på TT-brukerne. Dersom flere drosjeselskaper innfører et mer rettferdig betalingssystem til sine sjåfører, mener vi at grunnlaget for deler av diskrimineringen vil opphøre.

Velferdsetaten har videre anført at innføring av kronebeløp vil gjøre Oslo mer lik øvrige fylker. En nasjonal kartlegging i 2005 viste imidlertid at TT-brukere i alle fylker uttrykte misnøye med TT-ordningen. Her var Oslobeboere mer fornøyd en ellers i landet. Det kan ikke være et mål å redusere tilfredsheten med TT-ordningen.

Brukerorganisasjonene kan ikke støtte en ordning som vil frata personer med funksjonsnedsettelse muligheten til et aktivt liv og samfunnsdeltakelse.

## **FORSLAG TIL NYE TRANSPORTLØSNINGER I TT-ORDNINGEN I OSLO KOMMUNE**

---

### **1. TT-prosjektet**

#### **1.1. Bakgrunn**

TT-prosjekt 2011 – 2013 ble etablert høsten 2011 for å sikre vedlikehold og kvalitetsutvikling i transporttilbudet, og for å utrede en ny fremtidsrettet og kostnadseffektiv TT-ordning i Oslo.

Flere brukere og brukerorganisasjoner uttrykte i 2011 misnøye med deler av transporttilbudet i TT-ordningen. Brukerorganisasjonene mente at det både var vesentlige mangler i leverandørenes ytelser, mangler i leverandørenes ytelser, og at det var strukturelle og organisatoriske svakheter i transporttilbudet.

Bystyret ga i flere vedtak og føringer gjennom 2011 anvisninger til utbedringer i og utvikling av TT-ordningen. Tilsvarende bestemte byrådet at alle kontrakter knyttet til spesialbiltransport og transport til arbeid og utdanning skulle avvikles, og nye transportløsninger skulle etableres.

Kostnadsutviklingen i TT-ordningen var også bekymringsfull. Regnskapstall fra 2010 viste sterk kostnadsvekst. Sammenlignet med Akershus brukte Oslo kommune nesten tre ganger så mye midler på hver TT-bruker.

#### **1.2. Mandat**

Prosjektet skal utarbeide forslag til organisering av ny TT-ordning i Oslo kommune, herunder også utrede økonomiske konsekvenser av nye transportløsninger prosjektet foreslår. Prosjektet skal videre koordinere implementering av ny TT-ordning når denne er vedtatt.

I påvente av innføring av ny TT-ordning skal prosjektet etablere nye transportløsninger til arbeid og utdanning, med tydelig fokus på utsatte brukergruppers situasjon og behov.

Prosjektet skal koordinere og følge opp forsøket med Flexitransport i bydelene Østensjø og Nordstrand. Forsøket ble avsluttet 31.12.2012.

Prosjektet skal videre sikre oppfølging og gjennomføring av politiske vedtak knyttet til utvikling av TT-ordningen.

### 1.3. Organisering

Prosjektet er lagt til Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester, seksjon for pleie- og omsorgstjenester. Det er engasjert egen prosjektleder til prosjektet.

Prosjektets referansegruppe har følgende sammensetning:

Geir Christiansen	Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester (prosjektleder)
Truus Greuter Bøe	Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester
Hedda Aas	Velferdsetaten
Ken Patrick	Velferdsetaten
Bjørn Haraldsen	Bydel Stovner
Vildgun Steinhaugen	Bydel Nordstrand
Arnt Holte	Norges Blindforbund
Magnhild Sørbotten	Norges Handikapforbund
Karl Håkon Sævoid	Handikappedes Barns Foreldreforening
Lill Birkelund	Norsk Forbund for Utviklingshemmede
Margareta Forrestad	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Thor Henriksen	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Eli Filseth	Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester (sekretær)

Gruppen er faglig referansegruppe for prosjektet og skal forberede og kvalitetssikre saker som skal behandles i prosjektets styringsgruppe. Referansegruppen har frem til 01.02.2013 hatt ti møter.

Prosjektets styringsgruppe har følgende sammensetning:

Bjørg Månum Andersson	Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester (leder)
Eva Waaler	Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester (til 01.01.2014)
Anne Lise Nes	Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester
Lilleba Fauske	Velferdsetaten
Kia Baardseth	Velferdsetaten
Pål Hernæs	Byrådsavdeling for finans
Edith Grung-Olsen	Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Tove Stien	Bydel Østensjø
Lasse Østmark	Bydel Gamle Oslo
Jan Evensen	Rådet for funksjonshemmede
Frank Garsegg	Det sentrale eldrerådet
Geir Christiansen	Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester (sekretær)

Gruppen skal sikre gjennomføring av tiltak og måloppnåelse i prosjektet og gir sine anbefalinger til administrativ og politisk ledelse i byrådsavdelingen. Styringsgruppen har frem til 01.02.2013 hatt elleve møter.

#### 1.4. Brukermedvirkning

Bystyret har i flere vedtak og føringer forutsatt at utviklingen av TT-ordningen, og arbeid knyttet til utforming av forslag til nye transportløsninger, skal skje i dialog og samarbeid med brukernes organisasjoner.

Brukermedvirkning i prosjektet er ivaretatt gjennom representasjon fra fem brukerorganisasjoner i referansegruppen og fra to brukerråd i styringsgruppen.

## 2. **TT-ordningen i Oslo kommune**

### 2.1. Organisering og tildeling av reiserett

Bydelene har ansvar for søknadsbehandling, vedtak om reiserett og kontakt med søkere og brukere. Bydelene dekker transportutgifter for egne brukere.

Velferdsetaten administrerer og forvalter kommunens TT-ordning og har ansvar for å anskaffe og følge opp kontrakter med transportører, kortselskap og kjørekontor.

Brukere som tildeles TT-transport får reiserett til og fra arbeid, skole eller dagtilbud. Det tildeles også reiserett til spesialbarnehage. I tillegg får alle brukere over 6 år reiserett til fritidsreiser etter omfang fastsatt av bystyret. I 2013 utgjør dette inntil 150 reiser for brukere mellom 6 og 67 år og inntil 70 reiser for brukere over 67 år. Brukere over 67 år som er blinde, svaksynte eller rullestolbrukere har rett på inntil 150 reiser.

Ved reiser innenfor Oslos grenser betales egenandel med kr. 46 (barn kr.23) pr. reise. Det betales ikke egenandel utover kr. 460 pr.måned ved reise til arbeid, dagtilbud og høyere utdanning, samt til aktivitetsskole for de over 16 år. Det betales ikke egenandel i skoletransport.

TT-ordningen i Oslo kommune reguleres av forskrift for transport av funksjonshemmede, fastsatt av byrådet 18.12.2003. I forskriften fremgår det hvem som kan innvilges reiserett og hva tilbudet omfatter. Formålet er å sikre at personer med forlytningsvansker som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport skal ha et annet transporttilbud.

Det ble gjennomført ca. 950.000 transporter i TT-ordningen i 2012.

### 2.2. Brukere og brukergrupper

Oslo har knappe 17.000 TT-brukere. Brukerne deles inn i brukergrupper etter transportbehov. Ca. 2.100 brukere har blått TT-kort. Dette er i hovedsak rullestolbrukere som må transporteres i spesialbil. Ca. 14.500 brukere har rødt TT-kort. Dette er gående brukere som kan transporteres i små biler. Ca. 300 brukere er vurdert som sårbare

brukere med særskilte behov. Egne kvalitetskrav gjelder for disse transportene. Brukerne har hvitt TT-kort.

### 2.3 Fritidsreiser

Alle TT-brukere over 6 år har rett på fritidsreiser, i 2013 begrenset til henholdsvis 70 eller 150 reiser avhengig av hvilken brukergruppe de tilhører.

I 2012 tok brukerne samlet sett (aktive og passive brukere) ut fritidsreiser som følger:

- 9.800 gående brukere over 67 år tok i snitt ut 19,3 reiser (reisekvote i 2012 var 50)
- 4.564 gående brukere under 67 år tok i snitt ut 16,5 reiser
- 2.141 rullestolbrukere med transport i spesialbil tok i snitt ut 16,5 reiser

Gående brukere bestiller transport direkte fra transportør, eller praier drosje på gaten. Seks drosjeselskaper har konsesjon for å tilby fritidsreiser, og brukerne velger selv fritt mellom disse.

Fritidsreiser i spesialbil må bestilles gjennom kommunens kjørekontor Samres AB.

Prosjektets inntrykk er at organiseringen og gjennomføringen av fritidsreiser med drosjer fungerer meget bra. Det rapporteres om få klager og avvik i denne transporten, med unntak av noen sjåfører som avviser brukere som skal ha transport over lengre avstander.

### 2.4 Reiser til arbeid og høyere utdanningsinstitusjoner

I Oslo inngår reiser til arbeid og høyere utdanning i den kommunale TT-ordningen. Transporten omfatter ca. 250 brukere.

I øvrige fylkeskommuner er dette tilbudet lagt til en statlig transportordning i NAV. Brukerne søker NAV om transport og helseforetakenes pasientreisekontor organiserer transportene. Staten dekker både transportkostnader og kostnader knyttet til søknadsbehandling, kjørekontortjenester og administrasjon. Dette har vært en forsøksordning fra 2001, og fra 2006 har staten dekket alle utgiftene for fylkeskommunene. Oslo kommune har vært holdt utenfor forsøket, fordi staten anså at Oslo allerede hadde en godt fungerende transportordning.

Du får ikke dekket transport i den statlige ordningen hvis du har bilstøtte fra folketrygden eller mottar grunnstønad til transport. Oslo kommune gir i TT-ordningen reiserett også til disse brukergruppene.

I statsbudsjett 2013 er det bestemt at brukere i Oslo innlemmes i den statlige transportordningen til arbeid og høyere utdanning. Tidspunkt for når dette kan skje er ikke avklart, men vil tidligst være fra 01.01.2014. I påvente av at ordningen åpnes for brukere i Oslo, vil staten i 2013 dekke kommunens transport- og administrasjonsutgifter knyttet til kommunale brukere som fyller opptakskravene i den statlige ordningen.



Brukere som har vedtak om kommunal transport til arbeid og høyere utdanning, men som ikke fyller opptakskravene i den statlige transportordningen, vil ha krav på å få videreført kommunale transporttjenester ut vedtaksperioden i TT-vedtaket. Vedtakene har en varighet fra to til fem år.

#### 2.5. Reiser til dagtilbud og tilrettelagt arbeid

TT-ordningen omfatter også transport til dagsenter, andre dagtilbud og tilrettelagt arbeid og sysselsetting for personer med uføretrygd. Transporten omfatter ca. 550 brukere.

Denne transporten inngår ikke i den statlige transportordningen i NAV.

#### 2.6. Reiser til grunnskole og videregående skole

Reiser til videregående skole, aktivitetsskole og voksenopplæring er en del av kommunes TT-ordning. Transporten omfatter ca. 400 brukere.

Reiser til grunnskole er organisert i egen transportordning lagt til Utdanningsetaten.

TT-prosjektet utreder om all skoletransport kan organiseres i samme administrativ enhet, for å legge til rette for bedre kontinuitet i barns- og unges transporttilbud.

#### 2.7. Reiser til spesialbarnehage

Utdanningsetaten finansierer og organiserer transport til tre spesialbarnehager. Transport knyttet til øvrige spesialbarnehager organiseres i TT-ordningen.

#### 2.8. Kostnader

Prognose transportkostnader i TT-ordningen 2012, netto fratrukket brukernes egenandel, er ca. 235 mill. I tillegg kommer administrative utgifter i Velferdsetaten og bydelene, og 14,5 mill. til kjørekontor og korttjenester som dekkes av Velferdsetaten.

### **3. Forslag til nye transportløsninger i TT-ordningen**

#### 3.1. Fritidsreiser

Velferdsetaten har på oppdrag fra TT-prosjektet utredet alternativ modell for organisering av fritidsreiser – den såkalte ”penger på kort-modellen” som anvendes i de fleste andre fylkeskommunene. Akershus har organisert fritidsreisene etter denne modellen fra 2000, og fra 2006 ved tildeling av elektronisk reisekort.

I denne ordningen tildeles brukerne et kronebeløp på et reisekort, og reisens kostnad avkortes på reisekortet når bruker benytter dette. Reisekortet lades med fastsatt kronebeløp, avhengig av hvilken brukergruppe bruker tilhører. Når bruker har brukt hele verdien på reisekortet, må bruker selv betale eventuelle nye reiser ut året, eller ut halvåret hvis en velger å fylle opp reisekortet to ganger i året.

TT-prosjektet mener modellen har mange fordeler for brukerne, sammenlignet med dagens modell for fritidsreiser:

- Modellen sikrer fritt brukervalg, også for brukere av spesialbil som i dagens ordning bare kan bestille transport med kommunens valgte transportør gjennom kjørekontoret.
- TT-kortet kan benyttes ved fritidsreiser på kryss av kommunegrensene, og ikke bare begrenset til Oslo som i dagens ordning.
- Alle reiser vil være attraktive for transportørene, uavhengig av reisens lengde.
- Flere brukere kan reise sammen i felles bil og samlet bare trekkes for en reise. I dagens ordning må hver bruker trekke eget TT-kort hvis flere reiser sammen.
- Rullestolbrukere sikres full fleksibilitet i transporten, og bestemmer selv til hver reise om det ønskes transport i spesialbil eller i vanlig drosje. Dagens ordning kan ikke sikre frihet og fleksibilitet i forhold til dette.
- Det kan innføres gradering av brukers reiserett basert på brukers funksjonsnivå, uavhengig av brukers alder. I dagens ordning er omfanget av reiseretten primært gradert ut fra brukers alder, om denne er under eller over 67 år.
- Ordningen er enkel å administrere for bruker, og det betales ikke egenandel i transporten.

Modellen vil også være enklere og mer kostnadseffektiv å administrere. Det skal ikke anskaffes transporttjenester og tildeles konsesjoner, og det skal ikke etableres kontrakter med transportører. Det er følgelig ikke behov for å avsette ressurser til anskaffelser og kontraktsoppfølging. Behov for planleggings- og koordineringstjenester fra kjørekontor vil bortfalle for fritidsreisene til rullestolbrukere.

Alle brukerorganisasjonene går imot innføring av modell med ”penger på kort” i fritidsreiser. Organisasjonene mener en slik ordning for brukerne vil medføre:

- Fare for sosial isolasjon
- Færre reiser
- Mindre anledning til å leve aktive liv
- Mindre anledning til aktiv samfunnsdeltakelse
- Økende avstand mellom TT-tilbudet og det ordinære kollektivtilbudet
- Usikkerhet knyttet til fremtidig utvikling av reisetilbudet

Brugerorganisasjonene påpeker også at brukere som bor i mindre sentrale deler av byen vil oppfatte det som forskjellsbehandling at de blir trukket et høyere reisebeløp ved reise til for eksempel sentrum, sammenlignet med bruker som bor sentrumsnært. I dagens ordning trekker bruker en reise, uavhengig av reiselengde. Etaten viser til at dette kan utlignes ved å innføre beløpsgradering relatert til brukers bopel, men anser at det vil være krevende å fastsette og følge opp slik gradert reiserett. Gradert reiserett ut fra brukers bopel anbefales derfor ikke. Slik gradering er ikke innført i for eksempel Akershus, hvor

bostedsmønsteret er betydelig mer spredt enn i Oslo.

TT-prosjektet foreslår at brukergruppene i ny modell for fritidsreiser inndeles som følger:

1. *Brukere med normal reiserett*

Personer som på grunn av sine forflytningsvansker er ute av stand til, på egenhånd, å benytte buss, trikk, bane eller annet offentlig kommunikasjonsmiddel.

2. *Brukere med redusert reiserett*

Personer som på grunn av sine forflytningsvansker i perioder er ute av stand til, på egenhånd, å benytte buss, trikk, bane eller annet offentlig kommunikasjonsmiddel, for eksempel på vinterstid.

Følgende brukergrupper kan også omfattes av ordningen, med redusert reiserett:

- Personer med støtte til transport fra NAV
- Personer med førerkort og tilgang på bil
- Personer som bor på sykehjem eller annen boform for heldøgns omsorg og pleie og er over 67 år

3. *Brukere med utvidet reiserett*

Personer som er avhengig av rullestol ved nesten all forflytning, psykisk utviklingshemmede, blinde eller svaksynte og personer som må benytte bærbart surstoffapparat.

Personer med store transportkostnader på grunn av behov for spesialdrosje for rullestoltransport kan gis ekstra tilskudd for å kompensere merutgifter i slik transport.

Akershus fylkeskommune har inndelt reiseretten på tilsvarende måte, og anser at dette er en hensiktsmessig inndeling av brukerne.

Innføres ordning med ”penger på kort” i fritidsreiser vil det være bystyret som i budsjettvedtaket bestemmer hvilke beløp som skal påfylles reisekortene til brukere i de ulike gruppene. Det vil således, som i nåværende ordning, være bystyret som årlig fastsetter omfanget av reiseretten i fritidsreiser.

Velferdsetatens markedsundersøkelse viser at det er interesse for modellen i leverandørmarkedet. Leverandørene anser også å kunne sikre tilgang på transport og brukervalg for brukere som trenger spesialbiltransport.

Det foreslås at ny transportløsning for fritidsreiser etableres fra 01.01.2014.

### 3.2. Reiser til arbeid og høyere utdanning

Det er til statsbudsjett 2013 bestemt at den statlige transportordningen til arbeid og høyere utdanning også skal åpnes for brukere i Oslo. Ordningen har fra 2001 vært et forsøk lagt til NAV, og staten har fra 2006 dekket alle fylkeskommunenes transport- og administrasjonsutgifter, med unntak av Oslo som har vært holdt utenfor forsøket.

Arbeids- og velferdsdirektoratet, har opplyst at NAV ikke kan ta imot brukere fra Oslo i 2013. Dette fordi ordningen må omorganiseres, og det må anskaffes nytt kjørekontor og nye transporttjenester. Det er signalisert at ny transportordning tidligst kan være på plass fra 01.01.2014, sannsynligvis først fra 01.01.2015.

I påvente av dette har Arbeidsdepartementet bekreftet at staten vil dekke Oslo kommunes transport- og administrasjonsutgifter til arbeid og høyere utdanning i 2013, hva gjelder kommunens brukere som fyller kriteriene for opptak i statlig transportordning.

Det foreslås at Oslos brukere med reiser til utdanning og høyere utdanning innlemmes i den statlige transportordningen fra det tidspunkt en ny statlig ordning er på plass, og transporttilbudet åpnes for brukere fra Oslo kommune.

Velferdsetaten må videreføre transportordningen til arbeid og høyere utdanning inntil ny statlig transportordning er etablert. Brukere som ikke kvalifiserer til statlig transportordning, og som fortsatt har gyldig transportvedtak når ny statlig ordning er på plass, opprettholder sin reiserett i den kommunale TT-ordningen frem til transportvedtaket utløper.

Det anslås at dette ved inngangen til 2014 vil omfatte ca. 200 brukere. Antallet vil gradvis reduseres fra 2014 til 2017, etter hvert som individuelle vedtak utløper.

### 3.3. Reiser til dagtilbud og tilrettelagt arbeid

Den statlige transportordningen omfatter ikke transport til dagtilbud og tilrettelagte tiltaksplasser for personer med uføretrygd. I Oslo er dette transporttilbud til ca. 550 brukere i TT-ordningen.

Prosjektet anser det som urimelig at disse brukerne skal miste sitt transporttilbud når Oslo kommune innlemmes i den statlige transportordningen, og anbefaler at transporttilbudet til denne brukergruppen videreføres i kommunens TT-ordning.

Det foreslås at ny transportløsning til dagtilbud og tilrettelagt arbeid og tiltaksplasser videreføres som en del av TT-ordningen.

### 3.4. Reiser til spesialbarnehage, grunnskole og videregående skole

Utanningsetatens kontrakt om transport til grunnskole og tre spesialbarnehager løper til 01.08.2014. Velferdsetatens kontrakt om transport til øvrige spesialbarnehager og videregående skole løper til 01.01.2014.

I pågående utredning om overføring av TT-ordningen til Ruter AS, vurderes også å samle ansvaret for all skoletransport i dette selskapet. I påvente av avklaring og beslutning til dette, anbefales at Velferdsetaten viderefører transportordningene til spesialbarnehage og videregående skole som en del av TT-ordningen.

#### **4. Reisegaranti i TT-ordningen**

Bystyret har i eget vedtak bedt om at det innføres reisegaranti i TT-ordningen, tilsvarende garantiordningen innført av Ruter AS.

TT-prosjektet har utredet innføring av reisegaranti. Det konkluderes her med at en eventuell garantiordning bare kan etableres i tilknytning til transport som bestilles gjennom kommunens kjørekontor. Til annen transport, hvor brukere bestiller transport direkte fra transportør, vil det ikke være mulig å føre kontroll med verken hente- eller fremmetider. Reisegaranti kan derfor ikke innføres i disse transportene.

Til foreslått ny organisering av fritidsreiser vil bruker selv bestille all transport direkte fra transportør, også ved behov for spesialbiltransport.

Reiser til arbeid og høyere utdanning vil i all hovedsak bli en statlig transport fra 2014, og kan således ikke omfattes av en eventuell kommunal garantiordning.

Ut fra dette vil det bare være et begrenset antall brukere i TT-ordningen som kan omfattes av en eventuell reisegaranti. Dette vil være brukere med reiserett til videregående skole og og brukere som reiser til dagtilbud eller tiltaksplasser.

Med henvisning til ovennevnte foreslår ikke prosjektet på det nåværende tidspunkt innføring av ordning med reisegaranti i TT-ordningen. Videreføres nåværende ordning med bestilling av spesialbiltransport i fritidsreiser, kan det være aktuelt å vurdere spørsmålet på nytt. Dette fordi en reisegaranti da kan omfatte langt flere brukere.

Uavhengig av eventuell innføring av reisegaranti, påpeker prosjektet viktigheten av at TT-ordningen organiseres slik at transporten er forutsigbar for brukerne. Punktlighet i bestillingstransport er en forutsetning for at brukerne kan planlegge sine daglige gjøremål og overholde sine avtaler og forpliktelser.

#### **5. Ny TT-forskrift**

Når bystyret har vedtatt fremtidige transportløsninger i TT-ordningen vil TT-prosjektet utarbeide forslag til ny forskrift for transport av personer med forflytningsvansker. Ny forskrift må vedtas av bystyret og må tre i kraft på samme tidspunkt som nye transportløsninger etableres.

Bystyret har bedt om at det til ny TT-forskrift vurderes om også barn under seks år skal kunne innvilges reiserett med fritidsreiser. TT-prosjektet har ikke registrert faktisk etterspørsel etter dette, men spørsmålet vil bli drøftet og vurdert i arbeidet med utforming av ny TT-forskrift.

## **6. Administrasjon og forvaltning av TT-ordningen**

TT-ordningen i Oslo administreres av Velferdsetaten. Etter vedtak i bystyret utreder TT-prosjektet om det er hensiktsmessig å overføre ansvaret for TT-ordningen til Ruter AS som en del av et tilpasset kollektivsystem. Når utredningen avsluttes 01.03.2013 vil prosjektet utarbeide sak om fremtidig administrativ forankring av TT-ordningen.

## **7. Myndighetsutøvelse i TT-ordningen**

Prosjektet forutsetter at all myndighetsutøvelse i TT-ordningen fortsatt skal ligge i bydelene. Det vil således være bydelene som vurderer søknad om reiserett i TT-ordningen, fatter vedtak i sakene og forbereder klagesaker som skal behandles i Klagenemnd for forflytningsaker for forflytningshemmede.

## **8. Økonomiske konsekvenser**

### 8.1 Arbeids- og utdanningsreiser

I 2013, og sannsynligvis gjennom 2014, vil arbeids- og utdanningsreiser fortsatt organiseres av Oslo kommune. Staten vil gi tilskudd til gjennomføring og administrasjon av transport til lønnet arbeid og høyere utdanning. Forutsatt at staten godtar kommunenes refusjonskrav utgjør dette en innsparing på 21,9 mill. pr. år.

Velferdsetaten har identifisert ca. 250 brukere som pr. januar 2013 anses kvalifisert til den statlige transportordningen. Av disse har ca. 36 % kommunalt transportvedtak som utløper i 2013. Ca. 21 % av vedtakene utløper i 2014. Resterende vedtak utløper i 2015, 2016 og 2017.

Det forutsettes at brukere som vil få tilsvarende transportløsning i en statlig ordning, henvises til denne når ordningen åpnes for Oslos brukere. Brukere som ikke fyller kravene for opptak i den statlige ordningen, eller som vil få en vesentlig annerledes transportløsning i statlig ordning, vil ha rett til videreføring av kommunalt transporttilbud ut vedtakstiden. Kostnader til gjennomføring og administrasjon av denne overgangsordningen må således videreføres til utgangen av 2017.

Prosjektet foreslår at nåværende transporttilbud til dagtilbud, tilrettelagt arbeid og videregående skole videreføres i den nye TT-ordningen. Budsjettmidler knyttet til gjennomføring og administrasjon av disse transportene må således fortsatt avsettes.

Organiseringen av fremtidige transportløsninger til arbeid, utdanning og dagtilbud vil bestemme om kommunen fortsatt vil ha behov for å kjøpe kjørekorttjenester. Blir

behovet for slike planleggings- og koordineringsfunksjoner vesentlig mindre, må det vurderes om disse oppgavene skal legges til transportørene. En slik løsning antas å være mer kostnadseffektiv for kommunen. Kommunens utgifter til kjørekontor i 2013 utgjør ca. 12 mill.

## 8.2 Fritidsreiser

Innføres modell med ”penger på kort” i fritidsreiser vil ordningen være enklere å organisere og følge opp. Det vil bl.a. ikke være behov for å anskaffe transporttjenester. Dette vil redusere administrasjonskostnader til anskaffelser og kontraktsoppfølging tilsvarende ett årsverk. Det vil heller ikke være behov for kjørekontortjenester for å koordinere fritidsreiser i spesialbiltransporten.

Kostnader knyttet til denne modellen vil avhenge av to forhold:

1. Hvilken reiserett som tildeles de ulike brukergruppene, dvs. hvilke kronebeløp som årlig legges inn på de ulike reisekortene.

Det er bystyret som i den årlige budsjettbehandlingen bestemmer hvilke reisebeløp brukergruppene skal tildeles. Fritidsreiser er uten sammenligning den største kostnaden i TT-ordningen. Det er således her bystyret primært kan regulere den samlede kostnaden i tjenesten.

2. Hvor mye av tildelt reisebeløp brukerne benytter.

Brukere med fritidsreiser tar ut betydelig færre reiser enn den reisekvoten bystyret tildeler i den årlige budsjettbehandlingen, jf pkt. 2.3. Tildeles i ny modell reisebeløp som medfører redusert reiserett, må det påregnes at underforbruket reduseres. Dette fordi vi må forutsette at nåværende brukeres reisebehov vil være det samme. Dette må hensyntas når kostnader knyttet til ny modell skal beregnes.

Det er beregnet kostnader ved innføring av modell med ”penger på kort”, simulert ut fra eksempler på årlige reisebeløp som kan tildeles de ulike brukergruppene. Beregninger, og sammenligninger mot prognose kostnader i fritidsreiser 2013, følger vedlagt.

## **9. TT-prosjektets behandling av forslag til nye transportløsninger**

Forslag til nye transportløsninger i TT- ordningen har vært behandlet i prosjektets referansegruppe 22.01.2013 og i styringsgruppen 31.01.2013.

### 9.1. Behandling i referansegruppen

Referansegruppens merknader og innspill til forslag til nye transportløsninger er innarbeidet i saken.

Til forslag 3.1 – Fritidsreiser, presiserer brukerorganisasjonene at de alle er sterkt imot at fritidsreiser i TT-ordningen organiseres etter modell ”penger på kort”. Organisasjonene mener dette vil ødelegge den gode TT-ordningen Oslo kommune har etablert, og redusere brukernes muligheter til å leve aktive sosiale liv.

Brukerorganisasjonene har samlet argumentert mot slik ordning i uttalelse av 13.12.2012 *Fremtidig organisering av fritidsreiser i TT-ordningen*. Brukerorganisasjonenes uttalelse følger som vedlegg til saken.

## 9.2 Behandling i styringsgruppen

Styringsgruppen behandlet forslag til nye transportløsninger i TT-ordningen i møte 31.01.2013.

Representanten fra rådet for funksjonshemmede støtter ikke prosjektets forslag om å organisere fritidsreiser etter modell ”penger på kort”. Rådet har til dette oversendt en egen uttalelse av 31.01.2013 som følger saken som vedlegg. Representanten fra rådet for funksjonshemmede tilslutter seg øvrige forslag til nye transportløsninger.

Øvrige representanter tilsluttet seg prosjektets forslag til nye transportløsninger i TT-ordningen i Oslo kommune.

**Vedlegg :** Uttalelse fra brukerorganisasjonene av 13.12.2012 – fremtidig organisering av fritidsreiser i TT-ordningen  
Uttalelse fra rådet for funksjonshemmede – TT-prosjektet 2011 – 2013  
foreløpige kommentarer