



## Forsøksprosjekt i Vest-Agder 2009 - 2012:

### "Samordning av bestillingstransport og Transporttjenesten for funksjonshemmede"

## Evalueringsrapport

Samferdselsseksjonen, november 2012

## Forord

Vest-Agder fylkeskommune er av samferdselsdepartementet i perioden 2009 – 2011 tildelt 11,6 mill. kr. i tilskudd til forsøksprosjektet: "Samordning av bestillingstransport og Transporttjenesten for funksjonshemmede". Forsøksperioden ble utvidet ut 2012.

Hovedmålet med prosjektet var formulert slik:

Under forsøkene skal bestillingstransporten bygges ut samtidig som det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenesten. Målet er et mer tilgjengelig samfunn, hvor flest mulig av dagens TT-brukere skal kunne benytte den ordinære kollektivtransporten, inklusive bestillingstransport og serviceruter som er åpne for alle. Det skal opprettholdes et tilrettelagt transporttilbud til de som ikke kan nyttiggjøre seg det utbygde bestillingstransporttilbudet.

Hovedmålet med prøveprosjektet er å avklare effektene av en slik omlegging for funksjonshemmedes mobilitet. Samferdselsdepartementet ønsket med forsøket å kartlegge om styrking av bestillingstransporten kombinert med en justering av TT-ordningen kan:

- Frigjøre ressurser som fylkene kan bruke til å styrke tilbudet til TT-brukere med særskilte behov.
- Dekke reisebehovet for en signifikant del av dagens TT-brukere.
- Forbedre tilbudet til de som benytter seg av bestillingstransport i dag.

Denne rapporten er en evaluering av prosjektet basert på statistikk t.o.m. 1. halvår 2012. Rapporten redegjør for gjennomføring av prosjektet og forsøker å gi svar på de effektmål som staten har vært opptatt av å måle. Evalueringen er oppsummert i noen hovedkonklusjoner og anbefalinger for videre arbeid. Økonomisk oversikt og statistikk for siste halvår vil ettersendes departementet snarest mulig etter prosjektslutt.

Forsøket er gjennomført i et godt og nært samarbeid med Agder Kollektivtrafikk hvor Thor-Dag Lie Thorsen har vært prosjektmedarbeider, og med bistand også fra andre medarbeidere.

Samferdselsseksjonen vil også rette en særlig takk til brukerrepresentantene i prosjektets drøftingsråd for uvurderlige bidrag i arbeidet med prosjektet og er takknemlig for at de har stilt seg villige til å følge prosessen videre. Rådet ble oppnevnt av de fylkeskommunale rådene og har bestått av: Trine Lise Systad (Norsk Forbund for Utviklingshemmede), Siri Topstad (Norges Handikapforbund), Bernt Bachke (Norges Blindeforbund) og Margith Seland (Fylkeseldrerådet).

I tillegg takkes Arne Tømte ved Blindeforbundets mestringscenter i Hurdal for verdifulle innspill.

Rapporten vil bli lagt fram for hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø og fylkestinget.

Kristiansand 1.11.12

Vidar Ose (*sign.*)  
Samferdselssjef

Mette Kirkhus Johansen (*sign.*)  
Prosjektleder

## Innhold

1	Hovedkonklusjoner fra forsøket.....	5
2	Anbefalinger fra forsøket .....	6
3	Innledning.....	8
4	Organisering av prosjektet i Vest-Agder .....	9
5	Bakgrunn for, og innretningen av, forsøket i Vest-Agder .....	10
6	Avklaringer – samordning med andre transportoppdrag. ....	11
6.1	Samordning - skyss til tannhelsetjenesten.....	11
6.2	Samordning – skoleskyss.....	11
6.3	Samordning - pasientreiser .....	11
6.4	Samordning med kommunale transportoppdrag – Transportsentralen i Kristiansand.....	12
6.5	Samordning – ordinært tilrettelagte kollektivtilbud .....	12
7	Etablering av tilbud med bestillingsruter .....	13
7.1	Kartlegging.....	13
	Reisestatistikk og brukerundersøkelse blant TT-brukere 2008.....	13
	Oppstartseminarer .....	13
	Andre innspill.....	13
7.2	Nærmere om bestillingsrutetilbudet.....	14
	Etablering av rutetilbudet .....	14
	Justering av tilbudet underveis .....	14
	Generelle vurderinger ved justering av rutetilbudene.....	14
	Kort oversikt over tilbudets omfang.....	15
7.3	Informasjonstiltak - bestillingsruter .....	15
8	Informasjonsprosjektet .....	16
9	Arbeid med omlegging av TT-ordningen .....	17
9.1	Utgangspunktet for omleggingen av TT-ordningen i Vest-Agder.....	17
9.2	Nærmere om status for tilrettelegging av kollektivtransporten.....	18
9.3	Kartlegging av barrierer.....	18
9.4	Prinsipper for ny TT-ordning .....	19
9.5	Nytt reglement for TT-ordningen.....	20
9.6	Gjennomføring av nytt reglement.....	20
10	Beskrivelse av brukermedvirkning i prosjektet .....	21
10.1	Drøftingsråd med brukerrepresentanter. ....	21
10.2	Brukermedvirkning – utforming av tilbudet.....	21

10.3	Brukermedvirkning - informasjonsprosjektet .....	22
10.4	Brukermedvirkning ved omlegging av TT-ordningen .....	22
10.5	Brukermedvirkning ved evaluering av prosjektet .....	22
10.6	Informasjon .....	23
11	Bruken av bestillingsrutene .....	23
11.1	Bruken av bestillingsrutene – samlet oversikt .....	23
11.2	Nærmere om bruken av bestillingsruter i indre bygder .....	24
11.3	Nærmere om bruken av bestillingsruter i Kristiansandsregionen .....	26
12	Vurdering av kostnadseffektivitet i bestillingsrutetilbudet .....	28
12.1	Kostnader for bestillingsruter sammenliknet med faste ruter .....	28
12.2	Vurdering av kostnadseffektivitet – sammenliknet med bestillingsruter andre steder .....	29
12.3	Utvikling i kostnadseffektiviteten i prosjektperioden .....	31
12.4	Kostnadseffektivitet sammenliknet med TT-turer .....	32
13	TT-brukernes oppfatning av bestillingsrutene .....	34
13.1	Generelt om spørreundersøkelsen .....	34
13.2	TT-brukernes kjennskap til og bruk av tilbudet .....	35
13.3	TT-brukernes synspunkter på bestillingsrutene .....	36
	Synspunktene til de som hadde benyttet bestillingsrutene .....	36
	Synspunktene til de som ikke benytter tilbudet / årsaker .....	37
13.4	Forslag til forbedringer i tilbudet .....	38
13.5	Vil forbedringer gi økt bruk av bestillingsrutetilbudet? .....	38
14	Bestillingsruter og tilrettelagte rutetilbud – mobilitetseffekt .....	39
14.1	Bestillingsrutenes bidrag til bedret mobilitet for ulike deler av befolkningen .....	39
14.2	Reisemuligheter med tilrettelagte rutetilbud sammenliknet med TT-tilbudet .....	40
14.3	Dekker bestillingsrutene en signifikant del av TT-brukernes reisebehov? .....	41
14.4	Nærmere om total mobilitet for funksjonshemmede – tilgrensende problemstillinger .....	42
	Hva bidrar til mobilitet og hva tar det offentlige ansvar for? .....	43
	Behov for å se transportordningene mer i sammenheng .....	44
14.5	Sannsynlige synergieffekter av tilretteleggingstiltak .....	47
15	Effekter av samordning ved omlegging av TT-ordningen .....	48
15.1	TT-ordningen, målsettinger før og etter omlegging .....	48
15.2	Har forsøket bidratt til frigjøring av midler? .....	48
15.3	Nærmere om utviklingen i bruken av TT-ordningen .....	50
	Nærmere om utviklingen i bruken av TT-ordningen indre bygder .....	51

	Nærmere om utviklingen i bruken av TT-ordningen i Kristiansandsområdet.....	52
15.4	Samordning, - overføring av TT- reiser til bestillingsruter .....	53
15.5	Effekt av omlegging av TT-ordningen fra juli 2011.....	54
	Utviklingen i bruken av TT i Kristiansand etter omleggingen av ordningen.....	54
	Beregnet økonomisk effekt av omleggingen.....	55
	Utviklingen i brukerandel i forsøksperioden .....	56
	Nærmere om effekt i forhold til pågang og innretningen av TT-ordningen .....	57
15.6	Effekt av regelendringene på lengre sikt.....	60
	Prognose for fremtidig brukerandel og brukersammensetning .....	60
	Kostnader og potensial ved videreføring av forsøksruter og samordning på lengre sikt .....	61
	Kostnadsanslag for doblet reisetilbud til prioriterte brukere .....	63
	Bestillingsruter som alternativ til TT. ....	63
16	Bestillingsruter som betjeningsmåte i kollektivtrafikken.....	66
16.1	Generelt om bestillingsruter som betjeningsmåte i kollektivtrafikken.....	66
16.2	Nærmere om rutestruktur i "Indre bygder" .....	67
	Stamlinjer og knutepunkt .....	67
	Bestillingsruter som betjeningsmåte i lokaltrafikken:.....	67
16.3	Nærmere om rutestrukturen i Kristiansand:.....	67
	Behov for gjennomgang av rutestruktur .....	67
	Materuter og bestillingsruter som supplerende betjeningsmåte.....	68
16.4	Nærmere om rutestrukturen i omegnskommunene til Kristiansand: .....	68
	Behov for gjennomgang av rutestruktur og å vurdere krav til tilrettelegging .....	68
	Søgne:.....	69
	Vennesla:.....	69
	Songdalen:.....	69
16.5	Nærmere om rutestrukturen langs kysten.....	70
	Flekkefjord:.....	70
	Farsund og Lyngdal:.....	70
	Mandal og Lindesnes:.....	70
17	Evaluerings av brukermedvirkning.....	71
17.1	Drøftingsrådets oppfatning av brukermedvirkningen.....	71
17.2	Prosjektleders evaluering / vurdering .....	71

## 1 Hovedkonklusjoner fra forsøket

- Det tilbudet som gis av tilrettelagte rutetilbud i kollektivtrafikken bidrar til å gi økte reisemuligheter for mennesker med nedsatt funksjonsevne og har gjort det mulig å legge om TT-ordningen slik at TT-brukere med livslange og de tyngste funksjonsnedsettelsene kan prioriteres. Samlet reisetilbud målt i antall enkeltreiser er økt for dagens TT-brukere som har fått tilgang til bestillingsruter eller tilrettelagte busser. Spørreundersøkelsen om bestillingsrutene viser også at for brukere som benyttet tilbudet har bestillingsrutetilbudet hatt en positiv effekt på opplevd mobilitet og velferd.
- Bestillingsrutene kjøres bare i den grad det er passasjerer som bestiller turen. Til tross for lite trafikkgrunnlag, er det i indre bygder reisetilbudet blir mest benyttet, mens bestillingsrutene i Kristiansandsområdet er svært lite benyttet. De nye bestillingsrutene i forsøket består i stor grad av formiddagsruter og er samlet sett i liten grad benyttet.
- Det er hittil ikke oppnådd overgang fra TT til bestillingsruter til tross for mye informasjon, introduksjonstilbud og at bestillingsrutene generelt er rimeligere å bruke. De fleste foretrekker fortsatt å benytte TT-kortet eller ordne seg på andre måter som gir mulighet til individuell transport. I den grad bestillingsrutene benyttes av TT-brukerne, blir de i stor grad benyttet til samme type reiser som TT-kortet benyttes til. Det er derfor først etter omlegging av TT-ordningen det er oppnådd samordningseffekt av tilrettelegging av kollektivtrafikken.
- Omleggingen av TT-ordningen har hatt effekt: Inntaket av nye TT-brukere er merkbart redusert i områder med bestillingsruter eller hvor de ordinære bussrutene er tilrettelagte. Brukersammensetningen på inntak av nye brukere er dessuten endret i samsvar med målsettingene for omleggingen. Bruken av TT-ordningen har også gått ned som følge av at brukere i Kristiansand med tilrettelagte bussruter har fått redusert TT-tilbud. Det kan beregnes en innsparingseffekt av omleggingen i Kristiansand i 2011 på kr. 800.000,- på årsbasis. Den viktigste effekten og det som på sikt har størst betydning for samordning og kostnadsutvikling er likevel redusert inntak av nye brukere til ordningen. Det anslås at brukerandelen på sikt kan reduseres fra tidligere 2 % av folketallet ned mot 1 %.
- Utgiftene til TT fortsetter imidlertid å øke i forsøksperioden og det er store utfordringer knyttet til budsjettoverskridelser til tross for økning i egenandel fra 1.1.11. Utgiftsveksten skyldes a) Sterk økning i taxipriser b) Økt bruk av TT-ordningen fram til omlegging i 2011 og c) Endring i transportoppdragets art hvor antall rullestolbrukere øker og rullestolbrukerne i langt større grad benytter seg av TT-tilbudet som følge av at tilbudet er blitt mer fleksibelt i Kristiansand. Dette har samlet ført til at det hittil ikke er frigjort budsjettmidler som kan finansiere økt reisetilbud til prioriterte brukere.
- Etter omleggingen i TT-ordningen er det fremdeles prioriterte brukere med den tyngste funksjonshemmingen som kommer dårligst ut når det gjelder det samlede transporttilbudet. Disse brukerne vil være avhengig av et styrket TT-tilbud for å bedre sin mobilitet. For å øke denne gruppens reisetilbud kreves det økte økonomiske rammer.
- Det er foreløpig ikke gjennomført endringer i TT-tilbudet for eksisterende TT-brukere i områder hvor man har bestillingsruter da man først ønsket å avklare spørsmålet om

videreføring Det er stort potensial for ytterligere samordningseffekt. Etablering av et minimumstilbud av bestillingsruter i alle kommuner er anslått å koste kr. 260 000,- mens samlet innsparingseffekt ved å gi et redusert TT-tilbud kan anslås til 1,3 mill. kr. I tillegg vil et minimumstilbud sikre at effekten som er oppnådd i form av redusert tilgang av nye brukere og ønsket brukersammensetning i TT-ordningen opprettholdes.

- Forsøket har vist at bestillingsruter i lavtrafikkområder er mer kostnadseffektivt enn faste ruter. Korrigert for reiselengde, gir bestillingsruter i de fleste områdene også lavere tilskudd per reise enn TT-turer, særlig der man oppnår økt belegg. Det er store forskjeller i nøkkeltall for ulike bestillingsruter i samme kommune og for ruter i ulike områder. Et bestillingsrute-tilbud vil derfor måtte være under stadig vurdering og justering ut fra utvikling i etterspørsel. Det er i forsøket invitert til samordning med annen offentlig transport uten å lykkes i dette.
- Bestillingsrutene går nå flere steder delvis parallelt med ordinære rutetilbud som ikke er tilrettelagte. Agder Kollektivtrafikk ser potensiale for effektivisering av rutetilbudet med en mer effektiv rutestruktur hvor bestillingsruter kan bidra til et samlet bedre tilbud i lavtrafikkperioder / lavtrafikkområder.
- Bestillingsruter har en helt annen kostnadsprofil enn TT-ordningen med bedre muligheter for kostnadsstyring. Økt bruk av bestillingsrutene kan bidra til bedre driftsøkonomi samtidig som et åpent transporttilbud vil kunne bidra til å svare på utfordringer knyttet til en aldrende befolkning. Tilrettelegging av kollektivtrafikken og bestillingsruter er sammen med ny innretning av TT-ordningen viktige bidrag som er nødvendige for at TT-brukere med livslange og den tyngste funksjonsnedsettelsen skal kunne gis et bedre reisetilbud.
- Prosjektets drøftingsråd har hatt høy brukerkompetanse som har vært av uvurderlig nytte for prosjektet og arbeidet med utforming av ny TT-ordning. Brukerne har også tilført viktige perspektiver og kunnskap om hvordan transportordningene bør fungere mer helhetlig for å oppnå målsettingen om økt mobilitet. Brukerne har sannsynliggjort at effekten av tilretteleggingstiltak i samfunnet er større enn summen av enkelttiltakene. Tilrettelegging av uteareal, infrastruktur og bygninger må antas å ha stor synergieffekt for funksjonshemmedes mot og lyst til å reise. Det kan bidra til økt bruk av TT-ordningen.

## 2 Anbefalinger fra forsøket

- TT-ordningen anbefales opprettholdt i den form som den har fått etter omleggingen. Videre omlegging bør skje suksessivt etter hvert som rutetilbudet blir tilrettelagt. Ordningen bør virke en lengre stund før man foretar en gjennomgang og evaluering av det nye reglementet. Drøftingsrådet anbefales opprettholdt i omleggingsfasen og frem til evaluering av ordningen.
- Drøftingsrådet understreker behovet for økte rammer slik at også prioriterte TT-brukere kan få et forbedret transporttilbud i tråd med målsettingen for omleggingen. Det anslås at rammene må økes med 3 mill. kr. utover kostnadsveksten for å gi rom til en dobling av reisetilbudet til prioriterte TT-brukere. Spørsmål om rammer tas opp i økonomiplanen.
- Bestillingsruter er en del av kollektivtilbudet og bør inngå som en del av en helhetlig rutestruktur og betjeningskonsept i hele fylket. Det anbefales at det utarbeides strategier for

kollektivtrafikken med en overordnet rutestruktur hvor bestillingsrutene inngår i en differensiert rutestruktur for å få en best mulig markedstilpasset og kostnadseffektiv kollektivbetjening. Det bør sees nærmere på kostnadselementer i kontraktene. Bestillingsruter bør i større grad inngå som en del av et helhetlig tilrettelagt rutetilbud. Det er behov for økt fokus på tilrettelegging av lokale rutetilbud slik at behov for parallelle bestillingsrutetilbud unngås.

- Bestillingsruter bør vurderes som betjeningsmåte der det er hensiktsmessig ut fra geografi, demografi, potensiale i forhold til effekt på TT-ordningen, samt fleksibilitet i forhold til trafikkgrunnlag.
- Det anbefales at samferdselsseksjonen og Agder Kollektivtrafikk på basis av erfaringer i forsøket i samarbeid vurderer rutestrukturen for kollektivtransporten og bestillingsrutenes rolle og at dette innarbeides i regional plan for samferdsel.
- Det anbefales videreført et minimumstilbud av formiddagsruter i forsøkskommunene i områder der det gir/opprettholder effekten på inntak og bruk av TT-ordningen til lav kostnad. Likeledes anbefales det vurdert etablering av minimumstilbud andre steder hvor man forventer tilsvarende effekt. Nærmere analyser og vurderinger anbefales gjort i et samarbeid mellom samferdselsseksjonen og AKT.
- Bestillingsrutetilbudet bør som tidligere generelt være etterspørselsstyrt og vil derfor stadig være gjenstand for vurdering og justering av AKT. Herunder vil AKT i samråd med kommunene foreslå nødvendige justeringer i bestillingsrutetilbudet i forbindelse med prosjektslutt.
- Kommunene bør trekkes mer aktivt inn i vurderingen av lokalbetjeningen av kommunen. Et viktig bidrag i forhold til bestillingsruter er best mulig samordning av frivillige, private og offentlige tjenester for å skaffe best mulig trafikkgrunnlag for rutene. Kommunene kan også på andre måter bidra til å legge forholdene til rette for kollektivtrafikken i kommunen. AKT anbefales å invitere kommunene med i et slikt samarbeid.
- For at tilrettelagte rutetilbud skal fungere for brukerne er det viktig med høy kvalitet på tjenestene i alle ledd. Dette stiller krav til kvalitetsoppfølging internt hos transportør, hos AKT, i kontraktsforholdet partene imellom, samt hos vegholder.
- Den samlede mobiliteten for mennesker med nedsatt funksjonsevne er avhengig av gode, hensiktsmessige ganghjelpemidler hvor det også tas hensyn til funksjonalitet ved sammensatte reiser. Statlige myndigheter anbefales å bidra til økt mobilitet gjennom å bidra til dette og gjennom å sikre at transportordningene i større grad sees i sammenheng. En stor del av TT-tilbudet benyttes i dag til helseriser og denne ordningen fungerer ikke etter hensikten.
- Ut fra ganghjelpemidlenes betydning, vil tilrettelegging av infrastruktur / uteområder og sentra samt boligtilbud i tilknytning til sentrene være et viktig bidrag til økt mobilitet for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Kommunene bør, ikke minst ut fra demografisk utvikling, i sine planer legge til rette for dette.



### 3 Innledning

Stortinget vedtok å bevilge en tilskuddsramme på 10 mill. kr. årlig over statsbudsjettet til et 3-årig forsøk med samordning av bestillingstransport og Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT-transport). Fylkeskommunene ble invitert til å søke forsøksmidler til prosjekter for perioden 2009 – 2011.

Fylkeskommunene hadde stor frihet til å utforme lokale prosjekter innenfor målsettingene som Samferdselsdepartementet hadde for forsøkene. I alt har 7 fylker fått midler fra forsøksordningen.

Fylkestinget i Vest-Agder godkjente oppstart og opplegg for prosjektet: "Samordning av bestillingstransport og TT-transport" i sitt møte 16.6.2009.

Vest-Agder fylkeskommune har i perioden mottatt 11,6 mill. kr. fra forsøksordningen til sitt forsøksprosjekt. Forsøkene skulle etter planen avsluttes 31.12.2011, men departementet godkjente 1 års forlengelse av forsøket for å få et bedre grunnlag for evaluering.

I tillegg til at alle forsøk er underlagt ekstern evaluering i regi av Samferdselsdepartementet, er avtalen for forlengelse av forsøket, at fylkeskommunen skriver en egen evaluering.

Vest-Agder legger med dette fram sin evalueringsrapport som oppsummerer hva som er gjort, effekter og erfaringer fra forsøket samt anbefalinger for videre arbeid.

Del 1 består av kapittel 4-10 hvor det redegjøres for organisering, innretning og gjennomføring av prosjektet. Del 2 fra kapittel 11 beskriver resultater, analyser samt erfaringer fra prosjektet. Konklusjoner og anbefalinger er oppsummert for seg og presentert innledningsvis i rapporten.

#### **Statens målsettinger for forsøket**

De uttalte målsettingene for forsøksordningen var formulert slik:

Under forsøkene skal bestillingstransporten bygges ut samtidig som det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenesten. Målet er et mer tilgjengelig samfunn, hvor flest mulig av dagens TT-brukere skal kunne benytte den ordinære kollektivtransporten, inklusive bestillingstransport og serviceruter som er åpne for alle. Det skal opprettholdes et tilrettelagt transporttilbud til de som ikke kan nyttiggjøre seg det utbygde bestillingstransporttilbudet.

Hovedmålet med prøveprosjektet er å avklare effektene av en slik omlegging for funksjonshemmedes mobilitet.

Samferdselsdepartementet ønsket med forsøket å kartlegge om styrking av bestillingstransporten kombinert med en justering av TT-ordningen kan:

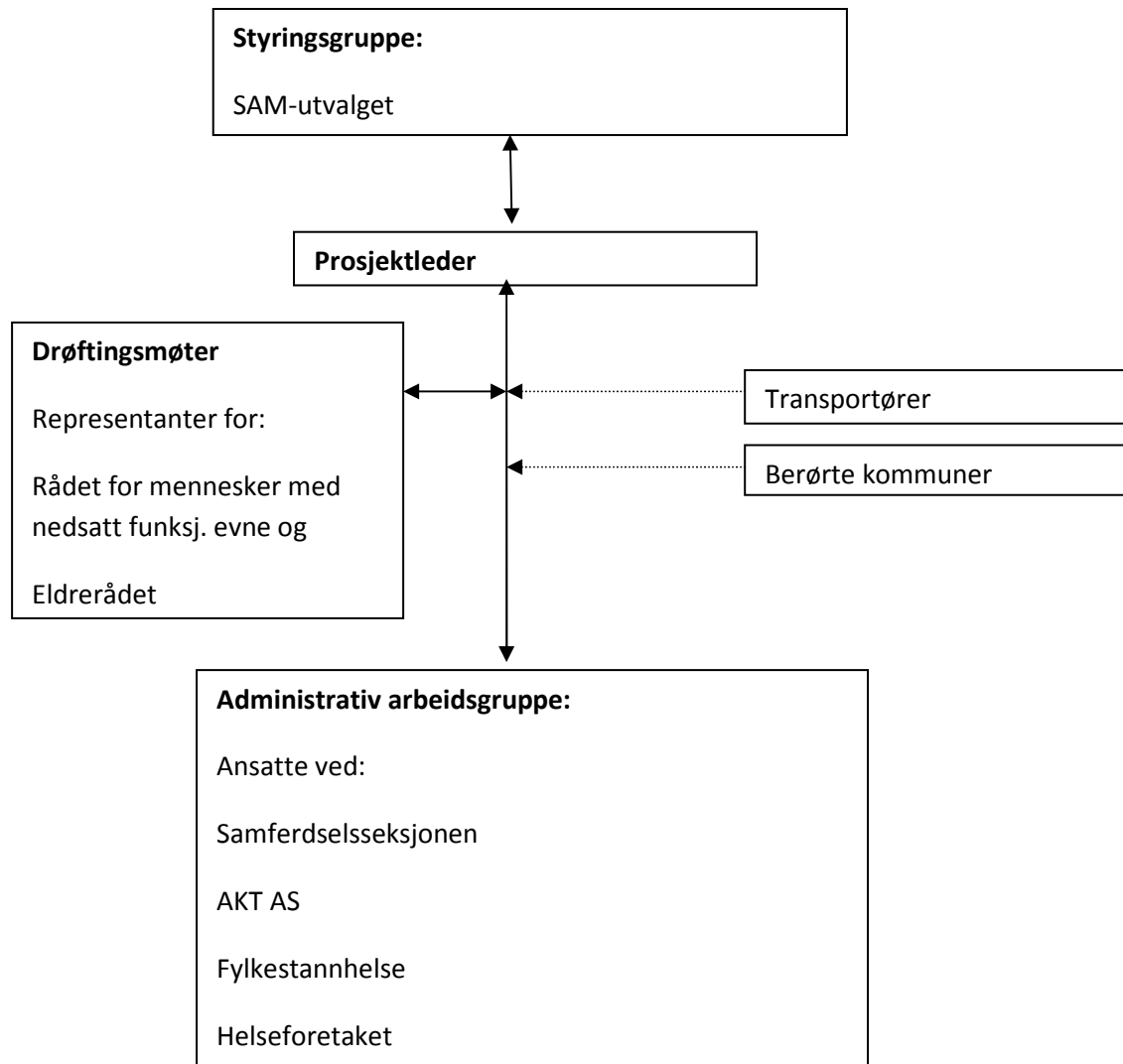
- Frigjøre ressurser som fylkene kan bruke til å styrke tilbudet til TT-brukere med særskilte behov.
- Dekke reisebehovet for en signifikant del av dagens TT-brukere.
- Forbedre tilbudet til de som benytter seg av bestillingstransport i dag.

Departementet stilte ikke eksplisitt krav til egenandel, men forutsatte at midler som eventuelt frigjøres ved at TT-brukere går over til å benytte bestillingstransport, enten skulle benyttes til å styrke TT-tilbudet til TT-brukere med særskilte behov, eller til å styrke bestillingstransporttilbudet.

Det var også satt krav til å redegjøre for opplegg for brukermedvirkning og hvordan funksjonshemmedes organisasjoner ville bli trukket med i prosessen.

## 4 Organisering av prosjektet i Vest-Agder

Prosjektet ble organisert på følgende måte:



Hovedutvalg for Samferdsel, areal og miljø har fungert som prosjektets styringsgruppe.

Prosjektet har vært drevet av Agder Kollektivtrafikk AS (AKT) og samferdselsseksjonen i samarbeid hvor prosjektet har dekket ½ prosjektlederstilling ved samferdselsseksjonen og ½ medarbeiderstilling på AKT.

Agder Kollektivtrafikk har tatt ansvar for de arbeidsoppgaver som tradisjonelt ligger innenfor deres ansvarsområde dvs.: Ruteplanlegging, avtaler, oppgjør og oppfølging av transportørene, rutestatistikk, samt ruteinformasjon. Lønnet medarbeidere i prosjektet har vært: Tore F. Storhaug (2009 – mars 2010) og Thor-Dag Lie Thorsen (mars 2010 – 2012). Andre medarbeidere har også deltatt i deloppgaver i prosjektet.

Samferdselsseksjonen har hatt prosjektlederansvaret og sekretariatsfunksjonen. Prosjektleder har hatt hovedansvar for gjennomføring av kartlegging, brukermedvirkning, undersøkelser, omleggingen av TT-ordningen, rapportering og evaluering. Andre medarbeidere ved seksjonen har også bidratt i prosjektet.

Administrativ arbeidsgruppe var ikke definert som en fast prosjektgruppe, men ble angitt for å vise hvem man vil måtte trekke på når det gjaldt avklaringer, eventuelle ressurser og bidrag. Hvem som har deltatt på arbeidsmøter har variert i ulike faser og for deloppgaver i prosjektet.

Det er lagt stor vekt på brukermedvirkning i prosjektet. Det ble fra starten av forsøket opprettet et drøftingsråd. Dette har bestått av 3 representanter oppnevnt av Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Vest-Agder og 1 representant oppnevnt av Fylkeseldrerådet. Prosjektleder har ledet møtene og vært sekretær. Prosjektmedarbeider fra AKT har også deltatt på møtene.

Berørte kommuner og de aktuelle transportørene er trukket med i arbeidet med blant annet planlegging og gjennomføring av bestillingsrutetilbudet.

## 5 Bakgrunn for, og innretningen av, forsøket i Vest-Agder

Fylkeskommunen gjennomførte i 2008 en brukerundersøkelse blant TT-brukere og laget en statusrapport hvor ordningen ble sammenliknet med andre fylker. I den forbindelse ble det skissert opp noen aktuelle problemstillinger for videre utvikling av ordningen for hvordan transporttjenesten kan sees mer i sammenheng med det ordinære kollektivtilbudet.

Fylkeskommunen har over år arbeidet med tilrettelegging av kollektivtrafikken. I Kristiansand var hele rutetilbud/ ruteområder i ferd med å bli ferdig tilrettelagt. I tillegg var det etablert et system med bestillingsruter i indre bygder. Fylkeskommunen opererte på søknadstidspunktet med en langsiktig målsetting om å øke brukerandelen for TT-ordningen fra 2 til 3% av folketallet. Det var reist spørsmål om man burde beholde en slik målsetting når målet i diskrimineringsloven og målet for tilretteleggingsarbeidet er å redusere andelen som må henvises til spesialordninger.

Målsettingen for forsøket passet derfor svært godt overens med mål for tilretteleggingsarbeidet og problemstillinger som var reist for videre utvikling av TT-transporten i Vest-Agder. Forsøksprosjektet ville gi oss mulighet til å forsere arbeidet både planmessig og gi økte muligheter for gjennomføring av konkrete tiltak.

Ut fra dette ble det søkt om midler til tiltak i to forsøksområder:

### 1. Indre bygder:

I dette området var det allerede et tilbud med bestillingsruter. Man ville se på supplering av bestillingsrutetilbudet som kunne treffe et reisebehov hos blant annet TT-brukere.

### 2. Kristiansandsregionen:

I Kristiansand er det over flere år gjort mye når det gjelder tilrettelegging av ordinære bussruter. Man ønsket å se på bestillingsruter som et mulig supplement. TT-ordningen skulle sees i sammenheng med det totale tilrettelagte kollektivtilbudet.

I forsøket ønsket vi å se på muligheten for samordning av bestillingstransporten med skoleskyss, transport til tannbehandling for prioriterte grupper, pasientreiser og kommunale transportoppdrag gjennom Transportsentralen i Kristiansand.

Det ble allerede i søknaden antydning at man ikke forventet å frigjøre midler i indre bygder. Til det er antall TT-brukere og transportomfanget for lite. Potensialet for mulig omprioritering var vurdert størst i forbindelse med samordning i Kristiansandsregionen.

Fylkeskommunen har ikke hatt økonomisk innsparing som målsetting. Målet har vært at eventuelle frigjorte midler kan benyttes til å gi prioriterte brukere med særlige behov et bedre tilbud enn i dag, samt bidra til å finansiere et økt transportkjøp.

En hovedproblemstilling var i hvilken grad frigjøring av midler skjer gjennom incitamenter eller gjennom regelendringer i TT-ordningen. Medvirkningsprosesser skulle gjennomføres i prosjektperioden, ikke minst i forhold til arbeidet med omleggingen av TT-ordningen.

## **6 Avklaringer – samordning med andre transportoppdrag.**

### **6.1 Samordning - skyss til tannhelsetjenesten**

Fra fylkeskommunens tannhelsetjeneste signaliserte man tidlig at man var innstilt på å se på samordningsmuligheter, herunder nødvendige rutiner for innkalling. Tannhelsetjenesten kom senere til at mulighetene for tilpasninger i innkallingstidspunktet var begrenset da barne- og ungdomsgruppene allerede tilpasses skoleskyssen innenfor en begrenset åpningstid. Man kom til at det vesentlige var at tannklinikene fikk informasjon om rutetilbudet for å ha mulighet til å innkalle på tidspunkt som passer med rutetilbudet. Agder Kollektivtrafikk gikk inn for at dette skulle skje ved at de gav klinikene veiledning i søk av ruteopplysninger fortrinnsvis på nettet. Når det gjelder bestillingsrutene har det vist seg at man likevel må benytte trykte ruteplaner som en vesentlig informasjonskilde. Nye ruteplaner er sendt klinikene etter hvert som tilbudene har blitt etablert.

### **6.2 Samordning – skoleskyss**

AKT har gjort enkelte tilpasninger i ruteopplegget for å samordne bestillingsrutene til skoleskyssen. Særlig i Åseral har man lagt opp til at skoleskyssen skal kunne benyttes som transporttilbud til/fra Kyrkjebygd. Andre steder har dette ikke vært like aktuelt. Mange steder kjøres skolerutene med busser som ikke er tilrettelagt (klasse 2).

### **6.3 Samordning - pasientreiser**

Helseforetaket gav tidlig signaler om at de var interessert i å se på muligheter for samordningsgevinster mellom pasientreiser og bestillingsruter og man avholdt noen møter for å avklare videre interesse for:

Om de ønsket samordning av bestillingsruter og pasientreiser og i tilfelle:

- om de selv ønsket å drifte et felles bestillingsopplegg for oppdragene

- om de ønsket et samarbeid med et bestillingskontor for bestillingsruter for å kunne samordne pasientreiser og bestillingstransport i begge, eller et av forsøksområdene.

Senhøsten 2009 kom helseforetaket til at man likevel ikke anså det som aktuelt å tilby felles bestillingsopplegg eller foreta samordning av bestillingsruter og pasientreiser. Det ble avklart at helseforetaket hadde forlatt ordningen med klokkeslett for inn- og utkjøring fra sykehus. Samordning skjer kun ut fra "flåtestyring" av tilgjengelig materiell. Helseforetaket så ikke potensial for samordning av pasientreiser internt i kommunene. Helseforetaket konsentrerte sin innsats primært om lange reiser. Bestillingsruter mellom Kristiansand og omegnskommunene ble vurdert som interessante for helseforetaket å benytte seg av ved pasientreiser.

#### **6.4 Samordning med kommunale transportoppdrag – Transportsentralen i Kristiansand**

Transportsentralen for bevegelseshemmede i Kristiansand er en kommunal transportsentral som fra TT-ordningen ble opprettet i 1988 og fram til juli 2010, hadde ansvar for transport av rullestolbrukerne i Kristiansand mot et netto tilskudd fra fylkeskommunen. Transportsentralen varslet høsten 2009 at det kunne være aktuelt å si opp denne transportavtalen med fylkeskommunen da man ønsker å konsentrere sin virksomhet om et økt omfang av kommunale transportoppdrag. Samtidig signaliserte Transportsentralen interesse for et samarbeid om løsninger for samordning av bestillingsruter i Kristiansand. Det tok lang tid før man fikk en endelig avklaring.

Våren 2010 konkluderte Transportsentralen med at de ikke hadde kapasitet til å drifte et felles bestillingskontor. Det ble arbeidet en tid med kartlegging og vurdering i forhold til om man kunne legge opp bestillingsruter samordnet med faste oppdrag for Transportsentralen for å få en best mulig samlet ressursutnyttelse. Det ble avklart at dette vanskelig lot seg gjøre på fast basis.

#### **6.5 Samordning – ordinært tilrettelagte kollektivtilbud**

Det har vært et poeng i ruteplanleggingen hos AKT ikke å konkurrere med tilrettelagte rutetilbud, men å supplere kollektivtilbudet i områder hvor det ikke finnes rutetilbud, hvor rutetilbudet er begrenset, eller hvor det ordinære rutetilbudet ikke er tilrettelagt.

AKT har i sin planlegging også lagt vekt på å tilby tilbringertjenester til tilrettelagte bussruter og togruter der det har vært naturlig. Ved utarbeidelse av ruteplaner har man søkt å få fram slike helhetlige tilrettelagte tilbud i ruteplanene.

Det ble satt inn tilrettelagt togmateriell på Sørlandsbanen fra januar 2010. Det er informert om tilbudet idet alle tilbringertjenester også er tilrettelagt. NSB gjennomførte en egen visning av tilbudet til brukere i våren 2010. Det ble avdekket en rekke utfordringer og tjenester som må forbedres. Dette ble oppsummert i et eget notat som ble sendt NSB. Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne fikk saken oversendt for videre oppfølging.

Drøftingsrådet har konkludert med at det er svært utfordrende å bruke togtilbudet for mennesker med nedsatt funksjonsevne per i dag.

## 7 Etablering av tilbud med bestillingsruter

### 7.1 Kartlegging

#### Reisestatistikk og brukerundersøkelse blant TT-brukere 2008

Transporttjenesten for funksjonshemmede skal ut fra sitt formål gi et transporttilbud til godkjente brukere som ikke kan benytte kollektivtransporten fordi den ikke er tilrettelagt. TT-ordningen skal ikke erstatte, men komme i tillegg til reiser til arbeid, utdanning, dagtilbud eller andre reiseformål som dekkes ut fra folketrygdens regler.

Ut fra formålet med prosjektet, var det et poeng å se på hvordan TT-brukerne reiser og hva de etterspør med hensyn til et forbedret transporttilbud. Fylkeskommunen hadde i 2008 allerede gjennomført en spørreundersøkelse (i 2008) blant alle TT-brukere og man kunne i den forbindelse trekke fram følgende hovedfunn fra undersøkelsen:

- De 3 viktigste reiseformålene til TT-brukerne er: Reiser til privat og offentlig service og handel, besøk av familie og venne, samt syketransport.
- De reisene TT-brukerne oftest må avstå fra p.g.a. manglende skyss, er handel.

Reisestatistikken viser at størstedelen av TT-reisene er reiser innen kommunen. Andelen TT-turer ut av bostedskommune er ikke stor samlet sett, men varierer fra kommune til kommune. Signaler fra brukere og kommunale råd har vært at TT-kortet i liten grad benyttes til slike turer fordi en så stor del av reisekvoten blir brukt ved slike reiser. Betydningen av bestillingsruter som tilbringertjeneste til regionale tilrettelagte kollektivtilbud kan derfor ha en større betydning enn det reisestatistikken kan gi inntrykk av.

#### Oppstartseminarer

Samferdselsseksjonen hadde fra tidligere forsøksprosjekt gode erfaringer med oppstartseminarer for raskt å få innspill til aktuelle rutetilbud lokalt. Man satset derfor på samme metode i dette prosjektet.

Kommunene var bedt om å oppnevne kommunale kontaktpersoner og disse tok ansvar for å invitere aktuelle deltagere til oppstartseminarene. Det ble gjennomført oppstartseminar i oktober 2009 for kommunene i indre bygder og et oppstartseminar for Kristiansandsregionen i mars 2010.

Seminarene ble lagt opp med innledninger fra samferdselsseksjonen og AKT om bakgrunn for og organisering av prosjektet. Deretter ble det lagt opp til idèdugnad gjennom gruppearbeid kommunevis. Gruppearbeidet ble deretter oppsummert i plenum.

Innspillene fra idèseminarene var enstemmige når det gjaldt å anbefale tilbud om formiddagsruter til/ fra kommunesenter til handel, privat og offentlig service. I tillegg ble det noen steder pekt på grunnlag for å se på tilbringertjenester til rutetilbud/ tog ut av kommunen.

#### Andre innspill

Resultatene fra oppstartseminarene ble understøttet av innspill fra regionale informasjonsmøter med de kommunale rådene. Brukerrepresentantene i drøftingsrådet påpekte også i den forbindelse at formiddagsruter er viktig fordi man på formiddagstid ikke i samme grad har andre til å kjøre seg. Målgruppen for formiddagsrutene var i første rekke eldre pensjonister.

## 7.2 Nærmere om bestillingsrutetilbudet

### Etablering av rutetilbudet

#### Indre bygder:

AKT startet med ruteplanlegging i indre bygder. Avtalemessig var det relativt enkelt å supplere opp tilbudet i de kommunene som allerede hadde et godt utbygd tilbud. Audnedal, Kvinesdal og Sirdal var områder som av ulike grunner krevde ekstra ressurser knyttet til avklaringer, planlegging og gjennomføring.

Det utvidede tilbudet med bestillingsruter ble etablert i tidsrommet januar til mars 2010. Tilbudet bestod i hovedsak av bestillingsruter tur/retur kommunesenter på formiddagen, samt noen tilbringertjenester til tog og buss.

#### Kristiansandsregionen:

Manglende avklaringer i forhold til felles bestillingsløsninger og samordning med Transportsentralen i Kristiansand førte til store forsinkelser i gjennomføringen. Det oppstod deretter uklarheter knyttet til avtaleforholdene med transportørene i området. Transportørene i området hadde ingen tidligere erfaringer med bestillingsruter. Etablering av tilbudet tok vesentlig lengre tid og tilbudet i Kristiansandsregionen kom ikke i drift før i januar 2011.

#### Tilbudet i omegnskommunene:

Også i dette området ble det etablert formiddagsruter. Rutene har betjent ruteområder uten eller med lite annet rutetilbud og har kjørt til/ fra kommunesenter.

I Søgne har man forsøkt ut ruter som går i korrespondanse med tilrettelagt buss med heis til/fra Kristiansand. I øvrige omegnskommuner har man kunnet bestille reise videre fra kommunesenter til/fra Kristiansand.

#### Tilbudet i Kristiansand:

Rutetilbudet har også her vært lagt opp som formiddagsruter til/fra Kvadraturen fra ulike lavtrafikkområder / områder med dårlig tilgjengelighet. Det vises til tabell under.

### Justering av tilbudet underveis

#### Indre bygder:

Det ble foretatt noen mindre justeringer i tilbudet i noen av kommunene høsten 2011. I Indre bygder ble det i mars 2011 arrangert et underveisseminar for å drøfte årsaker til at tilbudet ble lite benyttet. Det ble pekt på at mange nok valgte å kjøre egen bil eller sitte på med andre. Et annet hovedbudskap var at ruteplanene var for kompliserte. AKT bestilte på den bakgrunn et byrå for å utarbeide et felles, mer helhetlig og enkelt design i nye ruteplaner for bestillingsrutene. For øvrig er rutetilbudet justert i perioden ut fra lokale initiativ og for å tilpasse tilbudet til etterspørselen.

#### Kristiansandsregionen:

Ut fra tilbagemeldinger i Søgne, ble tilbudet utvidet noe slik at det dekker både øst- og vestbygda. Ellers er det kun gjort noen presiseringer knyttet til deknningen av de ulike områdene.

### Generelle vurderinger ved justering av rutetilbudene

AKT har i perioden lagt vekt på at tilbudet skal utformes ut fra formålet i prosjektet om å dekke noe av reisebehovet til TT-brukerne med bestillingsruter og man har herunder også vurdert

trafikkgrunnlag. Man har i prosjektet ikke ønsket å blåse opp driftsutgiftene til et urealistisk nivå i forhold til mulig videreføring av tilbudet etter prosjektslutt.

Tilbudene er i perioden planlagt ut fra budsjetterte rammer for transportkjøp, men det har vist seg at bestillingsrutetilbudet har vært svært vanskelig å budsjettere/ anslå bruken av.

### Kort oversikt over tilbudets omfang

Tabell 7.1: Antall tilbudte turer pr. år i 2011, herav nye turer, % økning i tilbudet og kort beskrivelse

Kommune	Totalt antall turer	Nye turer	% økning	Merknader
Sirdal	2085	750	56 %	(oppgitt alle bestillingsruter)
	Tonstad - Gyland stasj. flere togstopp daglig. Øvre Sirdal - Tonstad t/r fre. formiddag			
Kvinesdal	312	312	100 %	I tillegg: Togtaxi Storekvina til alle togstopp
	Hidreskog-Opofto-Frøyland t/r Liknes onsdag formiddag Storekvina- Kvinlog- Fjotland –Gjemlestad t/r Liknes torsdager			
Hægebostad	2592	516	25 %	(oppgitt alle bestillingsruter)
	Bryggeså – Snartemo st. 5 daglige avganger t/r			
Audnedal	1148	408	55 %	(oppgitt alle bestillingsruter)
	Byremo – Hægeland daglig korresp. t/r. Byremo –Konsmo flere avganger også til tog. Konsmo – Mandal lørdag formiddag og kveld. Pensjonistforeningen 1g/ mnd			
Marnardal	833	0	0	Kun gjort noen tilpasninger i ordinære ruter Samkjørte tilbud fra Audnedal kommer i tillegg
	Bjelland – Øyslebø ettermiddag/kveld ma-fre, Bjelland – Øyslebø -Mandal lørdag formiddag og kveld. Rute fra Byremo – Hægeland daglig dekker også Bjelland.			
Åseral	2286	104	5%	Rammeavtale noe samkjøring med skoleskyss
	Tilbringertj. Kyrkjebygd – Hægeland ma – lø. Kyrkjebygd – Evje t/r flere avganger			
Vennesla	516	516	100 %	Kun nye ruter (formiddagsruter)
	Hægeland - Øvrebø – Vennesla evt. videre til Kristiansand ti og torsdag formiddag Lokalt i Vennesla til sentrum evt. videre til Kristiansand ma, ons, fre formiddag			
Søgne	370	370	100 %	Kun nye ruter (formiddagsruter)
	Austbygda t/r Tangvall ons og fre – korrespondanse tilrettelagt buss t/r Kristiansand Vestbygda t/r Tangvall tirs og tors - korrespondanse tilrettelagt buss t/r Kr.sand			
Songdalen	420	420	100 %	Kun nye ruter (formiddagsruter)
	Finsland – Nodeland evt. videre t/r Kristiansand, formiddagsrute tirs og tors Volleberg – Nodelandsheia – Nodeland evt t/r Kr.sand, formiddagsrute ons og fre			
Kristiansand	2220	2220	100 %	Kun nye ruter (formiddagsruter)
	Formiddagsruter t/r Krs sentrum fra områdene: Tveit – Hamresanden evt. via Sørlandssenteret ma/ons/fre. Flekkerøy via Vågsbygd senter alle hverdager. Ytre Randesund evt. Strømme senter og via Kongsgård II ma/ons/fre. Gangdalen via Grim alle hverdager, Sødal- Skaugo via Nedre Lund alle hverdager			

### 7.3 Informasjonstiltak - bestillingsruter

Det er gjennomført en rekke informasjonstiltak:

- Fulldistribusjon av ruteplaner til samtlige husstander ved etablering av tilbudet (primo 2010 i indre bygder, primo 2011 i Kristiansandsregionen)
- Omtale i lokale aviser / budstikker
- Plakater



- Kommunenes servicekontorer sa seg villige til å distribuere informasjon / ha denne tilgjengelig og svare på spørsmål
- Alle TT-brukere ble tilskrevet ved oppstart av tilbudet hvor det ble informert om bestillingsrutene, hvordan det var tilrettelagt, hvor man kunne få nærmere informasjon og at det var billigere enn å bruke TT-kort.
- Ny fulldistribusjon av ruteplaner til samtlige husstander ved justering av tilbudet (I indre bygder høsten 2010 og høsten 2011. I Kristiansandsregionen medio juni 2011)
- Ny omtale i aktuelle aviser / budstikker
- Plakater
- Alle TT-brukere i områder med bestillingsruter ble på ny tilskrevet (indre bygder høsten 2010 og i Kristiansandsregionen i juni 2011) med ny inngående forklaring av rutetilbudet der de bodde, tilbud om 6 gratisreiser for å teste ut tilbudet og telefonnummer for nærmere informasjon. Ruteplan var vedlagt.
- Diverse annonser i fylkesspalte landsdelsavisen
- Kommunale saksbehandlere for TT har vært aktive med informasjon til nye søkere til TT-ordningen om bestillingsrutene
- Alle TT-brukere har fått generell informasjon om tilrettelagte rutetilbud ved utsendinger av TT-kort for hvert kvartal.

## 8 Informasjonsprosjektet

Allerede i første møte i drøftingsrådet pekte brukerrepresentantene på behov for informasjon. Dette gjaldt både forbedringer i informasjon om hvilke rutetilbud som er tilgjengelige, og bedre tilrettelegging av informasjon for ulike brukergrupper.

Dette samordningsprosjektet legger vekt på å se tilrettelagte rutetilbud, inklusive bestillingsruter i sammenheng med TT-transporten. Det var derfor både naturlig og nødvendig å ta med forbedringer i informasjon som aktiviteter i prosjektet selv om en god del av dette arbeidet i tillegg også skjer som en del av Agder Kollektivtrafikk sin ordinære aktivitet. Prosjektet avdekket at det ville kreve forsert ressursinnsats for å sikre ønskelig fremdrift i forhold til prosjektet.

### 1. Informasjon om hvilke rutetilbud som er tilgjengelige

Agder Kollektivtrafikk hadde over tid jobbet med videreutvikling av nettsidene. Det viste seg å være behov for gjennomgang og systematisering av informasjonen. Det er ikke ønskelig med eget brosjyremateriell for tilrettelagte ruter. Målet er at tilrettelagte ruter skal fremgå på en integrert måte gjennom de ordinære informasjonskanalene:

- Ruteplaner: Helhetlig tilrettelagte ruter (alle avganger) eller enkeltavganger på ruter er nå systematisk merket med rullestolsymbol i ruteplanene for Kristiansand og regional rute. Nye ruteplaner i forsøksområdene i forbindelse med oppstart merkes nå på tilsvarende måte.
- Ruteplanoppslag: Rullestolsymbol tas inn på oppslag for helhetlig tilrettelagte ruter.
- Nettinformasjon: Systematisk merking i nettsidenes ruteoversikter (ruteplansøk) av hvilke ruter/ avganger som er tilrettelagt. Eget menyvalg for tilrettelagte rutetilbud er etablert.

## 2. Bedre tilrettelagt informasjon

Agder Kollektivtrafikk har forbedret tilgjengeligheten på sine nettsider i samarbeid med brukerrepresentant, og HUSEBY kompetansesenter. Resultatet av dette arbeidet er at informasjonen på nettsidene er bedre organisert og tilrettelagt for opplesning av informasjon. I tillegg er Norges første tekstbaserte rutesøktjeneste (reisealternativer fra- til holdeplass) etablert.

# 9 Arbeid med omlegging av TT-ordningen

## 9.1 Utgangspunktet for omleggingen av TT-ordningen i Vest-Agder

TT-tjenesten er ikke en rettighet, men et transporttilbud som fastsettes i fylkeskommunens budsjetter.

Omleggingen av TT-ordningen i Vest-Agder har tatt utgangspunkt i formålet med TT-ordningen og hva den er ment å dekke.

TT-ordningen ble opprettet i 1988 som en transportordning som skulle kompensere for at det ordinære kollektivtilbudet ikke var tilrettelagt. Fylkeskommunene fikk ansvaret for å etablere tilbudet ut fra sektoransvarsprinsippet. Det ville da ligge et incitament til å forbedre rutetilbudet slik at færre skulle være avhengige av en slik spesialskyss.

Organisasjonene var ved opprettelsen av ordningen opptatt av at dette skulle være en transportordning og ikke en sosialpolitisk ordning.

I Vest-Agder har man fulgt dette prinsippet ved utformingen av ordningen. Transporttjenesten for funksjonshemmede i Vest-Agder har hele tiden vært en ordning for mennesker som på grunn av sin funksjonsnedsettelse ikke kan benytte ordinære rutetilbud fordi tilbudet ikke er tilrettelagt.

TT-tjenesten skal gi godkjente brukere en mulighet til å delta i aktiviteter i nærmiljøet som den øvrige befolkning. TT-ordningen skal ikke erstatte, men komme i tillegg til tilbud under folketrygden, skyss til skole, skyss arbeid, avlastning/dagtilbud/ institusjoner og pasient-reiser. Det vil si at ordningen er ment å skulle dekke eks. fritidsreiser, handel, besøk o.l.

Ut fra målsettinger om likestilling og integrering har det vært stilt krav til full tilgjengelighet til det ordinære rutetilbudet. Dette er skjerpet gjennom diskrimineringsloven som kom i 2008. Etter hvert som tilbudet av hjelpemidler har økt og stadig større deler av rutetilbudet blir tilrettelagt, tilsier det en gjennomgang av TT-ordningen.

Dersom man hadde valgt å ikke gjøre noe med reglementet for TT-ordningen, ville man i realiteten ha nedprioritert de med den tyngste funksjonsnedsettelsen. Dilemmaet ville være at de med de tyngste funksjonsnedsettelsene som ikke kunne ta i bruk selv tilrettelagte rutetilbud ville komme dårligere ut enn de med svakere funksjonsnedsettelse som kunne ta i bruk hele eller deler av tilbudet. Vest-Agder fylkeskommune har i sin ordning hatt som mål å prioritere de med den tyngste funksjonsnedsettelsen i sitt TT-tilbud.

## 9.2 Nærmere om status for tilrettelegging av kollektivtransporten

I Vest-Agder har man kommet langt når det gjelder tilrettelegging av kollektivtransporten og det begynner å henge sammen:

- Indre bygder i Vest-Agder har et tilbud med bestillingsruter. Alle bestillingsruter er i utgangspunktet tilrettelagt. Tilrettelagt materiell settes inn ved bestilling. Rutene kan tilby ekstra henting / tilkjøring.
- Bybusstilbudet TAXUS Mandal er ferdig tilrettelagt fra høsten 2012 både når det gjelder holdeplasser og busser. Bussmateriellet på TAXUS Flekkefjord og tilbringerbussen til Sira er tilrettelagt.
- Alle ordinære avganger på de regionale bussrutene på strekningen Lista – Farsund – Lyngdal – Mandal – Kristiansand kjøres med buss med heis fra 1.7.12.
- I Kristiansand er alle bussene i byområdet tilrettelagt med laventrebusser med rampe og holdeplassene er ferdig tilrettelagt for en rekke ruter og ruteområder. Mer enn halvparten av TT-brukerne og over 60 % av alle kollektivreiser i byområdet er dekket med et tilrettelagt rutetilbud. I tillegg dekkes en del områder av bestillingsruter som del av dette forsøket.
- I omegnskommunene kjøres en rekke avganger med busser med heis.

Store deler av kollektivtilbudet er derfor tilrettelagt. Det er kommet nye forskrifter som sørger for at alle nye busser er tilrettelagt og arbeidet med videre tilrettelegging av holdeplasser fortsetter systematisk rute for rute i samarbeid med øvrige vegholdere i samsvar med Strategi- og handlingsprogram for universell utforming på samferdselsområdet i Vest-Agder 2010 – 2013.

Mange av dagens TT-brukere har behov for, og har fått godkjent, gratis ledsager. Det er etablert et tilsvarende tilbud med gratis ledsager på buss.

Når kollektivtransporten blir bedre tilrettelagt er det mindre behov for TT-transport ved at brukere med "lettere funksjonsnedsettelse" da kan bruke kollektivtransporten.

Antall som får brukerkort blir færre.

Omlegging av TT-ordningen hadde ikke som mål å redusere den samlede ressursbruken, men når flere kan benytte ordinær kollektivtransport, vil fylkeskommunen kunne gi prioriterte TT-brukere et bedre tilbud.

## 9.3 Kartlegging av barrierer

I samråd med drøftingsrådet ble det utarbeidet en beskrivelse av ulike typer tilrettelagte transporttilbud i Vest-Agder (Tilrettelagte bussruter i byer, tilrettelagt regional rute, tilrettelagte togtilbud, bestillingsruter og andre tiltak.) I tillegg ble det utarbeidet registreringsskjemaer for hvert av disse tilbudene.

Kartleggingsmaterialet ble sendt ut til drøftingsrådet og fylkesrådene samt alle kommunale eldreråd og kommunale råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Drøftingsrådet tok ansvar for innhenting av opplysninger fra sine organisasjoner.

Målet var å få inn kunnskap om i hvilken grad mennesker med ulike funksjonsnedsettelse kan benytte seg av de tilrettelagte tilbudene. Hvilke brukere vil ut fra sin funksjonsnedsettelse til tross for tilretteleggingen likevel ha vansker med å benytte tilbudet. Hvilke vansker har man, under hvilke forhold oppstår vanskene, årsak til vanskene og hva som evt. kan gjøres for å fjerne eller redusere vanskene.

Undersøkelsen ble sendt ut medio november 2009 med frist for tilbakemeldinger innen 1. mars 2010.

Kartleggingen ble oppsummert og gav verdifull informasjon for videre arbeid. Dels ble oppsummeringen benyttet til kvalitetsoppfølging overfor transportørene. Dels ble den brukt i arbeidet med å identifisere grupper som burde beholde TT-tilbudet eller prioriteres med et bedre tilbud gjennom fylkeskommunens TT-ordning framover.

## 9.4 Prinsipper for ny TT-ordning

Prinsippene for omleggingen ble vedtatt av hovedutvalget i september 2010 og refereres her kort:

- Dagens hovedprinsipper for ordningen og hovedkriterier for brukergodkjenning opprettholdes.
- Nye søknader om å bli godkjent som bruker av TT-tjenesten vurderes i forhold til behov for og muligheten til å benytte et tilrettelagt rutetilbud. (Dette vil derfor kunne medføre en noe strengere vurdering av hvem som godkjennes som brukere i TT-ordningen sammenliknet med tidligere og ha betydning for hvilken brukergruppe som er aktuell.)
- For allerede godkjente TT-brukere som har fått et tilrettelagt rutetilbud reduseres TT-tilbudet (med noen definerte unntak).
- Prioriterte brukere har et bedre reisetilbud. Målet er en ytterligere forbedring av tilbudet.

TT-ordningen ble dermed opprettholdt som en transportordning og hvor det er krav til direkte sammenheng mellom en varig funksjonshemming og derav manglende mulighet til å benytte seg av det kollektive rutetilbudet som tilbys.

### Prinsipper for ny innretning av TT-ordningen – ny brukerinndeling:

1. Brukere som ut fra sin funksjonsnedsettelse ikke kan nyttiggjøre seg et tilrettelagt rutetilbud skal prioriteres i fylkeskommunens TT-tilbud. (En definert gruppe med de tyngste funksjonsnedsettelsene får et bedre reisetilbud og lavere egenandel. Mål om å doble reisetilbudet sammenliknet med i dag)
2.
  - a) Noen definerte brukere som kan benytte, men som fortsatt har barrierer i forhold til bruk av tilrettelagte kollektivtilbud får beholde TT-tilbudet tilsvarende dagens ordinære TT-tilbud.
  - b) Øvrige brukere som har behov for, og kan benytte et tilrettelagt tilbud, men hvor et slikt tilbud ikke finnes, får/holder dagens ordinære TT-tilbud.
3. Allerede godkjente brukere som kan benytte og som har fått et tilrettelagt kollektivtilbud, får et redusert TT-tilbud.
4. Brukere som kun får tilbud om gratis ledsager på buss.

## 9.5 Nytt reglement for TT-ordningen

I forbindelse med videre utforming av reglementet ble det arbeidet med å definere og avgrense brukergruppene.

Nytt reglement for TT-ordningen ble vedtatt av Fylkestinget i desember 2010.

Reglementsendringen innebar at allerede godkjente TT-brukere som hadde fått et tilrettelagt ordinært busstilbud, skulle få halvert TT-tilbudet sitt.

Man la foreløpig ikke opp til å endre TT-tilbudet for allerede godkjente TT-brukere som hadde et bestillingsrutetilbud, da man ønsket å avvete om tilbudet ville bli videreført etter prosjektperiodens utløp.

For alle nye brukere som skulle tas inn i ordningen, skulle søknadene vurderes ut fra hvilket kollektivtilbud vedkommende hadde på dette tidspunktet.

Gjennomføring av reglementsendringen skulle skje i løpet av 1. halvår 2011 i nærmere samråd med aktuelle kommuner.

## 9.6 Gjennomføring av nytt reglement

### Omlegging i Kristiansand for allerede godkjente brukere:

Endring i brukergrupper for dagens TT-brukere ble gjennomført i Kristiansand fra 3. Kvartal 2011 i nært samarbeid med saksbehandlere i kommunen.

Det ble i den forbindelse sendt ut varsel om redusert TT-tilbud til alle brukere bosatt i områder som hadde fått et helhetlig tilrettelagt kollektivtilbud i Kristiansand. Dette ble sendt ut på bakgrunn av bostedsadresse. Unntak var dagens prioriterte brukere og registrerte rullestolbrukere.

I samsvar med vedtatt opplegg for omlegging, ble det foreløpig ikke endret brukergruppe for brukere bosatt i områder med bestillingsruter.

Varsel ble sendt ut 29. mars 2011 til i alt 827 brukere (om lag halvparten av TT-brukerne i Kristiansand). Vedlagt informasjonsskriv var klageskjema og legeattestskjema. Klagefristen var satt til 2. mai.

Det ble gjennomført en omfattende annonsekampanje om tilrettelagte ruter, omlegging av TT-ordningen og påminnelse om klagefristen hver torsdag fram til fristen utløp. Alle TT-brukere i Kristiansand fikk informasjon om tilrettelagte ruter og et busskort med 6 gratisreiser.

Kristiansand kommune opplyser at det kom inn i overkant av 100 klager som ble behandlet ut fra regler om ny brukerinndeling. Alle klager ble tatt til følge da de fylte vilkår for plassering i brukergruppe 2-1. Brukere som har tatt kontakt vedrørende behov for utsatt frist for å få tak i legeattest, er innvilget dette.

### Behandling etter nye regler for inntak til TT-ordningen fra 3. kvartal 2011

Nytt reglement ble iverksatt for alle kommuner i fylket fra 3. Kvartal 2011. Alle brukere som ble tatt inn i TT-ordningen skulle vurderes ut fra nytt reglement. Dette innebærer at det heretter tas

utgangspunkt i det rutetilbudet som gis på vedkommende sitt bosted og hvordan dette er tilrettelagt på det tidspunkt søkeren vurderes tatt inn i ordningen.

Reglementet gir anledning til å operere med venteliste til ordningen. Dette anbefales ikke lenger. Grunnen er at stadig nye områder vil bli tilrettelagt og det vil kunne ha betydning både for spørsmål om brukergodkjenning og brukerinndeling.

Alle nye TT-brukere tatt inn i ordningen fra og med 3. Kvartal 2011 er inndelt i nye brukergrupper.

Gjennomføring av reglementsendringen innebar foruten informasjon til brukerne, også informasjon til leger, drosjetransportører, gjennomføring av informasjonsmøter med Nettbuss Sør, samt 2 seminarer med saksbehandlere for TT-ordningen i kommunene. Det har også vært kontakt underveis med saksbehandlere i kommunene vedrørende spørsmål knyttet til de nye reglene.

Det er kommet noen telefonhenvendelser fra brukere i Kristiansand som har fått et redusert reisetilbud, men færre enn forventet. Det er også på saksbehandlerkonferansen formidlet tilbakemeldinger via saksbehandlerne i kommunene.

Tilbakemeldingene er drøftet med drøftingsrådet. Drøftingsrådet har vært opptatt av at de nye kriteriene i reglementet følges opp slik at brukerandelen kan gå ned og man kan oppnå en ny innretning av ordningen og et bedre tilbud til prioriterte brukere.

Utforming av reglementet og videre presiseringer til praktisering av reglementet er utarbeidet i samarbeid med drøftingsrådet.

## **10 Beskrivelse av brukervedvirkning i prosjektet**

Brukermedvirkning har vært en sentral forutsetning for prosjektgjennomføringen og det redegjøres derfor her for hvordan dette har vært lagt opp i ulike deler av prosjektet:

### **10.1 Drøftingsråd med brukerrepresentanter.**

Prosjektet opprettet et eget drøftingsråd med representanter oppnevnt fra henholdsvis fylkeseldrerådet og Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Vest-Agder. Drøftingsrådet har representert alle typer funksjonsnedsettelse og er brukt aktivt gjennom hele prosjektperioden fra oppstart i 2009 og ut 2012.

Rådet er holdt løpende orientert om aktiviteter i prosjektet og er gitt anledning til å gi innspill underveis i prosjektet på de områder de har måttet ønske.

Drøftingsrådet har blitt konsultert og gir råd i forhold til gjennomføring av hovedaktiviteter i prosjektet (se nedenfor). Det var brukerrepresentantene som påpekte forutsetningen om bedre oversikt og informasjon om bestillingsruter og tilrettelagte ruter. Drøftingsrådet har også behandlet tilstøtende problemstillinger til prosjektet som er viderefremidlet / adressert av prosjektleder.

### **10.2 Brukermedvirkning – utforming av tilbudet**

Idèseminarer ble avholdt for kommunene i indre bygder og Kristiansandsregionen med kontaktperson og lokale ressurspersoner i kommunene for å få innspill til planlegging av bestillingsrutene.

Kontaktpersonene og deltagerne på idèseminarene har hatt åpen invitasjon til å gi innspill underveis i prosjektet. I tillegg har også transportørene erfaringsmessig god kundekontakt og kan videreformidle synspunkt og ønsker fra publikum.

Det ble gjennomført underveisseminar i indre bygder mars 2011 (jfr. kapittel 6.2.2).

Det er også gjennomført en egen undersøkelse blant alle TT-brukere som har tilbud om bestillingsruter senhøsten 2011 for å få kunnskap i hvilken grad de kjenner til tilbudet, i hvilken grad de har benyttet tilbudet, hva de synes om tilbudet, hvorfor de evt. ikke har benyttet tilbudet og hva som bør forbedres for at de skal benytte det eller benytte det mer. (Det vises til egen oppsummering i kapittel 13)

### **10.3 Brukermedvirkning - informasjonsprosjektet.**

I informasjonsprosjektet har Agder Kollektivtrafikk knyttet til seg en egen brukerrepresentant fra gruppen blinde/svaksynte. Dessuten har HUSEBY kompetansesenter deltatt i utviklingsarbeidet.

### **10.4 Brukermedvirkning ved omlegging av TT-ordningen**

Kartleggingsundersøkelsen gav organisasjoner, fylkeskommunale og kommunale råd anledning til å gi innspill knyttet til brukerbarrierer og brukerhensyn. Drøftingsrådets medlemmer har tatt ansvar for å få innspill fra sine respektive brukerorganisasjoner til undersøkelsen og i videre arbeid. (Se omtale i kapittel 8.3)

Sammen med drøftingsrådet ble det arbeidet videre med en gjennomgang av kartleggingsundersøkelsen som grunnlag for reglementsendingene. Rådet har drøftet funnene i undersøkelsen, vurdert nærmere hvilke tiltak som kan gjøres for å redusere og fjerne barrierer, samt identifisert hvilke brukere som ut fra sin funksjonsnedsettelse til tross for tilrettelegginger og forbedringer har for store vansker med å benytte tilbudene.

Det ble i samråd med drøftingsrådet utarbeidet prinsipper for omleggingen av TT-ordningen som ble lagt fram for politisk hovedutvalg. Man tok hensyn til uttalelser fra drøftingsrådet og disse ble gjengitt i saken.

Det ble gjort en egen henvendelse til Blindeforbundets mestringssenter i Hurdal for å få grunnlagsinformasjon og råd i forbindelse med avgrensninger av brukerinndeling når det gjelder blinde og svaksynte.

I samråd med drøftingsrådet ble det også drøftet nærmere kriterier i nytt reglementet. I utarbeidingen av reglementet er det tatt hensyn til uttalelser og råd gitt av drøftingsrådet og Blindeforbundets mestringssenter.

Drøftingsrådet har i etterkant vært med å utarbeide nærmere presiseringer til praktisering av reglementet.

### **10.5 Brukermedvirkning ved evaluering av prosjektet**

Alle TT-brukere som bor i områder med bestillingsruter har fått tilsendt spørreskjema om bestillingsrutene.

Det er lagt opp til at drøftingsrådet skal ha en sentral rolle i å følge evalueringen av prosjektet. Rådet har fått seg forelagt opplegg for evaluering og sluttet seg til dette. Drøftingsrådet har også fått anledning til å gi innspill underveis i arbeidet med evalueringsrapporten.

Samferdselsdepartementet har engasjert et eget konsulentfirma til eksternevaluering av dette og øvrige fylkeskommuners forsøksprosjekter. I den forbindelse ble det i tillegg til prosjektleder og prosjektmedarbeidere intervjuet en rekke representanter fra kommuner, drøftingsrådet, transportører. Resultatene er sammenfattet i en egen rapport som er levert til departementet våren 2012, men denne er ikke gjort tilgjengelig enda. Det har dessverre derfor ikke vært mulig å innarbeide hovedpunkter fra denne eksterne evalueringen i denne rapporten. Brukerrepresentantene i drøftingsrådet er bedt om å gi en egen uttalelse til brukermedvirkningen i prosjektet som er tatt inn i kapittel 17.

## 10.6 Informasjon

En forutsetning for innspill er informasjon.

Fylkeseldrerådet og fylkeskommunens råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne har vært holdt løpende orientert gjennom kopi av alle referat fra drøftingsrådet og kopi av alle saker til politisk behandling.

Prosjektleder har også vært til stede og informert i møter med de fylkeskommunale rådene, ved regionale informasjonsmøter med de kommunale rådene i starten av prosjektet og gjennom et eget møte med organisasjonene i Kristiansand i forkant av omleggingen våren 2011.

## 11 Bruken av bestillingsrutene

Omfanget av bestillingsrutene er gjengitt i kapittel 6.2.4. I dette kapitlet skal vi se nærmere på bruken av bestillingsrutene.

### 11.1 Bruken av bestillingsrutene – samlet oversikt

Tabell 11.1: Antall kjørte turer, kjørte km, antall passasjerer, (2009-tallene gir et bilde av førsituasjonen før oppstart av nye bestillingsruter).

	Indre bygder 2009	Indre bygder 2010	Indre bygder 2011	Indre bygder 2012 (1.h.år)	Kr.sands Regionen 2011	Kr.sands Regionen 2012 (1. h.år)
Turer kjørt	2645	2780	3117	1534	372	157
Antall km	154212	158060	174160	80825	8100	5703
Antall pass.	11050	13638	14568	9456	414	225

Åseral inngår ikke i oversikten. Det er her inngått rammeavtale og man har ikke statistikk utover kostnader og antall passasjerer. For øvrig omfatter tallene for indre bygder alle bestillingsruter, unntatt for Kvinesdal hvor togtaxi ikke er inkludert. Kvinesdal hadde ikke bestillingsruter utover togtaxitilbudet før prosjektet startet. Kristiansandsregionen hadde heller ikke bestillingsruter før prosjektet startet.

#### Indre bygder:

Forsøkskommunene (unntatt Åseral) har hatt en økning i antall kjørte turer på 18 % fra 2009 til 2011 og en økning i kjørte km på 13 %. Passasjerøkningen i samme periode var på 32 %.



Av et totalt tilbud på 6970 bestillingsturer i 2011, ble ca.45 % av turene kjørt. I forsøket ble det eksisterende tilbudet i indre bygder økt med 1986 nye bestillingsavganger. Av dette nye tilbudet ble 693 av turene kjørt, dvs. 35 %.

#### Kristiansandsregionen:

Bruken av bestillingsrutene er svært beskjeden i Kristiansandsregionen. Dette er et nytt rutetilbud med et totalt tilbud på 3528 bestillingsturer i 2011, hvorav kun ca. 11 % av turene ble kjørt.

## 11.2 Nærmere om bruken av bestillingsruter i indre bygder

Tabell 11.2: Utvikling i bruken av tilbudet 2011 sammenliknet med førsituasjonen (2009)

Kommune	Bruk i 2011				% -vis endring fra førsituasj.		
	Antall Turer 2011	Antall pass. 2011	Antall km 2011	% kjørte turer 2011	Endring antall Turer	Endring Antall Pass	Endring km
Sirdal	1000	2977	37677	48 %	64 %	96 %	66 %
Kvinesdal	130	435	10268	42 %	(100 %)	(100 %)	(100 %)
Hægebostad	1164	7232	69635	45 %	2 %	26 %	1 %
Audnedal	267	1432	23247	23 %	-35 %	- 23 %	-22 %
Marnardal	556	2492	33333	67 %	15 %	23 %	2 %
Åseral	-	2840	-	-	-	-34 %	-
SUM Indre bygder	3117	17408	174160	45 %	18 %	32%	13 %

Tallene omfatter alle bestillingsruter. I Kvinesdal er togtaxi ikke med i tallene. Kun opplysninger om antall passasjerer i Åseral og sum omfatter ikke Åseral.

Tabell 11.3: Utvikling i bruken av tilbudet 1. halvår 2011 sammenliknet med tilsvarende periode 2012

Kommune	Bruk 1. halvår 2012				% -vis endring 1. halvår 2011 - 2012		
	Antall Turer 2012	Antall pass. 2012	Antall km 2012	% kjørte turer 2012	Endring antall Turer	Endring Antall Pass	Endring km
Sirdal	527	1540	18871	64%	10%	10%	7%
Kvinesdal	88	88	3058	56%	24%	-74%	-49%
Hægebostad	579	4356	36033	45%	1%	24%	4%
Audnedal	109	653	10486	19%	-17%	-13%	-4%
Marnardal	231	1066	12377	55%	-19%	-19%	-29%
Åseral	-	1755	-	-	-	-18%	
SUM Indre bygder	1534	9456	80825	47%	-0,2%	-15%	-14,2%

Bestillingsruter ble etablert allerede i 1996 som del av forsøksprosjektet: "Ny kollektivtransport på landsbygda". Tilbudet med Bygderuta Favoritten ble innført i Hægebostad, Audnedal, Marnardal og Åseral og har vært videreført som konsept for betjening av gravgrendte områder. Bestillingsruter har derfor en relativt lang historie og er innarbeidet i de fleste kommuner i indre bygder. Som tabellene viser, er det likevel stor forskjell mellom kommunene når det gjelder omfang og bruk av tilbudet.

Spesielt har det i forsøket vært fokus på etablering av formiddagsruter. Tilbudet er spesielt rettet mot eldre for å gi et reisetilbud til privat/offentlig service, handel m.m. tur/retur kommunesenter. Disse tilbudene er svært lite eller ikke brukt. I Hægebostad kommune var tilbudet en del benyttet i starten, men bruken har deretter gått ned.

På underveisseminaret i indre bygder i mars 2011, ble det fremhevet av flere at eldre i stor grad kjører bil eller sitter på med andre som forklaring på at bestillingsrutene flere steder i liten grad benyttes.

Bruken av tilbudet varierer mellom kommunene:

**Sirdal:** Sirdal hadde også tidligere en del bestillingsruter, men tilbudet ble supplert som følge av dette forsøket. Oversiktene viser at den prosentvise økningen i antall passasjerer er større enn økningen i tilbudet. Antall tilbudte nye turer var 750 i 2011 (sammenliknet med i 2009), av disse er 327 turer (43%) kjørt. Gjennomsnittlig reiselengde var på ca. 38 km/tur. Det er særlig tilbudet Tonstad - Gyland som benyttes, mens formiddagsrutene fra Ådneram til Tonstad 3 ganger i uka ble svært lite benyttet. Fra november 2011 ble tilbudet redusert til 1 avgang fredager og dette ser ut til å ha ført til økt bruk.

**Kvinesdal:** Kvinesdal hadde foruten togtaxi ikke andre bestillingsruter ved prosjektstart. Størst bruk og flest passasjerer har det vært hjem fra ungdomsklubb på fredager. Ungdomsklubben ble av ulike årsaker nedlagt i begynnelsen av 2012. Formiddagsrutene er i svært liten grad benyttet. Til tross for at reisetilbudet gis internt i kommunen, er gjennomsnittlig reiselengde hele 79 km/tur. Trolig skyldes dette stor grad av tilpasning av rutetraseen ved hjemtransport fra ungdomsklubb samt et formiddagstilbud som betjener områder med grisgrendt bebyggelse og store avstander (Liknes til Kvinlog og Fjotland) Etter at ungdomsklubben ble lagt ned, preges bruken av flere, kortere reiser med svært lavt belegg.

**Hægebostad:** Kommunen hadde et godt utbygd tilbud før prosjektstart. Antall nye tilbudte turer er 516 og består av et formiddagstilbud. 44 % av det nye rutetilbudet ble benyttet i 2011, men bruken har deretter avtatt. Gjennomsnittlig reiselengde pr. tur er 60 km. Utviklingen i bruken av bestillingsrutene samlet viser at en relativt beskjeden økning i kjørte turer og km, har gitt en betydelig større prosentvis økning i antall passasjerer. Denne utviklingen fortsetter inn i 1. halvår 2012.

**Audnedal:** Tilbudet av bestillingsruter ble økt som følge av prosjektet med 408 turer, mens kun 9 av disse nye rutene ble benyttet i 2011. Oversikten for alle bestillingsrutene viser at antall turer, km og antall passasjerer viser nedgang sammenliknet med 2009. I 2009 ble Byremodiskoteket nedlagt, og denne ruta hadde godt belegg. Det ble skifte av transportør i 2010, men tilbudet ble opprettholdt uten avbrudd. Det var noen vansker med å få transportør på plass og løsningen førte til økt tomkjøring. Bestillingsrutene er en blanding av turer mellom sentraene innen kommunen (via togstasjonen) og turer fra Konsmo via Øyslebø til Mandal. Til tross for utvidelse av tilbudet 8 ukentlige avganger mellom Byremo og Konsmo, er tilbudet svært lite benyttet. Reiselengde pr. tur er i gjennomsnitt 88 km/tur. Av kommunene i indre bygder, har Audnedal den laveste andelen kjørte turer. Nedgangen i bruken fortsetter inn i 1. halvår 2012.

**Marnardal:** Tilbudet av bestillingsruter er stabilt, men bruken av tilbudet økte fram til 2012. Kommunen har den største andelen kjørte turer. Prosentvis økning i antall passasjerer er større enn økningen i antall turer og km fram til 2011. Også denne kommunen er langstrakt og gjennomsnittlig

reiselengde pr. tur var 60 km i 2011. I første halvår 2012 er det en nedgang i bruken av bestillingsrutene.

**Åseral:** Anbudskontrakten i området er en rammeavtale for skoleskys og bestillingsruter. Da forsøksprosjektet ble startet, måtte økningen i bestillingsruter innarbeides i gjeldene rammeavtale. Det kreves ikke annet enn kostnads- og passasjertall fra transportøren. Som følge av prosjektet er det gjennomført en rekke informasjonstiltak for å gjøre bestillingsrutene kjent også i dette området. Til tross for dette har antall passasjerer gått ned fra år til år. Formiddagsrutene er ikke benyttet. Åseral kan også illustrere forskjellen på kontraktsforhold: Med rammeavtale vil man "tjene" på at bestillingsrutene ikke blir kjørt, mens man i øvrige kommuner kun får betalt i den grad turene kjøres.

**Generelt** konkurrerer bestillingsrutene i indre bygder i liten grad med ordinære rutetilbud. Rutetilbudet i dette området er i stor grad skoleruter som ikke har egnede avgangstider fordi det gir for tidlig ankomst og for lang oppholdstid i kommunesenteret.

**Toget** fungerer som indre stamlinje for kollektivtrafikken inn mot Kristiansand. I indre bygder er det tilbudt en del tilbringertjenester til tog og toget ble profilert som tilgjengelig i forbindelse med at alt togmateriell skulle være tilgjengelig på ettervinteren 2010. I den forbindelse inviterte NSB til en demonstrasjonstur for brukere i fylkesrådet og drøftingsrådet. Det viste seg at det var en rekke ting som ikke fungerte, blant annet kritiske forhold omkring av/ påstigning. Det ble skrevet en rapport fra befaringen. Brukererfaringer viser at manglene ikke er rettet opp og mangel på forutsigbarhet kan derfor være en medvirkende årsak til at mennesker med nedsatt funksjonsevne nok i liten grad benytter toget. I tillegg er perrongene flere steder ikke tilrettelagte. Høydeforskjellene utgjør en barriere også for mange eldre, passasjerer med små barn og/ eller mye bagasje. Snartemo stasjon er en av stasjonene som har godt tilrettelagt perrong. Bruken av bestillingsruter er større i denne kommunen uten at vi vet om dette er en medvirkende årsak.

### 11.3 Nærmere om bruken av bestillingsruter i Kristiansandsregionen

Bestillingsruter har ikke tidligere vært etablert i dette området. Som tidligere beskrevet er det i dette området kun etablert formiddagsruter. Tilbudet ble etablert i løpet av januar 2011.

Tabell 11.4: Bruken av bestillingsruter i 2011 og 2012

Kommune	Bruk i 2011 (totalt)				Bruk 2012 (1. halvår)			
	Antall Turer 2011	Antall pass 2011	Antall km 2011	% kjørte turer 2011	Antall turer 2012	Antall pass. 2012	Antall km 2012	% kjørte turer 2012
Kristiansand	211	232	3010	9,5 %	70	79	1345	6%
Søgne	122	145	2789	33 %	30	34	600	20%
Songdalen	33	34	2284	8 %	52	107	3700	25%
Vennesla	3	3	68	0,6 %	5	5	58	2%
SUM	369	414	8151	11 %	157	225	5703	13,25%

I Kristiansandsregionen har det tidligere ikke eksistert bestillingsruter. Alle avgangene er derfor nye rutetilbud og samtlige er formiddagsruter. At konseptet med bestillingsruter er nytt og fremmed i bynære strøk, kan være årsaken til at det i liten grad er benyttet. I noen av områdene finnes det

parallele ordinære rutetilbud. Dette er ikke ideelt, men skyldes at lokalrutene i liten grad er tilrettelagte.

#### **Kristiansand:**

I Kristiansand går det en rekke ordinære ruter med både tilrettelagte holdeplasser og busser. Bestillingsruter er hovedsakelig satt opp i områder uten rutetilbud eller hvor rutetilbudet er dårlig tilrettelagt. Av bestillingsrutene i Kristiansand er det stort sett ruta Flekkerøy via Vågsbygd til Kvadraturen og Skaugo som er benyttet. Bruken går noe ned 1. halvår 2012 sammenliknet med tilsvarende periode 2011.

#### **Skaugo og Kongsgård II:**

Dette er områder som tidligere har hatt ordinære rutetilbud, men hvor rutetilbudet er bortfalt og nå erstattet med bestillingsruter. Bestillingsrutetilbudet i disse områdene ble styrket høsten 2012.

#### **Flekkerøy:**

Området betjenes lokalt stort sett kun av skolebusser som i liten grad er tilrettelagte.

#### **Tveit:**

Området dekkes av ordinær forstadsrute med unntak av Moneheia, men avgangene garanteres ikke tilrettelagte.

#### **Ytre Randesund:**

Området betjenes også av lokalbuss, men lokalbussen er ikke tilrettelagt.

#### **Gangdalen via Grim:**

Gangdalen hadde ikke eget rutetilbud. Grim har bussbetjening med tilrettelagt bussmateriell, men området er ikke ferdig tilrettelagt mht. holdeplassene.

#### **Vennesla:**

Bestillingsrutene betjener de samme områdene lokalt i Vennesla som den ordinære lokalbussen. Dette er nok en av grunnene til at bestillingsrutene i liten grad blir benyttet.

Det har lenge vært etterlyst reisemuligheter mellom Øvrebø / Hægeland og Vennesla sentrum, men bestillingsrutetilbudet som nå er etablert er likevel aldri blitt benyttet.

#### **Songdalen:**

Bestillingsrutene i Songdalen dekkes også av ordinære høyentre forstadsruter, men avgangene er ikke garantert betjent med tilrettelagt materiell. Det er i første rekke bestillingsrute fra Finsland som er benyttet og turene kjøres helt til Kristiansand. Bruken av tilbudet og gjennomsnittsbelegget på turene økte 1. halvår 2012 sammenliknet med tilsvarende periode 2011

#### **Søgne:**

Bestillingsrutetilbudet i Søgne startet opp med tilbud i vestre del av kommunen og ble utvidet juni 2011 til også å dekke østlige områder. Søgne øst dekkes av ordinære forstadsruter men alle avganger er ikke garantert betjent med tilrettelagt materiell. Søgne vest er et godt supplement til lokalruta som ikke er tilrettelagt. I Søgne har man fått til at bestillingsrutene korresponderer med tilrettelagt bussrute til/fra Kristiansand. I Søgne kommune ble bestillingsrutene relativt godt innarbeidet i 2011 med størst andel kjørte avganger i regionen. Det er i første rekke rutene i området Søgne Vest som benyttes. Bruken av tilbudet gikk ned 1. halvår 2012 sammenliknet med tilsvarende periode 2011.

## 12 Vurdering av kostnadseffektivitet i bestillingsrutetilbudet

Analysene i dette kapitlet omfatter alle bestillingsruter. Årsaken er at gamle og nye tilbud er vevd sammen og totaltilbudet påvirker både bruk og driftsresultat også på enkeltruter. Analysen tar utgangspunkt i tallmateriale for 2011.

### 12.1 Kostnader for bestillingsruter sammenliknet med faste ruter

Tabell 12.1: Oversikt over fylkeskommunens totale kostnader til bestillingsrutene for 2011

Kommune	Netto kostnader 2011
Sirdal	933 221
Kvinesdal	182 166
Hægebostad	985 401
Audnedal	516 495
Marnardal	728 998
<b>SUM indre bygder*</b>	<b>3 346 281</b>
Kristiansand	71 020
Søgne	64 718
Songdalen	47 072
Vennesla	1 379
<b>SUM Kristiansandsregionen</b>	<b>184 189</b>
<b>SUM bestillingstransport*</b>	<b>3 530 470</b>

\*Åseral kommune er utelatt da kostnader til bestillingsrutene ikke kan skilles ut. (Dessuten er ingen nye ruteavganger kjørt)

All bestillingstransport i fylket utført i 2011 kostet netto totalt 3,5 mill kr.

Med unntak for Åseral betales det for bestillingsrutene bare i den grad transporten utføres. Gjennomsnittlig benyttes 45 % av reisetilbudet i indre bygder og 11 % av reisetilbudet i Kristiansandsregionen. Det betyr at kostnadene ville ligget på anslagsvis 10 mill. kr. dersom man hadde kjørt alle rutene.

Rutetilbudet vil ha en øvre kostnadsramme ut fra antall avganger og trasè. Passasjerkapasitet vil ikke være et problem i overskuelig framtid. Dersom man etterhvert får flere passasjerer på de rutene som allerede i dag benyttes, vil det bedre driftsresultatet. Det mest kostbare er at nye rutetilbud tas i bruk fast av få passasjerer mens økning i gjennomsnittsbelegg per tur vil bidra til reduserte nettokostnader.

**Konklusjon:** Det rutetilbudet som nå tilbys på bestilling koster ca. 1/3 av hva tilsvarende rutetilbud ville ha kostet som faste turer. Det ville dermed ikke vært kostnadseffektivt å kjøre dette tilbudet som faste ruter.

## 12.2 Vurdering av kostnadseffektivitet – sammenliknet med bestillingsruter andre steder

Det er sett nærmere på kostnadseffektiviteten i bestillingsrutene. Vi har sammenliknet nøkkeltallene med målsettinger og nøkkeltall for bestillingsrutetilbudet i Telemark hvor det i flere år er gitt et tilbud til eldre med bestillingsruter i stedet for TT.

De nøkkeltallene det er sett på er gjennomsnittsbelegg (antall passasjerer per tur) og inntektsandel (inntekt i % av brutto kostnad). Hver enkelt rute må imidlertid også vurderes ut fra lokale forhold. I den forbindelse har vi for den enkelte kommune oppgitt antall innbyggere, areal, antall innbyggere per km<sup>2</sup> og gjennomsnittlig reiselengde per bestillingstur.

For bestillingsrutene i Telemark er det satt et mål for gjennomsnittsbelegg på minimum 1,5 helst 2 passasjerer /tur i gjennomsnitt for lokale bestillingsruter og på 5-7 passasjerer i gjennomsnitt for ruter til regionale sentra. Målsettingen var videre å oppnå en inntektsandel på omkring 10 %.

På bakgrunn av statistikk for 2011 har man sett nærmere på nøkkeltall for alle bestillingsrutene i forsøksområdet:

Tabell 12.2: Nøkkeltall for bestillingsrutene 2011

Kommune	Innbyggere	Areal kvkm	Innb/kvkm	Km/tur	Pass./tur	Tilskudd /reise	Inntektsandel
Sirdal	1 739	1554,57	1,12	38	2,98	331	8,6 %
Kvinesdal	5 690	962,85	5,91	79	3,35	568	8,6 %
Hægebostad	1 620	461,53	3,51	60	6,21	136	13,6 %
Audnedal	1 630	251,14	6,49	87	4,8	541	7,5 %
Marnardal	2 223	395,14	5,63	60	4,5	342	6,1 %
Åseral	914	887,51	1,03	-	-	219	18,6 %
Kristiansand	80 109	276,43	289,80	14	1,09	306	3,8 %
Søgne	10 417	151,18	68,91	23	1,18	447	5,5 %
Songdalen	5 804	216,03	26,87	69	1,03	1385	2,45 %
Vennesla	12 886	384,46	33,52	23	1,00	460	3,02 %

Utgiftene til tilbudet varierer sterkt fra kommune til kommune. En av årsakene er stort spenn i prisavtaler, grad av posisjonskjøring og om rutene kjører på kveld og i helg. Pris pr. km varierer mellom kr. 16,37 og kr. 32,22.

Et annet forhold som har stor innvirkning på utgiftene er gjennomsnittlig reiselengde pr. tur. En rekke av kommunene i indre bygder er svært langstrakte og dette gjenspeiles i gjennomsnittlig reiselengde. (Grunnen til lavere reiselengde i Sirdal er at det er tilbringertjenesten til Gyland som benyttes og ikke bestillingsruta oppover dalen. Lang reiselengde i Songdalen skyldes at det tilbudet som benyttes er ruta fra Finsland via Nodeland og videre til Kristiansand.)

Gjennomsnittsbelegg og inntektsandel må sees i sammenheng med lokale forutsetninger. Tabellen viser at indre bygder har kommuner med svært lav befolkningstetthet. Vi har her kun sett på befolkningsgrunnlag per kommune. Det er klart at en del av områdene med bestillingsruter i

Kristiansandsregionen ligger i utkant og mer spredtbygde områder. Tallene viser likevel at bestillingsrutene i grisgrendte områder som skal dekke store reiseavstander til nærmeste kommunesenter nødvendigvis vil gi relativt store tilskudd per reise. Strukturen på kommunen samt lokale aktiviteter og togtilbudet gir også ulike forutsetninger for reisestrømmer og trafikkgrunnlag lokalt. I utgangspunktet burde trafikkgrunnlaget for bestillingsrutene i Kristiansandsregionen være bedre enn for indre bygder. Dette vil bli nærmere belyst nedenfor.

#### **Indre bygder:**

Disse grisgrendte kommunene er langstrakte og gjennomsnittlig reiselengde per tur blir derfor lang. Dette innvirker både på tilskudd pr. reise og inntektsandel da lange kollektivreiser har en relativt sett lav billettpris. Vi har ikke statistikk som viser fordeling på billettyper, men har fått indikasjoner på at det kan være noe bruk av kort på bestillingsrutene i Hægebostad og Sirdal. Dette reduserer inntektsandelen og øker tilskudd pr. reise ytterligere.

Gjennomsnittsbelegg, tilskudd per reise og inntektsandel varierer mye fra kommune til kommune. Det er ikke gjort analyser av enkeltruter og vi kan dermed ikke skille ut nøkkeltall for ruter lokalt og til regionale sentra.

#### Sirdal:

Gjennomsnittlig reiselengde gjenspeiler at det er tilbudet Tonstad – Gyland som blir mest benyttet. Isolert sett er gjennomsnittsbelegget (antall passasjerer per tur) innenfor det akseptable, men inntektsandelen (billettinntekt i % av brutto kostnader) er noe lav dersom vi sammenlikner med Telemarks målsetting for lokalruter. Hvilken betydning eventuell kortbruk har for resultatet er usikkert.

#### Kvinesdal:

Bestillingsrutene er kun lokalreiser. Gjennomsnittsbelegget er akseptabelt, mens inntektsandelen er lav. Tilskudd per reise trekkes opp av bestillingsrute hjem fra fredagsklubb. Samtidig er det denne ruta som trekker opp gjennomsnittsbelegget.

#### Hægebostad:

Sett i forhold til innbyggertall er gjennomsnittsbelegget imponerende. Inntektsandelen er også akseptabel for lokalrutene i kommunen samlet sett.

#### Audnedal:

Bestillingsrutene gis både lokalt og i tillegg gis det tilbud til Mandal lørdager både formiddag og kveld. Sistnevnte tilbud dekker også Marnardal. Erfaringsmessig har gjennomsnittsbelegget vært høyest på rutene til Mandal, mens lokale ruter har lavt belegg. Inntektsandelen er lav. Kostnadene er høyere i Audnedal p.g.a. mer tomkjøring. Dette skyldes stasjoneringstedet til transportøren.

#### Marnardal:

Ettermiddags-/kveldsrutene mellom Bjelland og Øyslebø varierer noe med aktiviteter for barn / unge i bygda. Samlet sett vurderes gjennomsnittsbelegget som akseptabelt, mens inntektsandelen er lav.

#### Åseral:

Det kan se ut til at rammeavtalen gir gunstig pris for transporten og inntektsandelen er relativt høy. Avtalen gir imidlertid ingen incitament til å få folk til å bruke tilbudet og det har vært en markert passasjeredgang de siste årene.

**Kristiansandsregionen:**

Samlet sett er befolkningsgrunnlaget høyest og gjennomsnittsbelegget lavest i dette forsøksområdet. Jevnt over har det hittil sjelden reist mer enn 1 passasjer per tur.

Kristiansand:

Det tilbys kun lokalreiser. Bestillingsrutene i Kristiansand benyttes av relativt få, noe som gir lavt gjennomsnittsbelegg og lav inntektsandel.

Søgne:

Søgne har kun tilbud om lokale reiser. Det er den av omegnskommunene med størst bruk av tilbudet. Gjennomsnittsbelegg og inntektsandel er likevel på et lavt nivå.

Songdalen:

Songdalen peker seg ut med de lengste reisene. Dette er reiser fra Finstrand via Nodeland til Kristiansand. Reisene er kostbare og har lavt belegg, men tilbudet benyttes ikke mye.

Vennesla:

Det er kun foretatt 3 reiser med bestillingsruter i Vennesla i 2011 med kun 1 passasjer i bilen pr. tur.

**Konklusjon:**

Inntektsandel og gjennomsnittsbelegg er samlet stort sett tilfredsstillende i indre bygder sammenliknet med tilsvarende tilbud i Telemark. Bestillingsrutene i Kristiansandsområdet ligger så langt vesentlig under målsettingene som gjelder i Telemark og viser vesentlig dårligere resultater enn for indre bygder til tross for at trafikkgrunnlaget er bedre. Bestillingsrutetilbudet har fungert lengre og er bedre innarbeidet i indre bygder.

Det er store forskjeller i slike nøkkeltall for ulike ruter i samme kommune og for ruter i ulike områder. Et bestillingsrutetilbud vil være under stadig vurdering og justering ut fra utvikling i etterspørsel. Samlet har det likevel vist seg at som et minimumstilbud er bestillingsruter mer kostnadseffektivt enn faste ruter. I forsøket har man utviklet et sett vurderingskriterier for kostnadseffektivitet som AKT kan benytte framover.

### 12.3 Utvikling i kostnadseffektiviteten i prosjektperioden

For de bestillingsrutene som har hatt bestillingsruter før prosjektstart er det sett på utviklingen i kostnadseffektivitet i prosjektperioden. Her presenteres en vurdering basert på tabellene i kapittel 10.2.

I kapittel 10.2. fremgår det at det særlig er Marnardal, Hægebostad og Sirdal som har en positiv utvikling i kostnadseffektiviteten samlet for bestillingsrutene. I disse kommunene har man en markert større prosentvis økning i antall passasjerer enn økningen i antall turer og km. Det betyr ikke at alle rutetilbud er vellykket, men at bruken i disse kommunene i større grad har konsentrert seg på noen avganger.

I Audnedal er reduksjonen i antall turer større enn passasjeredgangen, mens reduksjonen i antall km tilsvarer reduksjonen i antall passasjerer fra 2009 – 2011.

Åseral har den mest negative utviklingen med et passasjerbortfall på 28 %. Vi har her ikke statistikk for antall turer og km, men inntektsandelen har her sunket fra 25,3 % i 2009 til 18,6 % i 2011.



For Kvinesdal, og kommunene i Kristiansandsregionen ble bestillingsrutene først etablert i prosjektperioden.

## 12.4 Kostnadseffektivitet sammenliknet med TT-turer

Analyser er gjort ut fra nøkkeltall hentet fra tilgjengelig statistikk i 2011 for TT-transporten utført av Taxi Sør som har noe mer detaljert grunnlagstall enn andre transportører. (Taxi Sør dekker Kristiansand, Søgne, Songdalen, Hægebostad og deler av Audnedal).

Når det gjelder tilskudd pr. reise i TT-transporten, har vi kun dette tilgjengelig som et gjennomsnitt for alle turer i Taxi Sør sitt område. Nøkkeltall for bestillingsrutene er oppgitt med h.h.v. laveste og høyeste gjennomsnittsverdi for kommunene i de ulike forsøksområdene .

Tabell 12.3: Nøkkeltall for bestillingsruter sammenliknet med TT 2011

	Nøkkeltall -2011				
	Km/tur	Pass. /tur	Tilskudd /reise (kr)	Inntektsandel	Brutto Kr/km
Bestillingsruter Indre bygder	38 - 87	2,98 – 6,21	136 - 568	7,5 – 18,6 %	16,37 – 32,22
Bestillingsruter Kristiansandsregionen	14 - 69	1,00 – 1,18	360 – 1385	2,45 – 5,5 %	20,91 – 24,59
TT – kjøring Taxi Sør	7	1,00	156	28,5 %	31,48

### Km-pris:

Det er her oppgitt brutto kostnad per km. Variasjon i km-pris kan speile ulik grad av kjøring på kveld / i helg samt ulike prisavtaler fra kommune til kommune. I utgangspunktet skal ikke prisen være ulik for bestillingstransport og TT innenfor samme prisavtale da disse dekker både bestillingstransport og TT-transport. For TT-transport vil man likevel i større grad ha inne ekstra utgifter til rullestoltillegg og trolig noe større andel kjøring kveld/helg. På den annen side kjøres bestillingsrutene i stor grad med minibuss, mens en stor del av TT-turene kjøres med liten bil.

### Inntektsandel og tilskudd per reise:

Gjennomsnittlig tilskudd per reise i TT-transporten ut av kommune er for Taxi Sør sin kjøring kr. 511,- med en gjennomsnittlig reiselengde for disse turene på 21,8 km. Reiser innen kommune var i gjennomsnitt 5,8 km med et tilskudd per reise på kr. 129,- I tabellen er det gjengitt et gjennomsnitt for alle TT-turer.

Inntektsandelen ligger vesentlig høyere for TT-turer enn for bestillingsrutene, og tilskudd per reise i gjennomsnitt er lavere for TT-turer enn de fleste bestillingsruter. Dersom man skal sammenlikne tilskudd pr. reise og inntektsandel for h.h.v. bestillingsruter og TT-turer, må det imidlertid korrigeres for forskjellen i reiselengde og egenandel / billettpris.

I gjennomsnitt er inntektsandelen på TT-turer 28 % mens bestillingsrutene i kommunene har en inntektsandel på fra 2,45 % - 18,5 %. Årsaken til forskjellene i inntektsandel ligger i hovedsak i forskjellene i takster/ egenandeler.

En gjennomsnittlig TT-tur er godt under 10 km og hoveddelen av reisene skjer innen kommunen. Minstetaksten i egenandel for en TT-bruker er kr. 61,- for ordinære brukere og kr. 41,- for prioriterte brukere som dekker reiser opp til 10 km. Tilsvarende koster en bussbillett fra 35 kr for voksen (honnør 18 kr.) til 47 kr for voksen (honnør 24 kr) for reiser innen Kristiansandsregionen. Dersom

man skal ta inn samme inntekt på en TT-tur med ordinær egenandel i Kristiansandsregionen, må gjennomsnittsbelegget på bestillingsrutene være 3,4 (gitt at passasjerene på bestillingsruta er honnør-reisende).

Når det gjelder tilskudd per reise, vil også inntektsandelen virke inn. Likevel er det forskjellen i reiselengde og gjennomsnittsbelegg pr. tur som slår sterkest ut på tilskudd per reise. Dersom vi legger til grunn samme reiselengde for TT-turer som for bestillingsruter, ville tilskudd pr. reise ligget langt høyere for TT-turer sammenliknet med bestillingsruter.

Der en bestillingsrute i indre bygder har et gjennomsnittlig tilskudd på fra 136 kr – 568 kr for reiser som er fra 38 – 87 km, ville TT-turer med tilsvarende reiselengde gitt et tilskudd per reise på fra 847 kr – 1939 kr.

Forskjellen er mindre i Kristiansandsregionen. Der en bestillingsrute i Kristiansandsregionen har et gjennomsnittlig tilskudd per reise på fra 360 – 1385 kr., ville TT-turer med tilsvarende reiselengde gitt et tilskudd per reise på fra 312 kr. til 1538 kr. i gjennomsnitt. Tar man hensyn til at egenandelen er vesentlig høyere for TT-turer enn bestillingsruter, kan man også her konkludere med at bestillingsruter er litt rimeligere enn TT-turer, men at høyere egenandel bidrar til at bestillingsrutene og TT-turer kommer nokså likt ut i tilskudd per reise. Selv en beskjeden økning i gjennomsnittsbelegget på bestillingsrutene i Kristiansandsregionen, vil bedre kostnadseffektiviteten i bestillingsrutene vesentlig sammenliknet med TT-turer.

En gjennomgang av TT-turer og bestillingsruter i Kristiansand tyder på at prisene på bestillingsturer ligger vesentlig over TT-turer på tilsvarende strekninger. Hva dette skyldes krever en nærmere gjennomgang sammen med transportør. I Kristiansand er prisfastsettingen nok preget av at dette ble tatt inn i eksisterende avtale som tilleggskjøring. Dersom tilbudet skal videreføres er det derfor behov for ny utlysning av oppdraget hvor man ser på et avtaleregime hvor man reduserer / fjerner enkelte kostnadsdrivende elementer.

**Konklusjon:**

Inntektsandelen er vesentlig høyere på TT-turer enn bestillingsruter. Dette skyldes i hovedsak at egenandelen på TT-turer er vesentlig høyere enn vanlige billettpriser for kollektivtrafikken. En tur med en bestillingsrute i Kristiansand ville måtte ha et gjennomsnittsbelegg på 3,4 for å gi like mye i billettinntekt som en TT-tur med en ordinær bruker.

Korrigert for reiselengde, gir bestillingsruter i de fleste områdene lavere tilskudd per reise enn TT-turer, særlig der man oppnår at flere benytter rutene. I Kristiansand er prisfastsettingen preget av at avtalene ble lagt inn i eksisterende prisavtale. Ved en eventuell videreføring av bestillingsruter, er det behov for ny utlysning av oppdraget hvor man ser på et avtaleregime som kan redusere / fjerne enkelte kostnadsdrivende elementer.

Bestillingsrutene i indre bygder viser vesentlig lavere tilskudd per reise sammenliknet med TT-turer gitt samme reiselengde. Tilskudd per reise ligger relativt likt for bestillingsruter og TT-turer i Kristiansandsregionen, men her vil selv en beskjeden økning i gjennomsnittsbelegg bedre kostnadseffektiviteten vesentlig sammenliknet med TT-turer.

## 13 TT-brukernes oppfatning av bestillingsrutene

I dette kapitlet presenteres det en kort sammenfatning og hovedinntrykk fra en spørreundersøkelse blant TT-brukere som hadde fått et bestillingsrutetilbud. Undersøkelsen ble utført i perioden november 2011 til januar 2012 av Handelshøgskolen i Bodø, Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi som har presentert funnene i en egen konsulentrapport.

### 13.1 Generelt om spørreundersøkelsen

Undersøkelsen er gjennomført som en spørreskjemaundersøkelse per post til alle TT-brukere som bodde i områder som hadde et bestillingsrutetilbud.

Det ble sendt ut 1124 skjemaer, av disse ble 222 returnert i utfylt stand. Det gir en svarprosent på 20 %. Det regnes normalt å være tilfredsstillende for denne typen undersøkelser gitt at det ikke er skjevheter i utvalget. Om de som har besvart utvalget er representative vet vi ikke, for eksempel om de eldste og mest funksjonshemmede i mindre grad enn andre har besvart undersøkelsen eller om de som i størst grad benytter bestillingsrutene i større grad har svart på undersøkelsen.

For å se nærmere på dette har vi sammenliknet med TT-undersøkelsen i Vest-Agder som ble gjennomført i h.h.v. 1995 og 2008.

Tabell 13.1: Sammenlikning av svarfordeling i ulike undersøkelser

Bakgrunnsvariabler	TT-undersøkelse 2011	TT-undersøkelse 2008	TT-undersøkelse 1995
Andel kvinner	73 %	76 %	77 %
Andel menn	27 %	24 %	23 %
Andel type funksj.h.			Ikke oppgitt
-Bevegelseshemmede	70 %	67 %	
-Blinde/sterkt svaksynte	9 %	8 %	
-Annen orienteringsh.	7 %	9 %	
-Annen funksjonsh	14 %	12 %	
Andel aldersgrupper:			
80 år og eldre	52 %	56 %	39,5 %
68-79 år	16 %	16,5 %	31 %
20-67 år	30 %	25 %	27 %
Under 20 år	3 %	2 %	2 %
Gj.snt alder	72 år	74 år	-
Svarprosent	20 %	35 %	57 %

Forskjellen i alderssammensetning fra 1994 til 2008 skyldes nok for en del at TT-brukerne stadig blir eldre, men det kan også bety på at undersøkelsen i 1994 hadde en underrepresentasjon av den eldste aldersgruppen. Tabellen kan tyde på at det i denne undersøkelsen kan være en liten overrepresentasjon av menn og yngre brukere.

Et annet forhold som skaper usikkerhet er at svarprosenten blant respondentene på de ulike spørsmålene varierer og noen spørsmål har en høy andel som ikke har besvart spørsmålet. Dette

betyr at resultatene i spørreundersøkelsen må derfor tolkes med varsomhet og at det er knyttet særlig usikkerhet knyttet til validiteten (påliteligheten) i svarfordelingen på noen av spørsmålene.

Med en lav svarprosent, kan det bli et lite antall svar bak hver svarkategori. Det betyr at denne sammenfatningen i liten grad presenterer resultater av krysstabeller som fordeler svarene på enda flere kategorier. I den grad dette likevel er gjort, er det for å vise visuelt en trend mer enn det er å oppgi nøyaktig svarfordeling.

I dette kapitlet presenteres en oppsummering med noen hovedinntrykk fra undersøkelsen hvor tolkningen av resultatene også gis ut fra kjennskap til prosjektet og lokale forhold.

### 13.2 TT-brukernes kjennskap til og bruk av tilbudet

Spørsmål om i hvilken grad TT-brukerne kjente til bestillingsrutene og om de har benyttet seg av tilbudet er besvart av en høy andel av respondentene (de som besvarte undersøkelsen).

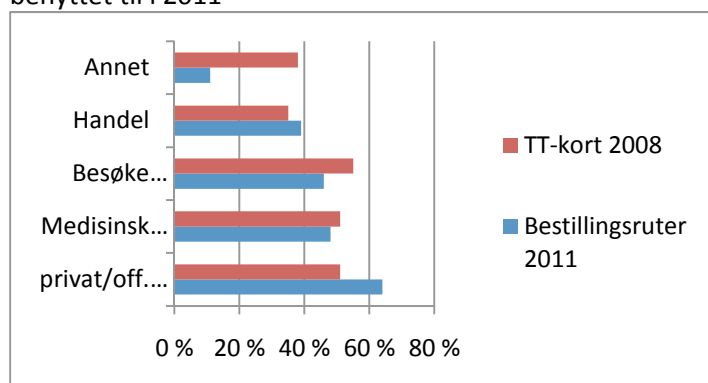
70 % av respondentene kjente til tilbudet. Om lag tre av fire respondenter i Kristiansandsregionen har kjennskap til tilbudet, mens det i indre bygder er noe over halvparten som kjenner tilbudet.

Sett på bakgrunn av at bestillingsruter har vært lenge i drift i indre bygder, mens det er et nytt tilbud i Kristiansandsregionen, er det overraskende at tilbudet er best kjent i Kristiansandsregionen.

Kun 21 % (28 TT-brukere) av de som har oppgitt kjennskap til ordningen med bestillingsrutene har benyttet seg av dette tilbudet. Andelen som har benyttet seg av tilbudet er størst i Sirdal, Hægebostad og Marnardal. I Åseral var det ingen som oppgav at de hadde benyttet seg av bestillingsrutene. Kun en respondent har oppgitt å reise "kun en gang " og en respondent har oppgitt å reise "flere ganger i uka". Nær 1/5 av disse reiste om lag en gang per uke mens ca 40 % reiste kun en gang i måneden eller sjeldnere.

I tabellen under fremstilles svarfordeling på hvilke reiser TT-brukerne brukte TT-kortet sitt til i 2008 sammenliknet med hvilke typer reiser bestillingsrutetilbudet brukes til.

Figur 13.2: Hva TT-kortet som oftest brukes til i 2008 og hvilke reiseformål bestillingsrutene er benyttet til i 2011



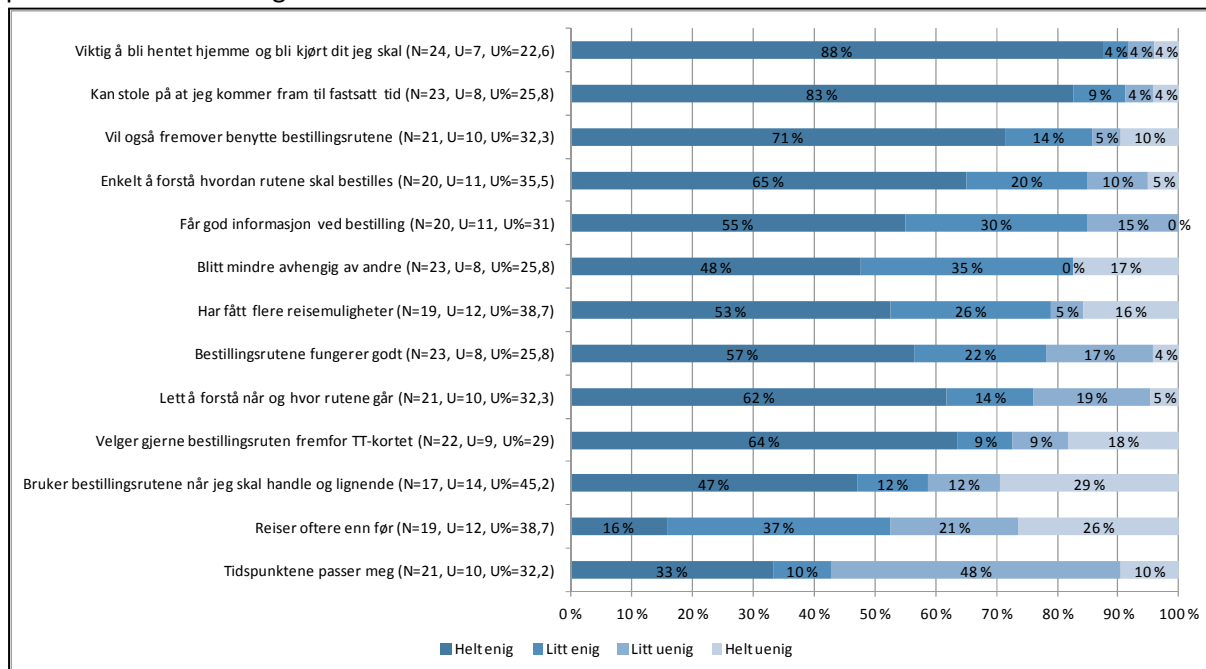
Undersøkelsen viser at bestillingsrutene benyttes i stor grad til de samme typer reiser som TT-kortet brukes til. De tre hyppigste reiseformål både for TT-reiser og reiser med bestillingsruter er reiser til privat/ offentlig service, behandlingsreiser og besøksreiser.

(Årsaken til en større andel "andre" reiseformål i TT-undersøkelsen i 2008 kan være at svaralternativene var mer detaljerte i denne undersøkelsen)

## 13.3 TT-brukernes synspunkter på bestillingsrutene

### Synspunktene til de som hadde benyttet bestillingsrutene

Figur 13.3: De 31 TT-brukerne som har benyttet tilbudet skulle oppgi hvor enige de er i ulike påstander om bestillingsrutene



Svarfordelingen er beregnet ut fra de som har benyttet bestillingsrutene og som har besvart spørsmålet. Det er stor variasjon i andelen som har tatt stilling til påstandene. Andelen som ikke har krysset av er til dels høy og varierer for ulike påstander fra 22,6 % og opp til så mye som over 45 %. Antall bak hver svarkategori er svært lavt og resultatene må tolkes med varsomhet. Spørsmålet kan ha vært opplevd som vanskelig. Metodisk kan det også ha vært en svakhet at man ikke har et nøytralt alternativ "verken enig eller uenig". Påstander som har høyest andel enige eller litt enig, er blant de påstandene som flest har tatt stilling til. Det kan indikere at disse forholdene er viktigst for brukerne.

#### **Påstander med størst andel besvart:**

##### ***De to påstandene man i størst grad har tatt stilling til og i størst grad er helt eller litt enig i er:***

- "Det er viktig at jeg kan bli hentet hjemme og bli kjørt helt fram dit jeg skal" Av de som har svart er 92 % helt eller litt enige. Det er 22,6 % som ikke har besvart påstanden.
- "Jeg kan stole på at jeg kommer fram til fastsatt tid" Helt eller litt enig: 92% (ubesvart: 25.8%)

##### ***To andre påstander med like høy svarprosent som sistnevnte påstand har følgende andel helt eller litt enig:***

- "Alt i alt synes jeg bestillingsrutene fungerer godt" - Helt eller litt enig: 79%
- "Bestillingsrutene gjør at jeg blir mindre avhengig av å få andre til å kjøre meg": 83%

#### **De tre påstandene flest sa seg uenige i var:**

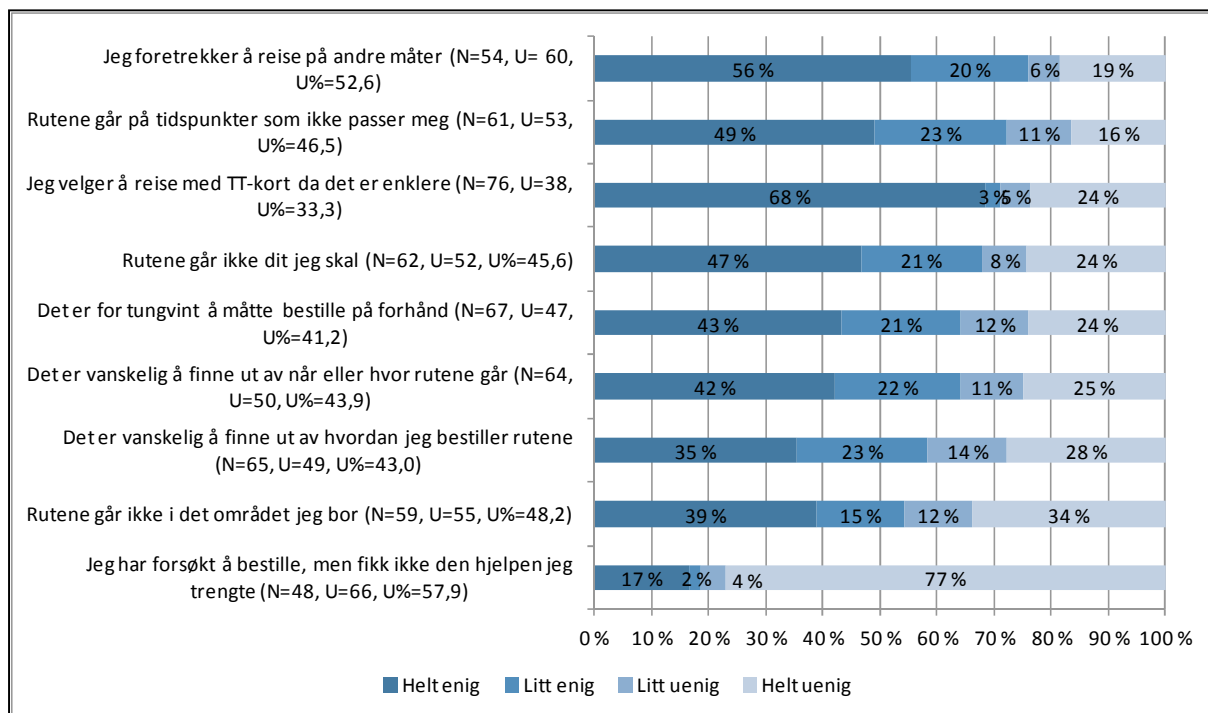
(Merk: Første påstand er best besvart av alle, mens de andre påstandene er blant dem som har størst andel ubesvart)

- "Bestillingsrutene går på tidspunkter som passer for meg" Helt eller litt uenig 58 % (ubesvart 32,2%)
- "Bestillingsrutene gjør at jeg reiser oftere enn før" Helt eller litt uenig 47 % (ubesvart 38,7%)

- "Jeg kan bruke bestillingsrutene når jeg skal handle eller gjøre andre ærender" Helt - litt uenig 41 % (ubesvart 45,2 %)

### Synspunktene til de som ikke benytter tilbudet / årsaker

Figur 13.4: De 114 som ikke hadde benyttet rutene ble spurt om hva som var årsakene til at de ikke har reist med bestillingsrutene og ble bedt om å krysse av for hvor enig de er i følgende svaralternativer.



Svarfordeling er beregnet ut fra hva de som ikke hadde benyttet tilbudet og som har krysset av for de ulike påstandene. På dette spørsmålet er det store andeler som ikke har krysset av for de ulike påstandene. Andelen som ikke har krysset av, til tross for at det finnes et nøytralt svaralternativ, er så høy som fra 33,3% til 57,9 %. Dette gir stor usikkerhet knyttet til tolkning av resultatene. Man ble bedt om å ta stilling til påstander for å få fram hvor viktig de ulike årsakene var. Spørsmålet kan ha fremstått som særlig vanskelig. Det vanlige er jo kun å krysse av for de årsakene man har for ikke å benytte et tilbud. Det kan derfor være en del som i stedet for å svare at de er uenig i en påstand, heller lar være å ta stilling til påstandene. Det antas at påstander som har lavest andel ubesvarte omhandler forhold som av respondentene oppleves som viktige.

#### Påstander med høyest andel helt eller litt enig rangert etter andel ubesvart:

- "Jeg velger å reise med TT-kort da det er enklere" 68 % helt enig 3 % litt enig (ubesvart 33 %)
- "Rutene går på tidspunkt som ikke passer meg" 49 % helt enig, 23 % litt enig (ubesvart 46,5 %)
- "Ruta går ikke dit jeg skal" – 47 % helt enig, 21 % litt enig (ubesvart 45,6 %)
- "Jeg foretrekker å reise på andre måter" 56 % helt enig 20 % litt enig (ubesvart 52,6 %)

#### Åpne kommentarer /svar:

Samferdselsseksjonen har gått igjennom åpne svar og kommentarfelt og forsøkt å kategorisere disse. (Der man har vært i tvil om plassering, har man krysset av for begge kategorier). Type kommentarer kan oppsummeres slik:

- Foretrekker TT/andre reisemåter: 58
- Har ikke skjønt konseptet (argumenter som viser dette): 44
- Argumenterer med for dårlig tilbud/ tiltak til forbedring: 37
- Argumenter som kan tolkes som for dårlig helse: 24
- Kategorisk negativ uten videre begrunnelse: 10
- Andre kommentarer på TT-tilbudet/ tilrettelagte busser / annet: 14

Kommentarene kan tyde på at en del ikke har nok kjennskap til tilbudet. Det er mulig at en del av disse derfor har hatt problemer med å angi konkrete årsaker til at man ikke benytter tilbudet. For øvrig støtter kommentarene særlig opp under svarene om at en stor andel uansett foretrekker TT eller andre reisemåter og at en viktig årsak til ikke å benytte rutene, er at rutetilbudet oppleves som for dårlig.

### 13.4 Forslag til forbedringer i tilbudet

Når det gjelder forslag til forbedringer i tilbudet, er det stort samsvar mellom synspunkter på tilbudet og hva man har av forbedringsforslag. Det er også stort samsvar mellom hva de som bruker tilbudet og de som ikke bruker tilbudet ønsker når det gjelder forbedringer av tilbudet. De viktigste forbedringstiltakene er:

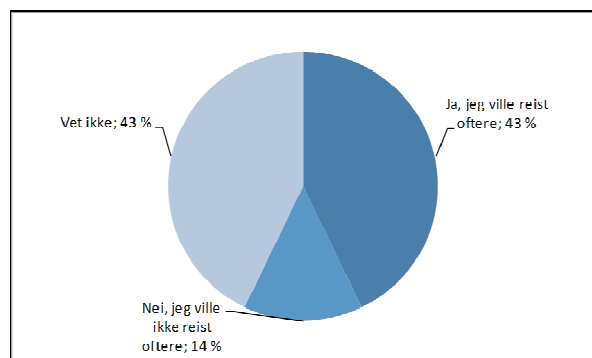
- Bedre informasjon
- At ingen avganger må bestilles dagen før
- Flere avganger
- Ruter bør tilbys til andre steder enn i dag (i størst grad nevnt av de som ikke benytter tilbudet)

En viktig forskjell mellom de som bruker og de som ikke bruker rutetilbudet er at de som ikke benytter bestillingsrutene i mindre grad har krysset av for forslag til forbedringer.

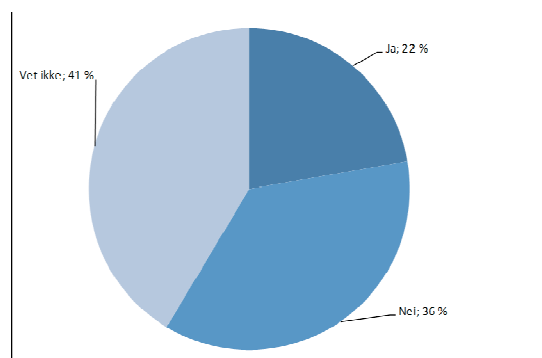
### 13.5 Vil forbedringer gi økt bruk av bestillingsrutetilbudet?

TT-brukerne ble til slutt spurt om de ville reise / om de ville reise oftere med bestillingsrutene dersom de viktigste forbedringene ble gjennomført. Det er interessant at en stor andel nettopp har svart på dette spørsmålet. Svarfordelingen er ikke lik for de som h.h.v. hadde benyttet og de som ikke hadde reist med bestillingsrutene:

Figur 13.5: Ville du reist oftere hvis forbedring?  
(Har reist med bestillingsrute)



Figur 13.6: Ville du reist dersom tilbudet ble forbedret?  
(Har ikke reist med bestillingsrutene)



I tilsvarende undersøkelser er det vanlig å anføre at positive svar på denne typen spørsmål ikke bør overvurderes idet respondentene ofte angir større villighet til adferdsendring enn det man faktisk erfarer etter at tiltak er iverksatt.

Som vi ser av figurene, svarer en stor andel av de som allerede benytter bestillingsrutene at de ville benyttet rutene mer dersom de viktigste tiltakene de har foreslått blir gjennomført. Motsatt har en stor andel av de som ikke benytter rutetilbudet krysset av på at de uansett ikke vil benytte bestillingsrutene. Andelen som ikke vet om de ville benyttet tilbudet mer, er relativt lik.

Det er tidligere redegjort for omfattende informasjonstiltak og introduksjonstilbud med gratisreiser direkte rettet mot TT-brukerne for å gjøre tilbudet kjent og stimulere til å ta i bruk tilbudet. Ut fra svarene i denne spørreundersøkelsen virker det som man i liten grad har satt seg inn i tilbudet og at man uansett foretrekker de reisemåtene man har / kjenner fra før. Dessuten foretrekker man å reise når/hvor man vil. TT-brukerne foretrekker derfor TT-kort framfor bestillingsruter.

Undersøkelsen ble gjennomført etter at TT-ordningen ble lagt om i Kristiansand. Brukerne i områder som kun har bestillingsruter har enda ikke fått endringer i TT-tilbudet, men det er en mulighet for at oppmerksomheten omkring omleggingen kan ha preget svarene dersom man er opptatt av å beholde TT-tilbudet sitt.

## **14 Bestillingsruter og tilrettelagte rutetilbud – mobilitetseffekt**

Kollektivtilbudet dekker i gjennomsnitt kun ca. 7-8 % av våre reiser i følge reisevaneundersøkelser. Kollektivtilbudet gir et sett reisemuligheter som man velger om man benytter seg av eller ikke. Bestillingsrutene gir på samme måte som busstilbudet en del faktiske reisemuligheter. Effekten på befolkningens mobilitet er her målt i forhold til det antall turer som man kan bestille i løpet av et år, uavhengig av om man bestiller reisen, eller i hvilken grad man bestiller hele eller deler av turen.

Man kan diskutere om et kollektivtilbud med et antall reisemuligheter egentlig har en verdi for folks grad av mobilitet dersom tilbudet aldri benyttes. Motsatt hevdes det likevel ofte i forbindelse med reduksjoner i kollektivtilbudet at eksistensen av et rutetilbud har stor betydning for folks følelse av mobilitet. De har en mulighet til å reise dersom de ønsker det og / eller ikke har andre alternativ.

### **14.1 Bestillingsrutenes bidrag til bedret mobilitet for ulike deler av befolkningen**

Bestillingsruter er en del av et tilrettelagt kollektivtilbud. Drøftingsrådet har påpekt at bestillingsruter er særlig godt tilrettelagt for mennesker med kognitive funksjonsnedsettelse. Et tilrettelagt kollektivtilbud kan benyttes av alle innbyggere til forskjell fra TT-tilbudet som bare kan benyttes av godkjente brukere.

I indre bygder og i utkantområder med lite eller ingenting annet enn skoleruter, har prosjektet bidratt til en vesentlig økning i reisetilbudet for hele befolkningen sammenliknet med før prosjektet. Det vises til oversikt i kap. 6.2.4.

De nye formiddagsrutene på bestilling er først og fremst rettet mot eldre personer og andre som ikke er i jobb eller utdanning. I områder med svært lite trafikkgrunnlag gis det tilbud om formiddagsruter en dag per uke, mens det i andre områder gis tilbud flere dager, opptil 5 dager i uken.



Avhengig av lokale forhold og trafikkgrunnlag er det også gitt andre typer tilbud som også retter seg mot andre grupper som: Tilbringertjenester til tog, ettermiddagsruter eller helgeruter som er mer eller mindre knyttet opp mot spesielle aktivitetstilbud gjerne for unge. De fleste av disse tilbudene er imidlertid eksisterende tilbud før prosjektet startet opp.

I Kristiansand er det i 2012 testet ut økt frekvens på bestillingsrutene på Skaugo og Kongsgård II.

## 14.2 Reisemuligheter med tilrettelagte rutetilbud sammenliknet med TT-tilbudet

Forsøket skulle se på samordning av bestillingsruter og Transporttjenesten for funksjonshemmede. For Vest-Agders del, signaliserte vi i søknaden at vi ville se TT-ordningen i sammenheng også med andre tilrettelagte rutetilbud. Det er jobbet lenge med tilrettelegging av kollektivtransporten i fylket og det begynner å henge sammen (jfr. beskrivelse i kap. 8.2).

TT-tilbudet er svært begrenset. Ordinære brukere har 720 klipp per år som gir minimum 72 reiser og maksimum 144 korte reiser. Prioriterte TT-brukere har 1000 klipp per år som gir minimum 100 og maksimum 200 reiser per år. (Sammenliknet med andre fylkeskommuner er reisetilbudet blant landets beste).

I tabellen under har man forsøkt å sammenlikne TT-tilbudet målt i antall reisemuligheter (avganger) med ulike nivåer på bestillingsrutetilbudene og noen ordinære rutetilbud. Det er i hovedsak tatt utgangspunkt i områder som er helhetlig tilrettelagt med både tilrettelagte rutetilbud og holdeplasser. I Kristiansand kjøres det nå med tilrettelagte laventrebuss med rampe på alle ordinære bussruter. Det er derfor også tatt med noen eksempler på tilbudet i ruteområder som har tilrettelagt bussmateriell, men hvor ikke alle holdeplassene er tilrettelagte. (Disse er merket \* i tabellen under)

Tabell 14.1: Reisemuligheter med TT-kort sammenliknet med tilrettelagt kollektivtilbud.

Ulike typer tilbud	Reisemuligheter per år
Prioritert TT-bruker	100 - 200
Ordinær bruker TT	72 - 144
Bestillingsrute 1 tur-retur/uke	104
Bestillingsrute 2 tur-retur/uke	208
Bestillingsrute 5 tur-retur/uke	520
Taxus Mandal	3000
Farsund – Lyngdal – Mandal – Kr.sand*	3500
Mandal – Kristiansand*	8800
Lund (Kristiansand)	15000
Tinnheia (Kristiansand)*	18000
Rute M2 (Kristiansand)	18200

Gjennomsnittlig antall kollektivreiser per innbygger ligger i Vest-Agder på 70 reiser per år (inklusive skoleskyss). Et TT-kort innebærer derfor et tilbud på linje med en gjennomsnittlig bruk av kollektivtilbudet i fylket. Bruken av kollektivtransporten vil selvsagt variere. Enkeltpersoner kan i

større grad være avhengig av kollektivtransport enn andre dersom de ikke har tilgang til alternative reisemåter.

I prosjektet har man lagt om TT-ordningen hvor man nå tar hensyn til om det ordinære rutetilbudet er blitt tilrettelagt.

Tabellen viser at man, selv med et minimumstilbud med bestillingsruter en dag i uken tur/retur kommunesenter, får et reisetilbud på linje med et TT-tilbud målt i antall reisemuligheter. Et ordinært tilrettelagt rutetilbud i byområdene kan gi tilgang til et stort antall avganger.

Mennesker med nedsatt funksjonsevne som tidligere ikke har kunnet benytte kollektivtransport, kan derfor etter tilrettelegging av den ordinære kollektivtrafikken få tilgang til et stort antall ruteavganger som langt overstiger reisemulighetene på et TT-kort. Kollektivtilbudet er selvsagt størst i og mellom byene.

Oversikten viser samtidig at personer med de tyngste funksjonsnedsettelsene kommer dårligst ut sammenliknet med de som i tillegg til TT har et tilbud med tilrettelagte rutetilbud.

Søkere til TT-ordningen får etter omleggingen av ordningen nå vurdert søknaden ut fra hvilket rutetilbud som finnes på søkers bosted. I prosjektet har man for allerede godkjente ordinære brukere som har fått et tilrettelagt rutetilbud, valgt ikke å fjerne TT-tilbudet, men å halvere tilbudet. I områder med bestillingsruter har man ønsket å avvente evalueringen før man endret TT-tilbudet til allerede godkjente brukere, da man ville avklare spørsmålet om bestillingsrutene ville bli videreført.

Endringer i mobilitet er her beregnet ut fra endringer i antall reisemuligheter med buss/ bestillingsrute. For den enkelte vil imidlertid TT-ordningen i praksis fungere mer som en privatbil enn et busstilbud. Med TT-kort kan de reise når og hvor de vil. Mange vil nok derfor synes at reisetilbudet blir forringet og mindre fleksibelt når de i stedet tilbys et kollektivtilbud med de begrensninger som ligger i definerte avganger og traseer. TT-ordningen skal imidlertid ikke erstatte bil, men være en erstatning for et kollektivtilbud som ikke er tilrettelagt.

I kapittel 14 gis det en nærmere beskrivelse av: Hva som bidrar til folks totale mobilitet, hvilket ansvar det offentlige har tatt i den forbindelse, hvordan transportordningene samvirker, samt hvordan de kan samvirke for å bidra til å øke brukernes mobilitet.

**Konklusjon:**

Forsøket viser at tilrettelegging av kollektivtrafikken er svært viktig for å bidra til økte reisemuligheter for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Samlet reisetilbud målt i antall enkeltreiser, er økt for dagens TT-brukere som har fått tilgang til bestillingsruter og/ eller andre tilrettelagte rutetilbud. Spørreundersøkelsen om bestillingsrutene viser at for brukere som benyttet tilbudet har bestillingsrutetilbudet hatt en positiv effekt på opplevd mobilitet og velferd. De eneste som foreløpig ikke har fått et økt reisetilbud er de med den aller tyngste funksjonsnedsettelsen.

### 14.3 Dekker bestillingsrutene en signifikant del av TT-brukernes reisebehov?

Et av effektmålene som prosjektet skal kunne svare på er om bestillingsrutene dekker en signifikant del av TT-brukernes reisebehov.

Bestillingsrutetilbudet ble, blant annet med bakgrunn i svar fra TT-undersøkelsen i 2008, utformet for å dekke viktige reiseformål for TT-brukerne. Spørreundersøkelsen blant TT-brukerne som benytter bestillingsrutene viser stort samsvar ved at bestillingsrutene benyttes til samme typer reiser som for TT-kortet. Dette viser at bestillingsrutene er utformet slik at de kan benyttes til viktige reiseformål for brukerne.

At bestillingsrutene nå også benyttes til behandlingsreiser, vurderes som utelukkende positivt, men TT-undersøkelsen i 2008 avdekket et stort dilemma: Undersøkelsen viste at et av de viktigste reiseformålene for TT-reiser var reiser til medisinsk behandling. Behandlingsreiser skal dekkes etter egne regler i folketrygden og TT-ordningen er ment å skulle komme i tillegg til og ikke erstatte denne ordningen. TT-undersøkelsen viste at dersom behandlingsreisene ble dekket av helseforetakene som forutsatt, ville så mye som en tredjedel av TT-brukernes reisetilbud bli frigjort til andre "frie" reiser. Dette er nærmere omtalt i kapittel 14.4.

Spørreundersøkelsen om bestillingsrutene viser også at for brukere som benyttet tilbudet har bestillingsrutetilbudet hatt en positiv effekt på opplevd mobilitet og velferd. Det refereres her til andelen av de som hadde benyttet bestillingsrutene og som var helt eller litt enige i følgende påstander knyttet til velferd og mobilitet (påstandene er nevnt i rekkefølge etter økende andel ubesvart):

- "Bestillingsruta gjør at jeg blir mindre avhengig av andre" Helt eller litt enig 83 % (ubesvart: 25,8 %)
- "Bestillingsrutene har gitt meg flere reisemuligheter" Helt eller litt enige 79 % (ubesvart: 38,7 %)
- "Bestillingsrutene gjør at jeg reiser oftere enn før" Helt eller litt enig 53 % (ubesvart: 38,7 %)

De som har benyttet bestillingsrutene stiller seg mer positive til tilbudet som et alternativ til TT. 73 % er helt eller litt enige i påstanden: "Jeg velger gjerne bestillingsruten fremfor TT-kortet." En stor del vil også fremover benytte seg av tilbudet. 85 % var helt eller litt enige i dette. 79 % var helt eller litt enige i at bestillingsrutene fungerte godt.

Svarene i vår undersøkelse underbygger at bestillingsrutene gir flere reisemuligheter. For eldre brukere som ofte har et mer beskjedent reiseomfang er det likevel ikke gitt at man "tar ut" disse mulighetene i faktisk økt reiseomfang. Undersøkelsen viser dessuten at mange ikke endrer sine reisevaner, men foretrekker TT-kortet eller andre reisemåter.

#### **14.4 Nærmere om total mobilitet for funksjonshemmede – tilgrensende problemstillinger**

Staten har formulert at hovedmålet med prosjektet er å avklare effektene av en omlegging fra TT-tilbud til tilrettelagte tilbud for funksjonshemmedes mobilitet. Funksjonshemmedes mobilitet totalt sett er imidlertid et videre spørsmål enn spørsmålet om effekter av en samordning av TT-tjenesten og et tilrettelagt busstilbud. I arbeidet med omleggingen av TT-ordningen kom det opp en del problemstillinger i forhold til andre transportordninger og på hvilken måte disse samvirker med tilrettelagte rutetilbud og TT-ordningen. Brukerrepresentantene i drøftingsrådet har vært opptatt av å få fram et helhetlig bilde av hva som bidrar til funksjonshemmedes totale mobilitet.

Styringsgruppa sluttet seg til at man gjennom brukermedvirkningen i prosjektet skulle belyse eventuelle tilstøtende problemstillinger og adressere disse. Det har derfor vært en drøfting med

brugerrepresentantene om hva som gir mobilitet, en gjennomgang av de transportordninger som finnes og hvordan disse bidrar / kan bidra til samlet mobilitet.

Fylkeskommunen mener denne delen av brukermedvirkningen har gitt stor læringseffekt, bidratt til økt forståelse for ulike problemstillinger, og fått fram avveininger knyttet til samvirket mellom ulike offentlige ordninger. Brukerne har også bidratt med å få fram problemstillinger omkring hvordan statens ordninger fungerer og hvordan de bør samvirke på en bedre måte i forhold til tilrettelegging av kollektivtransporten og TT-tjenesten. Fylkeskommunens vurdering er at dette er en synergieffekt av forsøket som staten kan benytte som innspill til vurderingen av en helhetlig virkemiddelbruk dersom man ønsker å bedre funksjonshemmedes mobilitet.

### Hva bidrar til mobilitet og hva tar det offentlige ansvar for?

I arbeidet med omleggingen av TT-ordningen hadde man en omfattende brukermedvirkning hvor man så transportordningene i sammenheng.

Tallene i tabellen under er hentet fra reisevaneundersøkelsen i 2009 og viser hvordan befolkningen løser sitt reisebehov. Tabellen gir også en oversikt over i hvilken grad det offentlige har tatt ansvar for befolkningens transportbehov samt de ulike ordningenes formål.

Tabell 14.2: Oversikt over hva som bidrar til mobilitet og hva det offentlige har tatt ansvar for

Reisemåte	Andel reiser	Offentlig ordning	Ansvar / hjemmel	Ordningens formål
Gang/sykkel	26 %	Ganghjelpemidler	Folketrygden	Kompensere for manglende gangfunksjon
Privatbil (som sjåfør eller passasjer)	63 %	Bilstønadordning	Folketrygden	Lovfestet, men behovsprøvd - Gi funksjonshemmede sjanselighet ift. bilhold.
		Grunnstønad til transport	Folketrygden	Lovfestet, men behovsprøvd, - gi funksjonshemmede sjanselighet ift. bilbruk og mobilitet.
Kollektivreiser	10 %	Offentlig kjøp av tog/flytilbud	Staten	Ikke rettighet, -reduere avstandsulemper, binde regioner og landsdeler sammen
		Offentlig kjøp av busstilbud	Fylkeskom.	Ikke rettighet. Ulike målsettinger. Tilbud vurderes ut fra trafikkgrunnlag
		TT-tjenesten	Fylkeskom.	Ikke rettighet. -Kompensere for at kollektivtilbudet ikke er tilrettelagt for funksjonshemmede
<b>Reiseformål</b>		<b>Offentlig ordning</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Ordningens formål</b>
Behandlingsreiser		Refusjon/rekvisisjon	Helseforetak	Rettighet – lik rett til helsetjenester
Skolereiser		Skyss til grunnskole og videregående skole	Fylkeskom.	Rettighet – lik rett til skolegang
Arbeidsreiser utdanningsreiser		Arbeids- / utdanningsreiser for funksjonsh.	Folketrygden	Alle ordningene er knyttet til mål om inkluderende arbeidsliv
		Skyss – sykemeldte	Folketrygden	
		Skyss attføringsoppl.	Folketrygden	
Dagtilbud/ avlastning		Tilbud varierer	kommunene	Ikke rettighet

Det offentlige har ikke tatt ansvar for at befolkningen skal kunne få dekket alle sine transportbehov. Rettighet til å få dekket spesifikke transportbehov gjelder kun ved helsereiser og skoleskys og skal sikre lik rett til helsetjenester og grunnleggende skolegang. Utover dette finnes det ingen rett til å få dekket sitt transportbehov.

Fylkeskommunene er kjøpere av regionalt og lokalt kollektivtilbud. Kollektivtransport er en organisert fellestransport og tilbys i ulikt omfang avhengig av trafikkgrunnlag. Tilbudet har en velferdsfunksjon for de som ikke har andre reisemuligheter. Samtidig har man målsettinger om å knytte bo- og arbeidsmarkeder sammen, samt å bidra til et attraktivt miljøvennlig transportalternativ i og mellom byene.

Totalt sett står kollektivtransporten for en liten del av befolkningens reiser selv om det er en målsetting at kollektivtransporten skal spille en større rolle i de store byområdene. Med den sterkt økende andelen eldre framover vil fylkeskommunene likevel måtte ta stilling til hvordan man skal betjene denne store gruppen fremover. Dette løses ikke gjennom Transporttjenesten for funksjonshemmede, verken ut fra formålet for ordningen eller tilgjengelige rammer. TT-tjenesten er ingen eldreordning og skal verken kompensere for manglende mulighet til bruk av bil eller for manglende busstilbud. TT-tjenesten er en ordning for funksjonshemmede og skal kompensere for et kollektivtilbud som ikke er tilrettelagt.

## **Behov for å se transportordningene mer i sammenheng**

### **Sjanselighet til bruk av bil:**

Reisevaneundersøkelsen viser helt klart at det er privatbilen som gir oss størst grad av mobilitet. Kollektivtransporten kan spille en større rolle for reiser i og mellom byene, men store deler av befolkningens reisebehov dekkes likevel uansett ved bruk av privatbil. Dersom man skal sikre mennesker med nedsatt funksjonsevne sjanselighet i forhold til mobilitet, vil ordninger for å sikre samme mulighet til bilhold og biltilgang som resten av befolkningen være et viktig virkemiddel. Ordningene er behovsprøvd ut fra nærmere kriterier. Brukerrepresentantene har uttrykt bekymring for at bilstønadordningen de senere år har vært skjerpet inn.

### **Ganghjelpemidlenes betydning for mobilitet, - gang/sykkelreiser**

Over ¼ av alle våre reiser skjer med sykkel eller til fots. Lengden på en gjennomsnittlig gangtur er på 1,7 km, mens sykkelturene er på gjennomsnittlig 3,3 km. Av alle reiser mellom 1 og 3 km skjer 61 % av reisene med bil.

Elektriske rullestoler for kombinert utendørs og innendørs bruk skal kunne kjøres inntil 25 km på én lading (35km for rullestoler for utendørs bruk). Elektriske rullestoler er derfor i seg selv derfor svært viktige for å sikre mobilitet på korte reiser.

Det er et uttalt mål å erstatte korte bilreiser med gange/sykkel samtidig som det er en målsetting at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal settes i stand til å leve et mest mulig selvstendig og aktivt liv. I denne sammenheng ser vi at slike hjelpemidler kan spille en viktig rolle når det gjelder å dekke mange av våre korte reiser til daglige gjøremål. Samtidig vil ganghjelpemidler ofte være en forutsetning for mennesker med redusert gangfunksjon for å kunne ta seg fram til et busstilbud. Drøftingsrådet har påpekt at å beholde en god ordning for ganghjelpemidler vil være et viktig virkemiddel for å oppnå overordnede målsettinger knyttet til mobilitet.

### **Problemstillinger omkring ganghjelpemidlers rolle ved sammensatte reiser:**

Verken et kollektivtilbud eller TT-tjenesten kan erstatte ganghjelpemidler. Brukerne vil uansett ha behov for ganghjelpemidler for eksempel for å ta seg fram mellom ulike gjøremål i sentra (fra bank til butikk, frisør osv.). Det fylkeskommunen har ansvar for er å tilrettelegge kollektivtransporten slik at brukerne kan benytte de ganghjelpemidlene de har behov for inn og ut av bussene. I omleggingen av TT-ordningen er det lagt til grunn at tilgjengelige hjelpemidler tas i bruk. Drøftingsrådet har vært opptatt av ganghjelpemidlenes betydning for en helhetlig tilrettelegging av sammensatte reiser og har pekt på viktige problemstillinger som det er behov for at staten følger opp. Dette gjelder særlig følgende forhold:

- **NAV må sørge for å sette krav til rullestoler egnet for bruk i kollektivtransporten.**

Det har vært en utvikling hvor rullestolene stadig har blitt større og en rekke stoler har dårlig svingradius. Denne utviklingen er møtt med nye dimensjoneringskrav i byggeforskriftene. Bussene har likevel uansett et begrenset areal. Noen brukere vil ut fra sin funksjonsnedsettelse trenge store stoler som uansett ikke kan benyttes i kollektivtransporten, men noe av problemet ligger også i at dette ikke er et hensyn som er vektlagt nok i anbudsprosessene til NAV. Det finnes mange ulike rullestoler på markedet og det finnes rullestoler som ivaretar brukernes behov og samtidig har god funksjonalitet i forhold til dette spørsmålet. Disse rullestolene er imidlertid mer kostbare og så lenge funksjonskravene ikke er tydelige nok i anbudskravene til NAV, får man ikke et godt nok utvalg egnede rullestoler blant de produktene NAV har godkjent og tilbyr til brukerne. NAV sentralt må derfor se sitt ansvar for å sette krav til og fremforhandle et godt utvalg av rullestoler som kan egne seg til bruk på kollektivtransporten. Det er viktig at produsentene i anbudskravene får incitament til å utvikle gode produkter når det gjelder svingradius og annen funksjonalitet som er minst mulig plasskrevende. Når det gjelder definering av funksjonskrav til rullestoler som skal kunne benyttes i kollektivtrafikken, må dette utarbeides gjennom et samarbeid mellom NAV og samferdselsmyndigheter. Det bør igangsettes et arbeid for å kartlegge standarder ut fra tilgjengelig plass på transportmidler, heiser og ramper som virker dimensjonerende for bruk på tog og buss. Dette arbeidet bør startes snarest mulig.

- **NAV må sørge for bedre veiledning og eventuell produktmerking av rullestoler**

Vest-Agder fylkeskommune har i ulike sammenhenger gitt innspill om at det burde være en produktmerking av de rullestolene som egner seg til bruk i kollektivtransporten. På den måten kan ergoterapeuter og brukere få nødvendig informasjon om hva de kan forvente seg og ut fra dette ta mer bevisste valg.

Under prosjektarbeidet ble det avdekket at NAVs temahefte om formidling av elektriske rullestoler og veiledningsmateriell er ufullstendige når det gjelder å se hjelpemidler i sammenheng med transportordninger. I sjekklister for kartlegging av brukernes behov er transport i liten grad nevnt som forhold som må vies oppmerksomhet ved valg av rullestol. Som eksempel på offentlig transport er kun nevnt transport i minibuss (transporttjenesten for funksjonshemmede) mens målet nå er at flest mulig skal kunne benytte ordinær tilrettelagt buss. Under bruksområder er det i veiledningsheftet angitt plasskrav for innendørs bruk, men ikke angitt funksjonskrav som må tilfredsstilles dersom man skal kunne benytte kollektivtransport. Vi har også sett nærmere på hjelpeskjemaet som ergoterapeutene benytter for å kartlegge brukernes behov som grunnlag for valg av rullestol.

Skjemaene inneholder ikke momenter for kartlegging og vurdering knyttet mulighet for å benytte rullestol i kollektivtransporten.

I forbindelse med valg av rullestol har brukerne heller ikke mulighet til å få opplyst om den aktuelle rullestolen kan benyttes på kollektivtransport eller ikke. Resultatet er at vi får henvendelser fra skuffede brukere som ikke kommer om bord i bussene og i noen tilfeller om problemer selv med å benytte drosje. Produktmerking er derfor viktig å få på plass.

Prosjektleder har gjennomført et eget møte med Bispegra omsorgssenter som driver veiledning av brukere i Kristiansand om ulike forhold knyttet til brukernes transportbehov og hensyn ved valg av stol. Ovennevnte problemstillinger ble da tatt opp.

- **Det må sørges for standard innfestningsløsninger for rullestoler**

Vest-Agder fylkeskommune har også tidligere gitt innspill om behovet for standardisering og merking av innfestningspunkt på rullestolene, samt standardisering av effektive innfestningsløsninger til bruk både i taxier og busser som kan bidra til at innfestningen går raskt og behagelig for brukerne. Det er viktig også for brukerne at de ikke føler at de blir årsak til forsinkelser eller ubehagelig oppmerksomhet knyttet til innfestning av stolen.

Disse problemstillingene er tatt opp i et eget brev til NAV sentralt 25.8.10, med kopi til Samferdselsdepartementet, Arbeidsdepartementet og Deltasenteret. Vi har ikke fått tilbakemelding på henvendelsen til NAV. Like fullt er det viktig at NAV sentralt tar tak i disse problemstillingene da det har stor betydning for å få hele reisen til å fungere for brukerne og bidra til bedre effekt av tilretteleggingsarbeidet slik at flest mulig får tilgang til kollektivtrafikken. Helhetlig tilrettelegging krever at man behandler disse spørsmålene på en mer samordnet måte på tvers av sektorer.

En rekke av disse problemstillingene er enda ikke løst. Det er en av grunnene til at permanente rullestolbrukere etter omleggingen av TT-ordningen beholder/ får et ordinært TT-tilbud til tross for at rutetilbudet er tilrettelagt.

#### **Behandlingsreiser dekkes ikke av helseforetakene som forutsatt**

Reiser til nødvendig medisinsk behandling skal dekkes av helseforetakene etter egne regler. Brukerne gir tilbakemeldinger om at refusjon av utgifter til helsereiser og rekvisisjon til drosje i den forbindelse nå oppleves som svært vanskelig tilgjengelig og tungvint. En del leger har dårlig kjennskap til regelverket. Det er flere eksempler på at legeattester til søknader om TT-kort begrunner søknaden med at vedkommende trenger dette p.g.a. hyppige reiser til lege. Egenandelen for helsereiser er dessuten svært høy sammenliknet med for eksempel TT-turer. Resultatet er at TT-kortet i stor grad brukes til helsereiser.

TT-undersøkelsen i 2008 viser at TT-brukerne kunne frigjort så mye som 1/3 av sin reisekvote dersom helsereisene ble dekket av helseforetakene i stedet for over TT-ordningen. Mobiliteten for funksjonshemmede blir altså redusert av at ordningen med helsereiser ikke fungerer etter hensikten.

#### **Grunnstønad til transport bør samvirke på en bedre måte med øvrige ordninger**

Grunnstønad til transport skal ut fra sitt formål virke utjevnende på mobilitet ved å dekke ekstrautgifter til bilkostnader og andre ekstrautgifter til transport som følge av nedsatt funksjonsevne. Når bilhold, og gang/sykkelreiser har så stor betydning for folks mobilitet, bør denne

ordningen ha stort fokus på utjevning også for de som på grunn av sin funksjonsnedsettelse ikke har mulighet til å kunne kjøre bil, eller som uavhengig av hjelpemidler ikke kan foreta selvstendige gang/sykkelturer, herunder blinde og sterkt svaksynte.

## 14.5 Sannsynlige synergieffekter av tilretteleggingstiltak

Drøftingsrådet har pekt på at summen av tilretteleggingstiltak på ulike samfunnsområder sannsynligvis er med på å bidra positivt til funksjonshemmedes totale mobilitet. Over tid er det jobbet mye med tilrettelegging av utearealer, byrommet og bymarka i Kristiansand. Flere og flere ærender kan gjøres ettersom flere og flere reisemål er tilgjengelige. Det man tidligere måtte få andre til å gjøre eller hjelpe seg med, kan man nå i større grad gjøre selv. Det er sannsynlig at man da i økende grad, som andre, reiser en tur til sentraene bare for å kikke og kose seg ettersom dette kan gjøres uten å møte mange ubehagelige hinder. Økt tilgjengelighet vil dermed bidra til å gi mennesker med nedsatt funksjonsevne større grunnlag for, lyst og mot til å foreta reiser sammenliknet med før da man kanskje opplevde dette som slitsomt eller uforutsigbart i forhold til opplevde barrierer. Brukerrepresentantene viser til at man visuelt i Kristiansand nå kan registrere flere rullestolbrukere i bybildet og på kjøpesentra enn tidligere.

Det ble i 2011 skrevet en oppgave på Diakonhjemmet Høgskole Sandnes hvor man sammenliknet rullestolbrukeres bruk av kjøpesentra i Rogaland og i Vågsbygd. (Kilde: Topstad Siri, Watne Stig, (2011) "Det er observert mange med rullestol på Amfi Vågsbygd - en drøfting av mulige årsaker." Eksamensoppgave med stedsanalyse, Modul 3 Universell utforming, videreutdanning masterstudie, Diakonhjemmet Høgskole, Sandnes.) Oppgaven viser til en større bruk av Vågsbygd senter og peker på at de fleste av rullestolbrukerne benyttet rullestolen som transportmiddel til/fra Vågsbygd senter. Dette er mulig fordi infrastrukturen er tilrettelagt. Dette er et eksempel som indikerer at effekten av tilretteleggingstiltak på ulike områder i sum kan være større enn effekten av enkelttiltakene. Dette er et forhold som i liten grad er undersøkt, men det er like fullt sannsynlig at økt tilrettelegging av bygninger og infrastruktur i seg selv kan bidra til å øke reiselysten og mobiliteten til mennesker med nedsatt funksjonsevne. Dette kan i seg selv bidra til økt bruk av TT-ordningen.

### **Konklusjon:**

I forsøket skulle man se på hvordan mobiliteten kunne bedres gjennom tilrettelagte rutetilbud og et bedre TT-tilbud for de som har den tyngste funksjonsnedsettelsen. Den totale mobiliteten for funksjonshemmede ivaretas imidlertid gjennom en rekke ulike offentlige ordninger som igjen har ulike formål og innretninger. Det er behov for å se på hvordan disse ordningene bedre kan samvirke for å oppnå målsettingen om best mulig mobilitet for funksjonshemmede. I dette kapitlet er det også gjort rede for at brukerne er avhengig av veiledning og tilgang til hensiktsmessige ganghjelpemidler for at tilrettelagte rutetilbud kan tas i bruk av flest mulig. Det er også gjort rede for at mobiliteten til funksjonshemmede blir vesentlig redusert på grunn av at ordningen med behandlingsreiser ikke fungerer etter hensikten.

Ut fra ganghjelpemidlenes betydning, vil tilrettelegging av infrastruktur / uteområder og sentra samt boligtilbud i tilknytning til sentrene være et viktig bidrag til økt mobilitet for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Dette er ikke minst viktig ut fra den demografiske utviklingen framover og kommunene bør derfor i sine planer ha et økt fokus på dette fremover.



## 15 Effekter av samordning ved omlegging av TT-ordningen

Noen av de hovedspørsmålene som dette forsøket skulle svare på var:

- Har det skjedd en overføring / samordning mellom TT og tilrettelagte ruter / bestillingsruter?
- Er det frigjort midler fra TT-ordningen som kan benyttes til finansiering av et bedre TT-tilbud til de tyngste brukerne og økt tilbud av bestillingsruter?
- Har vi oppnådd ønsket innretning av TT-ordningen etter omleggingen?

I dette kapitlet har vi forsøkt å gjøre analyser som kan besvare disse spørsmålene i størst mulig grad. Vi har også sett på prognoser for brukerandel, brukersammensetning og potensiale for videre effekt av omleggingen av TT-ordningen på sikt etter hvert som rutetilbudet blir tilrettelagt.

### 15.1 TT-ordningen, målsettinger før og etter omlegging

TT-tilbudet er ikke en rettighet og tilbudet fastsettes i fylkeskommunens budsjett.

En av måtene å begrense utgiftene har vært å regulere hvor mange brukere som tas inn i ordningen. Dette er gjort gjennom å fastsette en maksimal brukerandel på 2 % av befolkningen i den enkelte kommune. Kommunene har siden opprettelsen av ordningen hatt ansvar for søknadsbehandling. I enkelte kommuner utviklet det seg venteliste til ordningen. Tidligere opererte man med et langsiktig mål å øke denne brukerandelen til 3 %. Målsettingen er nå å redusere brukerandelen etter hvert som stadig større deler av kollektivtilbudet blir tilrettelagt. Reglementet for TT-tjenesten ble forrige gang revidert i 1995 og brukerne ble da inndelt i 2 brukergrupper, med en gruppe ordinære brukere og en gruppe prioriterte brukere. Prioriterte brukere var brukere med livslange og de tyngste funksjonsnedsettelsene. Disse brukerne har lavere egenandel og litt større reisekvote enn ordinære brukere. Det har vært en målsetting å øke tilbudet til prioriterte brukere, men det har hittil ikke vært rom for det innenfor gitte økonomiske rammer.

Regelendringen i 2010 innebar at man tok inn noen flere i prioritert gruppe (blinde uavhengig av alder). Målet med omleggingen var at frigjorte midler skulle brukes til å gi prioriterte brukere et forbedret TT-tilbud. Denne målsettingen har etter omleggingen fått høyest prioritet når det gjelder ønsker om forbedring av ordningen.

Vi har i kapittel 14.6.4 ut fra erfaringene i prosjektet sett på mulig langsiktig effekt av omleggingen når det gjelder utvikling i brukerandel og brukersammensetning.

### 15.2 Har forsøket bidratt til frigjøring av midler?

Et av effektmålene som prosjektet skulle gi svar på var om omleggingen ville frigjøre fylkeskommunale midler som kunne benyttes til å finansiere økt tilbud til prioriterte brukere og / eller til et utvidet tilbud med bestillingsruter.

Ved utgangen av 2011 kan det konstateres at de fylkeskommunale utgiftene til TT-tjenesten fortsetter å øke til tross for økte egenandeler fra januar 2011 og omlegging av reglene for ordningen iverksatt fra 1.7.11. Det er ikke oppnådd en netto innsparing i forhold til rammene som kan benyttes

til finansiering av forbedringer i TT eller bestillingsrutetilbudet. Det kan likevel dokumenteres effekter av omleggingen. (Dette er nærmere analysert og redegjort for i kap.14.3.3)

Utviklingen i antall brukere, brukerandel og fylkeskommunale utgifter til TT for perioden 2007 – 2011 kan vises i følgende tabell:

Tabell15.1: Oversikt over utviklingen i antall brukere og utgifter i TT-ordningen 2007 – 2011 (1000kr)

År	Antall brukere	Nto budsjett	Nto utgift totalt	Herav nto utgift Taxi Sør	Øvrige deler av fylket
2007	3324	7 800	8 501		
2008	3343	7 900	10 442	4 185	6257
2009	3341	10 500	14 003	6 998	7005
2010	3349	11 000	15 278	7 598	7680
2011	3344	13 338	16 332	8 873	7459

Netto utgifter tatt ut fra agresso regnskapssystem (oppgitt i 1000 kr.). Opprinnelig budsjett 2009 var 8 mill. kr. , men det ble tilleggsbevilget 2,5 mill.kr. Antall brukere (4. kvartal) er inkl. de som fikk sin transport av Transportsentralen fram til og med 1. halvår 2010.

Tabellen viser at utgiftene til formålet nær har doblet seg sammenliknet med 2007 mens antall brukere i ordningen samlet sett er omtrent uendret. Budsjettrammen til TT for 2012 er kr. 15 356 000,- 1. halvår 2012 viser en kostnadsøkning på 1 mill. kr. sammenliknet med tilsvarende periode i 2011.

Utgiftsøkningen er imidlertid ikke jevnt fordelt. Taxi Sør dekker transporten i Kristiansand, Søgne, Songdalen, Hægebostad og Audnedal. Av en kostnadsvekst på 3,5 mill. kr. fra 2008 til 2009, stod Taxi Sørs område for 2,8 mill. kr. eller nær 80 % av denne kostnadsveksten. Fra 2009 til 2010 var kostnadsveksten ganske likt fordelt på Taxi Sørs område og øvrige deler av fylket. Kostnadsveksten i Taxi Sørs område fra 2010 til 2011 var på 1,275 mill. kr. (17 %) mens utgiftene ble redusert med 3 % i øvrige deler av fylket. Hele 90 % av kostnadsveksten i 1. halvår 2012 er i Taxi Sørs område.

Det er flere forhold av betydning for ulik kostnadsveksten:

#### **Prisavtaler:**

Taxi Sør: Prisavtalen med Taxi Sør 1.7.2004 – 1.7.09 tok utgangspunkt i priser i Taxiregulativet 2004 med 23 % rabatt. Prisen for TT-kjøring ble i perioden prisjustert med KPI fra mai til mai med første justering 1.7.2005. Dette var en meget gunstig avtale som lenge holdt prisen på TT-oppdrag langt under taxiregulativet. Taxi Sørs avtale utløp imidlertid 1.7.09 og fram til ny prisavtale fra 1.1.10, kjørte Taxi Sør på maksimaltakster i gjeldende taxiregulativ. Prisavtale fra 1.1.10: Taxi Sør gir 18 % rabatt i Krs. Og 15 % i Søgne/ Songdalen, på en pris som tok utgangspunkt i Taxi Sørs ordinære drosjeregulativ pr. 1.1.10. Fra 1.1.2011 var prisjusteringen på 2,575 %.

Prisavtale øvrige deler av fylket: Fram til 2009 var det også gunstig prisavtale i øvrige områder i fylket. I et flertall av kommunene ble prisen knyttet til takstene i Taxiregulativet i 2004 med 5 % rabatt og med prisregulering i samsvar med KPI. Fra og med nye avtaler fra 1.1.2010 er det tatt utgangspunkt i maksimalpriser i taxiregulativet som prisjusteres (på samme måte som for Taxi Sør). Det gis derfor ingen rabatt i øvrige deler av fylket med unntak av i Kvinesdal.

Prisavtalene gjelder ut 2011, men med mulighet for opsjon i inntil 2 år dvs. ut 2013.

Taxiregulativet har steget betydelig i perioden og langt utover KPI. I og med at prisavtalen tidligere tok utgangspunkt i takstene 1.7.04, har man vist prisutviklingen fra samme tidspunkt i tabellen under

Tabell 15.2: Prisvekst i perioden 2004-2012 KPI og drosjeregulativets maksimalpriser

	Prisvekst juli 2004 – januar 2012
KPI totalt	15 %
KPI transport	11 %
Drosjetakster	47 %

Kilde: SSB og Norges Taxiforbund

Taxiprisene for TT-transporten ble ytterligere prisregulert med 2,75 % fra 1.1.2012.

#### **Endringer i type transportoppdrag:**

Fra 1.7.10 overtok Taxi Sør kjøringen av rullestolbrukere fra Kristiansand kommune. Kostnadene per taxitur har derfor økt også utover økningen i drosjeregulativet i Kristiansand fra 2. halvår 2010 og videre utover i 2011. Dette skyldes en markant økning i antall brukere som fraktes i rullestol under transport. Dette er dels et utslag av opphør av avtalen med Transportsentralen, og dels at det har vært en økning i antall registrerte rullestolbrukere. Slike turer kjøres med materiell med høyere enhetstakster og dessuten et tillegg for håndtering av rullestoler. Sammenliknet med tidligere pris fra Transportsentralen er disse transportene blitt vesentlig mer kostbare. Reisetilbudet til rullestolbrukere var tidligere sterkt begrenset av Transportsentralens kapasitet. Denne gruppen har derfor fått et bedre reisetilbud som de har benyttet seg av.

#### **Reiseaktivitet:**

I denne rapporten er det sett på reiseaktivitet i forsøksområdene. Reiseaktiviteten har økt i perioden. Antall reiser synker i Kristiansandsregionen fra 2. halvår 2011, mens redusert reiseaktivitet registreres i indre bygder fra 1. halvår 2012. Det er gjort nærmere rede for endring i reiseaktivitet i forsøksområdene i kap. 15.3.

#### **Egenandeler:**

Økning i egenandelene fra 1.1.11 burde isolert sett bidratt til å redusere nettoutgiftene. Egenandelene utgjør kun ca. 28 % av totalkostnadene ved TT-transporten, men erfaringsmessig gir økte egenandelstakster i tillegg en markert redusert reiseaktivitet. Det ser ikke ut til at prisfølsomheten er like stor som ved tidligere takstøkninger og i hvilken grad reiseaktiviteten endres ser også ut til å variere fra kommune til kommune. Det vises til nærmere omtale av utviklingen i bruken av TT-tilbudet i kap. 15.3.

#### **Konklusjon:**

Etablering av bestillingsruter og omleggingen av TT-ordningen har hittil ikke frigjort fylkeskommunale budsjettmidler som kan omdisponeres til finansiering av økt TT-tilbud til prioriterte brukere eller det økte bestillingsrutetilbudet.

Nettoutgiftene til formålet viser fortsatt sterk vekst, - også ut over budsjetttrammene. Dette har flere årsaker: Kostnadene til TT-ordningen ble lenge holdt kunstig nede gjennom svært gode prisavtaler. Kostnadene er nå knyttet nærmere til utviklingen i taxiregulativet som har hatt en langt sterkere kostnadsvekst enn vanlig KPI. Endringer i transportoppdraget har også bidratt til prisøkningen. Beregninger viser likevel at omleggingen av TT-ordningen fra 1.7.11 har hatt en effekt. Utgiftene til formålet hadde vært vesentlig høyere dersom omleggingen ikke var gjennomført. Dette er det gjort nærmere rede for i kap. 15.5.

Tabell 15.3: Utviklingen i bruken av TT-ordningen

Områder	2009		2010		2011		1.halvår 2012	
	Ant. turer	Ant. km	Ant turer	Ant. km	Ant. turer	Ant. km	Ant. turer	Ant km
Indre bygder	2 078	39 279	3 291	57 826	4 116	70 096	1 977	32 990
Kr.sand området	58 509	434 973	63 619	442 065	61 927	431 048	30 010	210 301

I tabellen over er antall turer og km oppgitt samlet for TT-kjøring utført av drosjene og Transportsentralen for bevegelseshemmede i Kristiansand fram til og med 1. halvår 2010. Utviklingen i de to forsøksområdene er gjort nærmere rede for under.

### Nærmere om utviklingen i bruken av TT-ordningen indre bygder

Tabell 15.4: Utviklingen i bruken av TT-ordningen i indre bygder

Kommuner	2009		2010		2011		1.halvår 2012	
	Ant. turer	Ant. km	Ant turer	Ant. km	Ant. turer	Ant. km	Ant. turer	Ant. km
Sirdal	180	2 881	247	5 261	295	5 301	168	3 343
Kvinesdal	1 076	15 110	2 161	28 375	2 898	41 253	1 416	19 554
Hægebostad	264	6 354	311	7 560	264	6 502	77	2 044
Audnedal	159	5 722	150	5 788	183	5 517	76	2 775
Marnardal	317	8 058	367	9 322	415	9 870	208	4 737
Åseral	82	1 154	55	1 520	61	1 653	32	537
<b>SUM</b>	<b>2 078</b>	<b>39 279</b>	<b>3 291</b>	<b>57 826</b>	<b>4 116</b>	<b>70 096</b>	<b>1 977</b>	<b>32 990</b>

I indre bygder har TT-tilbudet til allerede godkjente brukere vært uendret i perioden. Antall brukere har vært stabilt fra 2009 til 2. kvartal 2012.

Samlet sett økte antall TT- turer i indre bygder til nær det dobbelte i perioden 2009 til 2011 mens antall km økte med 78 %. 1. halvår 2012 ble antall turer redusert med 6,5 % sammenliknet med tilsvarende periode 2011 mens antall km ble redusert med 1,4 %. Gjennomsnittlig reiselengde økte dermed fra 15,9 km til 16,7 km per TT-tur.

Kvinesdal står for en stor del av antall TT-brukere og reiseomfang. Det har vært en særlig sterk økning i antall turer og km i Kvinesdal kommune fra 2010 til 2011. I 1. halvår 2012 er antall turer redusert med over 6 %, mens antall km økte med 1,7 %.

Hægebostad skiller seg ut ved at antall TT-turer og km ble redusert fra 2010 til 2011 og reiseomfanget synker sterkt også videre i 1. halvår 2012.

Sirdal kommune er den eneste kommunen hvor antall TT-turer og km øker vesentlig også i 1. halvår 2012 sammenliknet med tilsvarende periode 2011. I Marnardal er det også en liten økning i antall turer og km, mens resten av kommunene har redusert reiseomfang 1. halvår 2012.

## Nærmere om utviklingen i bruken av TT-ordningen i Kristiansandsområdet

Tabell 15.5: Utviklingen i bruken av TT-ordningen i Kristiansandsområdet.

Kommuner	2009		2010		2011		1.halvår 2012	
	Ant. turer	Ant. km	Ant turer	Ant. km	Ant. turer	Ant. km	Ant. turer	Ant. km
Kristiansand sum	48 301	320 771	52 270	314 916	50 327	307 016	24 456	151 198
Herav drosjetransp.	44 983	275 930	50 722	296 912	50 327	307 016	24 456	151 198
Herav Transportsentr.	3 318	44 841	1 548	18 004	0	0	0	0
Søgne *	4 083	38 287	4 128	38 481	4 274	41 692	2 231	20 040
Songdalen	2 164	32 522	2 172	35 112	1 969	30 175	901	14 133
Vennesla	3 961	43 393	5 049	53 556	5 357	52 165	2 422	24 930
<b>SUM</b>	<b>58 509</b>	<b>434 973</b>	<b>63 619</b>	<b>442 065</b>	<b>61 927</b>	<b>431 048</b>	<b>30 010</b>	<b>210 301</b>

\* Eksklusive bopelsløyvehaver

Samlet for hele området var det en økning i antall turer fra 2009 til 2010, mens reiseaktiviteten ble redusert fra 2011 og med videre reduksjon inn i 2012. Gjennomsnittlig reiselengde gikk ned fra 2009 til 2010, men har siden holdt seg stabil.

### Utvikling 2009 – 2010:

I oversikten har vi fått med transportsentralens kjøring i perioden. Samlet sett økte antall turer i dette området med 9 % fra 2009 til 2010, mens antall km økte med 1,6 %. Det er kun i Songdalen det ikke var økning i antall reiser. Gjennomsnittlig reiselengde per tur gikk ned i denne perioden fra 7,4 km til 7 km. Antall godkjente brukere i området gikk litt ned fra 2009 til 2010.

Økningen i antall TT-turer med drosje i Kristiansand var på hele 13 % fra 2009 til 2010, mens Transportsentralens kjøring 1. halvår 2010 viste en reduksjon på 5 % sammenliknet med samme periode året før. Fra 2. halvår 2010 ble Transportsentralens kjøring overtatt av drosjetransportør. Økningen i antall drosjeturer i 2. halvår var noe større enn bortfallet av antall turer kjørt av Transportsentralen. Dette tyder på at reiseaktiviteten økte blant A-brukerne. Antall turer utført med stor bil for rullestol økte med 15 % siste halvår i 2010 da oppdragene ble overtatt av drosjetransportør. Tidligere var tilbudet til Transportsentralen begrenset ut fra bilenes kapasitet. Det virker som om brukerne har tatt godt imot at tilbudet nå er mer fleksibelt og det kan være en av grunnene til at denne typen transportoppdrag øker. Den største økningen målt i antall turer fram til og med 2010 har imidlertid vært blant øvrige TT-brukere hvor transporten hele tiden har vært utført av drosjetransportør.

### Utvikling 2010 – 2011:

Fra 2010 til 2011 ble antall turer samlet sett redusert med 2,7 % mens antall km ble redusert med 2,5 %. Det har i Kristiansand, Songdalen og Vennesla vært en reduksjon i antall turer og km fra 2010 til 2011. Reduksjonen er størst i Songdalen. Mens Kristiansand og Vennesla hadde en sterk økning i antall km og antall turer fra 2009 til 2010, kan vi registrere en liten reduksjon fra 2010 til 2011. Søgne har hatt en jevn økning i antall turer og antall km fram til og med 2011.

Fra 1.1.2011 ble egenandelene på TT økt med 15 %. Tidligere erfaringer har vist at prisfølsomheten er stor og at det normalt gir en markert reduksjon i reiseaktiviteten. Denne gangen har man sett noe ulik utvikling i de ulike kommunene. I Søgne øker reiseaktiviteten også fra 2010 til 2011. Der reiseaktivitet i 1. halvår 2010 til 2011 er redusert, kan økt egenandel være en av årsakene, men det synes som om prisfølsomheten blant brukerne ikke er så stor som tidligere. Omleggingen av TT-

ordningen fra 1.7.11 kan dessuten forklare en reduksjon i reiseaktivitet i Kristiansand idet en stor del av brukerne fra 1.7.11 fikk halvert TT-tilbudet sitt. Dette er det gjort nærmere rede for i kap. 15.5.

#### 2011 til 2012:

Samlet for Kristiansandsområdet ble antall TT-reiser redusert med over 5 %, mens antall km kun ble redusert med 1,3 %. Det er nedgang i reisevolumet i alle kommuner med unntak av Søgne som fortsatt har økt reiseaktivitet (11% økning i antall turer) i 1. halvår 2012 sammenliknet med samme periode året før. Størst brukerantall og reisevolum ligger i Kristiansand som hadde en reduksjon i antall reiser på 6 %.

Reiselengde per tur reduseres noe i Søgne, mens den øker i Kristiansand og Vennesla i 2012.

Som tidligere gjort rede for, skyldes en stor del av kostnadsveksten økning i taxiprisene og endring i transportoppdrag. Økningen i antall turer med rullestolbil forsterker seg videre fra 2011 til 2012. Slike turer økte med hele 70 % 1. halvår 2012 sammenliknet med samme periode året før.

#### **Konklusjon:**

Bruken av TT-tilbudet har økt sterkt i indre bygder i perioden 2009 - 2011, mens reiseaktiviteten synker i 1. halvår 2012 i de fleste av kommunene i dette området.

Bruken av TT-tilbudet i Kristiansandsområdet økte fra 2009 til 2010, mens denne trenden ble brutt i 2011. Reiseaktivitet fortsetter å synke i 2012.

Redusert reiseaktivitet ble derfor først oppnådd etter at man la om TT-ordningen med nye regler for brukergodkjenning og redusert TT-tilbud til brukere med tilrettelagt busstilbud i Kristiansand.

Rullestolbrukere har fått et mer fleksibelt TT-tilbud etter at transportoppdragene er tatt over av drosjetransportør. Denne gruppen har en sterk økning i reiseaktivitet i perioden.

## **15.4 Samordning, - overføring av TT- reiser til bestillingsruter**

Et av målene med prosjektet var å se om man kunne overføre noen TT-reiser til reiser med bestillingsruter. I dette forsøket er dette først søkt oppnådd ved bruk av incitament. I forbindelse med innføringen av nye bestillingsruter ble alle TT-brukere tilsendt informasjon i posten. Det ble informert om bestillingsrutene, at de var billigere enn å reise med TT-kort. Det ble også gjennomført egen kampanje hvor brukerne fikk tilsendt busskort med gratisreiser med ny informasjon og oppfordring om å ta tilbudet i bruk.

Nye bestillingsruter er i liten grad tatt i bruk med unntak av i Hægebostad. Ut fra dette og sammenholdt med utviklingen i bruken av TT-ordningen, har man ikke oppnådd merkbar overføring av TT-reiser til bestillingsruter.

I undersøkelsen om bestillingsrutene fremgår det tydelig at brukerne i liten grad har satt seg inn i tilbudet og at de uansett synes å foretrekke å reise med TT-kort eller på annen måte.

På den annen side viser undersøkelsen at bestillingsrutene, i den grad de benyttes, brukes til de samme reisemålene som TT-kortet brukes til. Det er derfor mulig å erstatte TT-turer med reiser med bestillingsruter, men man har ikke oppnådd faktisk overføring ved hjelp av de incitamenter som er benyttet.

I forsøket har man ikke redusert TT-tilbudet til de som har fått et bestillingsrutetilbud da man ønsket å avvente evaluering og avklare spørsmål om videreføring av tilbudene før man iverksatte endringer i TT-tilbudet til brukerne. Nye søkere har imidlertid blitt henvist til bestillingsrutene i stedet for TT-kort uten at man har merket særlig endring i bruken av bestillingsrutene.

#### **Konklusjon:**

Etablering av bestillingsruter kombinert med incitamenter har ikke ført til merkbar overføring av reiser fra TT-ordningen til bestillingsruter. Undersøkelsen viser at det er mulig å overføre reiser, men at TT-brukerne foretrekker å benytte TT-kortet eller reise på andre måter.

### **15.5 Effekt av omlegging av TT-ordningen fra juli 2011**

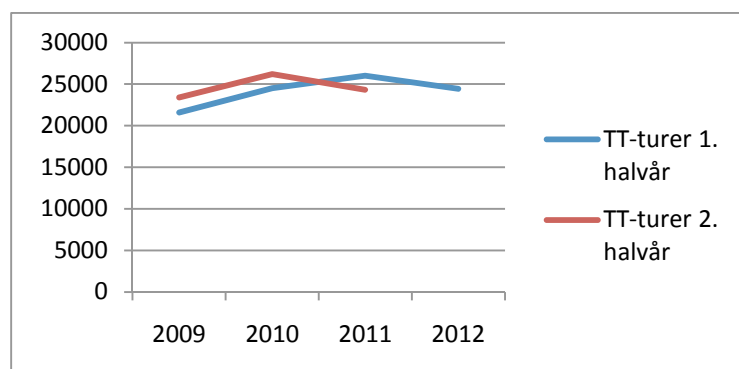
Omleggingen av TT-ordningen fra 1.7.11 innebar at en stor del av TT-brukerne i Kristiansand fikk et redusert TT-tilbud. Omleggingen kan derfor forklare en del av den reduksjonen i reiseaktivitet i Kristiansand i 2011 som det er redegjort for overfor. Omleggingen gav ikke helårseffekt. Det er her gjort en nærmere analyse av TT-bruken i Kristiansand for å se nærmere på effekten av omleggingen.

#### **Utviklingen i bruken av TT i Kristiansand etter omleggingen av ordningen**

Økningen i antall TT-turer fra 2009 til 2010 var på 13. %. Vi har funnet det riktig å basere analysene kun på utviklingen i antall TT-drosjeturer. Økningen i TT-turer 1. halvår 2009 sammenliknet med tilsvarende periode 2010 var på 14 % mens den i 2. halvår var på 12 %. Dette til tross for at Transportsentralen sa opp avtalen om kjøring av rullestolbrukere fra 1.7.10 og disse fra da av ble kjørt av drosjetransportør.

Figuren under viser utviklingen i antall TT-turer i Kristiansand pr. halvår fra 2009 – 2012.

Figur 15.6: Faktisk utvikling i antall TT-turer i Kristiansand perioden 2009 – 1. halvår 2012



Figuren viser antall TT-turer pr. halvår og viser jevn økning fram til 2011. I perioden har det vært liten endring i antall TT-brukere totalt, men antall aktive brukere i Kristiansand (brukere som benytter TT-tilbudet) har økt hvert år t.o.m. 1. halvår 2011. Fra 2. halvår 2011 er antall aktive brukere omtrent uendret mens antall aktive brukere reduseres fra 1. halvår 2012. Det er stor utskifting av brukergruppen over tid og med endring i reglementet for brukergodkjenning, er dette en forventet utvikling.

Fra en økning i antall TT-turer på h.h.v. 14 % og 12 % i 1. og 2. halvår i 2010 sammenliknet med tilsvarende periode i 2009, var økningen i TT-turer 1. halvår 2011 kun på 6 % sammenliknet med foregående år. Imidlertid er det verd å merke seg at reiseaktiviteten økte til tross for økningen i egenandelene fra 1.1.11. Reduksjonen i antall turer kom først fra 2. halvår 2011 og skyldes derfor trolig omlegging av TT-ordningen.

Fra 1.7.11. fikk 665 TT-brukere i Kristiansand halvert TT-tilbudet sitt. Dette tilsvarer en inndragning på i alt 20 % av den samlede reisekvoten i Kristiansand målt i antall klipp.

Antall TT turer ble redusert med 7 % i 2. halvår 2011 sammenliknet med tilsvarende periode året før. Antall "aktive" brukere er tilnærmet uendret i perioden. Antall turer per aktiv bruker ble derfor også i gjennomsnitt redusert med 7 % i 2. halvår 2011 sammenliknet med tilsvarende periode året før. Den prosentvise reduksjonen i reiseaktiviteten er altså mindre enn den reisekvoten som ble inndratt. Dette viser at en rekke av de som fikk redusert TT-tilbud allerede hadde relativt liten reiseaktivitet.

I 1. halvår 2012 reduseres antall TT-reiser i Kristiansand med 6 % mens antall aktive brukere synker med ca. 4 %. Som vi har redegjort for ovenfor, viser rullestolbrukerne økt reiseaktivitet.

### Beregnet økonomisk effekt av omleggingen

Førsituasjonen var preget av en sterk økning i reiseaktiviteten over tid. Det er gjort et forsøk på å isolere effekten av h.h.v. takstøkning fra 1.1.11 og omlegging av TT-ordningen fra 1.7.11. Fra 2009 til 2010 økte antall turer i Kristiansand med 13%. Økningen i 1. halvår 2011 var på 6 % mens antall turer ble redusert med 7 % i 2. halvår 2011 sammenliknet med tilsvarende periode 2010.

Effekten av omleggingen er ut fra dette forsøkt beregnet slik:

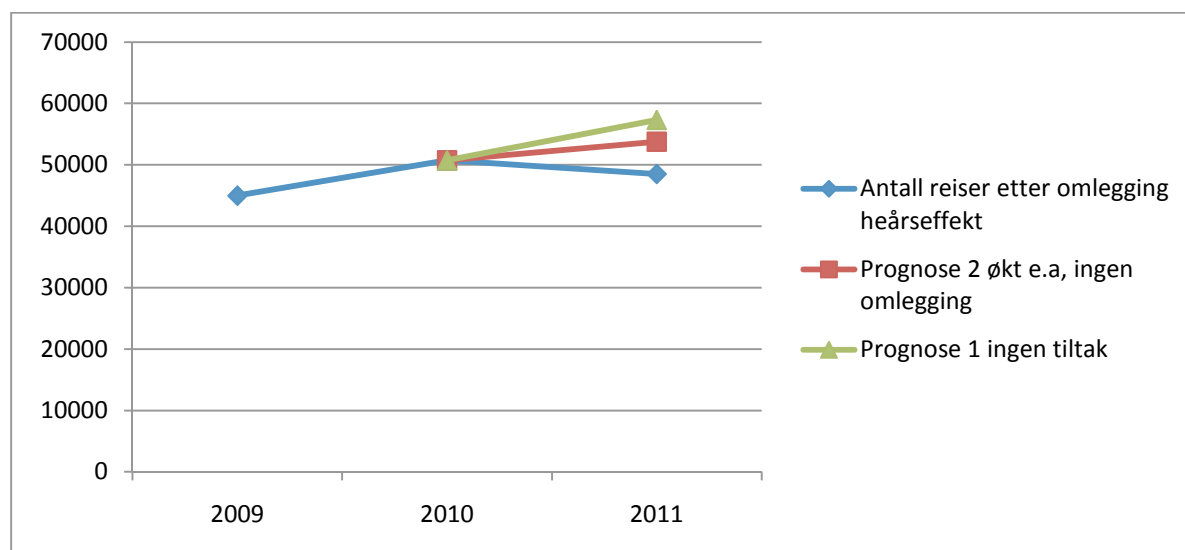
I figuren under legges det i prognose 1 til grunn at veksten i reiseaktivitet hadde fortsatt i samme grad i 2011 som fra 2009 – 2010 dersom ingen tiltak var iverksatt (verken økning i egenandel eller omlegging av ordningen). Det ville gitt en økning i antall reiser på 13 %.

Det er også laget en Prognose 2 hvor vi har lagt til grunn økning i egenandeler, men at TT-ordningen ikke ble lagt om. TT-reiser i 2011 er beregnet ut fra at reiseaktiviteten ville økt tilsvarende i 2. halvår som i 1. halvår 2011, dvs med 6 %.

Til slutt er det gjort en beregning på hva helårseffekten ville vært av omleggingen basert på resultatet i 2. halvår 2011, dvs. med en reduksjon på 7 % i antall reiser også i 1. halvår. Dette er framstilt grafisk i figuren under.



Figur 15.7: Grafisk framstilling av beregnet helårseffekt av omleggingen av TT-ordningen på reiseaktiviteten i Kristiansand fra 2010 til 2011.



Anslag for økonomisk innsparingseffekt er i videre analyse beregnet ut fra netto gjennomsnittskostnad per tur. På bakgrunn av dette kan man grovt anslå helårseffekten av begge tiltak til om lag 1,4 mill. kr. mens innsparingseffekten av omleggingen av TT-ordningen isolert sett kan beregnes til om lag kr. 800 000,- Mens effekten av økning i egenandeler erfaringsmessig kun gir en midlertidig reduksjon i antall reiser, vil effekten av omleggingen av TT-ordningen øke over tid som følge av redusert inntak av nye brukere til TT-ordningen.

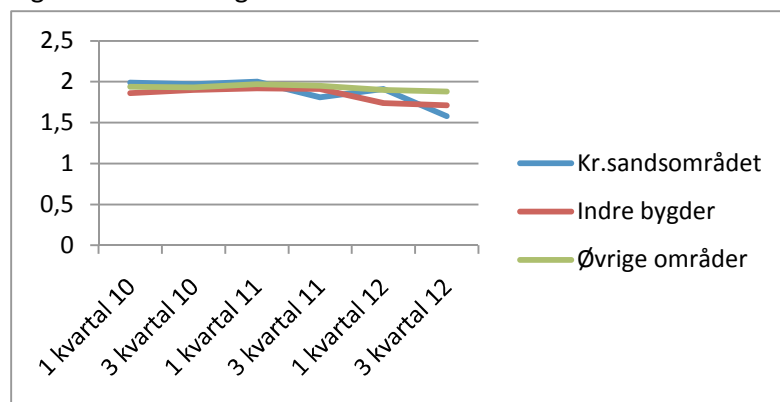
### Utviklingen i brukerandel i forsøksperioden

Det har fra før omleggingen vært satt et brukertak for antall brukere i ordningen tilsvarende 2 % av folketallet. Et langsiktig mål med omleggingen er å redusere andelen brukere.

Figuren under viser utviklingen i brukerandelen i de ulike kommunene. De fleste kommuner har ligget omkring brukertaket på 2 % før omleggingen 1.7.11.

Det er enda tidlig å måle endringer i brukerandelen, men figuren under gir en indikasjon på at det er en tendens til synkende brukerandel og at tendensen er sterkest i forsøksområdene det vil si henholdsvis i Kristiansandsregionen og indre bygder.

Figur 15.8: Utvikling i brukerandel etter inntak ulike kvartal i tidsrommet 2010 - 2012:



Figuren viser at pågangen til ordningen varierer for ulike kvartal. Det tar tid å endre brukerandelen. For å se nærmere på effekten når det gjelder pågangen og innretningen av TT-ordningen har vi nedenfor sett nærmere på effekter knyttet til hvor mange og hvem som tas inn i ordningen etter omleggingen.

### Nærmere om effekt i forhold til pågang og innretningen av TT-ordningen

Presset på TT-ordningen har over tid vært økende. Det hadde oppstått en forventning blant eldre (og blant leger) om at man har krav på TT-kort når man blir eldre. Begrunnelsen var tidligere dessuten ofte knyttet til at man var ute av stand til å kjøre bil eller ikke hadde andre til å kjøre seg. Dette er forventninger som ikke samsvarer med hva ordningen var ment å være og hva den var ment å dekke.

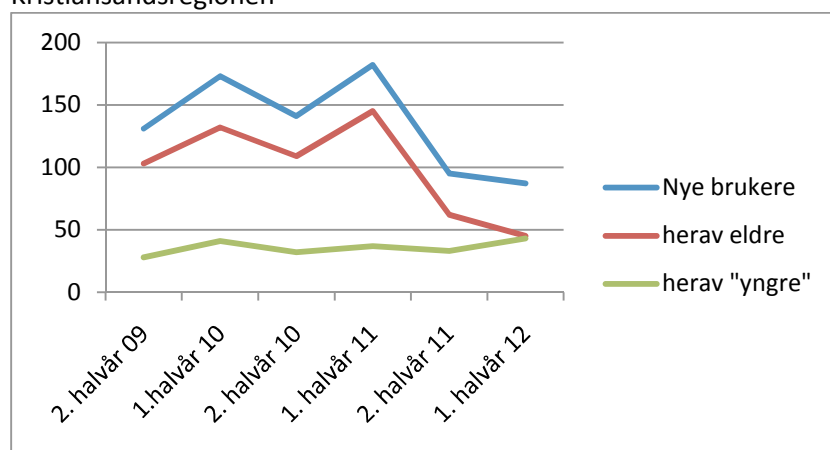
Omlegging av ordningen innebærer en tydeligere avgrensning i forhold til hva som er vanlige alderdomssvekkelser og en klarere prioritering av de med livslange og de tyngste funksjonsnedsettelsene. Effektene av omleggingen vil skje gradvis over tid, men vi har sett nærmere på hvilke endringer man allerede nå kan se i forhold til pågangen til ordningen og hvem som etter omleggingen tas inn i ordningen.

Utviklingen i antall nye brukere tatt inn i TT-ordningen og hvordan de fordeler seg på ulike brukergrupper er presentert per område under.

#### 1. Utviklingen i inntak av nye brukere til ordningen i Kristiansandsområdet:

Det var forventet størst endring i inntaket til TT-ordningen i Kristiansandsområdet. I dette området er store områder tilrettelagt med tilrettelagte busser og holdeplasser og i tillegg har mange områder fått et tilbud med bestillingsruter. Dette gir seg blant annet utslag i at svært få brukere nå tas inn på bakgrunn av at tilbudet ikke er tilrettelagt. Det har derfor gitt en stor reduksjon i antall nye brukere som tas inn i ordningen. Dette kommer klart fram av figurene under.

Figur 15.9: Utviklingen i inntak av nye brukere til TT-ordningen fordelt på alder (over/ under 67 år) i Kristiansandsregionen



Antall nye brukere er nesten halvert. Målsettingen med omleggingen var i større grad å innrette TT-ordningen mot unge med den tyngste funksjonshemmingen. Figuren bekrefter at man har oppnådd dette. Dette bekreftes også ved å se på utviklingen i hvordan de nye brukerne fordeler seg på de nye brukergruppene:

Figur 15.10: Nye brukere tatt inn f.o.m. 3. kvartal 2011 t.o.m. 2. kvartal 2012 fordelt på nye brukergrupper

Kommune	Brukergr. 1-1	Brukergr. 2-1	Brukergr. 2-2
Kristiansand	26	96	14
Søgne	7	3	0
Songdalen	1	10	0
Vennesla	4	16	0
SUM Krs. regionen	38	125	14

Figuren over viser at svært få nå tas inn i ordningen med begrunnelse at det ikke finnes et tilrettelagt rutetilbud (brukergruppe 2-2). Det betyr at bestillingsrutene i omegnskommunene dekker de viktigste områdene i omegnskommunene. De fleste som ble tatt inn i Kristiansand i denne brukergruppen ble tatt inn i 3. kvartal 2011, mens det deretter er tatt inn svært få i denne brukergruppen.

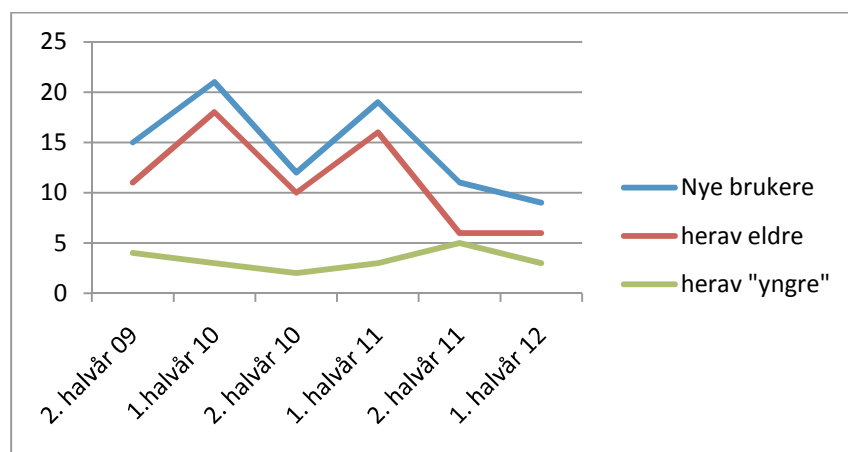
De fleste som innvilges TT-kort tas inn i brukergruppe 2-1 fordi de oppfyller ett eller flere av kriteriene for denne brukergruppen. Så mye som 56 % av disse er rullestolbrukere.

Saksbehandler i Vennesla har oppgitt at tidligere venteliste i Vennesla er avskaffet idet brukerne kan henvises til bestillingsrutetilbudet.

## 2. Utviklingen i inntak av nye brukere i indre bygder

I indre bygder er det små kommuner hvor man får større tilfeldige variasjoner i forhold til inntak fra kvartal til kvartal. Figuren viser at inntaket i perioden har variert. Unge brukere tas inn i like stor grad som tidligere og variasjonene er tilfeldige. Inntaket av eldre viser en nedadgående trend.

Figur 15.11: Utviklingen i inntak av nye brukere til TT-ordningen samt aldersfordeling – indre bygder



Kvinesdal kommune har i perioder oppgitt å ha venteliste til ordningen og har enkelte kvartaler ikke hatt ledige brukerkort å tildele. Ventelisten er nå avskaffet som følge av at brukerne nå i stedet har et bestillingsrutetilbud.

Figur 15.12: Nye brukere tatt inn f.o.m. 3. kvartal 2011 t.o.m. 2. kvartal 2012 fordelt på nye brukergrupper :

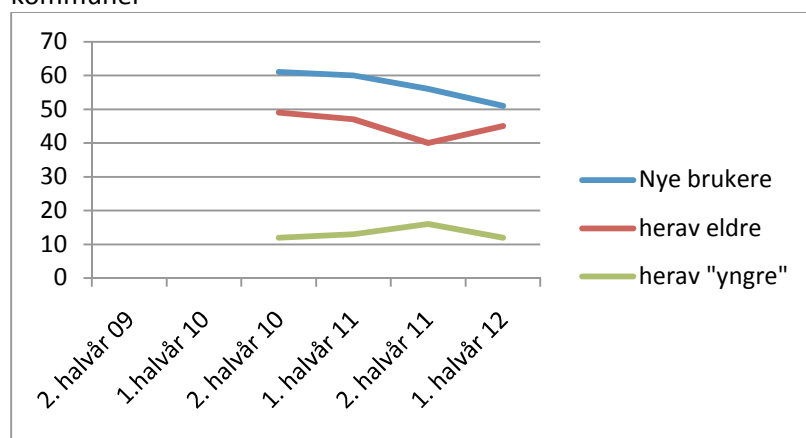
Kommune	Brukergr. 1-1	Brukergr. 2-1	Brukergr. 2-2
Sirdal	2	1	1
Kvinesdal	2	7	0
Hægebostad	0	1	1
Audnedal	1	0	0
Marnardal	0	0	4
Åseral	0	0	0
SUM indre bygder	5	9	6

Oversikten viser at svært få blir tatt inn fordi det ikke finnes et tilrettelagt rutetilbud (brukergruppe 2-2). Av brukere som er tatt inn etter kriterier for brukergruppe 2-1, er 1/3 av disse rullestolbrukere.

### 3. Utviklingen i inntak av nye brukere i øvrige deler av fylket

Nye regler for TT-ordningen gjelder for inntak også i øvrige kommuner som ikke omfattes av forsøksordningen. I disse områdene finnes det imidlertid i liten grad områder med tilrettelagt rutetilbud. Det har vært økt fokus og kursing i forhold til de nye reglene som nok har ført til en noe innskjerpet praksis i forhold til tidligere, men man ser ikke i samme grad redusert pågang til ordninger som i forsøksområdene. Yngre brukere tas inn i ordningen i samme grad som før og redusert antall i denne gruppen er derfor utslag av tilfeldige svingninger.

Figur 15.13: Utviklingen i inntak av nye brukere til TT-ordningen samt aldersfordeling – øvrige kommuner



Figur 15.14: Nye brukere tatt inn f.o.m. 3. kvartal 2011 t.o.m. 2. kvartal 2012 fordelt på nye brukergrupper:

Kommune	Brukergr. 1-1	Brukergr. 2-1	Brukergr. 2-2
Mandal	1	4	26
Lindesnes	0	1	9
Lyngdal	3	4	9
Farsund	0	8	21
Flekkefjord	3	9	8
SUM øvrige kommuner	7	19	73

Dette området skiller seg ut ved en langt større andel brukere i brukergruppe 2-2; - det vil si brukere som ikke har et tilrettelagt rutetilbud og som ikke oppfyller kriteriene i gruppe 1-1 og 2-1. Disse hadde fått avslag dersom det hadde vært et tilrettelagt rutetilbud på stedet. Med andre ord: Ved å tilby tilrettelagte ruter ville man kunne oppnå merkbar reduksjon i antall nye TT-brukere.

Om lag 90 % av brukerne i brukergruppe 2-1 er rullestolbrukere.

I Mandal er TAXUS ferdigstilt med tilrettelagt buss og holdeplasser fra høsten 2012 og TT-ordningen legges som følge av dette om med virkning fra 4. kvartal 2012. Det forventes en effekt både i forhold til redusert reiseaktivitet og ikke minst i forhold til pågangen av nye brukere fremover.

### **Konklusjon**

Omleggingen i Kristiansand fra 1. halvår 2011 har gitt en beregnet innsparingseffekt på kr. 800 000,- som følge av reduksjon i antall TT-reiser. Kostnadsveksten har imidlertid vært så stor at denne effekten ikke gir frigjorte midler til omfordeling slik målsettingen var.

Omleggingen av TT-ordningen har gitt betydelig effekt når det gjelder inntak av nye brukere. Antall nye brukere går ned og brukersammensetningen er i samsvar med intensjonene med omleggingen. Mens yngre brukere tas inn i samme grad som før, synker andelen eldre (over 67 år) som tas inn i ordningen både i Kristiansandsregionen og i indre bygder. Den samme trenden finner vi ikke i øvrige kommuner i fylket, selv om kursing i forbindelse med omleggingen nok har ført til en innskjerping av praksis for tildeling også her.

Oversikten viser at svært få brukere tas inn i brukergruppe 2-2 i forsøksområdene og andre områder som har fått tilrettelagt kollektivtransporten. Det betyr at tilrettelagte bussruter og bestillingsrutene i stor grad dekker disse kommunene med et tilrettelagt rutetilbud.

Oversiktene tyder på at inntaket av nye TT-brukere kunne vært merkbart redusert i øvrige deler av fylket dersom man også kunne tilby tilrettelagte rutetilbud der.

## **15.6 Effekt av regelendringene på lengre sikt**

### **Prognose for fremtidig brukerandel og brukersammensetning**

Et mål med omleggingen av TT-ordningen var at den i større grad skulle innrettes mot de med livslange og de tyngste funksjonsnedsettelsene. På bakgrunn av erfaringer i prosjektet har man forsøkt å se på forventet brukerandel og brukersammensetning på sikt.

#### **1. Prognose for brukerandel:**

Fremtidig brukerandel gitt at hele fylket er dekket med tilrettelagt rutetilbud, anslås på sikt å kunne bli halvert; - dvs. redusert ned mot ca. 1 % av folketallet.

Dette anslaget er basert på antall brukere registrert i nye brukergrupper i Kristiansand per. 3. kvartal 2011. Disse tilhører hovedsakelig områder som er tilrettelagt og vurderes å gi grunnlag for et grovt anslag.

## **2. Prognose for brukersammensetning:**

Prognose for brukersammensetning gitt at hele fylket er dekket med tilrettelagt rutetilbud anslås å bli:

Andel prioriterte brukere: 25 %

Andel øvrige brukere gruppe 2-1: 75 %

(Grov prognose er gjort på bakgrunn av fordeling av brukere i nye brukergrupper i Kristiansand per 3. kvartal 2012)

## **Kostnader og potensial ved videreføring av forsøksruter og samordning på lengre sikt**

### **1. Dagens TT-brukere fordelt på geografiske områder**

I tabellen under er antall og andel TT-brukere inndelt i områdene: Kristiansandsregionen, indre bygder og øvrige kommuner.

Tabell 15.15: Antall og andel brukere fordelt på geografiske områder

<b>Områder</b>	<b>Antall brukere 2. kvartal 2012</b>	<b>Andel av TT-brukerne</b>
Kristiansandsregionen	2140	65 %
Herav Kristiansand	1572	48 %
"Indre bygder"	246	8 %
Øvrige kommuner	873	27 %
SUM	3254	100 %

Nær 2 av 3 TT-brukere er bosatt i Kristiansandsregionen og nær halvparten av dem bor i Kristiansand. Ved å velge å tilrettelegge det ordinære busstilbudet rute for rute i Kristiansand har man truffet områder med mange TT-brukere. Dette viser at strategier med prioritering av tilrettelegging av trafikk-tunge strekninger og områder med mange TT-brukere betyr at man hurtigere kan ta ut store deler av samordningspotensialet.

### **2. Potensial for videre samordningseffekt**

Til nå har TT-brukere som har bestillingsruter ikke fått endret sitt TT-tilbud mens nye brukere som kan benytte et slikt tilbud blir henvist til bestillingsrutetilbudet. I forsøket har vi hatt som utgangspunkt at TT-tilbudet for allerede godkjente brukere ikke skulle endres før man hadde tatt stilling til videreføring av dette tilbudet. Vi har derfor her sett nærmere på potensial og kostnader ved videreføring. Det er ikke her tatt stilling til hvor mye av dagens bestillingsruter som skal videreføres da dette krever en nærmere gjennomgang av AKT. Det vises til kap. 16 hvor det anbefales at det tas en gjennomgang av bestillingsrutetilbudet hvor betjeningsmåten vurderes som del et helhetlig tilrettelagt rutetilbud og rutestruktur i fylket.

Den forutsetningen man her har lagt til grunn for beregningene er basert på vedtatt TT-reglement om at det må foreligge et minimumstilbud av tilrettelagte ruter før TT-tilbudet til allerede godkjente

brukere bosatt i slike områder kan reduseres. Et minimumstilbud defineres som en tur/retur avgang til kommunesenter formiddag per uke. I tillegg vil dette transporttilbudet altså suppleres med et redusert TT-tilbud som samlet sett gir flere reisemuligheter målt i antall avganger enn dagens TT-tilbud gir. (Ordinære brukere får i dag minimum 72 – maksimum 144 TT-reiser mens et minimumstilbud med bestillingsruter og et redusert TT-tilbud til sammen gir 140 – 176 reisemuligheter.)

I tabellen under har vi sett på kostnadene ved å videreføre/ etablere et minimumstilbud av bestillingsruter.

Tabell 15.16: Effekt og kostnader ved videreføring / etablering av minimumstilbud av bestillingsruter

Områder	Anslag kostnad kr Min. tilbud bestilling	Anslag ant. brukere redusert TT-tilbud
Kristiansandsregionen	50 000	525
"Indre bygder"	110 000	135
Øvrige kommuner	100 000	250
Sum omlegging bestilling	260 000	910

(Til sammenlikning fikk 665 brukere redusert TT-tilbud ved omleggingen i Kristiansand i juni 2011)

Det er vurdert potensial i forhold til effekt av reduksjon i TT-tilbudet til allerede godkjente brukere. Fra oktober 2012 fikk 131 TT-brukere et redusert TT-tilbud som følge av at TAXUS Mandal nå er tilrettelagt. Det er anslått at ytterligere i overkant av 900 av TT-brukerne vil kunne få et alternativt bestillingsrutetilbud supplert med et redusert TT-tilbud ved å videreføre et minimumstilbud i forsøksområdene og på sikt etablere tilsvarende tilbud også i øvrige områder i fylket. Et minimumstilbud er i første rekke et tilbud som er tilpasset eldre og det er i anslagene derfor tatt hensyn til at noen flere vil kunne komme inn under unntaksbestemmelsen for brukergruppe 2-1.

Omlegging i Mandal og videreføring/ etablering av minimumstilbud vil derfor bety at det gis et alternativt transporttilbud for til sammen over 1000 av dagens TT-brukere som gir grunnlag for et redusert TT-tilbud. Oversikten viser at det vil koste lite å sørge for et minimumstilbud og gevinstene vil langt overstige disse kostnadene: Samlet innsparingseffekt av omlegging i Mandal og videreføring / etablering av et minimumstilbud med bestillingsruter anslås til 1,3 mill. kr mens kostnadene ved å etablere dette alternative transporttilbudet er anslått til kr. 260 000,- Dette kommer i tillegg til den innsparingseffekt av omleggingen i Kristiansand fra 2. halvår 2012 og som det er gjort rede for i kap. 15.5.

Dersom det ikke opprettholdes et minimumstilbud av bestillingsruter, vil det kunne medføre at pågangen igjen øker til TT-ordningen. Å opprettholde et minimumstilbud vil derfor være vesentlig for å kunne opprettholde effekten av redusert pågang av nye brukere til ordningen. Det er inntaket til ordningen som på sikt vil gi størst innsparingseffekt. Videre omlegging vurderes derfor som en forutsetning for å kunne nå målsettingen om å kunne øke TT-tilbudet til prioriterte brukere.

Innsparingspotensial varierer i ulike områder av fylket det varierer dessuten mellom ulike kommuner innen områdene. Prioriteringsrekkefølge for etablering og vurdering av rutetilbud bør gjøres ut fra nærmere analyser for å optimalisere tilbud i forhold til effekt på TT-ordningen.

## Kostnadsanslag for doblet reisetilbud til prioriterte brukere

Det har siden midten av 90-tallet vært operert med en langsiktig målsetting om å øke reisetilbudet for prioriterte brukere.

Forsøksprosjektet har vist at TT-brukere som kan benytte seg av bestillingsruter eller andre tilrettelagte ruter har et langt bedre samlet reisetilbud målt i antall reisemuligheter enn prioriterte TT-brukere; selv med et minimumstilbud av bestillingsruter.

Det er i forbindelse med omleggingen foreløpig ikke gjort noen endringen i TT-tilbudet til prioriterte brukere. Samtidig var dette en av hovedhensiktene med omleggingen. Utgiftene til formålet ikke er redusert og til nå er det derfor ikke oppnådd et mindreforbruk til formålet som kan omdisponeres.

I forbindelse med omleggingen opererte man med en målsetting om på sikt å doble tilbudet til prioriterte brukere. Det er derfor her gjort et forsøk på å anslå kostnadene.

Det er vanskelig å gjøre et anslag da man har begrenset statistikk og blant annet ikke kan ta ut kostnader og reisestatistikk spesifisert per brukergruppe. Det anslås at rammene må økes med 3 mill. kr. utover kostnadsvekst for å gi rom til en dobling av reisetilbudet til prioriterte TT-brukere.

## Bestillingsruter som alternativ til TT.

### *1. Bestillingsruter og TT-tjenesten – ulik kostnadsprofil.*

På samme måte som for bestillingsruter, blir det tilbudt flere TT-reiser enn de som benyttes og det betales bare for den transporten som utføres.

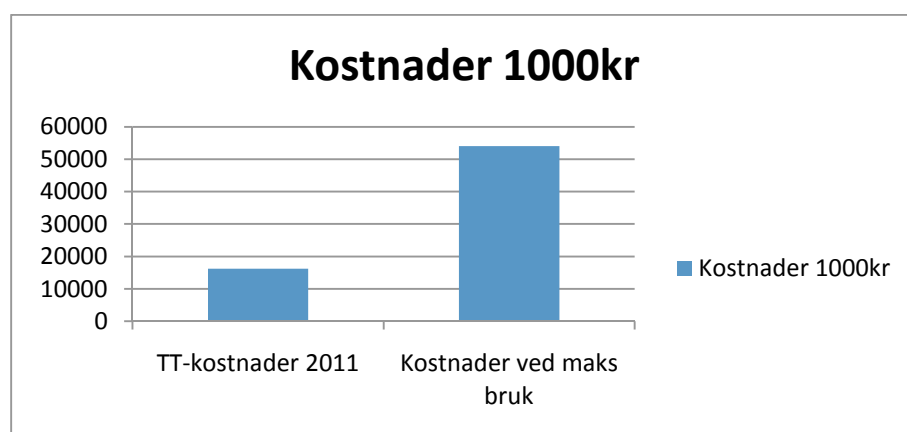
TT-tilbudet er fastsatt ut fra erfaringer knyttet til gjennomsnittsbruken på tilbudet. Det gir store fordeler ved at de som har mest behov for ordningen gis et vesentlig bedre tilbud enn om rammene skulle fordeles som et gjennomsnitt på alle brukere. Samtidig kan denne fleksibiliteten gi utfordringer når det gjelder budsjettering av utgifter til formålet. Tidligere analyser har vist at det kun er ca. 30 % av TT-tilbudet som blir benyttet.

Det betyr samtidig at dersom et overforbruk i TT-ordningen skal dekkes ved tilbudsreduksjon, må det kuttes vesentlig i tilbudet for å oppnå effekt på fylkeskommunens utgifter. Alternativet er å øke egenandelene. Egenandelene ble økt januar 2011 og er blant de høyeste i landet.

Bestillingsrutetilbudet har i indre bygder nå en bruksgrad på 45 %. Man kan enklere regulere bestillingsrutetilbudet ut fra tilgjengelige rammer samtidig som en økning i antall reiser vil kunne bedre driftsøkonomien. TT-ordningen vil ved økt bruk imidlertid gi helt andre utfordringer når det gjelder utvikling i kostnadsnivå:



Figur 15.17: TT-tjenesten dagens kostnader og kostnader ved maksimal bruk av reisekvoten



Utgiftene til TT var i 2011 på 16,25 mill. kr. Dersom hele tilbudet hadde blitt benyttet, vil utgiftene kunne anslås til i størrelsesorden **54 mill. kr.**

Dette viser samtidig at dersom flere kan betjenes av bestillingsruter og annen tilrettelagt kollektivtransport i stedet for TT, vil dette samlet sett kunne bidra til økt mulighet for kostnadsstyring og samtidig gi et bedre "åpent" transporttilbud til befolkningen. Bestillingsruter bør derfor vurderes som et kollektivtilbud til erstatning for TT. Bestillingsrutene kan utformes som et minimumstilbud der bruken er svært liten. Rutetilbudet kan da utvikles videre ut fra etterspørsel og trafikkgrunnlag. Det er i kap. 16 gjort nærmere rede for hvordan bestillingsruter kan inngå som del av en fleksibel betjeningsmåte i kollektivtrafikken.

Det er tidligere i kapitlet redegjort for hvordan utviklingen av TT-ordningen fram til omleggingen har vært preget av økning i antall TT-turer og stor pågang av søkere til ordningen. Gjennomgangen har også vist at det er andelen eldre som har utgjort en stor del av brukermassen. Den demografiske utviklingen fremover vil kreve en gjennomtenkt strategi i forhold til hvordan man møter disse utfordringene.

Hittil har fylkeskommunen begrenset sine TT-utgifter ved å regulere antall brukere i ordningen. Det har vært operert med et tak for brukerandelen på 2 %. Selv med et slikt tak har man i dag store problemer med å holde budsjetttrammene til tross for økte egenandeler. Brukerrepresentantene har i alle år hatt et sterkt ønske om å beholde ordningen som en transportordning framfor en tilskuddsordning (verdikort). Også ut fra hensynet til kostnadsutvikling og kostnadsstyring er derfor omleggingen nødvendig.

Hovedbegrunnelsen for omleggingen var imidlertid at man ønsker å prioritere de med livslange og de tyngste funksjonsnedsettelsene gjennom et bedre tilbud.

**Konklusjon:**

Forsøket har vist at omlegging av TT-ordningen har vært nødvendig for å få ut samordningseffekt av tilrettelegging av kollektivtrafikken.

Årlig innsparingseffekt ved omleggingen i Kristiansand fra juni 2011 er beregnet til kr 800.000,- som følge av reduksjon i antall TT-reiser. Utgiftene til TT fortsetter imidlertid å øke og det er derfor hittil ikke frigjort midler til finansiering av et økt reisetilbud til prioriterte brukere.

Omlegging i Mandal fra oktober 2012 og en eventuell videreføring og etablering av et minimumstilbud av bestillingsruter i øvrige deler av fylket vil kunne gi en beregnet innsparingseffekt på ytterligere ca. 1,3 mill. kr. Dette forutsetter etablert/videreført et minimumstilbud av bestillingsruter med kostnadsanslag på kr. 260 000,-Potensial for innsparing varierer i ulike områder.

Den viktigste effekten og det som på sikt har størst betydning for samordning og kostnadsutviklingen er likevel redusert inntak av nye brukere til ordningen. Det anslås at brukerandelen på sikt kan reduseres fra 2% av folketallet ned mot 1 %.

Videre omlegging av TT-ordningen er nødvendig dersom man skal opprettholde oppnådd effekt på inntak og ønsket innretning på ordningen.

Bestillingsruter gir mulighet for bedre kostnadsstyring samtidig som et åpent reisetilbud vil kunne bidra til å svare på utfordringene knyttet til den demografiske utviklingen fremover. En fortsatt gradvis omlegging vil være nødvendig for å kunne øke reisetilbudet for prioriterte brukere.

Målsetting om dobling av reisetilbudet til prioriterte TT-brukere er anslått å koste ca. 3 mill. kr.

**Anbefaling:**

Videreføring og etablering av et minimumstilbud av bestillingsruter og suksessiv omlegging av TT-ordningen anbefales for å opprettholde og øke samordningseffekten i form av redusert reiseomfang og pågang til TT-ordningen samt endret brukersammensetning. Dette anses som nødvendig forutsetning for å kunne gi prioriterte brukere et bedre tilbud.

I videre arbeid med prioritering av tilrettelegging av kollektivtilbud og etablering av bestillingsruter anbefales det å optimalisere tilbudene i forhold til effekt på TT-ordningen.

Økt reisetilbud til prioriterte brukere er det tiltak som nå er høyest prioritert. I dagens situasjon vil en økning av tilbudet til prioriterte brukere kreve økte rammer til formålet. Spørsmålet om rammer til formålet fremover anbefales tatt opp i økonomiplanen.

## 16 Bestillingsruter som betjeningsmåte i kollektivtrafikken

Som del av aktivitetsplanen for forsøket skulle bestillingsrutene vurderes som betjeningsmåte i kollektivtrafikken. I dette kapitlet har man sett på hvordan bestillingsrutene i forsøksperioden har vært integrert i rutestrukturen og gitt en foreløpig vurdering med anbefalinger til videre arbeid.

### 16.1 Generelt om bestillingsruter som betjeningsmåte i kollektivtrafikken

Bestillingsruter har vært en del av rutestrukturen og betjeningsmåten i Vest-Agder siden midten av 90-tallet, men da som et betjeningskonsept benyttet kun i de mest gravgrendte kommunene i indre deler av fylket.

Dette forsøket har fokusert på hvordan bestillingsrutene inngår som en del av det tilrettelagte rutetilbudet hvor man har supplert tilbudet i indre bygder og dessuten gjort forsøk med konseptet også i Kristiansand med omegnskommuner. Som en del av forsøket har man også ønsket å vurdere bestillingsrutene som betjeningsmåte i kollektivtrafikken generelt.

Fordelen med bestillingsrutene er at man kan gi ut et rutetilbud selv der trafikkgrunnet er lite idet det kun kjøres på bestilling. Det gir muligheter for et bedre tilbud til en lavere pris enn faste ruter. I prinsippet burde konseptet derfor kunne inngå i rutestrukturen i alle deler av fylket der trafikkgrunnet er begrenset. Forsøket har også vist at bestillingsruter også kan ha effekt på pågang og omfang av TT-transport. Ut fra dette bør en vurdere bestillingsruter ut fra følgende faktorer:

1. Geografi
2. Befolkningsgrunnlag / trafikkstrømmer
3. Demografi
4. Svingninger i etterspørsel / lavtrafikkperioder

En rutestruktur vil bestå av definerte stamlinjer, ulike supplerende rutetilbud med større flatedekning, samt knutepunkt hvor ulike kollektivtilbud kan korrespondere.

Når man legger en rutestruktur vil man definere noen hovedlinjer eller stamruter. Dette er ruter som dekker hovedstrekninger og som derfor vil være prioritert med høy frekvens og rask framføring.

Bestillingsruter vil i denne sammenheng kunne inngå i rutestrukturen ved å være et supplerende tilbud som kan dekke gravgrendte områder, utkantområder eller boligområder som er for små eller for uveisomme til å kunne betjenes med ordinære bussruter.

Man kan i prinsippet tenke seg at definerte stamruter og knutepunkt er det som er grunnstammen i tilbudet. Selv i lavtrafikkperioder kan man tenke seg at man prioriterer stamrutene med en så høy frekvens at tilbudet er attraktivt. Det supplerende tilbudet kan da i lavtrafikkperioder mate inn til knutepunkt i korrespondanse med stamrutetilbudet. I lavtrafikkperioder kan en større andel av det supplerende tilbudet gå på bestilling. Bestillingsruter vil kunne prøves ut i flere aktuelle områder som en del av rutestrukturen og basert på erfaringer, vil man da kunne få fram hvilke områder som har stort nok grunnlag for faste supplerende bussruter og hvilke områder og tidspunkt som med fordel kan betjenes på bestilling.

AKT vurderer at det er behov for en omfattende gjennomgang av rutestrukturen. Det vurderes som mulig å frigjøre ressurser til et samlet bedre tilbud ved en bedre differensiering med økt frekvens på

noen færre definerte stamlinjer og større bruk av korresponderende materuter. Målet med en slik omlegging vil være at man på den måten kan styrke tilbudet vesentlig der trafikkgrunnlaget er størst, men også styrke tilbudet i ruteområder med mindre trafikkgrunnlag på en kostnadseffektiv måte.

Ut fra disse prinsippene kan det skisseres mulige strategier og skisse til rutestruktur og betjeningsmåte i ulike deler av fylket.

## 16.2 Nærmere om rutestruktur i "Indre bygder"

### Stamlinjer og knutepunkt

Toget er definert som kollektivtransportens regionale stamlinje for indre bygder. Stasjonene utgjør kollektivknutepunktene. Mating foregår i dag med tilbringertjeneste på bestilling til prioriterte togavganger ut fra trafikkgrunnlag.

For øvre del av Audnedal, Marnardal og Åseral mates det med bestillingsrute til buss på Hægeland og for Åseral fungerer også Evje som knutepunkt.

### Bestillingsruter som betjeningsmåte i lokaltrafikken:

Tilbudet av lokaltrafikk på bestilling bør utformes i større grad i et aktivt samarbeid med kommunene slik at det sees i sammenheng med aktivitetstilbud i offentlig eller privat regi eller tilpasset andre lokale tjenestetilbud. Tilbudene bør som i dag gis som bestillingsruter som i stor grad er etterspørselsstyrt og endringsdyktige. Bestillingsrutene utformes med definerte traseer, i form av områdebetjening eller som formålsbestemte ruter, alt etter de lokale forhold.

#### **Anbefaling :**

Det anbefales videreført et minimumstilbud definert som en avgang tur/retur kommunesenteret pr. uke på bestilling. Flatedekning på minimumstilbudet bør vurderes nærmere ut fra grunnlagsdata basert på befolkningsgrunnlag, demografi og TT-brukere.

Bestillingsrutetilbud utover minimumstilbud bør fortsatt være etterspørselsstyrt og vil derfor stadig måtte være gjenstand for justeringer i tilbudet. AKT anbefales å avklare grunnlaget for videreføring av øvrige forsøksruter i samarbeid med kommunene.

## 16.3 Nærmere om rutestrukturen i Kristiansand:

### Behov for gjennomgang av rutestruktur

Det er behov for en gjennomgang av rutestrukturen hvor man definerer noen stamruter og knutepunkt.

Målet er å få flere til å benytte kollektivtrafikken i Kristiansand. AKT vurderer at det er størst potensiale for økt trafikk i å få økt bruk blant dem som av og til reiser kollektivt. For å få kollektivtrafikken til å fremstå som et attraktivt tilbud, må det tilbys et helhetlig tilbud også på kveldstid og i helg. Det er imidlertid ikke mulig å dekke alle ruteområdene like godt gjennom uken dersom dagens rutestruktur beholdes uendret. Det er behov for å se på hvordan man gjennom å

differensiere betjeningsmåten kan gi et bedre tilbud enn i dag innenfor de tilgjengelige økonomiske rammene.

### Materuter og bestillingsruter som supplerende betjeningsmåte

I rush og høytrafikkperioder vil flere ruter i et slikt differensiert system fortsatt ha egne faste ruter med høy frekvens. Man ønsker imidlertid å se på muligheten av, i lavtrafikkperioder, å øke frekvensen vesentlig på noen færre definerte stamruter sammenliknet med i dag. Samtidig vil man se på muligheter for at flere ruteområder i stedet betjenes av materuter inn til knutepunkt i korrespondanse med de høyfrekvente stamrutene. Slike materuter kan ved lav etterspørsel med fordel gå på bestilling. I utkantområder eller mindre boligområder kan bestillingsruter vurderes som generell betjeningsmåte. I tillegg til sentrumsterminalen, buss- og togstasjonen vil det da kunne utkrystallisere seg andre mer lokale korrespondansesteder.

Alternative betjeningsmåter helt eller delvis kan i Kristiansand for eksempel vurderes i områdene: Ålefjær, Høietun, Bråvann, Tveit, Ytre Randesund, Skaugo og Kongsgård II. I analysegrunnlaget for vurdering av betjeningsmåte og tilbud bør det i tillegg til befolkningsgrunnlag også inngå demografi og TT-brukere. AKT har i forsøksperioden testet ut økt frekvens på Skaugo og Kongsgård II. Hensikten var å se på grunnlaget for økt frekvens samt hvordan det påvirker bruken av bestillingstilbudet.

Noen av de nevnte områdene har lokaltrafikk som enten er svært begrenset eller ikke tilrettelagt. Ved fremtidige kontrakter er det viktig at også lokalrutene er tilrettelagte slik at man unngår behov for supplerende bestillingsruter parallelt med disse.

#### **Anbefaling:**

Utgiftene ved å videreføre tilbudet i Kristiansand er beskjedne. AKT og samferdselsseksjonen anbefales i samarbeid å videreføre et minimumstilbud i noen prioriterte områder. Områder og omfang vurderes nærmere ut fra effekt på TT-ordningen eller som alternativ kollektivbetjening av enkeltområder.

Det arbeides også med ny rutestruktur for området og hvordan bestillingsruter kan inngå som en del av denne og som del av et helhetlig tilrettelagt rutetilbud på lengre sikt.

## 16.4 Nærmere om rutestrukturen i omegnskommunene til Kristiansand:

### Behov for gjennomgang av rutestruktur og å vurdere krav til tilrettelegging

Også i dette området er det behov for en definering av hvilke stamruter som ligger fast og hva som bør kunne differensieres ut fra etterspørselsvariasjon. Enkelte grep er allerede gjort i lavtrafikkperioder hvor Songdalen betjenes ved hjelp av mating til stamruter langs E39.

Det var ikke satt krav i anbudet om at bussene i dette området skulle være tilrettelagte, men transportør har likevel kjøpt inn et stort antall nye tilrettelagte busser med heis. Brukerne er imidlertid avhengige av forutsigbarhet og det er bare i Søgne man har fått avtale om at bestillingsrutene kan tilby garantert overgang til tilrettelagt buss på Tangvall. Resultatet er at bestillingsrutene både lokalt i kommunene og på strekningen Songdalen – Kristiansand og Vennesla – Kristiansand kjører parallelt med ordinære busser. Årsaken er manglende tilrettelegging. Ressursmessig er dette ingen gunstig løsning og bidrar ikke til en naturlig rutestruktur.

Heisløsningen på bussene er testet ut av rullestolbrukere og funnet godt brukbare. Laventreløsning med rampe vurderes av passasjerene likevel som en langt bedre løsning da det går raskere, og med

mindre oppmerksomhet enn heis. Laventrebusser er også mer egnet for passasjerer med mindre gangproblemer (rullator, stokk) og passasjerer med barnevogn. Dette er avveininger som er viktige i forhold til vurdering av materiellkrav på disse strekningene i framtiden for å kunne legge til rette for en naturlig rutestruktur med helhetlig tilrettelagte rutetilbud.

Dersom bestillingsrutene blir nedlagt, vil det igjen øke pågangen på TT-ordningen. Dette tydeliggjør behovet for at det i fremtiden stilles krav til tilrettelegging både når det gjelder lokalbusstilbudet og de ordinære forstadsrutene i området.

### Søgne:

Da transportøren har garantert buss med heis på de avganger som korresponderer med bestillingsrutene, fungerer bestillingsrutene som et tilrettelagt matesystem lokalt som sammen med ordinære bussruter gir et tilrettelagt rutetilbud også til/fra Kristiansand. Slik sett er bestillingsruta bedre integrert i rutestrukturen enn i øvrige forstadskommuner. Like fullt konkurrerer bestillingsrutene med lokalruter som ikke er tilrettelagte. I østre del av kommunen kjører bestillingsruta parallelt med de ordinære bussene hvor ikke alle avganger har garantert tilrettelagt materiell. I vestre del av kommunen fungerer bestillingsruta i større grad som utfyllende rutetilbud til lokalbussene. Lokalbussene er ikke tilrettelagte.

### Vennesla:

Bestillingsruta lokalt i Vennesla har god flatedekning og dekker samme områder som den ordinære lokalruta. I Vennesla har det vært påpekt at dette kan være en årsak til at bestillingsrutene ikke benyttes. Lokalruta er ikke tilrettelagt. Bestillingstilbud videre i retning mot Kristiansand kjøres også parallelt med ordinære ruter da avgangene ikke kan garanteres kjørt med tilrettelagt buss.

Bestillingsruta Øvrebø/ Hægeland til/fra Vennesla sentrum er et rutetilbud som lenge har vært etterlyst. Tilbudet konkurrerer ikke med ordinære ruter, men er enda ikke blitt benyttet.

### Songdalen:

Lokale bestillingsruter i Songdalen kjører i stor grad parallelt med ordinære ruter. I Songdalen kjøres det ordinære rutetilbudet kun med store busser, de fleste med heis, men uten at man garanterer dette. Når tilbudet ikke er tilrettelagt, gir det grunnlag for TT-søknader. Dette er grunnen til at man derfor satte opp bestillingsruter i tillegg. Bestillingsrutene slik de har gått i forsøket inngår derfor ikke i en naturlig lokal rutestruktur.

De lokale bestillingsrutene kan i dag kjøres videre til/fra Kristiansand på bestilling. Bestillingsrutene er lite brukt. Det kjøres stort sett på strekningen fra Finsland tur/retur Kristiansand. Ettersom kollektivtilbudet i lavtrafikkperioder nå kjøres i korrespondanse med ordinære busser til/fra Søgne, er det grunnlag for å vurdere om bestillingsrutene også bør korrespondere med tilrettelagte ruter langs E39.

### Anbefaling:

Det anbefales videreført et minimumstilbud med bestillingsruter også i omegnskommunene. Flatedekning på minimumstilbudet bør vurderes nærmere. Det vurderes hvordan bestillingsrutene bedre kan inngå som del av rutestrukturen samt som del av et helhetlig tilrettelagt rutetilbud både nå og på lengre sikt.

Det er behov for økt fokus på tilrettelegging av lokale rutetilbud samt å vurdere krav til tilrettelegging av forstadsrutene.

## 16.5 Nærmere om rutestrukturen langs kysten

Vestre deler av fylket har sin gjennomgående kollektivbetjening til Kristiansand med toget. For Flekkefjord og Kvinesdal er togstasjonene knutepunkt i den forbindelse. Lokale bussruter gir videreforbindelse i Lyngdal for reiser til Farsund og langs kysten i retning Kristiansand.

Lyngdal har tilbringertjeneste til Snartemo stasjon til/fra prioriterte togstopp.

Listerregionen har et krevende vegsystem når det gjelder kollektivbetjening. Nye veger splitter trafikkstrømmene opp, noe som reduserer trafikkgrunnlaget på enkeltstrekningene. Hvilken rutestruktur som er aktuell nå og eventuelt i framtid er avhengig av trafikktviklingen. Det vurderes som riktig og ønskelig å styrke tilbudet på strekningen Farsund – Lyngdal – Mandal – Kristiansand samtidig som man ser på hvor og hvordan man bør mate inn til denne hovedstrekningen

### **Flekkefjord:**

TAXUS Flekkefjord har god flatedekning og bør befares og vurderes i forhold til grad av tilrettelegging.

### **Farsund og Lyngdal:**

Farsund og Lyngdal bør vurderes i forhold til lokalbetjening med bestillingsruter. Vurdering av tilbudsomfang og flatedekning bør skje ut fra geografi, demografi, potensiale for samordning med TT og som en del av den totale rutestrukturen.

### **Mandal og Lindesnes:**

Mandal og Lindesnes vurderes å ha minst potensiale, men bør også på sikt vurderes i forhold til rutestruktur og betjeningsmåter hvor geografi, demografi, samordningspotensiale inngår i vurderingen.

#### **Anbefaling:**

Bestillingsruter bør vurderes som en integrert del av rutestrukturen og et helhetlig tilrettelagt rutetilbud i området. Det bør sørges for at TAXUS Flekkefjord blir tilstrekkelig tilrettelagt. Vurdering av etablering av bestillingsruter i området bør gis prioritet ut fra potensial i forhold til effektivisering av rutestrukturen og for samordning med TT-ordningen.

En omfattende gjennomgang av rutestruktur og rutetilbud vil kreve mer tid og bør inngå i som en del av arbeidet med regional plan for samferdsel hvor det utarbeides på basis av en vedtatt målstruktur og hvor det deretter utarbeides strategier og handlingsprogram for utvikling av kollektivtilbudet i ulike deler av fylket. På bakgrunn av erfaringer i forsøket har samferdselsseksjonen og AKT startet arbeidet med noen vurderinger knyttet til disse spørsmålene. Dette kapitlet er en oppsummering av de foreløpige vurderinger som er gjort.

**Hovedkonklusjoner og anbefaling:**

Det er behov for å utarbeide strategier for kollektivtrafikken med en overordnet rutestruktur hvor bestillingsrutene inngår i et differensiert og helhetlig tilrettelagt rutetilbud med en best mulig markedstilpasset og kostnadseffektiv betjeningsmåte. Dette arbeidet bør inngå i arbeidet med regional plan for samferdsel basert på vedtatte målsettinger.

Arbeidet anbefales videreført i et samarbeid mellom AKT og samferdselsseksjonen hvor man på bakgrunn av erfaringer fra forsøket foretar en mer konkret vurdering av rutestruktur, herunder hvordan bestillingsruter bør inngå som betjeningsmåte og del av et helhetlig tilrettelagt rutetilbud i fylket.

I det videre arbeidet bør kommunene ha en mer aktiv rolle i vurdering av hvordan lokal kollektivbetjening av kommunen gjensidig kan samordnes i forhold til offentlige, kommersielle og frivillige tilbud. I et nærmere samarbeid med kommunene bør man også se på hvordan kommunen generelt kan bidra til å tilrettelegge for kollektivtrafikk på en best mulig måte.

## 17 Evaluering av brukermedvirkning

### 17.1 Drøftingsrådets oppfatning av brukermedvirkningen.

Brukerrepresentantene i drøftingsråd er bedt om å gi sin vurdering av brukermedvirkningen i prosjektet. De fire representantene har valgt å gi en samlet uttalelse som her er tatt inn i sin helhet:

"I prosjektet har vi som representanter fra Norsk Forbund for Utviklingshemmede, Norges Handikapforbund, Norges Blindeforbund og Eldrerådet vært med fra første stund.

Hovedmålsetningen til organisasjonene har hele tiden vært å påse at de endringer som blir valg ikke reduserer det eksisterende transporttilbud for de funksjonshemmede, men prioriterer de med de største funksjonsnedsettelsene. Det har også vært viktig å ivareta interessen til alle grupper i forhold til både TT og det ordinære tilbudet. Å være del av en endringsprosess fra særordning (TT) til større bruk av det ordinære tilbudet har vært en utfordrende situasjon.

Vi føler at vi aktivt har vært en del av prosjektet og at synspunktene våre er blitt hørt og fulgt opp. De innspill vi har kommet med, har vært forankret i de respektive organisasjonene."

### 17.2 Prosjektleders evaluering / vurdering

Prosjektleder har benyttet ulike metoder for å innhente innspill og annen brukermedvirkning i prosjektet. Det gis her en kort vurdering/ evaluering av disse metodene.

#### 1. Undersøkelser:

Relevante funn i TT-undersøkelsen fra 2008 vurderes som nyttige som supplement til innspill omkring reisebehov / reiseønsker.

Kartleggingsundersøkelsen om brukerbarrierer ved ulike tilrettelagte rutetilbud ble, med hjelp av drøftingsrådet, et viktig grunnlag for utarbeidelse av nytt TT-reglement, men bidro også til viktige innspill for videre kvalitetsoppfølging av kollektivtrafikken.

Undersøkelsen om bestillingsrutene som ble gjennomført blant aktuelle TT-brukere høsten 2011 hadde sammensatte spørsmål som ble for komplisert for målgruppen. Det gav lav svarprosent og



varierende kvalitet på besvarelsene. Likevel gav undersøkelsen et hovedinntrykk som har vært nyttig for evalueringen.

## **2. Kontakt med kommuner:**

Det ble opprettet kontaktpersoner i kommunene som igjen skaffet deltagere til oppstart- og underveiskonferanser for å få innspill til lokale rutetilbud. Prosjektleder mener det er behov for et tettere og mer aktivt samarbeid med kommunene for å få samordnet lokalrutetilbud bedre med lokale frivillige, kommersielle og offentlige tjenestetilbud fremover. I forsøk andre steder i landet kan man vise til vellykkede bestillingsrutetilbud hvor frivillighetssentraler og kommunen aktivt samordner sine tilbud på dager og tidspunkt som igjen gir grunnlag for bestillingsruter.

Det ble avholdt saksbehandlere-seminarer med kommunene og ekstra samarbeid og oppfølging i forbindelse med omleggingen i Kristiansand kommune. Dette vurderes som nødvendig og nyttig for begge parter.

## **3. Drøftingsrådet:**

Drøftingsrådet har hatt en særlig sentral rolle med hensyn til brukermedvirkning i prosjektet. Gjennom rådet har organisasjoner for alle hovedtyper av funksjonshemninger vært representert, i tillegg til en representant for fylkeseldrerådet. En slik bred representasjon har vært viktig for prosjektet. Prosjektleder har hatt stor nytte av aktive og engasjerte representanter med stor brukerkompetanse.

Prosjektleder mener drøftingsrådets bidrag har vært av uvurderlig verdi for prosjektet:

Drøftingsrådets bidrag har vært særlig viktig for å få inn nødvendig brukerkompetanse ved gjennomføring og vurderingen knyttet til kartleggingsundersøkelsen av barrierer ved bruk av ulike tilrettelagte transporttilbud. Drøftingsrådet har dessuten hatt en helt sentral rolle ved drøftinger omkring utforming av nytt reglement, ønsker om forbedringer av TT-tilbudet og prioritering av disse.

Drøftingsrådet har også tilført et viktig og mer utvidet perspektiv på spørsmålet om økt mobilitet for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Herunder har rådet bidratt aktivt med viktige innspill til andre tilstøtende problemstillinger som ansvarlige instanser bør legge merke til og følge opp.

For øvrig har drøftingsrådet fulgt prosjektet gjennom hele forsøksperioden og kommet med innspill til prosjektet. Rådet har også gitt nyttige tilbakemeldinger knyttet til kvalitetsoppfølging av kollektivtransporten for at denne kan fungere bedre for alle passasjerer.

For prosjektleder har det vært til stor hjelp at drøftingsrådet har tatt ansvar for å drøfte problemstillinger og innhente synspunkt fra de ulike organisasjonene de representerer. Representantene har også gitt nyttige råd til hvor supplerende brukerkompetanse kan innhentes. Drøftingsrådets representanter har gjennom fylkesrådene og organisasjoner også bidratt til at prosjektleder har kunnet nå ut med informasjon om prosjektet i ulike andre sammenhenger i regi av rådene eller brukerorganisasjoner.

## **4. Blindeforbundets mestringssenter:**

Etter råd fra drøftingsrådet har prosjektleder innhentet ytterligere kompetanse fra Blindeforbundets mestringssenter i Hurdal. Dette har vært til uvurderlig hjelp med hensyn til opplysninger og veiledning knyttet til inndeling i ulike typer og grader av synshemninger samt råd i den forbindelse.