



## Samledokument - innspill til ett felles regelverk for TT - uten personopplysninger

**Til:**

**Fra:** Kristina Horpestad Hansen

---

Innholdsfortegnelse	
Fylkeskommunale råd .....	2
Råd for personer med funksjonsnedsettelse .....	2
Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder .....	3
Fylkeseldrerådet.....	3
Kommuner .....	4
Tvedestrand kommune.....	4
Gjerstad kommune .....	5
Eldrerådet i Gjerstad kommune .....	5
Råd for personer med nedsatt funksjonsevne i Gjerstad kommune .....	6
Flekkefjord kommune .....	6
Kristiansand kommune .....	6
Fritidsenheten i Kristiansand kommune .....	7
Arendal kommune .....	8
Kvinesdal kommune .....	8
Eldrerådet i Kvinesdal kommune .....	8
Råd for personer med nedsatt funksjonsevne i Kvinesdal kommune .....	9
Bygland kommune .....	9
Råd for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne i Bygland kommune .....	9
Lyngdal kommune.....	9
Eldrerådet i Lyngdal kommune .....	10
Råd for personer med nedsatt funksjonsevne i Lyngdal kommune .....	10
Flekkefjord kommune .....	10

Vennesla kommune .....	11
Kvinesdal kommune .....	12
Lindesnes kommune .....	12
Bykle kommune .....	13
Eldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse i Bykle kommune .....	13
Drosjeselskap .....	16
Persontransport-tjenester Øst AS .....	16
Flekkefjord og omegn drosjesentral DA .....	16
Lyngdal Drosjesentral AS .....	17
Brukerorganisasjoner .....	17
Blindforbundet Vest-Agder .....	17
Blindforbundet Aust-Agder .....	18
Norges Handikapforbund Agder .....	19
Norges Handikapforbund Kristiansand .....	21
Nasjonalforeningen Arendal Demensforening .....	22
FFO Agder .....	23
Privatpersoner .....	25
[Privatperson1] .....	25
[Privatperson2] .....	25
[Privatperson3] .....	25
[Privatperson4] .....	26
[Privatperson5] .....	26
[Privatperson6] .....	26
[Privatperson7] .....	27
[Privatperson8] .....	27
[Privatperson9] .....	27
[Privatperson10] .....	27
[Privatperson11] .....	28
[Privatperson12] .....	29
[Privatperson13] .....	31

## Fylkeskommunale råd

### Råd for personer med funksjonsnedsettelse

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse ber om at følgende vektlegges i ny TT-ordning:

- Ordningen må styrkes og bli bedre for brukerne.
- Kvalitet må vektlegges mer enn pris ved valg av operatør
- Det må gis tilstrekkelig nok turer til brukerne i ordningen, minimum 200 turer i året.

- Hvis dokumentert livsvarig funksjonsnedsettelse bør TT-rettigheter gis for alltid.
- Egenandelen bør settes lik enkeltbillettpris på tilsvarende strekning i ordinær kollektivtransport.

§ 1. Virkeområde og formål  
§ 7. Reiserettens varighet  
§ 8. Reiserettens omfang  
§ 13. Egenandel  
Generelle innspill til høringen

## Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder

- Ledsagere og følgere: hvem skal kunne være med?
- Hvorfor kan ikke TT-bruker velge om de skal splitte kostnaden på to, eller at en betaler i de tilfeller hvor begge passasjerer er TT-brukere?
- Det må konkretiseres om samkjøring er lov eller ei.
- Reglene rundt samkjøring bør være så enkle som mulig, uavhengig av hvilken funksjonsevne man har. Man bør belønnes for å ta initiativ til samkjøring.
- Kan TT-brukere bruke svipp eller ordinært kollektivtilbud i visse sammenhenger? Hvordan er synergiene her? Kan man bruke svipp og TT? Man bør kunne bruke TT-kort til vanlig kollektivtransport. Dette er bærekraftig både økonomisk og klimamessig. Dette bør ikke straffes, men belønnes.
- 67 års grense- hvorfor er denne slik? Vi opplever det vanskelig at dette ikke er gjenstand for aldersdiskriminering.
- Man må være sikker på at kollektivtilbudet er reelt. Det er risiko for funksjonshemmede i tilfellene hvor bussene passerer for eksempel pga rullestol. Busselskapene bør få sanksjoner dersom de ikke tar med personer med funksjonsnedsettelse.
- Kan man gjøre AKT sitt kollektivtilbud bedre for personer med funksjonsnedsettelse, for å minske behovet for TT-kort?
- Det bør ikke være dyrere når du passerer en kommunegrense.
- Egenandel bør ikke være høyere enn tilsvarende det ville kostet å ta bussen. Dersom man har svært dårlig økonomi bør det være fritak for egenandel.
- Mennesker med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse bør ivaretas i ny ordning.
- Når man vurderer behovet for TT-kort, må man også hensynta at vi har vinter i Norge. Vinter og vær påvirker evnen til fremkommelighet og tilgang til ordinært kollektivtilbud.

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker  
Bokstav b  
§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker  
Bokstav a, se § 2 bokstav i  
Bokstav c  
§ 8. Reiserettens omfang  
§ 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen  
§ 13. Egenandel  
Generelle innspill til høringen

## Fylkeseldrerådet

Agder eldreråd har følgende innspill til forslaget til nytt regelverk for turer.

Forlaget ivaretar så langt vi kan se, de eldres interesser på en tilfredsstillende måte. Vi har bare forslag til noen «kosmetiske»/språklige endringer:  
§ 8. Reiserettens omfang -TT-brukeren kan også ha med en ledsager gratis.

§ 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen - TT-bruker og TT-tur (kosmetisk, må være konsekvent.)

§ 15. Endrede forhold for reiseretten og opphør av reiserett - 1. setning: Til Agder kollektivtrafikk AS om endrede...

§ 21 – Ikrafttredelse og overgangsordning: Før utløpet av reiseretten...i god tid, minst 2 måneder før utløpsdato, på nytt søke sin bostedskommune.

Generelle innspill til høringen: Evaluering: Ordningen med nytt, felles TT-regelverk skal evalueres etter 2 års virkningstid.

*Obs - se dialog med fylkeseldrerådet.*

## Kommuner

### Tvedestrand kommune

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Til a. Betegnelse "sterk funksjonsnedsettelse" er lite spesifikt. Gjelder det fysisk, psykisk, sosialt, kognitivt? Ønsker at det kunne vært eksemplifisert for å kunne vurdere grad av funksjonsnedsettelse som for eksempel

- Alvorlig utviklingshemming.
- Sterkt nedsatt bevegelsesevne (f.eks. ved lammelser).
- Kombinasjoner av flere funksjonsnedsettelse.
- Personen har betydelig behov for tilrettelegging i hverdagen.
- Det kan være store utfordringer med selvstendighet, kommunikasjon, mobilitet eller sosial deltakelse.
- Det kreves omfattende bistand eller hjelpemidler for å kunne delta i samfunnet på lik linje med andre.

For å kunne gjøre en skjønnsvurdering må det rammes bedre inn.

Til b. Er det forventet at sjåfør skal kunne assistere en person inn/ut av offentlig transport?

Annet: Saksbehandlere i Tvedestrand har utfordringer med å vurdere søknader fra personer som selvstendig selv ikke er i stand til å planlegge og organisere reise selv. Dette gjelder planlegge, bestille, gjennomføre reise selvstendig uten at andre må sørge for dette. Dette kan gjelde personer kognitiv svikt/demens, spesielt, men kan også gjelde personer med psykisk utviklingshemming. Vi har forsøkt på å få svar på om disse søknadene skal innvilges, men ikke helt lykkes med å få et konkret svar. Dette ønsker vi redegjøres for.

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Omfattes ikke av ordningen, til b. Vi har noen brukere som er innvilget TT kort som er sesongbasert, hva skjer med disse brukerne i overgang til ny ordning?

Kan omfattes av ordningen, til a. Vi vil få mange søknader i denne kategorien, fra personer som er på langtidsplass særlig. Retningslinjene fra Aust Agder sa at disse personene i utgangspunktet ikke omfattes av ordningen. Saksbehandlere mener denne bør videreføres. Vi tror det ellers vil vurderes vidt forskjellig fra saksbehandler til saksbehandler.

Til b. Hvordan vurderes omsorgsprinsippet her? Hva har faktisk foresatte/foreldre ansvar for når det gjelder barn under skolepliktig alder? Henger dette punktet lite sammen med det som er beskrevet i paragraf 1.?

Vi mener det må stå at søkere som kjører bil selv ikke omfattes av ordningen. Vi får faktisk søknader fra innbyggere med bil.

§ 6. Søknad og opptak

Løpende opptak vil medføre større pågang og krav til saksbehandling fortløpende. Det vil bli mye purringer på saksbehandling for å få denne saksbehandlet raskt fordi det skal regnes ut sum fra vedtakstidspunkt i forhold til hvor lenge det er igjen av året. Vi er redd for at det vil komme et ras av søknader i januar av den grunn. Hvem er i så fall ansvarlig for å regne ut

denne summen? Vi mener løpende saksbehandling vil medføre mer arbeid for kommunene. Vi ønsker sterkt å beholde søknadsfrist x2 pr. år som i dag

#### § 7. Reiserettens varighet

I og med at det foreslås tidsbegrenset varighet, vil antall søknader øke og mer arbeid for kommunen.

#### § 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen

Se også kommentar under annet i paragraf 4.

Som saksbehandlere synes vi det spesielt er utfordrende når personer med kognitiv svikt/demens, og som fysisk sett har et godt funksjonsnivå søker TT kort. For å benytte TT kort ordningen vil flere i denne gruppen ikke kunne administrere ordningen på egen hånd, altså være avhengig av at andre planlegger, bestiller og følger på reisen. På et møte om ordningen for en del år siden ble det sagt at en person som skal vurderes for å komme med i ordningen skulle ha et selvstendig behov for transport, som for eksempel ikke behov for at andre planlegger, bestiller og følger på reisen. Dette finner vi ikke skriftliggjort. Dersom dette er gjeldende for ordningen, skulle vi som saksbehandlere ønske en avklaring under høringsrunden.

#### § 13. Egenandel

Det er rimelig at det i ordningen betales egenandel

#### § 15. Endrede forhold for reiseretten og opphør av reiserett

Til a. Om mulig urealistisk så bør være bruker at TT kort ordningen som skal gi beskjed og adresseendring til AAFK/Rogaland taxi og ikke den kommunen som vedkommende flytter fra

#### § 16. Misbruk

Hvem håndhever misbruk?

Det fysiske TT kortet bør ha bilde for å unngå misbruk

#### § 21. Ikrafttredelse og overgangsordning

AAFK må lage et skriv som kan legges ved de saknaden som får reiserett før juli 26 for informasjon, og forslag til hvordan kommunene skal informere om endring på kommunenes nettsider.

#### Generelle innspill til høringen

Statens veivesen har i forhold til parkeringstillatelse for forflytningshemmede et landsregister. Er det aktuelt å se på en slik type løsning for TT kort?

Det forventes at AAFK utarbeider et godt søknadsskjema/skjema for legeerklæring, samt maler for vedtak og avslag som er likelydende for kommunene i Agder.

## Gjerstad kommune

### ***Eldrerådet i Gjerstad kommune***

- Gjerstad kommune støtter intensjonen om en felles forskrift for TT-ordningen i Agder, og mener det er viktig at forskriften sikrer likebehandling av brukere uavhengig av bosted i fylket.
- Kommunen anbefaler at det ikke er noen øvre aldersgrense for ordningen.
- Kommunen anbefaler at det blir løpende tildeling.
- Kommunen anbefaler at det ikke blir egenandel.
- Kommunen ber om at det utarbeides tydelige og tilgjengelige retningslinjer for søknad, godkjenning, brukerinndeling og klagebehandling.

## **Råd for personer med nedsatt funksjonsevne i Gjerstad kommune**

- Gjerstad kommune støtter intensjonen om en felles forskrift for TT-ordningen i Agder, og mener det er viktig at forskriften sikrer likebehandling av brukere uavhengig av bosted i fylket.
- Kommunen anbefaler at det ikke innføres noen øvre aldersgrense før det finnes en alternativ ordning for personer over 67 år.
- Kommunen anbefaler at det blir løpende tildeling.
- Kommunen anbefaler at det ikke blir egenandel.
- Kommunen ber om at det utarbeides tydelige og tilgjengelige retningslinjer for søknad, godkjenning, brukerindelning og klagebehandling.

§ 1. Virkeområde og formål

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker (tydelighet)

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Bokstav c

Og generell tydelighet

§ 6. Søknad og opptak

§ 13. Egenandel

## Flekkefjord kommune

Vi i Flekkefjord har ett veldig sterkt ønske om at vi fortsetter å behandle TT-kort søknadene 4 ganger i året. Det er ikke ønskelig å måtte behandle disse fortløpende

§ 6. Søknad og opptak

## Kristiansand kommune

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Legeerklæringen må være tydelig og konkret. Er det legen som skal bekrefte i legeerklæringen om søkere ikke kan benytte det ordinære kollektivtilbudet, selv med bistand fra sjåfør ved av/påstigning? Vanskelig for saksbehandlere å vurdere dette.

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Ingen aldersgrense i forhold til aldersrelaterte funksjonsnedsettelse. Dette er lite konkret.

Skal fastlegen bekrefte i legeerklæringen at funksjonsnedsettelsen er aldersrelatert?

Vanskelig for saksbehandlere å vurdere dette.

I forhold til personer med langtidsplass på sykehjem må det i søknadsskjema og legeerklæring informeres om at behov for TT-kort må beskrives og forklares.

Generelle innspill til høringen

Vi ønsker et tydelig og klart regelverk. I legeerklæringen bør det kanskje stå at alle spørsmål må besvares ellers blir den returnert. Slik det er nå er flere legeerklæringer dårlig utfyllt. Kommer det skriftlig veiledning og presiseringer i tillegg til regelverket?

§ 6. Søknad og opptak

§ 13. Egenandel

Vi har nærmere 400 søknader i året, og ønsker løpende opptak i ordningen for alle. Vi er positive til egenandel slik at tilskuddet rekker lenger. For de med lavest inntekt vil selvfølgelig

ingen egenandel være det beste. Hvor mye spares med mindre administrasjon dersom egenandelen fjernes? Kan disse midlene overføres TT-brukere?

#### § 7. Reiserettens varighet

Positivt med mulighet for å tildele TT-kort for kortere perioder (2 år). Legerklæringene må tydeliggjøres ift varighet (2 år, 5 år, osv.). Dersom TT-kort ikke har vært benyttet på 2 år, bør brukere slettes fra systemet slik at listene er oppdaterte.

#### § 21. Ikrafttredelse og overgangsordning

Etter nytt regelverk skal brukere som har fått reiserett før 1. juli 2026 søke på nytt, og bli vurdert etter nytt regelverk i god tid før 30. juni 2028. Kristiansand kommune har 1.700 brukere (noen av disse er ikke aktive brukere). Får kommunene tilført ressurser fra fylket for å saksbehandle alle disse søknadene? Kan eventuelt dette gjøres enklere slik brukergrupper som åpenbart vil får videreført reiseretten kan slippe å sende inn ny søknad og ny legeerklæring. Mye ressurser spart for fastlegene og saksbehandlere. Man kan se for seg at "i god tid" for mange betyr at søknaden kan sendes inn i begynnelsen av juni 2028. Viktig med presisering i informasjonen som sendes brukerne.

### ***Fritidsenheten i Kristiansand kommune***

Hei.

Vi prøvde å laste opp en tilbakemelding/høringssvar på ny kontrakt når det gjelder TT kjøring. Dette lykkes vi ikke med. Vi sender derfor våre innspill direkte til deg.

Jeg viser til korrespondansen vi tidligere har hatt i forbindelse med gjentatte opplevelser og avvik med transporttjenesten til og fra våre tilbud.

I tillegg til det vi har meldt om i mail tidligere , så har vi ytterligere 13 nye tilfeller i september og oktober. Vi opplever Ridel sine tjenester gjentatte ganger, som mangelfulle og at tjenestene ikke blir utført på riktig måte.

Dette skaper et ekstra arbeid og forlenget arbeidstid for våre ansatte. I tillegg så skaper det en stor uro og engstelse for enkelte av våre deltagere , disse er sårbare mennesker med ulike funksjonsvariasjoner. Av de tretten tilfellene er det følgende situasjoner som peker seg ut :

- Taxi kommer for seint ved henting av bruker fra bolig
- Taxi kommer for sent til hjemkjøring etter aktivitet
- Mangelfull forståelse og kompetanse hos sjåfør knyttet til hva det vil si med et TTkort/ kjøring
- Sentralbord formidler ikke bestillingen i rett tid/ eller i det hele tatt til sjåførene
- Flere taxier kommer for å hente samme person, det oppstår da en vanskelig situasjon for bruker av tjenesten.

Håper våre opplevelser i både 2024 og 2025, blir tatt med i høringen og i betraktning når nye avtaler skal inngås.

*Svar fra fylkeskommunen:*

Hei,

Takk for at dere gir beskjed om dette. Dette er viktig både som innspill og som tilbakemelding på kontraktene.

Det felles regelverket vil sette nye rammer for TT i Agder.

Regelverket vil ikke få umiddelbar betydning for eksisterende anbudsavtaler med tanke på hvilken drosjestransportør TT-brukeren kan kjøre med. Disse anbudsavtalene gjelder i avtaleperioden. Men hvis vi senere skal ha nye anbudsavtaler om TT-kjøring, vil vi grundig vurdere hvilke krav vi skal stille til transportør og hvordan de ulike tildelingskriteriene skal vektlegges. Vi vil da også samarbeide tett med brukerrepresentanter fra råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder, samt vektlegge innspillene vi har fått fra dere.

Hvis dere har konkrete hendelser dere ønsker å klage på, så kan dere gjerne sende inn disse som avvik. Vi kan da følge opp hver enkelt sak.

Uansett om dere sender inn klage på konkrete hendelser, vil vi ta innspillet deres i betraktning når vi nå lager nytt regelverk, hvis vi senere skal ha nye anbudsavtaler, samt i generell kontraktsoppfølging.

## Arendal kommune

### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Gjennom å tildele tt-kort til aldersrelaterte funksjonsnedsettelse vil kommunene kunne legge til rette for at disse personene fungerer bedre i egen bolig og ha mindre behov for offentlig hjelp. Vi tenker at eldre hjemmeboende bør innlemmes i ordningen, eldre i institusjon bør ikke omfattes av ordningen ei heller etter kokret vurdering.

### § 6. Søknad og opptak

Fortløpende behandling av søknad og vedtak støttes.

### § 7. Reiserettens varighet

Ønskelig at brukere som ikke benytter ordningen kan avsluttes etter feks. et år uten bruk.

### § 15. Endrede forhold for reiseretten og opphør av reiserett

Brukere som ikke benytter ordningen bør kunne avsluttes.

### § 21. Ikrafttredelse og overgangsordning

Viktig med grundig informasjon til brukergruppen dette gjelder. Ønskelig med møter med kommunen for å sikre tilstrekkelig og riktig informasjon ut.

## Kvinesdal kommune

### ***Eldrerådet i Kvinesdal kommune***

### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Pkt. c: ønsker at aldersrelaterte funksjonsnedsettelse også skal inngå i TTordningen. Begrunnelse er "bo-trygt hjemme" reformen, og at antall eldre øker fremover. For at eldre med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse ikke skal isoleres hjemme. Det er heller ikke et godt nok kollektivtilbud i Kvinesdal.

### § 6. Søknad og opptak

Ønsker at søknader og opptak behandles fortløpende.

### § 13. Egenandel

Dersom aldersrelaterte funksjonsnedsettelse skal inngå i TTordningen, burde egenandelen være et realistisk beløp.



## ***Råd for personer med nedsatt funksjonsevne i Kvinesdal kommune***

Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Kvinesdal kommune henstiller til at følgende vektlegges i ny TT-ordning:

### § 1. Virkeområde og formål

Ordningen må styrkes og bli bedre for brukerne.

Generelle innspill til høringen

Kvalitet må vektlegges mer enn pris ved valg av operatør.

### § 12. Økonomi og tilskuddssatser

Det må gis tilstrekkelig nok turer til brukerne i ordningen, minimum 200 turer i året.

### § 7. Reiserettens varighet

Hvis dokumentert livsvarig funksjonsnedsettelse bør TT-rettigheter gis for alltid.

### § 13. Egenandel

Egenandelen bør settes lik enkeltbillettpris på tilsvarende strekning i ordinær kollektivtransport.

## Bygland kommune

### ***Råd for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne i Bygland kommune***

#### § 4. Vilkår for å bli TT-bruker

#### § 8. Reiserettens omfang

#### § 12. Økonomi og tilskuddssatser

På grunn av stadig færre tjenester i egen kommune, spesielt utkantkommuner (jfr. Tannhelsetjeneste, hjelp til høreapparat osv) så vil behovet for TT-tjenester stadig bli større. Dette bør derfor tillegges vekt i fordeling. Det bør skilles på om en bor i bynære strøk eller på landsbygda. Landsbygda mangler i stor grad offentlig transport, noe som vanskeliggjør muligheten for å benytte seg av diverse tjenester.

#### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Det bør ikke være aldersgrense for å få TT-kort, aldersrelaterte funksjonsnedsettinger bør derfor behandles på lik linje som andre funksjonsnedsettelse.

#### § 6. Søknad og opptak

Søknader bør behandles fortløpende, slik at folk kan få behandlet søknader ved behov.

## Lyngdal kommune

#### § 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Det er ønskelig at begrepet "sterk og varig funksjonsnedsettelse" (§ 4) defineres enda tydeligere, for å sikre forutsigbarhet og likebehandling.

#### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Det er ønskelig at begrepet "aldersrelaterte funksjonsnedsettelse" defineres enda tydeligere, for å sikre likebehandling. Vi støtter at hovedregelen fra tidligere Vest-Agder videreføres: Personer med funksjonsnedsettelse som oppstår etter fylte 67 år, skal ikke omfattes av TT-ordningen.

-Eldre har et stort transportbehov, men dette bør løses gjennom andre ordninger, som for eksempel AKT Svipp.

-Hvis alle med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse inkluderes, vil det gi en stor økning i antall brukere og lavere grunnbeløp til alle TT-brukere.

#### § 6. Søknad og opptak

Vi støtter at søknader behandles fortløpende, da dette gir større fleksibilitet og jevnere arbeidsbelastning for kommunene.

- Det er ønskelig med felles maler for vedtak, forhåndsvarsel og opphør

#### § 13. Egenandel

Vi støtter at det skal være egenandel, for å sikre likebehandling med andre tjenester (buss, pasientreiser m.m.) og at tilskuddet rekker lengre.

#### § 15. Endrede forhold for reiseretten og opphør av reiserett?

Det bør innføres et punkt C: Kort som ikke er i bruk, skal inndras og leveres inn, slik at midlene kan fordeles til andre brukere (TT kort blir tilgjengelig for andre)

-Sykehjemsopphold: Det bør presiseres at retten til TT-kort faller bort ved innvilget sykehjemsplass, med mindre det dokumenteres et konkret udekket transportbehov til fritidsreiser

### ***Eldrerådet i Lyngdal kommune***

Eldrerådet har følgende innspill til høringen:

#### Generelle innspill til høringen

I høringen fremgår det fra fylkeskommunen at løsninger som SVIPP også er tenkt å dekke transportbehov for eldre. Vi gjør oppmerksom på at ikke alle kommuner har SVIPP og at det dermed kan være veldig ulikt hvordan Eldres transportbehov kan dekkes. En bør ikke henvise eldre til tilbud som ikke finnes lokalt.

#### § 4. Vilkår for å bli TT-bruker

#### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Aldersbegrensning slik det er foreslått må ikke være til hinder for at personer over 67 år som fyller kriteriene fortsatt kan inkluderes i ordningen.

#### § 1. Virkeområde og formål

#### § 12. Økonomi og tilskudssatser

Det er viktig at formålet med ordningen ivaretas. Det må settes av nok penger til at alle som fyller kriteriene faktisk blir inkludert i ordningen.

### ***Råd for personer med nedsatt funksjonsevne i Lyngdal kommune***

Rådet ble orientert om bakgrunn for saken og forslag til høringsuttalelse som sendes. Rådet har ingen ytterligere innspill.

### **Flekkefjord kommune**

#### § 4. Vilkår for å bli TT-bruker

#### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Det er veldig vanskelig å forklare søkere at avstand til buss ikke er relevant for TT-kort, spesielt her i Flekkefjord der det ikke er busser i flere byggefelt og veien til bussen er kjempebratt, så bratt at det kan være uansvarlig å anbefale ganghjelpemidler. Enkelte plasser er det opp til ei mil til bussen.

Hadde vært ønskelig med en klar definisjon på Aldersrelatert funksjonsnedsettelse

#### § 6. Søknad og opptak

Saksbehandlere er har ett sterkt ønske om tildeling 4 ganger i året, vi synes det blir mer tungvint å behandle disse fortløpende. Det er ikke nyoppståtte behov hos søkerne, så behandlingen av søknadene er ikke akutte

#### § 7. Reiserettens varighet

Vi har til nå kun tildelt TT-kort til livsvarig nedsatt funksjonsevne, litt usikker på forståelsen av varighet av nedsatt funksjonshemming når den egentlig skal være sterk og varig §1, harmonerer ikke helt

Synes det blir ofte og behandle alle på nytt etter 2 år... Skal alle da søke på nytt  
Forslag om at en gjennomgår TT-brukerne og hvis de ikke har brukt TT-kortet på x antall tid avsluttes TT-kortet

#### § 11. Reisekonto, grunntilskudd og ekstratilskudd

Håper på behandling av søknadene 4ganger i året og at TT-brukeren får tildelt tilskuddet 4 ganger i året

#### § 13. Egenandel

Vi støtter egenandelbetaling, ingenting er gratis....

#### Generelle innspill til høringen

Veldig bra at vi får felles TT-ordning i Agder. Generelt skulle jeg ønske at Fylkeskommunen behandlet TTsøknadene, tror selv om vi har samme Forskrift så blir søknaden forskjellig behandlet fra kommune til kommune

### Vennesla kommune

#### § 1. Virkeområde og formål

I ny forskrift presiseres det at TT-Kort kun skal benytte til fritidsreiser, ikke til lege, arbeid, utdanning eller lignende som dekkes av andre ordninger. Det mener vi er en riktig presisering.

#### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Vennesla kommune anbefaler å videreføre dagens praksis fra Vest- Agder der personer med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse etter fylt 67 år kan få rett til TT-kort etter en særskilt vurdering.

Videre anbefales det at personer som bor i samlokaliserte omsorgsboligkompleks, og personer som er tildelt langtidsplass, i hovedsak ikke skal ha rett til TT-kort, eller at TT-kortet avsluttes når slik bolig eller institusjonsplass tildeles. Dette fordi de kan få dekket sine primærbehov, inkludert sosialt fellesskap, i boligen eller institusjonen.

Vi mener at blinde og sterkt svaksynte, samt rullestolbrukere, fortsatt bør ha prioritet i ordningen.

AKT Svipp er en fleksibel samkjøringstjeneste som tilbyr dør-til-dørtransport på bestilling, med taxi eller minibuss, særlig i områder med begrenset kollektivtilbud. Tilbudet er spesielt rettet mot eldre og personer som ikke kan bruke vanlig kollektivtransport, men kan også inkludere andre grupper avhengig av kommunen. Vi foreslår en utvidelse av denne ordningen som et supplement til TTordningen til den eldste aldersgruppen.

#### § 6. Søknad og opptak

I dagens ordning har Aust-Agder opptak to ganger i året og Vest-Agder opptak fire ganger i året. I ny forskrift foreslås fortløpende opptak. Vennesla kommune støtter dette forslaget og mener dette vil gi en større fleksibilitet i ordningen.

### § 13. Egenandel

Vennesla kommune mener at en egenandel på TT-kort kan synliggjøre at TT-ordningen er en del av kollektivtilbudet, ikke en sosial ordning. Fordelen med egenandel er at tilskuddet rekker lengre, og at brukeren bidrar til kostnaden. Ulempen er økt administrasjon for transportøren. Vennesla kommune anbefaler en moderat og forutsigbar egenandel, med mulighet for fritak for barn under 16 år, personer med lav inntekt og ledsagere. Egenandelen må ikke være til hinder for tilgang til transport.

Vi mener derfor at forskriften bør inneholde klare satser for egenandel, definere fritaksgrupper og sikre lik praksis i hele Agder. For eksempel kan en definere at de som mottar minstepensjon slipper å betale egenandel, på lik linje med at de har statlig minstesats for vederlag for hjemmehjelp.

### § 16. Misbruk

Vi mener dette er en viktig presisering i forskriften for å unngå misbruk av ordningen.

## Kvinesdal kommune

### § 1. Virkeområde og formål

Vi har tilfeller med personer som har varig funksjonsnedsettelse men som jobber i tilrettelagt bedrift. Det hadde vært ønskelig om tt-kort kunne gjelde for disse personene også. De har utfordringer med å komme seg til/fra jobb, og NAV sier at de IKKE har ordning som kan hjelpe disse.

### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Ønsker ikke at det skal gjelde aldersrelatert funksjonsnedsettelse. Dette vil mest sannsynlig gå ut over de som trenger ttkortet mest i form av at de vil få mindre klipp. Så vi syns den gruppen som går på alder må holdes utenfor, så må det heller finnes andre løsninger for de.

### § 6. Søknad og opptak

Vi ønsker løpende opptak. Vi behandler søknadene fortløpende i dag og ser ingen utfordringer med det.

### § 13. Egenandel

Vi ønsker ikke egenandel. Dette da det blir ekstra å administrere for de som har kjøringen.

## Lindesnes kommune

### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Spørsmålet er her om personer som har aldersrelaterte funksjonsnedsettelse skal få opptak i TT-ordningen. Kan være et noe komplisert spørsmål, men vi foreslår som i dag med aldersgrense. Det mener vi er særlig viktig for å forstå at dette er et kollektivtilbud til en liten gruppe mennesker, og for å sikre at tilbudet er ment for de som skal leve over mange år/ hele livet (blinde og rullestolbrukere) og ikke kan benytte kollektivtransport. Det bør ikke utvides til å gjelde for de som med økt alder får aldersrelaterte tilstander og et transportbehov eller for de som har mistet retten til å kjøre bil. Det kan ikke være sosial, økonomisk og miljømessig bærekraftig å smøre tynt utover og reduser tilbudet i TT-ordningen vi kjenner per i dag og gi litt tilbud til flere.

Vi kan forstå at med nye regler og innvilget TT- 2 år, noen 5 år og noen 10 år, kan gi noen redusert bruk av TT-kort ordningen. De som med opplæring kan lære seg å ta buss.

Vi kan håpe på at «Akt svipp» kan bli en ny måte for mange å klare å benytte kollektiv

transport på, utvidet tilbud tilgjengelig for flere, og det kan gjelde for alle aldergrupper. Og da særlig de som også per i dag får avslag på TT-kort.

### § 6. Søknad og opptak

Det tenker vi er uproblematiske problemstilling for oss og det blir fortløpende behandling av søknadene. Vi slipper å sende ut foreløpig svar om forlenger saksbehandlingstid og ha en opphopning av søknader.

### § 13. Egenandel

Vi tenker jfr. formålet tilrettelagt kollektivtilbud til personer med sterk og varig funksjonsnedsettelse og det da er naturlig med en egenandel, som vanligvis måtte vært en bussbillett.

### § 3. Ansvar og myndighet

### § 7. Reiserettens varighet

#### Generelle innspill til høringen

Det er uklart for oss hva som legges til kommunen å forvalte og hva som kan/skal legges til Agder kollektivtrafikk AS (AKT) når det gjelder:

-oppfølging, opphør av reiserett, misbruk

-når forhåndsvarsel og nytt vedtak.

Vanligvis i saksbehandling er når det er uenighet mellom tjenestemottaker og myndighet (hvem, den?) som vil avslutte tjenesten. Dette for å sikre klagerett. Vi tror her det vil ordne seg mye selv med innvilget TT- 2 år, noen 5 år og noen 10 år og ny søknad. Men dette fordrer økt saksbehandling for kommunene, og har Fylkeskommune tenk på hvordan løse dette? kan det være forenklet henvendelse søknad videreføring og AKT tar den videreføring?

Det blir interessant å se hva som kommer ut av prosjektet AKT svipp.

Det må også stiller krav til legeerklæring og intern og ekstern opplæring. Vi ser i dag at Helse Norge sine sider har en veldig uklar informasjon om TT- kort og søknad om dette.

Det forstås av regelverket at det stilles krav til sjåfør av bussen, hjelpe til og bidra til at de med funksjonsvariasjoner kan komme seg inn og ut av bussen.

## Bykle kommune

### ***Eldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse i Bykle kommune***

#### Vedtak

Bykle kommune vedtek å sende høringsuttale om forskrift om tilrettelagt transport (TT) for personar med funksjonsnedsetting innan fristen 25. oktober 2025 til Agder fylkeskommune, slik det går fram av vurderingar og konsekvensar.

Det sendast høringsuttale frå Eldreråd og Råd for personar med nedsett funksjonsevne.

#### Saksutgreiing:

#### Samandrag/konklusjon

Bykle kommune støttar Agder fylkeskommune sitt arbeid med å etablere éi felles TT-ordning for heile Agder.

Ordninga er eit viktig verkemiddel for å sikre mobilitet, deltaking og inkludering for personar med sterk og varig funksjonsnedsetting, og det er avgjerande at forskrifta legg til rette for likeverdige vilkår både i by og distrikt.

Bykle kommune peikar særleg på behovet for at ordninga omfattar alle som fyller vilkåra, uavhengig av når funksjonsnedsettinga oppstår, at det skal vere mogleg med skjønsmessig vurdering der kollektivtilbod manglar, og at tilskot bør justerast etter geografiske forhold.

Vidare støttar kommunen løypande handsaming av søknadar og ein modell utan eigenandel, for å sikre fleksibilitet, enkel administrasjon og ein sosial profil

Bakgrunn for saka

Agder har i dag har to ordningar for tilrettelagt transport (TT) for personar med funksjonsnedsetting, med to tilhøyrande fylkeskommunale regelverk.

Ordningane stammer frå tiden da Agder var delt i to fylker; Aust-Agder og Vest-Agder. I april i år fekk Agder tildelt midlar til utvida TT-ordning for heile fylket for første gang. Dette var startskotet Agder fylkeskommune har venta på, for å kunne lage éin felles TT-ordning.

Sidan april 2025 er det difor jobbe med dette, og det er nå laga et forslag til forskrift om éin felles TT-ordning i Agder.

For å sikre at saken blir best mogleg belyst, ønsker Agder fylkeskommune nå innspel til forskrifta.

Agder fylkeskommune ber spesielt om å få innspel til;

- 1) Kven forskrifta skal gjelde for og kven som skal prioriterast? (§ 5 første ledd bokstav c) Side 4 av 6
- 2) Om det skal være løypande handsaming av søknader og opptak i ordninga eller til faste tider? (§§ 6 og 7)
- 3) Om det skal praktiserast eigenandel eller ikkje? (§ 13)

Formelt grunnlag

TT-ordninga er en del av fylkeskommunen sitt ansvar for å tilby og legge til rette for det lokale og regionale kollektivtilbodet i fylket.

Fylkeskommunen er ansvarleg for tenesta og er behandlingsansvarleg etter personvernforordninga. Kommunane er databehandlarar når dei handsamar søknader om TT-kort.

Utgiftene dekkast av årleg bevilling frå fylkestinget i Agder og frå tildeling av midlar frå utvida TT-ordning.

Agder fylkeskommune har det strategiske ansvaret for regelverk og budsjett.

Alle kan kome med høyringsuttale

Bykle kommune og Råd for personar med nedsett funksjonsevne har status som Høyringspartar.

Vurderingar og konsekvensar  
Levekår og folkehelse

Ei god ordning for tilrettelagt transport for personar med funksjonsnedsetting vil bidra til at personar med sterk og varig funksjonsnedsetting vil få auka anledning til fritidsreiser. Fritidsreiser kan gi positive og sosiale opplevingar og bidra til betre levekår og folkehelse.

#### Økonomi

Ordninga vil ikkje ha direkte innverknad på Bykle kommune sin økonomi. Ordninga kan ha vesentleg økonomisk betydning for den enkelte TT-brukar.

Bykle kommune sender følgjande høyringssvar;

Bykle kommune støttar Agder fylkeskommune sitt ønske om å lage éin felles TT-ordning for Agder.

TT ordninga er eit viktig tiltak for å sikre mobilitet, deltaking og inkludering for personar med sterk og varig funksjonsnedsetting i heile Agder. Det er avgjerande at forskrifta tek omsyn til dei store geografiske skilnadane i fylket, og at ordninga i praksis er likeverdig – både for brukarar i bygd og i by.

§ 1. Virkeområde og formål

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

§ 8. Reiserettens omfang

§ 12. Økonomi og tilskuddssatser

Kven skal forskrifta gjelde for og kven skal prioriterast?

Bykle kommune støtter ein vidareføring av ordninga frå Aust-Agder og går inn for tilgang til ordninga til dei som fyller vilkåra for å bli TT-brukar, uavhengig av når funksjonsnedsettinga oppstår.

Slik vil en best støtte opp under ordninga sitt formål (§ 1) og gir personar tilgang etter § 4 utan å sjå til når funksjonsnedsettinga inntreff.

Bykle kommune foreslår og å endre § 5 bokstav a slik at det blir opna for skjønsmessig vurdering i tilfelle der det ordinære kollektivtilbodet er svært dårleg eller fråverande. Fylkeskommunen bør og vurdere ei justering av tilskotet basert på geografi, slik at brukarar i brukarar i distriktskommunar med dokumenterte lange reiseavstandar får høgare tilskot.

§ 6. Søknad og opptak

Skal det være løypande handsaming av søknader og opptak i ordninga, eller til faste tider?

Bykle kommune går inn for ei ordning med løypande handsaming av søknadar. Det vil gi økt fleksibilitet og gjer det mogleg for innbyggjarar med akutt eller nyoppstått funksjonsnedsetting å få hjelp utan å måtte vente på faste søknadsfristar.

Bykle kommune handsamar relativt få søknadar kvart år, og vil ha kapasitet til å handsame søknadane løypande.

§ 13. Egenandel

Skal det praktiserast ein eigenandel eller ikkje?

Bykle kommune går inn for ein vidareføring av ordninga frå Aust-Agder, og støttar ei ordning utan egenandel.

Bykle kommune ser ei ordning med egenandel vil gjere det tydeleg at ordninga er ein del av kollektivtilbodet, men vel å leggje vekt på ordninga sin moglege sosiale profil. Bykle kommune støttar og ordningar som bidrar til mindre administrasjon.

## Drosjeselskap

### Persontransport-tjenester Øst AS

#### § 13. Egenandel

Vi kjører idag uten egenandel, hvor dette går 100% feilfritt hver gang. Men skal man da begynne med egenandel så kan det da bli mye rot, dette fordi man må fysisk inn og legge egenandel på turene. Dette fører til mer jobb for sjåførene våre og vil ta mye mer tid for TT-Brukerne. Det er ofte at personer som kjører tur med TT-kort ikke har med seg penger. Hva gjør man da når de ikke har med seg penger? Vil si det beste får sjåfører og brukere av ordningen er ikke egenandel. Det har kommet mange tilbakemeldinger fra brukere som kjører med oss, som ikke er fra (Aust-Agder) som syntes det er helt fantastisk ordning uten egenandel. Dette fordi det blir gjort mye feil, og det er forskjellig fra person til person som kjører. Som nevnt tidligere her så er det sjåfør som må legge inn egenandel, da kan de jo legge inn høyere beløp en det egentlig skal være (sies det). Derfor er det mer ryddig at alle brukere ikke skal betale egenandel.

#### Generelle innspill til høringen

Det vil bli bra vist alle skal ha samme ordning og kort utstedt fra samme plass. Ordningen som er i gamle Aust-Agder via Rogaland Taxi er helt topp. Kunden kommer inn i bilen og korte blir registrert takstameteret teller frem til avleverings plass og blir trekt en gang til for og avslutte turen. Det blir kjørt på vanlig takst (Maksimalpris).

### Flekkefjord og omegn drosjesentral DA

#### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Forslagene fra §5 der det er nevnt akt svipp er nok en Ordning som ikke er veldig egnet for kunder i Flekkefjord kommune, da bør det heller være tt ordning for den er mer fleksibel.

#### § 13. Egenandel

Der det nevnes egenandel så er det beste etter vår mening om det ikke praktiseres med egenandel. kostnadmessig så er det liten forskjell uansett hvis ordningen ligner på eksisterende til eks som Rogaland.

#### § 6. Søknad og opptak

søknader om TT kort bør behandles fortløpende

#### § 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Tt ordningen bør være behovsprøvd å gjelde for de som har funksjonsnedsettelse av ulike grad, men også for de som gjerne ikke lengre har transport muligheter pga de bor i utkantstrøk hvor offentlig kommunikasjon ikke er så utbygd.

#### Generelle innspill til høringen

Tt ordningen bør helt og holdent bestå slik den er i dag. Dette fordi brukerne vil ha mye større muligheter og fleksibilitet slik det er i dag. De oppnår mange flere reiser slik ordningen er i dag. Vi har ikke den helt store pågangen fra tt brukere, men det vil uansett berører de tunge brukerne veldig om ordningen endres til (ny)ordning.



## Lyngdal Drosjesentral AS

### § 1. Virkeområde og formål

#### Generelle innspill til høringen

Vi viser til høring om endringer i TTordningen i Vest-Agder, og ønsker med dette å komme med vår uttalelse.

Vi støtter en videreføring av dagens TTordning i regionen. Etter vår vurdering fungerer den eksisterende ordningen godt, og ivaretar brukernes behov på en tilfredsstillende måte.

Den foreslåtte nye ordningen vil etter vårt syn føre til et dårligere tilbud, med færre tilgjengelige turer og reduserte muligheter for deltakelse i samfunnsliv og daglige aktiviteter. Dette vil kunne få negative konsekvenser for både livskvalitet og mobilitet for de som er avhengige av TT.

Det er avgjørende at brukernes behov settes i sentrum, og vi mener derfor at dagens ordning bør videreføres.

## Brukerorganisasjoner

### Blindeforbundet Vest-Agder

#### § 4. Vilkår for å bli TT-bruker

#### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Den utvidede tt-ordningen må gjelde for blinde/sterkt svaksynte og rullestolbrukere i alle aldre.

Definisjon av sterkt svaksyht må følge WHO sine kriterier.

Synstap som ikke er medfødt, opptre oftest etter fylte 70 år, og kan være så uttalt at personens bevegelsesfrihet rammes i alvorlig grad..

Tilgang på tilrettelagt transport med tilstrekkelig antall reiser, vil derfor være avgjørende for å hindre sosial isolasjon og muliggjøre et fortsatt aktivt liv.

Viktig at ordningen også er gjeldende for barn.

Alder bør være en begrensning for å komme inn i TT-ordningen, men dette må absolutt ikke gjelde for eldre som rammes av synstap.

Vanskelig å kompensere med annen mobilitet enn tilrettelagt transport (TT) for den som opplever synstap.

#### § 6. Søknad og opptak

Opptak må skje løpende da det betyr svært mye for livskvaliteten til søker. Viktig å bryte en isolert tilværelse, og komme igang med livet på nytt så raskt som mulig.

#### § 13. Egenandel

Vi ser det som en selvfølge at vi betaler egenandel for transport på linje med dem som reiser kollektivt.

#### § 8. Reiserettens omfang

§ 9. TT-kort  
§ 14. Ødelagt eller mistet TT-kort  
§ 19. Personvern  
Generelle innspill til høringen

NB! TT-kortet må kunne brukes i hele landet.

Fylkeskommunen må ha oppdaterte lister over TT-brukere til en hver tid. Disse må «vaskes» mot folkeregisteret.

Kortene må ha god kvalitet slik at teksten på dem ikke viskes ut og må byttes ofte. Viktig at kortene fortsatt har taktil merking.

## Blindeforbundet Aust-Agder

### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

I punkt 5 C står det: «c. Personer som har aldersrelaterte funksjonsnedsettelse.» Det er uklart for oss hva som ligger i aldersrelaterte funksjonsnedsettelse. Lov mot diskriminering slår fast at det er forbudt å diskriminere eldre. Retningslinjene for den utvidede nasjonale TT-ordningen fastslår at målgruppen er blinde, sterkt svaksynte og rullestolbrukere. Her er det ingen forbehold i forhold til alder. Svekket syn rammer ofte eldre mennesker. For eksempel er AMD (aldersrelatert Maculadegenerasjon noe som rammer eldre mennesker. Er dette å betrakte som en aldersrelatert funksjonsnedsettelse? Norges Blindeforbund Aust-Agder mener at formuleringen i forskriften ikke kan benyttes.

### § 8. Reiserettens omfang

I § 8 står det: «TT-brukere som har førerhund, skal ha rett til å ha med førerhund gratis.» Mange førerhundbrukere opplever at sjåfør nekter å ta med førerhund. Derfor ønsker Norges blindeforbund Aust-Agder en presisering om at brukere med førerhund har rett til å ha med førerhund gratis, og at sjåfør ikke kan nekte dette med mindre vedkommende kan dokumentere skriftlig at hund ikke kan medtas.

### § 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen

§ 10 lyder: Første setning: «TT-brukere må opptre hensynsfullt og følge gjeldende lover og regler ved bestilling og bruk av TT-ordningen.» Her reagerer vi på at det står at en skal opptre hensynsfullt. Det er ingen grunn til å tro at TTT-brukere er mindre hensynsfulle enn andre. Vi mener derfor at det bør strykes.

Videre står det: «For at reise skal kunne gjennomføres på ønsket tidspunkt, må TT-bruker bestille TT-tur i god tid før reisen skal gjennomføres. For å tilpasse samkjøring kan det avtales reisetidspunkt som avviker fra TT-brukerens bestilling.» Norges Blindeforbund Aust-Agder er sterkt i mot prinsippet om samkjøring. Erfaringer med dette viser at transporten blir særdeles uforutsigbar, og at det kan føre til lange ventetider både etter avlevering og når en skal reise hjem. Det fører også til lang tid i bil. Det krever også en stor grad av administrasjon og økte kostnader. Når reisetiden bestemmes av andre, innebærer det ofte at en må avbryte gjøremål før arrangement er ferdige. Norges blindeforbund Aust-Agder vil derfor sterkt motsette seg for at en åpner for denne ordningen.

### § 11. Reisekonto, grunntilskudd og ekstratilskudd

§ 11 lyder: «§ 11. Reisekonto, grunntilskudd og ekstratilskudd TT-brukere får hvert halvår tildelt grunntilskudd og eventuelt ekstratilskudd til sin reisekonto. Det tildelte tilskuddet er kun disponibelt for det halvåret det er tildelt, og kan ikke overføres til neste periode. Tildelingsdatoene er 1. januar og 1. juli. Personer som får løpende opptak i ordningen tildeles reisebeløp beregnet ut fra antall måneder igjen av halvåret.»

Flere fylker åpner for mulighet til å overføre ubrukte midler fra et halvår til et annet. Det vil kunne være større behov for reiser for eksempel på vinter enn sommer. Uansett vil en ikke kunne bruke mer enn det som en får på årsbasis. Norges blindforbund Aust-Agder vil derfor foreslå at det blir foretatt avregning ved årets slutt, altså bare en gang i året.

### § 13. Egenandel

I § 13. Egenandel står det: «For hver TT-tur skal TT-brukeren betale egenandel. Agder fylkeskommune fastsetter årlig satsene for egenandel.» Dersom brukere blir pålagt å betale egenandel, er det vårt prinsipielle syn at denne skal være den samme som billettpris for kollektivtransport. Vi er uenig i at fylkeskommunen kan fastsette denne ut fra egne satser. Vi ser at det kan være vanskelig å finne billettpriser på strekninger som ikke betjenes av kollektive rutetilbud. En slik ordning vil derfor være vanskelig å gjennomføre. Norges blindforbund mener at en TT-ordning bør dekke 220 fritidsreiser i året. Dette er det antall fritidsreiser befolkningen i gjennomsnitt benytter seg av. Tildelingen til brukerne i Aust-Agder dekker på langt nær et slikt omfang. Brukerne må selv dekke utgifter når tildelingen er brukt opp. Dette vil kunne innebære at brukerne må betale for mange reiser som ikke dekkes av ordningen. Hvis en ser på dette som egenbetaling, vil det ikke være urimelig at en ikke betaler egenandeler på TT-turer.

## Norges Handikapforbund Agder

### § 1. Virkeområde og formål

Vi støtter at TT-ordningen skal være et supplement til ordinær kollektivtransport for personer med varig funksjonsnedsettelse. Samtidig mener vi at begrepet "fritidsreiser" bør defineres bredere. Mange brukere har behov for transport til frivillig arbeid, Politisk virksomhet, organisasjonsdeltakelse, trening(ikke fysikalsk behandling) og sosiale aktiviteter som ikke nødvendigvis faller inn under dagens snevre definisjon.

Fylket har vedtatt å legge ned et stort antall tannbehandlingssteder i distriktene, som medfører økt behov for lengre reisevei til tannbehandling. Man får ikke pasientreiser til Tannlege behandling.

Forslag: Utvid definisjonen av fritidsreiser til å inkludere aktiviteter som fremmer sosial deltakelse, livskvalitet og til behandlinger som ikke dekkes av pasientreiser.

### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Vi er bekymret for at enkelte grupper ekskluderes, særlig personer med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse og de som bor i områder med dårlig kollektivtilbud. Dette kan føre til urettferdig forskjellsbehandling og per definisjon er det ikke lov å diskriminere på alder.

Forslag: Vurder å åpne for skjønnsmessig vurdering i flere tilfeller, og inkluder personer med reelle transportbehov uavhengig av årsak til funksjonsnedsettelse. Det bør spesifiseres at ordningen har ingen øvre aldersgrense.

### § 7. Reiserettens varighet

Hvis TT-brukeren dokumenterer at funksjonsnedsettelsen har en varighet på fem år eller mer, kan reiserett gis for fem år. Hvis TT-brukeren dokumenterer livsvarig nedsatt funksjonsevne, kan reiserett gis for ti år av gangen.

Forslag: Ved livsvarig funksjonsnedsettelse bør varigheten på TT kortet vare livet ut.

### § 8. Reiserettens omfang

Det er positivt at ledsager kan reise gratis, men det bør presiseres at dette også gjelder støttekontakter og assistenter. Videre bør det være mulig å få med mer enn én ledsager ved behov, uten særskilt vedtak.

Forslag: Gjør ledsagerrettighetene mer fleksible og inkluder støttekontakter og BPA-assistenter.

#### § 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen

For å tilpasse samkjøring kan det avtales reisetidspunkt som avviker fra TT-brukerens bestilling.

Forslag: Dette punktet om samkjøring bør tas bort, grunnet dette er fritidsreiser etc og av personvern hensyn.

#### § 11. Reisekonto, grunntilskudd og ekstratilskudd

Vi er bekymret for at tilskuddssatsene kan bli for lave til å dekke reelle behov, særlig for brukere med omfattende transportbehov. Det er viktig at grunntilskudd og ekstratilskudd fastsettes i dialog med brukerorganisasjonene.

Forslag: Etabler en referansegruppe med brukerrepresentanter som involveres i fastsettelse av tilskuddssatser.

#### § 12. Økonomi og tilskuddssatser

#### § 13. Egenandel

Rullestolbrukere har en merutgift på mellom 129 og 150 kroner pr tur som er et rent servicetillegg for å feste rullestolen, som andre TT-brukere ikke har. Her må det beregnes minimum 200 turer i året, uavhengig av bosted.

Forslag: Rullestolbrukernes merutgifter må vektlegges når reisebeløpet skal beregnes. Egenandeler bør settes likt honnørbillett pris på kollektivtilbudet. Formuleringen «Tildelingsbeløpene kan endres hvis økonomiske hensyn tilsier at det er nødvendig» gir fylkeskommunen svært vid adgang til å redusere tilskudd uten forutsigbarhet for brukerne. Det kan skape utrygghet og svekke rettssikkerheten.

Forslag: Fjern setningen helt, eller erstatt den med en mer forutsigbar formulering, for eksempel: «Endringer i tildelingsbeløp skal kun skje etter politisk behandling og med minst én måneds varsel til brukerne.»

#### § 17. Klage på vedtak

Det er viktig at brukere får god informasjon om klageadgang og at endringer i reiserett ikke skjer uten grundig vurdering og dialog.

Forslag: Sørg for tydelig og tilgjengelig informasjon om klageprosess og rettigheter ved endringer.

#### § 18. Medvirkning

Vi setter pris på at brukerorganisasjoner skal involveres ved endringer. Dette bør også gjelde ved årlig evaluering av ordningen og ved fastsettelse av økonomiske rammer.

Forslag: Formaliser medvirkning gjennom faste møter med brukerorganisasjoner og rådet for personer med funksjonsnedsettelse.

#### § 20. Endringsadgang

Det er viktig at brukere får god informasjon om klageadgang og at endringer i reiserett ikke skjer uten grundig vurdering og dialog.

Forslag: Sørg for tydelig og tilgjengelig informasjon om klageprosess og rettigheter ved endringer.

Generelle innspill til høringen

Endringer skal kommuniseres på «egnet» måte, hva legger fylket i «egnet» måte? NHF Agder mener at TT-ordningen er et viktig virkemiddel for å sikre mobilitet og deltakelse for personer med funksjonsnedsettelse. Vi håper våre innspill kan bidra til en mer inkluderende og rettferdig forskrift.

## Norges Handikapforbund Kristiansand

### § 1. Virkeområde og formål

Vi støtter at TT-ordningen skal være et supplement til ordinær kollektivtransport for personer med varig funksjonsnedsettelse. Samtidig mener vi at begrepet bør defineres bredere. Mange brukere har behov for transport til frivillig arbeid, Politisk virksomhet, organisasjonsdeltakelse, trening(ikke fysikalsk behandling) og sosiale aktiviteter som ikke nødvendigvis faller inn under dagens snevre definisjon.

Fylket har vedtatt å legge ned et stort antall tannbehandlingssteder i distriktene, som medfører økt behov for lengre reisevei til tannbehandling. Man får ikke pasientreiser til Tannlegebehandling.

Forslag: Utvid definisjonen av fritidsreiser til å inkludere aktiviteter som fremmer sosial deltakelse, livskvalitet og til behandlinger som ikke dekkes av pasientreiser.

### § 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Vi er bekymret for at enkelte grupper ekskluderes, særlig personer med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse og de som bor i områder med dårlig kollektivtilbud. Dette kan føre til urettferdig forskjellsbehandling og per definisjon er det ikke lov å diskriminere på alder.

Forslag: Vurder å åpne for skjønnsmessig vurdering i flere tilfeller, og inkluder personer med reelle transportbehov uavhengig av årsak til funksjonsnedsettelse. Det bør spesifiseres at ordningen har ingen øvre aldersgrense.

### § 8. Reiserettens omfang

Det er positivt at ledsager kan reise gratis, men det bør presiseres at dette også gjelder støttekontakter og assistenter. Videre bør det være mulig å få med mer enn én ledsager ved behov, uten særskilt vedtak.

Forslag: Gjør ledsagerrettighetene mer fleksible og inkluder støttekontakter og BPA-assistenter.

### § 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen

For å tilpasse samkjøring kan det avtales reisetidspunkt som avviker fra TT-brukerens bestilling.

Forslag: Dette punktet om samkjøring bør tas bort, grunnet dette er fritidsreiser etc og av personvern hensyn.

### § 11. Reisekonto, grunntilskudd og ekstratilskudd

Vi er bekymret for at tilskuddssatsene kan bli for lave til å dekke reelle behov, særlig for brukere med omfattende transportbehov. Det er viktig at grunntilskudd og ekstratilskudd fastsettes i dialog med brukerorganisasjonene.

Forslag: Etabler en referansegruppe med brukerrepresentanter som involveres i fastsettelse av tilskuddssatser. Rullestolbrukere har en merutgift på mellom 129 og 150 kroner pr tur som er et rent servicetillegg for å feste rullestolen, som andre TT-brukere ikke har. Her må det beregnes minimum 200 turer i året, uavhengig av bosted.

Forslag: Rullestolbrukernes merutgifter må vektlegges når reisebeløpet skal beregnes. Egenandeler bør settes likt honnørbillett pris på kollektivtilbudet.

## § 12. Økonomi og tilskuddssatser

Formuleringen «Tildelingsbeløpene kan endres hvis økonomiske hensyn tilsier at det er nødvendig» gir fylkeskommunen svært vid adgang til å redusere tilskudd uten forutsigbarhet for brukerne. Det kan skape utrygghet og svekke rettssikkerheten.

Forslag: Fjern setningen helt, eller erstatt den med en mer forutsigbar formulering, for eksempel: «Endringer i tildelingsbeløp skal kun skje etter politisk behandling og med minst én måneds varsel til brukerne.» Endringer skal kommuniseres på «egnet» måte, hva legger fylket i «egnet» måte?

## § 18. Medvirkning

Vi setter pris på at brukerorganisasjoner skal involveres ved endringer. Dette bør også gjelde ved årlig evaluering av ordningen og ved fastsettelse av økonomiske rammer.

Forslag:

Formaliser medvirkning gjennom faste møter med brukerorganisasjoner og rådet for personer med funksjonsnedsettelse.

## Generelle innspill til høringen

NHF Kristiansand mener at TT-ordningen er et viktig virkemiddel for å sikre mobilitet og deltakelse for personer med funksjonsnedsettelse. Vi håper våre innspill kan bidra til en mer inkluderende og rettferdig forskrift.

## Nasjonalforeningen Arendal Demensforening

Nasjonalforeningen Arendal demensforening ønsker å gi innspill til ny TT-ordning. Vi har forståelse for at ordningen i de 2 tidligere fylkene samordnes. Men vi tenker det er viktig at ordningen ikke blir dårligere for tidligere Aust-Agder.

Det fremkommer i høringsutkastet at formålet med TT-ordningen er å gi et tilrettelagt kollektivtilbud til personer med sterk og varig funksjonsnedsettelse.

Personer med demenssykdom er absolutt i målgruppen ift formålet, helt uavhengig av alder når sykdommen inntreffer. Dette er en gruppe mennesker som har store utfordringer med å bruke ordinær offentlig transport. Mange har problemer med å finne frem/finne rett buss og å bruke apper/ bestille billett. Flere med demens mister også sertifikatet etter som sykdommen utvikler seg.

For at personer som har fått en demensdiagnose skal kunne opprettholde et sosialt liv og fortsette med ulike aktiviteter, er det svært viktig at de kan benytte seg av et tilrettelagt transporttilbud. Et TT-kort vil være viktigst i starten av sykdommen, mens de fortsatt ikke trenger følge for å bevege seg omkring. Det er særlig i denne fasen av sykdommen at det er ønskelig med ekstratilskudd i tillegg til grunntilskuddet.

I høringsnotatet anføres det at staten mener blinde/ sterkt svaksynte og rullestolbrukere skal prioriteres til utvidet ordning. Vår vurdering er at personer med demensdiagnose også bør være en prioritert gruppe.

Til spørsmålet om egenandel eller ikke, er vår vurdering at dette ikke bør innføres. I så fall må det være en egenandel tilsvarende ordinær kollektiv transport/buss.

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

§ 12. Økonomi og tilskuddssatser

§ 13. Egenandel

*Svar fra fylkeskommunen:*

Hei,

Tusen takk for høringsinnspill!

Vi skal gå grundig gjennom høringsinnspillet når vi nå skal lage oppdatert forslag til felles regelverk.

Jeg vil imidlertid allerede nå gi en kort forklaring på fylkeskommunal og statlig, utvidet TTordning:

Det nye regelverket som skal lages i Agder fylkeskommune gjelder den fylkeskommunale TTordningen. Her mener vi at det ikke bør skilles mellom ulike typer funksjonsnedsettelse, forutsatt at disse er sterke og varige. Vi har derfor foreslått at alle TT-brukere skal få et grunntilskudd som er likt for alle – uavhengig av type funksjonsnedsettelse.

Den statlige, utvidede TT-ordningen er det Samferdselsdepartementet som har ansvar for. Det er derfor dem som setter vilkårene for ordningen; blant annet hvilke brukergrupper som kan tilgodeses. For utvidet TT-ordning er det per i dag bestemt at det er blinde/sterkt svaksynte og rullestolbrukere som skal tilgodeses. Dette har tidligere blitt problematisert, og utvidet TT-ordning er derfor under revisjon. Per i dag er det noe uklart når utvidet TT-ordning eventuelt vil endres.

Agder fylkeskommune må uansett forholde seg til de til enhver tid gjeldende regler for utvidet TT-ordning. Siden det per i dag er blinde/sterkt svaksynte og rullestolbrukere som kommer innunder ordningen, er det dette vi har lagt til grunn i forskriften. Vi vil imidlertid dele Nasjonalforeningen demens Arendal sitt syn videre med Samferdselsdepartementet om vi blir invitert til dette. Hvis reglene for utvidet TT-ordning senere blir endret av Samferdselsdepartementet, vil vi også endre tilsvarende i forskriften for Agder.

Ønsker dere en god dag!

## FFO Agder

§ 1. Formål og virkeområde

Vi viser til høringsnotatet, samt til e-post av 24.10.25 hvor vi fikk utsatt høringsfrist frem til 31.10.25. FFO Agder takker for muligheten til å komme med innspill til dette viktige revideringsarbeidet dere har startet for å få en felles TT-ordning for hele Agder.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) er paraplyorganisasjon for 90 organisasjoner av mennesker med funksjonshemming, kronisk sykdom og deres pårørende. I Agder har FFO til sammen nærmere 25.000 medlemmer.

FFO sitt overordnede mål er samfunnsmessig likestilling og deltagelse for mennesker med funksjonsnedsettelse. Rundt 17 prosent av befolkningen har til enhver tid en funksjonshemming eller kronisk sykdom som medfører nedsatt funksjon. Denne gruppen utgjør Norges største minoritet. Vi jobber daglig for å styrke deres rettigheter, fjerne barrierer og sikre deltagelse i samfunnet på lik linje som alle andre.

Flere medlemmer i våre medlemsorganisasjoner har bruk for TT-ordningen for mobilitet på fritiden og å kunne delta på lik linje som andre. FFO Agder vil starte med å fremheve at TT-ordningen ikke er en luksusordning, men et likestillingstiltak. En velfungerende TT-ordning er dermed et viktig virkemiddel for å oppnå målet om et likestilt samfunn.

Dere ønsker særlig innspill på hvem forskriften skal gjelde for og hvem som skal prioriteres (§ 5 første ledd), om det skal være løpende eller fast behandling av søknader (§§ 6 og 7), og om det skal praktiseres egenandel eller ikke (§ 13). Vi kommenterer disse bestemmelsene konkret i det følgende.

Innspill til fremhevede §§

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

§ 12. Økonomi og tilskuddssatser

Aldersrelatert funksjonsnedsettelse er ekskludert i forskriften § 5 første ledd bokstav c). FFO Agder mener at aldersrelaterte funksjonsnedsettelse ikke må føre til automatisk avslag. Ordningen må baseres på faktiske funksjonelle behov.

Mange eldre med funksjonsnedsettelse får de samme funksjonsutfordringene som yngre brukere – og TT-ordningen skal kompensere for funksjonsnedsettelse, ikke alder. Eldre med funksjonsnedsettelse kan fortsatt ha behov for transport, og ønsker om selvstendighet og bevegelsesfrihet.

FFO Agder forstår de økonomiske bekymringene knyttet til ønsket avgrensning, men påpeker at økonomiske hensyn ikke kan være eneste grunn til å nekte en gruppe lik tilgang til samfunnsdeltakelse. Eventuell økt etterspørsel må møtes med tilstrekkelige midler, ikke innskrenking av rettigheter.

Dette er også i tråd med likestillings- og diskrimineringsloven og CRPD (FN-konvensjonen om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne).

FFO Agder anbefaler at § 5 første ledd bokstav c) tas bort eller omformuleres slik at personer med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse vurderes på lik linje med andre, og at ordningen bygger på funksjonsnivå, ikke fødselsår.

§ 6. Søknad og opptak

FFO Agder støtter løpende behandling av søknader, da dette gir best fleksibilitet. Løpende behandling vil redusere ventetid for brukere som nylig har fått funksjonsnedsettelse. Videre vil løpende behandling bedre kunne tilpasses brukernes livssituasjon, slik at brukerne slipper lang ventetid ved endrede behov.

Løpende behandling kan også bidra til å redusere isolasjon, og sikre god livskvalitet for brukerne av ordningen.

§ 13. Egenandel

Fylkeskommunen bør sørge for at egenandelen ikke blir så høy at den hindrer faktisk bruk eller bryter med prinsippet om lik tilgjengelighet. TT-ordningen er brukernes reelle alternativ til kollektivtransport. Egenandelen bør derfor reflektere prisen på kollektivtilbudet.

FFO Agder anbefaler at egenandelen settes til kollektivtakst.



Vi gjør også oppmerksom på at egenandelsordningen bør organiseres slik at de er brukervennlige for personer med kognitiv funksjonsnedsettelse.

Øvrige innspill

§ 17. Klage på vedtak

FFO Agder anbefaler at fylkeskommunen sikrer en enkel og tilgjengelig klageordning, jf. § 17.

§ 18. Medvirkning

FFO Agder støtter forslaget om brukermedvirkning, jf. § 18. Det er viktig å sikre at ordningen utformes og organiseres slik at den er inkluderende, rettferdig og virker hensiktsmessig for de som er avhengige av tilbudet.

Oppsummering av FFOs innspill

1. Hvem forskriften skal gjelde for - Opptak basert på funksjonsevne, ikke alder
2. Opptaksordning - Støtter løpende opptak
3. Egenandel - Bør følge kollektivtakst
4. Andre bestemmelser - Støtter brukermedvirkning, og ber om at klageadgang gjøres enkel og tilgjengelig

## Privatpersoner

### [Privatperson1]

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Det er merkelig at personer med sterk sosial angstlidelse ikke faller inn i kategorien som kan benytte denne tjenesten. Mange av dem tar ikke ordinær kollektivtransport, og har ikke råd til ordinær taxi. For mange av dem er det slitsomt å belaste familie og venner for å komme til aktiviteter, og som regel blir konsekvensene at de isolerer seg i hjemmet. Hverdagen hadde blitt betydelig bedre dersom denne gruppen kunne bli med i TT ordningen!

### [Privatperson2]

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Paragraf 4 høres rimelig og fornuftig ut.

§ 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen

Det bør ikke kun tas hensyn til tilbyders anbudspris, men i mye større grad til service, punktlighet og språklige ferdigheter. I Kristiansand har det vært svært mye misnøye med Ridel når det gjelder de nevnte punktene ovenfor.

### [Privatperson3]

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

For meg er det soleklart at eldre over 67 med aldersrelatere funksjonsnedsettelse skal med i TT ordningen. Myndighetene ønsker at alle skal bo hjemme og da må de ta dette med i beregningen.

§ 13. Egenandel

Når det gjelder egenandel må dette nesten gå på inntekt. Minste pensjonister bør ikke ha egenandel. Det er et generelt godt tiltak for våre eldre. Mange sitter ensomme hjemme. Det bør presiseres at pasient reiser ikke er det samme. Man kan få begge deler når det er påkrevd.

#### [Privatperson4]

##### § 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Syns kriteriene for TT kort er urettferdig. Folk i urbane strøk har kollektiv transport de kan bruke. Minstepensjonister og andre med mindre funksjonsnedsettelse, som bor utenfor byer/tettsteder blir avhengige av familie/venner for å komme til butikker. Mange av de eldre har ikke sertifikat, eller er fratatt det pga alder mm. Skjønner ikke at manglende kollektiv tilbud ikke er hensyntatt.

##### § 9. TT-kort

Kommer innvilget TT kort i retur når vedkommende ikke trenger det lenger?? (er på sykehjem, eller kanskje død) eller har fått andre tilbud via NAV, etc.

#### [Privatperson5]

##### § 7. Reiserettens varighet

Jeg mener det urimelig å ikke gi livslangt TT-kort til de med livslang lidelse. Det er tungt og virker meningsløst å måtte dokumentere etter 10 år.

##### § 14. Ødelagt eller mistet TT-kort

Jeg mener også det er urimelig å dekke nytt TT-kort av reisekontoen hvis en mister det. Reisekontoen er dyrebar, alt blir finregnet på, og jeg tror det vil oppleves fortvilende å miste TT- poeng fordi en mister kortet. En del vil ha problemer med å håndtere kortet pga manglende funksjon, kognitivt eller fysisk, og mister kortet ofte. Det fremstår som urimelig at det skal «straffes» med færre TT- poeng. Da er det bedre å få en regning på mistet kort.

#### [Privatperson6]

jeg har forstått at det er en hørubg om tt-ordningen på gang og vil gjerne komme med noen innspill ut fra mine erfaringer.

Jeg har hatt storglede av mit tt-kort noen år. Det gjør at jeg kan delta i livet utenfor omsorgsleiligheten på tross av min halvsidige lammelse.

##### § 11. Reisekonto, grunntilskudd og ekstratilskudd

Hvert kvartal oppleves som en evig kamp med å rasjonalisere på klippene. Det oppleves da frustrerende at eventuelt ubrukte klipp ikke overføres til neste kvartal.

##### § 9. TT-kort

##### § 14. Ødelagt eller mistet TT-kort

Når det gjeltder tanker om at erstatningskort etter å ha mistet sitt kort skal medføre tap av klipp så vil det oppleves tungt i kampen med å rasjonalisere på klippene. I og med at min venstre arm er lam er det krevende å legge kortet tilbake i lommeboka når jeg ikke kan holde den. Jeg mener å huske at jeg mistet kort etter et mislykket forsøk på å legge det tilbake i lommeboka som balanserte på fanget. Et innspill her kunne være et digitalt tt-kort i en app på telefonen, men det blir kanskje en teknisk utfordring i bilene? (kunne det løses ved at det digitale kortet viste en QR-kode som sjåføren scannet med sin tlf? kontroll/registrering Billetter til Start's kamper gjøres på denne måten..)

##### § 12. Økonomi og tilskuddssatser

I tillegg til aktiviteter i menighet, handling og organisasjonsliv så går det mange klipp på reiser mellom omsorgsleiligheten og hjemmet der min kjære kone bor alene. Jeg foreslår derfor at brukere som bor adskilt fra ektefellen på grunn av funksjonsnedsettelsen tildeles noen ekstra klipp.

## [Privatperson7]

Generelle innspill til høringen

Jeg har bevegelseshemmet person i min familie, og har derfor praktisk erfaring med forholdene for bevegelseshemmede. Som følge av tildelt HC-kort har min mor anledning til å kjøre gratis i bommene på strekningen Mandal Sentrum og inn i Kristiansand sentrum, dersom gamle E39 benyttes. På nye E39 må det betales fulle avgifter.

Det er fra fylket et uttalt ønske om å øke bruken av ny E39 trasse. Ut fra dette virker det ulogisk at bevegelseshemmede behandles ulikt av om den gamle E39 strekningen benyttes og den nye E39. Ny E39 bør åpnes for bevegelseshemmede på samme vilkår som den gamle.

## [Privatperson8]

§ 1. Virkeområde og formål

Generelle innspill til høringen

Innspill mottatt på telefon 9. oktober 2025

[Privatperson] viser til annonse i avisen om at det skal lages ny TT-ordning for hele Agder. Han lurte på om regelverket skal gjelde likt for alle kommunene i Agder, eller om kommunene kan ha egne praksiser.

Jeg svarer at regelverket skal gjelde likt for alle kommunene i Agder og at det er viktig for oss at regelverket er enkelt, tydelig og forutsigbart – slik at vi sikrer likebehandling og forutsigbarhet.

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

[Privatperson] forteller at han har opplevd at han har fått avslag på TT-kort med begrunnelse at han har førerkort. Han forteller at han har bekjente som bor i andre kommuner, som også har førerkort, men at disse har fått innvilget TT-kort. Han kan ikke se at det står noe i regelverket om at det å ha førerkort gjør at man ikke har rett til TT-kort.

Jeg svarer at jeg ikke har tilgang til hans saksdokumenter, og derfor ikke kan se begrunnelsen for avslag nærmere. Det er imidlertid synd om det er ulik praksis i kommunene. Jeg spør om han har fått vedtaket om avslag klagebehandlet, og det har han. Jeg sier at jeg vil ta med innspillet hans om at det må gå tydelig frem av regelverket hva som skal gi grunnlag for avslag på TT-kort videre. Hvis det å ha førerkort skal ha betydning, bør det gå tydelig frem av regelverket.

## [Privatperson9]

Generelle innspill til høringen

Har venner som er eldre og uføre som venter forgjeves utenfor bopel i all slags vær, i over halv time uten at bestilt taxi kommer. Ikke blir det ringt for å gi beskjed om forsinkelse heller. Legetime / fysioterapi blir dermed utsatt men taxi får ikke klagen siden de eldre ikke vil klage. Fremmedspråklige sjåførere som er vanskelige å forstå. Spesielt når du hører litt dårlig. Det bør innføres underskrift fra bruker på kvittering for taxi.

## [Privatperson10]

§ 6. Søknad og opptak

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Generelle innspill til høringen

Ønsker nytt søknadsskjema for TT-kort, både digitalt og papir som kan gjelde for alle kommuner.

Nåværende skjema har fokus på fysisk funksjonsnedsettelse.

Det er andre grunner til behov for TT-kort, f.eks kognitiv svikt/demens og psykiske lidelser. Mener at annet helsepersonell som f.eks. fysioterapeuter, ergoterapeuter, sosionomer, vernepleiere og sykepleiere kan skrive helseerklæring for Tt-søknad. Det kan dermed avlaste leger- oppgaveglidning.

TT-ordningen bør også være slik at man fortløpende kan søke når behovet oppstår. Dersom en person får behov i juni, er neste søknadsfrist i november. Det blir for lenge å vente for en gammel person som bør delta i samfunnet.

## [Privatperson11]

§ 1. Virkeområde og formål

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

Generelle innspill til høringen

Hei, min mor på 85 år fikk avslag på TT kort selv om hun har store gangvansker, ikke har bil, bor alene og har alvorlige ryggproblemer. Offentlig transport klarer hun ikke å gå til, dessuten er dette en "Taxus" som har en begrenset rute og stengt på sommer og helligdager.

Hun er bosatt i [kommune i tidligere Vest-Agder] Jeg har satt meg grundig inn i kommunens og fylkets nettsider og min mor har blitt behandlet på en uverdigg måte da hun ba om informasjon hos kommunen.

Hun fikk beskjed om at hun måtte være under 64(!) og være blind eller lam. Aldersgrense er visst så unge mennesker har et sosialt liv. De mente at eldre ikke trenger det(..)

Dette vet jeg ikke er korrekt da jeg vet om mange som har fått TTKort på helt andre grunnlag. For eks angst. Dette påstår kommunen er løgn. Men nei jeg vet at det er riktig for jeg vet personlig om minst tre tilfeller.

Jeg stiller meg også undrende til den nedlatende og arrogante tonen jeg ble møtt med da jeg ringte de personene som jobber med TT kort. Har aldri opplevd maken.

Jeg er glad i min mor og synes det er hårreisende at hun ble bedt om å bare ta vanlig taxi!

Hun er minstepensjonist og det ville gjort et stort innhogg i økonomien om hun skal ta taxi til butikken eller å besøke venner og familie. Med 1 tur i uka ca 2000. Hvis hun vil besøke venner blir glatt 4000 pga ikke alle bor midt i sentrum.

Jeg sitter med inntrykket at [kommune] helst ser at de eldre dør raskest mulig så

de slipper utgifter. Yngre i 30 årene som har både bil og lappen har TTKort grunnet angst.

Man kan jo virkelig si at min mor har angst nå etter møtet med kommuneansatte på tlf. Hun mistet sin partner ifjor og sliter nok. Har mye smerter og gråter ofte fordi hun føler seg maktesløs og har smerter.

Hun bor ellers i et lite hus som er godt tilrettelagt med trappeheis og rullatorer i hver etasje.

Det er det å komme til butikken og å være sosial avogtil som nesten er umulig. Jeg har ikke bil og bor på Vigeland og kan ikke hjelpe, men min bror handler for henne hvis det passer.

Jeg er tidligere journalist og hjelper henne med anken. Den unge fastlegen hadde ikke greie på TTKort sa han, men har skrevet ny legeerklæring. Han visste ikke hva han skulle gjøre med den(..) så noen må hente den mandag fordi fristen er tirsdag. Jeg forstår godt at mange eldre blir forvirret i møte med en travel fastlege og det burde ikke være slik at man som pasient må passe på at legen vet hvor han skal sende ting. Hun ba om at sendte kopi på mail til meg siden jeg skriver anken men det gjorde han ikke. Også uhørt. Kommunen må opplyse fastleger bedre. Hun er på et legesenter med stor gjennomtrekk av leger og føler seg ikke trygg lenger. Stadig nye leger og vikarer.

Hvorfor er det så stor forskjell på kommunene i Agder? Jeg er oppgitt over kommunen og rot og feilinfo og nedlatende tone.

Jeg vet ikke hvor lenge jeg har min mor men en ting er sikkert: jeg synes hele ordningen med TTKort må endres slik at det blir mer rettferdig! En kommuneansatt som aldri har møtt min mor eller sett hvor hun bor burde ikke ha 100% makt over hennes liv!

Jeg ser dere ønsker forslag til endringer. Her er mitt: Bruk skjønn og ikke ta fra eldre muligheten til et sosialt liv avogtil!

Skal sende forslag via den offisielle lenken også.

Jeg håper du leser denne mailen og jeg setter pris på et svar.

*Svar fra fylkeskommunen:*

Hei,

Tusen takk for e-post og for innspill.

Måten du beskriver at din mor har blitt behandlet på høres ikke greit ut. Jeg beklager for opplevelsen dere har hatt.

Hvis dere har fått et vedtak om TT som dere er uenige i, anbefaler jeg at dere klager på dette og sender inn ny informasjon – slik at kommunen kan se på dette på nytt. Hvis kommunen opprettholder vedtak om avslag, vil klagen deres bli sendt videre til juridisk avdeling hos fylkeskommunen som forbereder saken for behandling i fylkesutvalget som klageutvalg. Dere vil da få saken behandlet hos både kommunen og hos fylkeskommunen.

Vi takker ellers for innspillet om hvordan ny TT-ordning bør utformes. Jeg legger innspillet ditt inn i saken. Alle innspill vil bli gått gjennom og grundig vurdert når vi skal lage oppdatert forslag til nytt regelverk.

Ønsker deg en god dag!

[Privatperson12]

TT Høring – Innspill basert på ulike observeringer/erfaringer

I høringsinnspill etterlyses det konkrete tilbakemeldinger

HVEM skal forskriften gjelde for og HVEM skal prioriteres. Forskriften §5 første ledd bokstav c

**DET ER VIKTIG AT TILTAKET TREFFER BRUKERENE**

TT-reisen bør betales med et personlig nummerert kort utstedt med bilde av bruker, hvor kort trekkes som betaling for reisen som fremkommer med kvittering. Forøvrig fri for tips og/eller tilleggstjenester, uten egenandel som omfatter alle TT-brukere.

*Dette forplikter TT-støtten og brukeren i større grad.*

Kristiansand kommune har allerede ordningen med bilde for sine ledsagerbevis, og det kan vel med fordel benyttes, muligens til et kort for de som har begge tjenestene.

**HØRINGSPARTER**

Alle medvirkende aktører må ha tydelige rammer for sin rolle. Mangel av innspill fra aktørene bør etterlyses.

Drosjene i Agder, opererer fra ulike sentraler og evt konflikter her bør utfordres ved et Agder TT bruker er blitt nektet å få drosje fra sentralen i Lillesand, til Homborsund med beskjed om å ringe sentralen i Grimstad. Det er også erfart at 2 eller flere TT brukere ikke får kjøre i samme drosje.

Systemleverandører,

2 i tallet må være synkrone i sin leveranse til TT-ordningen i tråd med den samlede forvaltningen.

#### AVVEINGER - BEHOVSHENSYN – ALDER – DEMENS OG FUNKSJON

Brukere av TT-ordningen er mange med svært ulike behov.

Hvor lenge de står i ordningen vil i utgangspunktet være uvisst. I forlengelse av det er det fremmet sak om å tilegne en gruppe en evig rett til ordningen. Det er forståelig argument, men dette står og faller på helsen til hver og en til slutt og sist. De som er blinde/sterkt svaksynt, sitter i rullestol og av andre grunner har en skade som er uopprettelig, skal ikke måtte forsvare seg i så hensende.

Det å tilegne en gruppe en evig rett til en tjeneste vil være etisk og moralsk vanskelig å forsvare uansett hvor gode intensjonene er. Behovene endrer seg for enkelt menneskene dag for dag, time for time og det ligger et slør over en evighet som ikke kan reverseres. Det bør unngås.

Regelverket for brukere av TT-ordningen omfatter aldershjem/omsorgsboliger og egne boliger. De omfatter IKKE sykehjem.

Flere bor lengre hjemme, og flere demente forblir også lengre hjemme. Dette vil bare eskalere i antall, i årene som kommer. Her vil hjelpetrequende møte en ny hverdag. Kommunene i Agder har et særskilt ansvar for denne gruppen hjelpetrequende i sin virksomhet.

I forlengelsen av eldrebølgen er det å forvente at kommunene trapper opp for flere dagsenter med aktiviteter i hverdagen. Kommunene kjører og henter disse brukerne i busser. Kommunale kjøreturer i regi av dagsentrene gir gode opplevelser. Det ansvaret tilfaller kommunene og må ses på som alders relatert kommunal oppfølging slik det nå fungerer.

*TT-ordningen må holdes adskilt fra den kommunale tjenesten for en aldrende befolkning.*

Det er erfart at de aller eldste i høy alder, mest slitene som ikke lenger ønsker/orker, eller ikke vil ut av boligen lenger, får slippe det. De ønsker besøket hjem til seg. Det nye sykehjemmet i egen bolig er erklært inntatt etter pandemien. Det har sin pris ved at de blir sengeliggende hjemme etter noe tid. Det er observert, og erfart at det er denne veien det går, selv om det gjøres fantastisk innsats fra pårørende og hjemmetjenestene. Det er ingen vei til sykehjem lenger for de eldste, og i alle fall ikke for de som ikke er demet, flere vil dø hjemme i årene som kommer.

For øvrig fungerer det slik at selv om personen ikke lenger er bruker av TT-kortet så viser det seg at pengene fylles på kortet hvert halvår, og i et tilfelle vedvarte det over 4 år uten at det ble fanget opp. Pengene tilbakeføres ordningen når ikke de blir brukt, men de hefter for at en annen sårt tiltrengt person som kunne fått glede av den som ikke en annen har helse til å benytte lenger.

Det binder opp frie midler til andre sårt trengte brukere. Dette må fanges opp av systemene.

I denne sammenheng er det her en parallell til tidligere drøftelse av evig rett til en tjeneste, hvorav denne diskusjon om evig rett komme til å møte seg selv i døren. Muligheten for andre vil bli spolert av brukere som ikke kan gjøre seg bruk av den tjenesten. Dette er reiser etisk og moralske spørsmål.

#### SLAGRAMMEDE – EN LITE HØRT GRUPPE – FORBLIR OFTE I EN STATISK TILSTAND

I gruppen er det verd å merke seg at slagrammede ikke blir omtalt. Slagrammede får ofte stor synsproblematikk tilknyttet slag samt et liv i rullestol, og får som følge av det store vansker i hverdagen. I andre tilfeller går det mer ut over synet enn førligheten av slaget. *Slagrammede fortjener og defineres som gruppe for TT-ordningen.*

Det kan dokumenteres store endringer ved synsnedsettelse hvor pasienter mister evnen til bl.a å lese, og eller «tunnelsyn» samt at de ikke samler å se to ting som ligger på siden av seg, og finner bare en eller ingen. De som mister evnen til å lese er svært utsatt, da de raskt mister retningssansen, blir desorientert og alltid må ha ledsager for å kunne fungere. I dette ligger det stort hjelpebehov da de ikke kan betjene penger. Tall blir stokket om og/eller i andre tilfeller forstås ikke verdien av penger. I likhet med blinde/sterkt svaksynte, har disse slagpasientene også krav på lese- og skrivehjelp i hverdagen fra NAV.

§ 1. Formål og virkeområde

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

§ 7. Reiserettens varighet

§ 9. TT-kort

§ 15. Endrede forhold for reiseretten og opphør av reiserett

Generelle innspill til høringen

### [Privatperson13]

Jeg ville bare si at TT kortet er uvurderlig for livskvaliteten til brukere og gjør at man kan klare seg lenger i egen bolig og leve et selvstendig liv.

Jeg ser at det ikke skal gjelde alders relatert funksjonsnedsettelse. Jeg vil tro at for noen eldre ville det kunne gjøre en avgjørende rolle i forhold til det å klare seg alene hjemme. Og dermed viktig med tanke på eldrebølgen som kommer.

§ 1. Formål og virkeområde

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker