



AGDER
fylkeskommune

Omorganisering og omstilling i Agder fylkeskommune – delprosess 5c

Utrede drift av TT-ordningen over til Agder kollektivtrafikk AS

Mars 2025





Innhold

1	Innledning	2
2	Organisering av arbeidet	3
3	Bakgrunn og kunnskapsgrunnlag.....	3
4	Beskrivelse av dagens TT-ordning	4
5	Gevinster ved samordning	5
5.1	Nasjonalt arbeid	5
5.2	AKT Svipp	6
5.3	Mulige gevinster i Agder.....	6
6	Forslag til ny ansvarsfordeling.....	7
7	Praktiske konsekvenser og tidsplan.....	9
8	Konklusjon	10

1 Innledning

Fylkestinget vedtok 11. desember 2024 handlings- og økonomiplanen for 2025-2028. Vedtaket krever innsparing og omstilling i fylkeskommunen. Arbeidet deles inn i fem prosesser:

1. Omorganisering av fylkesadministrasjonen
2. Omstilling og effektivisering i fylkesadministrasjonen
3. Helhetlig omstilling og effektivisering i tannhelsetjenesten
4. Effektivisering av skole- og tilbudsstrukturen
5. Organisering av mobilitetsarbeidet og overføring av oppgaver til Agder kollektivtrafikk AS (AKT)

Delprosess 5 er inndelt i tre ulike bestillinger fra fylkestinget:

5a)

Fylkestinget ber om en gjennomgang av fremtidige utbyggingsprosjekter og at det



vurderes om det kan bygges mer effektivt. Det bes spesielt at det sees på om man kan; avvike fra vegnormalen, bygge etter godt nok-standard og forholde oss til nasjonale klimakrav for å redusere utbyggingskostnadene.

5b)

Fylkestinget ber også om en politisk sak om at AKT overtar ferjekontraktene fra fylkeskommunen.

5c)

Det bes videre om en vurdering om man kan overføre tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse (TT-ordningen) til AKT.

Denne rapporten svarer ut bestillingen i delprosess 5c. Delprosess 5b og 5c sees i sammenheng når det gjelder overføring av stillingsressurs til AKT.

Med TT-ordningen menes tilrettelagt transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

2 Organisering av arbeidet

Delprosessen er ledet av Signe Gunn Myre, avdelingsleder for strategi og mobilitet (SOM). Fylkesdirektør for samferdsel og eiendom (SOE), Ola Olsbu, er prosesseier. Fylkeskommunedirektørens lederteam er styringsgruppe for prosessen.

Arbeidet er organisert med følgende arbeidsgruppe:

- Signe Gunn Myre, SOM, leder
- Ann Sherin Skollevold, SOM, teamleder for bærekraftige personreiser
- Kristina Horpestad Hansen, SOM, fagansvarlig for TT-ordningen
- Kjell Sverre Drange, AKT, administrasjonssjef
- Hilde Bergersen, AKT, plansjef
- Lisa Ingeborg Dahl, budsjett og økonomi
- Representanter fra fagområdene HR og kommunikasjon ved behov

3 Bakgrunn og kunnskapsgrunnlag

Regional plan for mobilitet i Agder 2023-2033 ¹(mobilitetsplanen) ble vedtatt i juni 2023. Som en del av arbeidet med mobilitetsplanen ble det gjennomført en faglig

¹ https://agderfk.no/f/p1/i06d7f0ef-2320-4313-bbaa-ae185693c7fc/0_regional-plan-for-mobilitet-for-agder-2023-2033_endelig-utgave_redigert_okt23.pdf



utredning av AKT som mobilitetsselskap. Denne utredningen ble gjort i et samarbeid mellom AKT, Kristiansand kommune og fylkeskommunen. Utredningen tok for seg viktige satsingsområder for et mobilitetsselskap:

- Kundefokus
- Se transportformer i sammenheng, hele reisekjeder
- Nye billettløsninger
- Utvikle en felles digital plattform for ulike transportmidler
- Delingsmobilitet, eks. mikromobilitet og bysykler
- Markedsføring, holdningsskapende arbeid, informasjon
- Videreutvikle etterspørselsstyrt transport
- Innovasjon, ny teknologi og nye løsninger

I utredningen ble det foreslått å flytte oppgaver knyttet til drift av TT-ordningen og kontraktsansvar for båtruter og ferjer fra fylkeskommunen til AKT ([22/17529](#)).

Fylkeskommunen og AKT gikk videre igjennom en strukturell endringsprosess for å se på samarbeidsform og ansvarsdeling ved en slik endring. Rapporten ble godkjent i administrasjonen juni 2022 ([22/18815](#)). Denne gjennomgangen konkluderte blant annet med:

Følgende oppgaver overføres til AKT fra fylkeskommunen:

- Kontraktsansvar for båtruter og ferjer (på sikt: etter hvert som kontraktene skal fornyes)
- Drift av tilrettelagt transport

Det ble vurdert at dette til sammen ville utgjøre om lag én stillingsandel.

Dette munnet ut i en politisk sak knyttet til TT-ordningen. Forslag til vedtak var å overføre oppfølging av TT-ordningen til AKT mens regelverket fortsatt lå i fylkeskommunen, på samme måte som for skoleskyss. [Sak 22/17529](#) (FT-sak 51/22) Dette fikk ikke flertall i fylkestinget. Oppfølging av TT-ordningen ligger derfor fortsatt i fylkeskommunen.

4 Beskrivelse av dagens TT-ordning

TT-ordningen bidrar til å legge til rette for bevegelsesfrihet, mobilitet og aktiv deltakelse i lokalsamfunnet for personer med funksjonsnedsettelse. Det er fylkeskommunen som har det overordnede ansvaret for denne ordningen. Dette innebærer blant annet å utarbeide reglement og tildele budsjett. I tillegg har fylkeskommunen per i dag ansvar for å etablere et system for søknader og inngå avtaler med leverandør (datasystem og transportør). Kommunene har ansvar for å motta og behandle søknader om TT-kort. Ved klage vurderer kommunen vedtaket sitt



på nytt i tråd med forvaltningsloven. Hvis kommunen velger å opprettholde avslaget blir klagen oversendt til fylkeskommunen for klagebehandling.

Systemleverandør har ansvar for å registrere TT-brukeren, tildele reiserett og utstede TT-kort. Systemleverandør har også ansvar for avregning mot fylkeskommunen og oppgjør mot transportør. Transportøren mottar bestilling om tur fra brukeren og gjennomfører turen. Transportøren må ha et system som gjør det mulig å lese av TT-kort og motta egenandel.

Inntil videre har Agder to ulike reglement for TT-ordningen. Ett for kommunene i tidligere Vest-Agder og ett for kommunene i tidligere Aust-Agder. Aust-Agder er i tillegg omfattet av en nasjonal ordning, beregnet på rullestolbrukere, blinde og svaksynte, forankret i Samferdselsdepartementet. Fylkeskommunen har søkt Samferdselsdepartementet om å få hele Agder med i den nasjonale ordningen, men har foreløpig fått avslag. Vi er kjent med at departementet jobber med en ny nasjonal ordning som skal omfatte alle fylkene i hele landet. Fylkestinget gjorde i 2021 et vedtak om å innføre ett reglement for hele Agder når hele fylket er blitt med i den nasjonale ordningen. Det er uvisst når dette kan skje. Tidligere har departementet antydnet 01.01.2026. Nye signaler tilsier at det kan ta enda lengre tid.

Det er noen ulikheter i regelverket for ordningene. Ordningen for tidligere Aust-Agder tildeler reisekvote i form av et reisebeløp. Dette gjøres to ganger i året; 1. januar og 1. juli. Ordningen for tidligere Vest-Agder tildeler reisekvote i form av reiseklipp. Dette gjøres fire ganger i året; 1. januar, 1. april, 1. juli og 1. oktober. Utover dette er det noen ulikheter knyttet til hvem som kan få innvilget TT-kort og hvilken brukergruppe den enkelte skal plasseres i.

Se mer utdypende om dagens to TT-ordninger [her](#).

5 Gevinster ved samordning

5.1 Nasjonalt arbeid

Offentlig betalt bestillingstransport som Pasientreiser, kommunale serviceruter, ordinær bestillingstransport og TT-ordningen er per i dag ikke helhetlig koordinert. Aktørene kjøper og konkurrerer om de samme transporttjenestene i det samme markedet. Koordineringen av turer er i stor grad overlatt til drosjeselskapene i stedet for aktørene.

Det pågår et langsiktig arbeid med å samordne offentlig betalt transport. Her er stort potensiale for samfunnsøkonomiske gevinster. En samordning kan gi økonomiske besparelser, og økt kvalitet til brukerne. Videre kan en samordning gi gevinster for drosjenæringen. Større innkjøp kan bidra til at det offentlige går fra å kjøpe enkeltturer til timeleie. Timeleie gir forutsigbare inntekter for leverandørene og



mulighet for å ansette sjåførere i faste stillinger.

5.2 AKT Svipp

AKT har utviklet et transporttilbud kalt AKT Svipp. Det er en samkjøringstjeneste som kjører på bestilling fra kunden.² AKT Svipp finnes per i dag som et prøveprosjekt i flere kommuner på Agder. I enkelte områder er målgruppen honnørreisende, i andre områder er det åpent for alle. Systemet knyttet til AKT Svipp er delt med andre fylker. Det har potensiale til utvikling og løsninger i forbindelse med samordning av offentlig betalt transport.

5.3 Mulige gevinster i Agder

Å overføre drift av TT-transporten til AKT vil være en naturlig følge av AKT sin rolle som mobilitetsselskap. Vi kan oppnå synergier ved å se TT-ordningen i sammenheng med annen kollektivtransport som for eksempel AKT Svipp.

AKT har et kundesenter med kompetanse til å svare ut kundene på en god måte. De har også et tett samarbeid med drosjene, og fortløpende oppfølging av saker som oppstår. I tillegg gjennomføres det driftsmøter med flere av drosjeselskapene jevnlig.

TT-ordningen kan følges opp på samme måte og i sammenheng med det som allerede skjer i dag. Det vil gi synergier, og totalt sett vil vi da få en mer helhetlig oppfølging på Agder.

AKT har startet et prosjekt som kalles «AKT Skyss». Her ser man nærmere på muligheten for samordning av all skoleskyss i Agder, der planlegging og bestilling av transporter skjer via et nytt system. AKT vil stå som bestiller av skoleskyssen med bakgrunn i de søknader og de elever som har krav på skyss. Skoleskyss skal planlegges og bestilles hver dag. På den måten får man med daglige endringer i skyssbehovet. Det antas å ha en effektiviseringsgevinst. Innenfor skoleskyss er det en rekke forhold som må ivaretas for at elever skal få en trygg, sikker og forutsigbar skoleskyss. Disse forholdene blir viktig å ivareta også når man skal gjøre dette mer automatisert. AKT Skyss bygger på samme teknologi som AKT Svipp der turer planlegges fortløpende ut fra de aktuelle bestillingene.

En samling av tjenestene som skoleskyss, bestillingstransporter/AKT Svipp og TT-ordningen vil gi mer en helhetlig oppfølging av offentlig betalt transport. Det er også et bidrag i riktig retning knyttet til jobben nasjonalt for en samordning av all offentlig betalt transport.

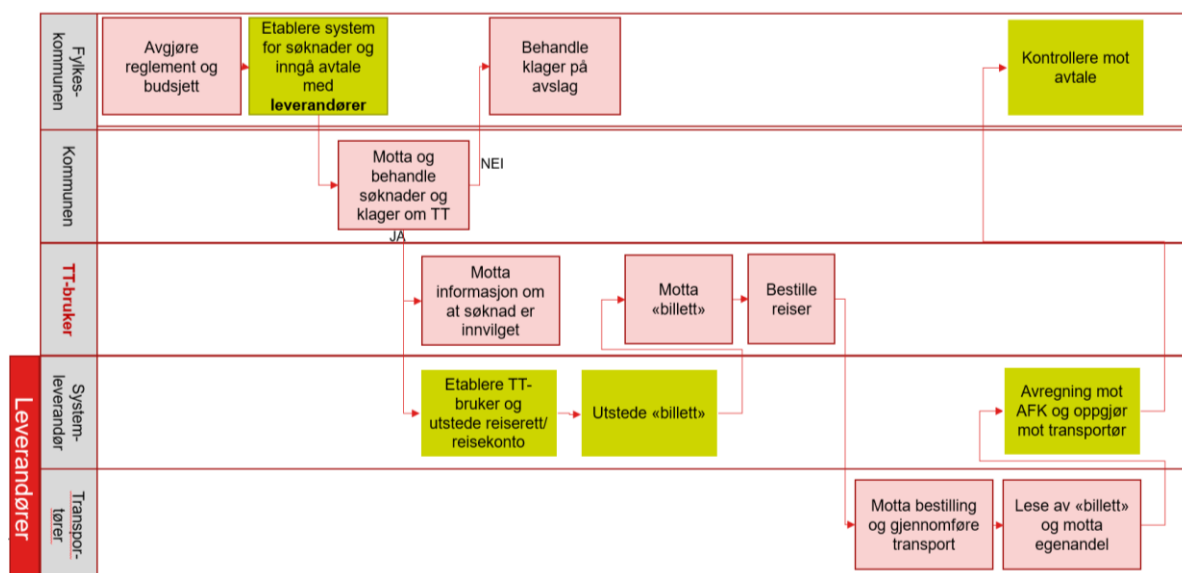
²² [Hva er AKT Svipp? - Agder kollektivtrafikk](#)



6 Forslag til ny ansvarsfordeling

Ved en overføring av den operative delen av TT-ordningen til AKT, så vil fylkeskommunen fortsatt ha ansvar for reglementet, på samme måte som for skoleskyss. Siden det vil ta noe tid å få på plass en felles TT-ordning for hele Agder, er det hensiktsmessig at AKT overtar oppfølging av dagens to ordninger.

Figur 1 viser hvordan ansvarsfordelingen fungerer per i dag. Vi anbefaler å flytte driftsoppgaver som er definert i de grønne boksene over til AKT, enten for å løse i egenregi eller for å overta/inngå avtale med systemleverandør.



Figur 1 viser oppgaver og ansvar i TT-ordningen. Vi foreslår å flytte de grønne boksene til AKT.

Som figuren viser, vil Agder fylkeskommune fremdeles ha ansvar for å utarbeide reglement og tildele budsjett. Fylkeskommunen vil derfor fortsette arbeidet med å få hele Agder med i nasjonal utvidet TT-ordning.

For TT-brukeren vil overføring av de operative oppgavene til AKT få liten praktisk betydning. De foreslåtte endringene innebærer at dagens to reglement og to TT-ordninger fortsetter. TT-brukeren vil derfor fortsette å tilhøre samme brukergruppe og ha samme reisekvote/klipp, inntil felles TT-ordning for Agder er på plass.

AKT vil ved overføring få ansvar for å etablere/anskaffe et system for å melde inn godkjente TT-brukere. I første omgang vil AKT overta ansvar for eksisterende avtaler



som gjelder elektroniske TT-kort. Systemleverandør har ansvar for å etablere TT-brukeren i et register, tildele reiserett og utstede TT-kort. Systemleverandør har ansvar for avregning mot AKT og oppgjør mot transportør. Systemleverandør må også utstede reiserett/reisekonto og ha et system for å følge opp dette.

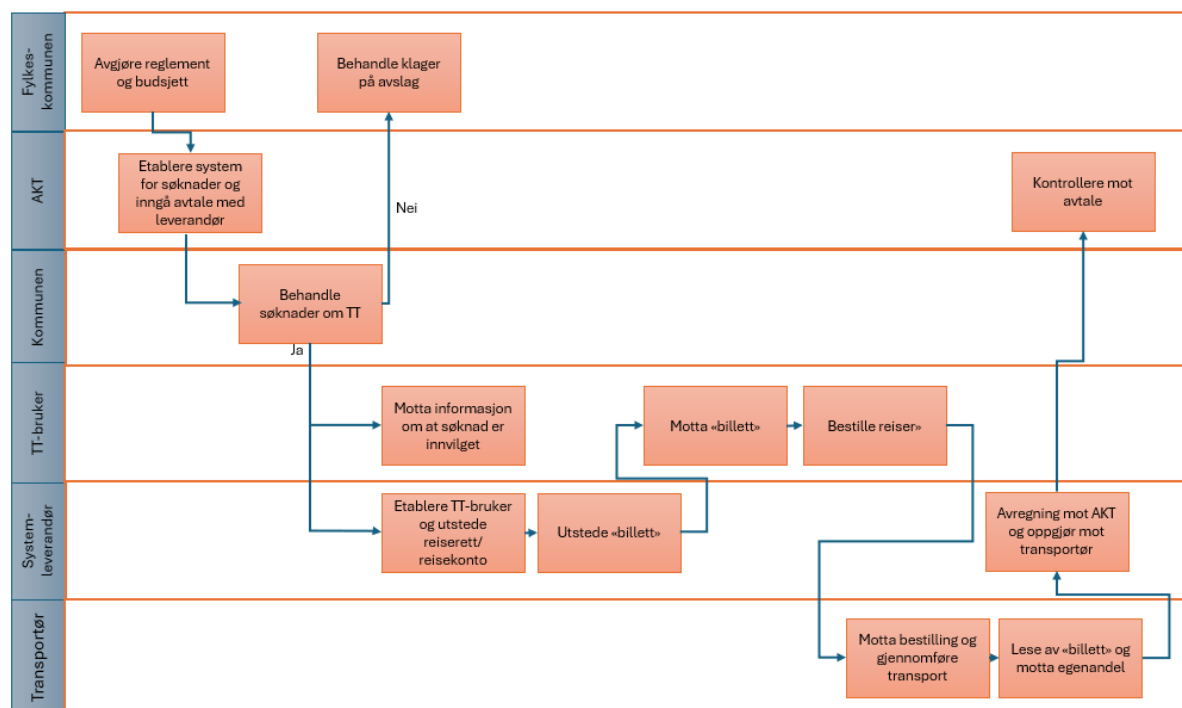
AKT får videre ansvar for å inngå avtale med transportør om gjennomføring av TT-transporten. Det vil være de samme persontransportavtalene som vil ligge til grunn og dermed også de samme transportørene som det er i dag. AKT og Agder fylkeskommune har allerede felles persontransportavtaler for Vest-Agder-ordningen, og det er vurdert juridisk at det ikke er nødvendig å inngå slike avtaler for TT-transporten i Aust-Agder-ordningen. Siden det vil være AKT som inngår avtale med transportør, så følger det også ansvar knyttet til å kontrollere at fakturerte beløp er i henhold til inngåtte avtaler. Dette vil i grove trekk fungere på samme måte som med skoleskyssen.

AKT får også ansvar for å besvare henvendelser, klager og følge opp avvik fra TT-brukerne.

Transportørene vil som tidligere motta bestilling om tur fra TT-brukeren, og gjennomføre denne. Transportør må ha et system som gjør det mulig å lese av TT-kortet og motta egenandel. Dette må kobles opp til avtale med systemleverandør for elektroniske TT-kort.

Kommunen vil fortsatt ha ansvar for å motta og behandle søknader om TT-kort. Det vil fortsatt være fylkeskommunen som behandler klager på dette. TT-brukeren får ved behandling av søknad tilsendt vedtak med informasjon om at søknad er innvilget eller avslått. De som får innvilget søknaden om TT-kort, vil få tilsendt et brukerkort med tildelt reisekvote som de selv kan bruke når de bestiller reiser direkte fra transportør. Den største endringen for TT-brukeren vil derfor være telefonnummer og kontaktperson for å melde avvik, klager eller stille spørsmål.

Figur 2 under viser forslag til ny ansvarsfordeling av TT-transporten.



Figur 2 viser ansvarsdeling etter at oppfølging av TT-ordning er overført til AKT.

7 Praktiske konsekvenser og tidsplan

Det ble ansatt ny TT-rådgiver på avdeling for strategi og mobilitet i april 2024. Rådgiveren ble i intervju, og ved ansettelse, informert om at stillingen kunne bli overført til AKT. Dette siden vi har sett på synergier opp mot AKT-svipp og annen kollektivtransport. AKT var informert i ansettelsesprosessen.

Rådgiveren har per i dag ansvar for både det strategiske arbeidet knyttet til regelverk, økonomi og politiske saker samt den operative oppfølgingen av TT-ordningen. Vi har beregnet at det strategiske arbeidet utgjør om lag 30 prosent stillingsandel og oppfølgingen utgjør om lag 70 prosent. Dette samsvarer med beregning gjort i 2022.

I utredning 5b, om overføring av ferjekontrakter til AKT, er arbeidet knyttet til ferjer anslått til en 10 prosent stillingsandel. Til sammen blir dette 80 prosent stillingsandel på TT og ferjer.

Vi foreslår helt konkret at TT-rådgiver på avdeling for strategi og mobilitet går over til AKT fra og med 01.01.2026. Dette vil sikre god kompetanse på feltet hos AKT fra starten av, og kan bidra til en mest mulig sømløs overgang. HR skal bistå for å sikre en riktig og god behandling av den ansatte.

Dette innebærer også at avdeling for strategi og mobilitet må finne en annen rådgiver til å følge opp regelverk og budsjett knyttet til TT-ordningen. Dette er særlig viktig for



å sikre at arbeidet med å få på plass én felles TT-ordning fortsetter.

I løpet av høsten 2025 vil en arbeidsgruppe med deltakere fra fylkeskommunen og AKT se på de praktiske konsekvensene av overføringen. Viktige oppgaver blir å gi god informasjon til brukerne samt å få på plass nødvendige rutiner.

8 Konklusjon

Vi anbefaler at oppfølging av TT-ordningen overføres til AKT, slik det er skissert i figur 2, fra og med 01.01.2026. TT-rådgiver på avdeling for strategi og mobilitet flyttes over til AKT fra samme dato.

Vi mener dette er hensiktsmessig selv om vi fortsatt har to ulike reglement på Agder. En overføring til AKT kan på sikt gi synergier med mer samordning av offentlig betalt transport.

Fylkeskommunen skal fortsatt ha ansvar for regelverk, budsjett og klagebehandling. Når hele Agder er kommet med i nasjonal ordning, skal fylkeskommunen legge fram politisk sak om ett samlet regelverk for Agder.



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune

Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 25

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

