



Notat til fylkestinget i juni 2025

Gevinster av å overføre ansvaret for drift av TT-ordningen til Agder kollektivtrafikk AS

Vi viser til fylkestingsak 9/2025 om å overføre ansvar for drift av TT-ordningen (tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse) til Agder kollektivtrafikk AS (AKT). Som vedlegg til saken ligger en utredning som beskriver dagens TT-ordning og synliggjør mulige gevinster ved en overføring av ansvaret. Dette notatet utdyper gevinstene.

Hovedgevinstene ved å overføre den operative delen av TT-transport til AKT er å:

- Styrke AKT som vårt mobilitetsselskap
- Få samme ansvarsdeling som skoleskyss mellom AKT og fylkeskommunen
- Få et kundesenter til å håndtere henvendelser fra brukerne
- Oppnå synergier med AKT Svipp
- Oppnå synergier knyttet til drosjebud
- Oppnå synergier knyttet til AKT Skyss
- Oppnå store besparelser på sikt ved samordning av offentlig betalt transport – som pasientreiser

Styrke AKT som vårt mobilitetsselskap

Regional plan for mobilitet 2023-2033 slår fast at vi må samarbeide for å nå målene om å gjøre reisen enkel, trygg og grønn. Samarbeid gjøres blant annet ved å videreutvikle AKT som et mobilitetsselskap. Å overføre drift av TT-transporten til AKT vil være en naturlig videreutvikling av AKT sin rolle som mobilitetsselskap.

Samme ansvarsdeling som skoleskyss

AKT har allerede det operative ansvaret for skoleskyss og følger opp dette ansvarsområdet på en god måte.

AKT har god kompetanse på skyss av personer med behov for tilrettelegging i forbindelse med skoleskyss og AKT Svipp. Blant unge mennesker har mange både tilrettelagt skoleskyss og TT-transport. Det vil derfor skape større forutsigbarhet og likebehandling ved at AKT håndterer begge transportoppdragene.

AKT har også et tett samarbeid med drosjene, og fortløpende oppfølging av saker og avvik som oppstår. Videre gjennomføres det driftsmøter med flere av drosjeselskapene jevnlig og etter behov. Å ha felles driftsmøter for skoleskyss og TT vil kunne gi kostnadsbesparelser. I tillegg har AKT gode systemer og rutiner for kontrakts- og avviksoppfølging med transportoperatører.

Agder fylkeskommune beholder ansvar for regelverk og budsjettbevilgning, på lik linje som ansvarsfordelingen er på skoleskyss.

Kundesenter til å håndtere henvendelser fra brukerne

AKT har et kundesenter med kompetanse til å svare ut henvendelser fra kundene.

Kundesenteret er også bemannet innenfor klarlagte åpningstider. De er da tilgjengelige til å svare TT-brukere og andre personer på spørsmål om TT. Faste åpningstider skaper forutsigbarhet.

Synergier opp mot AKT Svipp

Vi kan oppnå synergier ved å se TT-ordningen i sammenheng med annen kollektivtransport som for eksempel AKT Svipp. Det er mange TT-brukere som i dag benytter tilbudet fra AKT Svipp. AKT Svipp benytter materiell som er tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse, gir mulighet for et dør-til-dør-tilbud, samt hjelp til bæring av poser m.m. I tillegg er AKT Svipp et rimeligere tilbud enn TT-transporten. De som reiser med AKT Svipp, betaler ordinær kollektivbillett. Dersom flere TT-brukere benytter seg av AKT Svipp fremfor å bestille en egen drosje, vil det bety flere reiser for den enkelte TT-brukere og reduserte kostnader for det offentlige. Et viktig skritt for å få til dette er at AKT tilpasser betalingsterminalene på AKT Svipp-transporten til å fungere opp mot TT-kortene. Dersom AKT også får ansvar for TT-transporten vil muligheten for samordning av flere transportoppdrag, gi anledning til å styrke Svipp-tilbudet i flere kommuner. Det kan også gi et bedre transporttilbud til barn og unge og andre kollektivreisende.

Samordning knyttet til drosjeandbud

Slik situasjonen er i dag så har fylkeskommunen to ulike TT-ordninger. I Vest-Agder-ordningen har fylkeskommunen felles drosjeavtale med AKT. Dermed er det de samme vilkårene som ligger til grunn for begge typer transportoppdrag. Likevel opplever TT-brukerne større kapasitetsutfordringer, enn hva skoletransporten gjør. Årsaken til dette er at alle drosjene er opptatt med skoleskyss i bestemte tidsrom både på morgen og ettermiddag. Hvis AKT overtar ansvar for TT, vil de kunne hensynta den totale kapasiteten når de planlegger skyssopplegget sammen med operatør. Dette kan bedre kapasiteten og skape større forutsigbarhet for TT-brukerne. I tillegg kan det være mulig å se flere transportformer i sammenheng.

AKT har solid kompetanse på, og systemer for, kontraktsoppfølging for både buss, drosje og båt, og kan videreføre dette til TT-transporten. Det gjelder daglig oppfølging med operatørene. Ved en eventuell overføring av TT-ordningen til AKT, vil det viktigste være å ivareta kvaliteten på tjenesten og kundeopplevelsen.

Ruter overtok ansvaret for driften av TT ordningen i Oslo kommune i 2021. I forbindelse med endringer av kjørekontor og ny operatørkontrakt sommeren og høsten 2022 oppsto det en del operasjonelle utfordringer som bl.a. fikk oppmerksomhet i pressen, men alle disse er nå løst og kundetilfredsheten er nå god. For å unngå utfordringer ved overføring av TT til AKT, så vil dagens systemer for elektroniske TT-kort og gjeldende drosjeavtaler bli videreført.

Samordning opp mot AKT Skyss

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 med

drosje 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. AKT skyss kan også gi synergier for TT-transport.

Samordne offentlig betalt transport

Offentlig betalt bestillingstransport omfatter offentlig betalte transporttjenester som i dag leveres av ulike aktører. Pasientreiser HF og de lokale pasientreisekontorene i helseforetakene har ansvar for pasienttransport, fylkeskommunene og/eller deres kollektivselskap har ansvar for tilrettelagt transport, skole- og bestillingstransport. I tillegg tilbyr kommuner bestillingstransport hvor mesteparten av disse transporttjenestene leveres med drosje. Offentlig bestillingstransport har årlige transportkostnader på ca. 5 milliarder kroner for hele Norge, og det forventes at etterspørselen etter bestillingstransport for aldersgruppen 67+ vil øke betydelig i årene framover. Bare for Agder viser en mulighetsanalyse fra 2019 at samordning kan gi aktørene en besparelse på mellom 15-20 mill. kroner per år, med gradvis realisering over 10 år. Samferdselsdepartementet har sendt et brev til Kollektivtrafikkforeningen og KS, hvor de ber om konkretisering av pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt transport. Brevet ligger vedlagt.

Å overføre operativt ansvar for TT-ordningen vil være et viktig skritt i retning av å samordne offentlig betalt transport i Agder. Det er mange gevinster ved å få til samordning av offentlig betalt transport. Blant annet kan det redusere kostnader til offentlig betalt kjøring. Slik situasjonen er i dag har ikke drosjeoperatør noe incitament for å samordne eller koordinere turene på en bedre måte. Enkelt sagt så tjener de mer dersom de kjører to separate turer, fremfor å utnytte returen til et annet transportoppdrag.

Ved å samordne offentlig betalt transport vil det kunne gi bedre rammevilkår for drosjenæringen i form av heltidssjåfører. Heltidssjåfører gir bedre kvalitet for kundene, som i større grad vil oppleve faste sjåfører på sine daglige reiser.

Samordning vil også bidra til å styrke drosjenæringen, som mange steder allerede har størsteparten av sin inntjening fra offentlig transport. De ulike transportoppdragene krever gjerne kapasitet på ulike tidspunkt. Det vil også være tidspunkt hvor det blir konflikt mellom de ulike transportoppdragene. Flåtestyringssystemet sikrer transport for begge aktørene uten konflikter som tidligere oppstod om hvem av disse som var prioritert kunde. Forutsigbarheten med felles kontrakter og felles flåtestyringssystem vil gi forutsigbar økonomi for næringen og kan gi markedsgrunnlag for en drosjenæring i distriktene.

Involvering og dialog med brukerne av TT-ordningen

AKT er i ferd med å etablere et felles dialogforum med representanter fra følgende råd i Agder:

- Ungdommens fylkesutvalg
- Fylkeseldrerådet
- Rådet for personer med funksjonsnedsettelse

- Rådet for likestilling, inkludering og mangfold

Hensikten med dialogforumet er å skape en strukturert og fast arena for erfaringsutveksling og dialog om kollektivtilbudet i Agder, basert på brukernes behov og perspektiver. Forumet skal bidra med innspill som kan hjelpe AKT å identifisere forbedringsområder og utviklingsmuligheter i kollektivtilbudet. Dialogforumet kan være en arena for dialog mellom TT-brukere og AKT om forhold som er viktig for å ivareta og videreutvikle en god tjeneste for dem.

Oppsummering

Samlet sett vil en overføring av den operative delen av tilrettelagt transport kunne gi flere gevinster og bidra til at Agder når målene i mobilitetsplanen.

Det vil være første steg i retning av å samordne offentlig betalt transport. Det gir store økonomiske besparelser hvis vi får til en bedre samordning og koordinering av offentlig transportoppdrag. Dersom AKT også får ansvar for TT-transporten vil muligheten for samordning av flere transportoppdrag, gi anledning til å styrke Svipp-tilbudet i flere kommuner. Dette kan også gi et bedre transporttilbud til barn og unge og andre kollektivreisende, særlig i distriktene.

En annen viktig gevinst er forbedret kvalitet på tjenesten, ved at AKT etter hvert kan bruke AKT Skyss-systemet for å sikre bedre kvalitet på TT-turene, særlig i de tilfeller hvor det er endring i faste oppdrag. For å unngå utfordringer ved overføring av TT til AKT, så vil dagens systemer for elektroniske TT-kort og gjeldende drosjeavtaler bli videreført. I tillegg vil det være ressursbesparende å overføre operativt ansvar for TT. AKT har allerede tett dialog med drosjeoperatørene om blant annet anbud og daglig kontraktsoppfølging. Ved en overføring av den daglige driften av TT-ordningen, vil denne kunne følge samme oppfølgingsløp som AKT allerede har for rutegående kollektivtilbud, skoleskyss og annen bestillingstransport.