



Muligheten til å leve et normalt liv

Evaluering av arbeids- og
utdanningsreiser

Kjersti Granås Bardal
Trond Bliksvær
Merete Kvamme Fabritius
Gisle Solvoll

NF rapport nr.: 15/2020



NORDLANDSFORSKNING
NORDLAND RESEARCH INSTITUTE



NORDLANDSFORSKNING
NORDLAND RESEARCH INSTITUTE

«Muligheten til å leve et normalt liv» Evaluering av arbeids- og utdanningsreiser

NF rapport nr: 15/2020

ISBN nr:

978-82-7321-810-0 (trykt)

978-82-7321-811-7 (digital)

ISSN-nr.: 0805-4460

Publisert: November 2020

Skrevet av:

Kjersti Granås Bardal

Trond Bliksvær

Merete Kvamme Fabritius

Gisle Solvoll (Nord universitet)



NORDLANDSFORSKNING
NORDLAND RESEARCH INSTITUTE

Rapport

TITTEL: Evaluering av arbeids- og utdanningsreiser	OFF.TILGJENGELIG: Ja	NF-RAPPORT NR: 15/2020
FORFATTERE: Kjersti Granås Bardal Trond Bliksvær Merete Kvamme Fabritius Gisle Solvoll	PROSJEKTANSVARLIG: Kjersti Granås Bardal FORSKNINGSLEDER: Ragnhild Holmen Waldahl	
PROSJEKT: Evaluering av arbeids- og utdanningsreiser	OPPDRAGSGIVER: Arbeids- og sosialdepartementet OPPDRAGSGIVERS REFERANSE: Roger Lorås	
SAMMENDRAG: Rapporten oppsummerer en evaluering av ordningen med arbeids- og utdanningsreiser i NAV. Evalueringen har belyst problemstillinger knyttet til regelverk, kvalitet, måloppnåelse, effektivitet og organisering. Problemstillingene har blitt belyst gjennom analyse av dokumenter, registerdata, data fra intervju med brukere, brukerorganisasjoner, NAV og transportører, samt data fra to spørreundersøkelser – en blant brukerne av ordningen og en blant ansatte i NAV. Med utgangspunkt i resultatene fra analysen, diskuterer rapporten avslutningsvis et utvalg forbedringsforslag med hensyn til måloppnåelse, kvalitet, effektivitet, og budsjettmessige og administrative konsekvenser.	EMNEORD: Evaluering, arbeids- og utdanningsreiser, regelverk, kvalitet, måloppnåelse, effektivitet og organisering	
<i>Andre rapporter innenfor samme forskningsprosjekt/program ved Nordlandsforskning</i>	ANTALL SIDER: 162	



INNHold

FIGUROVERSIKT	4
TABELLOVERSIKT	7
FORORD	8
SAMMENDRAG	9
SUMMARY	14
1 INNLEDNING	19
1.1 BAKGRUNN FOR AU-REISEORDNINGEN	19
1.2 MÅL MED AU-REISEORDNINGEN.....	21
1.3 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER I EVALUERINGEN	23
1.4 BEGREPSAVKLARINGER.....	24
1.5 RAPPORTENS OPPBYGGING	25
2 DATAKILDER OG METODISK TILNÆRMING	26
2.1 ANALYSE AV REGISTERDATA OG DOKUMENTER	26
2.2 INDIVIDUELLE INTERJUVUER	26
2.2.1 Intervju brukerorganisasjonene	27
2.2.2 Intervju brukere	28
2.2.3 Intervju transportører og leverandør av reisekort.....	28
2.2.4 Intervju ansatte i NAV	29
2.2.5 Intervju andre nordiske landene.....	30
2.3 SPØRREUNDERSØKELSE BLANT ANSATTE I NAV	30
2.4 SPØRREUNDERSØKELSE BLANT BRUKERNE AV AU-REISER	32
2.4.1 Formål og gjennomføring.....	32
2.4.2 Om respondentene	33
2.5 EVALUERINGSMODELLEN	36
3 FORSØKSORDNINGEN MED AU-REISER	37
3.1 BAKGRUNN FOR FORSØKSORDNINGEN.....	37
3.2 REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD.....	37
3.2.1 Vilkår for å motta stønad til arbeids- og utdanningsreiser	38
3.2.2 Stønadsbetøp.....	38
3.2.3 Forholdet til andre ytelser	39
3.2.4 Organisering av transporten	39
3.3 OMFANG OG RESSURSBRUK I FORSØKSORDNINGEN	39
3.4 ERFARINGER MED FORSØKSORDNINGEN	40
3.5 VURDERINGER VED OVERGANGEN TIL PERMANENT ORDNING	41
4 DAGENS ORDNING MED AU-REISER	42
4.1 REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD.....	42
4.1.1 Vilkår for å motta stønad til arbeids- og utdanningsreiser	43
4.1.2 Stønadsbetøp.....	44
4.1.3 Forholdet til andre ytelser	44
4.1.4 Reisekort og transportører.....	45
4.2 OMFANG OG RESSURSBRUK I DAGENS AU-REISEORDNING.....	46
4.2.1 Antall brukere av AU-reiseordningen fordelt på fylker, alder og kjønn.....	46
4.2.2 Reiseaktivitet og reisekostnader	50
4.2.3 Offentlige utgifter til AU-reiseordningen.....	54

5	SAMMENLIGNING AV DAGENS AU-REISEORDNING MED FORSØKSORDNINGEN	56
5.1	REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD.....	56
5.2	OMFANG OG RESSURSBRUK	57
5.3	BRUKERNE FØR OG NÅ	59
6	TILGRESENDE ORDNINGER TIL AU-REISER.....	62
6.1	FYLKESKOMMUNAL TT-ORDNING	62
6.2	UTVIDET TT-ORDNING	62
6.3	STØNAD TIL ANSKAFFELSE AV MOTORKJØRETØY ELLER ANNET TRANSPORTMIDDEL (BIL FRA NAV)	63
6.4	GRUNNSTØNAD TIL TRANSPORT	64
6.5	TRANSPORT I TILKNYTNING TIL ARBEIDSAVKLARINGSPENGER (AAP).....	64
6.6	SKOLESKYSS	65
6.7	PASIENTREISER	65
6.8	REISETILSKUDD	66
6.9	HONNØRRABATTORDNINGEN	66
6.10	KOMMUNALE TRANSPORTORDNINGER.....	67
7	AU-REISEORDNINGER I ANDRE NORDISKE LAND	68
7.1	SVERIGE	68
7.2	FINLAND	71
7.3	DANMARK	72
7.4	ISLAND.....	74
7.5	SAMMENLIGNING - DE NORDISKE LANDENE	76
8	EVALUERING AV DAGENS AU-REISEORDNING	80
8.1	KUNNSKAP OG INFORMASJON OM AU-REISEORDNINGEN	80
8.1.1	<i>Brukerne sine erfaringer.....</i>	<i>80</i>
8.1.2	<i>Brukerorganisasjonene sine erfaringer</i>	<i>82</i>
8.1.3	<i>NAV sine erfaringer</i>	<i>83</i>
8.1.4	<i>Transportørene sine erfaringer</i>	<i>86</i>
8.2	REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD.....	86
8.2.1	<i>Erfaringer fra brukerne og brukerorganisasjonene</i>	<i>87</i>
8.2.2	<i>Erfaringer fra NAV.....</i>	<i>90</i>
8.2.3	<i>Erfaringer hos transportørene.....</i>	<i>94</i>
8.3	KVALITET.....	95
8.3.1	<i>AU-reiseordningens rammer og ressurser.....</i>	<i>96</i>
8.3.2	<i>Søknadsprosessen, transporten og betalingen</i>	<i>99</i>
8.3.3	<i>Ordningens betydning for brukerne</i>	<i>106</i>
8.3.4	<i>Erfaringer knyttet til endringene i 2014</i>	<i>106</i>
8.4	AU-REISEORDNINGENS BIDRAG TIL AT FLERE KOMMER I ARBEID ELLER UTDANNING	109
8.4.1	<i>Brukernes situasjon når de søkte om AU-reiseordningen</i>	<i>109</i>
8.4.2	<i>Brukernes situasjon i dag når de har AU-reiseordningen.....</i>	<i>111</i>
8.5	BUDSJETTMESSIGE OG SAMFUNNSØKONOMISKE VIRKNINGER AV AU-REISEORDNINGEN	118
8.6	MÅLOPPNÅELSE, EFFEKTIVITET OG RELEVANS.....	122
8.6.1	<i>Måloppnåelse og andre virkninger.....</i>	<i>122</i>
8.6.2	<i>Effektivitet</i>	<i>124</i>
8.6.3	<i>Relevans</i>	<i>128</i>
9	ENDRINGSFORSLAG MED KONSEKVENSVURDERING	132
9.1	ENDRINGSFORSLAG FRA BRUKERE OG BRUKERORGANISASJONER	133
9.1.1	<i>Bedre kunnskap og informasjon.....</i>	<i>133</i>
9.1.2	<i>Endringsforslag knyttet til regelverket.....</i>	<i>134</i>
9.1.3	<i>Endringsforslag knyttet til kvaliteten på AU-reiseordningen</i>	<i>139</i>
9.1.4	<i>Mange fornøye brukere av AU-reiseordningen.....</i>	<i>142</i>
9.2	ENDRINGSFORSLAG FRA NAV OG DROSJENÆRINGEN.....	143
9.3	ENDRINGSFORSLAG FOR Å BEDRE KOSTNADSEFFEKTIVITETEN	146

9.4	KONSEKVENSVURDERING AV UTVALGTE ENDRINGSFORSLAG	148
9.4.1	<i>Endringsforslag som kan bidra til bedre oppnåelse av effektmål og samfunnsmål.....</i>	150
9.4.2	<i>Endringsforslag som kan bidra til bedre oppnåelse av resultatmål</i>	153
9.4.3	<i>Oppsummering konsekvensvurdering av endringsforslag</i>	156
10	KONKLUSJON OG AVSLUTTENDE KOMMENTARER	158
	REFERANSER	161
	VEDLEGG	163

FIGUROVERSIKT

Figur 1-1: Andelen sysselsatte i hele befolkningen og andelen sysselsatte blant personer med funksjonsnedsettelse i aldersgruppen 15-66 år (Kilde: www.SSB.no).....	19
Figur 2-1: Antall årsverk i arbeids- og tjenestelinja i NAV (Kilde: Arbeids- og velferdsdirektoratet).	29
Figur 2-2: Fordeling av respondentene med hensyn til alder, kjønn, hvilken type kontor og fylke de jobber i (fylke per 31.12.2019).	31
Figur 2-3: Typer funksjonsnedsettelse blant respondentene (N=221).	34
Figur 2-4: Respondentenes svar på spørsmålet «Hvordan kan din husholdning beskrives?» (N=217).	35
Figur 2-5: Respondentenes bosted (N=219).	35
Figur 2-6: OECD sin evalueringsmodell (OECD, 2009).	36
Figur 4-1: Antall brukere av AU-reiseordningen til utdanningsformål i de ulike fylkene i perioden 2014 til 2019. (Kilde: NAV).....	48
Figur 4-2: Antall brukere per 1 000 innbyggere i 2019 fordelt på fylker etter fylkesinndelingen før 2020. (Kilde: NAV).....	48
Figur 4-3: Antall brukere per aldersgruppe per november i hvert årene 2014 og 2019. (Kilde: NAV).....	49
Figur 4-4: Antall brukere fordelt på kjønn per november i perioden 2014 til 2019. (Kilde: NAV).....	49
Figur 4-5: Gjennomsnittlig kostnad per tur (kr) og lengde per tur (km) i de ulike fylkene i november 2019. (Kilde: NAV).....	51
Figur 4-6: Variasjon i gjennomsnittlig kostnad per tur (kr) i de ulike fylkene i 2014 og 2019 (i 2019-kroner). (Kilde: NAV).	52
Figur 4-7: Gjennomsnittlig kostnad per tur (kr) i de ulike fylkene i perioden 2014-2019 (i 2019-kroner) (Kilde: NAV).	52
Figur 4-8: Antall turer gjennomført i de ulike aldersgruppene i november 2019. (Kilde: NAV).	53
Figur 4-9: Gjennomsnittlig kostnad per tur i de ulike aldersgruppene i november 2019. (Kilde: NAV).....	54
Figur 4-10: Det offentliges kostnader til AU-reisene i 2019 fordelt fylkesvis (unntatt lønnskostnader NAV Tiltak Innlandet). (Kilde: NAV).....	55
Figur 5-1: Oslos andel av kostnadene til AU-reiser. (Kilde: NAV).	58
Figur 5-2: Antall brukere av AU-reiseordningen per 1 000 innbygger per november 2019 sammenlignet med august 2011 (Kilde: NAV og Solvoll og Anvik (2012)).....	59
Figur 5-3: Brukernes type bosted i 2020 og 2011. Tettsted er definert som inntil ca. 8 000/10 000 innbyggere, by er definert som 8 000/ 10 000 – 60 000 innbyggere og storby som over 60 000 innbyggere. (Kilde: NAV og Solvoll og Anvik (2012)).....	60

Figur 5-4: Respondentenes familiære forhold i 2019 sammenlignet med 2011 (Kilde 2011-tall: Solvoll og Anvik (2012)).	60
Figur 5-5: Sammenligning av type funksjonsnedsettelse hos brukerne i 2011 og 2020 evalueringen (Kilde: spørreundersøkelsene i 2020 og i 2011 (Solvoll og Anvik, 2012)).	61
Figur 8-1: Brukerne i spørreundersøkelsen sine svar på hvordan de fikk kjennskap til AU-reiseordningen. Det var mulig å velge flere svaralternativer (N=219).	80
Figur 8-2: Respondentenes grad av fornøydhet med informasjon, råd og veiledning fra NAV (N=219).	81
Figur 8-3: Hyppighet henvendelser til NAV-ansatte om AU-reiseordningen (N=85).	83
Figur 8-4: Typer henvendelser som NAV-ansatte får i forbindelse med AU-reiseordningen (N=73).	84
Figur 8-5: Respondentenes vurdering av i hvor stor grad de kjenner til AU-reiseordningen på en skala fra 1-5 hvor 1 er i liten grad og 5 er i stor grad (N=85).	84
Figur 8-6: De ulike respondentenes vurdering av i hvor stor grad de kjenner til AU-reiseordningen på en skala fra 1-5 hvor 1 er i liten grad og 5 er i stor grad (N=85).	85
Figur 8-7: NAV-ansattes vurdering av hvorvidt de opplever at de som har behov for AU-reiseordningen kjenner til ordningen (N=85).	86
Figur 8-8: Respondentenes svar på i hvilken grad de synes det er lett å finne fram i regelverket for AU-reiseordningen (N=85).	91
Figur 8-9: Respondentenes vurdering av hvor lett det er å finne fram til hvem som jobber med AU-reiseordningen i NAV sine systemer (N=84).	91
Figur 8-10: Respondentenes svar på i hvilken grad de opplever at det er lett å skille de ulike transportstøtteordningene for personer med funksjonsnedsettelse fra hverandre (N=85).	93
Figur 8-11: Egenandel per AU-reise betalt av brukerne i spørreundersøkelsen (N=212).	96
Figur 8-12: Brukernes vurdering av størrelsen på egenandelen (N=218).	97
Figur 8-13: Brukernes vurdering av hvordan ordningen med reisekort fungerer (N=220).	98
Figur 8-14: Brukernes grad av fornøydhet med søknadsskjemaet (N=217).	99
Figur 8-15: Brukernes grad av fornøydhet med søknadsbehandlingstiden (N=217).	100
Figur 8-16: Brukernes totale vurdering av NAV sin behandling av dem under søknadsbehandlingen (N=219).	100
Figur 8-17: Brukernes grad av fornøydhet eller misfornøydhet med NAV, helhetlig sett (N=217).	101
Figur 8-18: Brukernes grad av tillitt til NAV sitt arbeid i sin helhet (N=219).	101
Figur 8-19: Brukernes vurdering av det å måtte bestille drosje selv (N=219).	103
Figur 8-20: Brukernes fornøydhet med kontakten med drosjesentralen (N=219).	103
Figur 8-21: Brukernes fornøydhet med drosjenes punktlighet ved oppmøte ved bosted (N=218).	104

Figur 8-22: Brukernes fornøydhhet med drosjenes punktlighet ved oppmøte ved arbeids-/utdanningssted (N=219).	104
Figur 8-23: Brukernes fornøydhhet med sjåførenes serviceinnstilling (N=219).	105
Figur 8-24: Histogram som viser hvor mange år brukerne i spørreundersøkelsen har hatt ordning med en eller annen form for arbeids- og utdanningsreiser (N=213).	107
Figur 8-25: Brukernes vurdering av tre påstander om dagens ordning i forhold til før 2014 (skala fra 1-5 hvor 1 er svært uenig og 5 er svært enig) (N=69/68).....	107
Figur 8-26: Respondentenes hovedgjøremål da de søkte om AU-reiser. Summen av andelene er over 100 prosent da det var mulig å krysse av for flere alternativer (N=218).	110
Figur 8-27: Au-reisebrukernes reisemåte da de søkte om AU-reiser. Andelene summerer til over 100 prosent da det var mulig å krysse av for flere alternativer (N= 218).....	110
Figur 8-28: Brukernes hovedgjøremål i dag i forhold til da de søkte om AU-reiser. Det var mulig å krysse av for flere alternativer (N=221).	111
Figur 8-29: Respondentenes hovedgjøremål i dag sammenlignet med når de søkte om AU-reiser. Det var her mulig å krysse av for flere alternativer (N=221).	112
Figur 8-30: I hvilken grad AU-reiseordningen har bidratt til at brukerne har kunnet jobbe i større stillingsstørrelse, ta andre og flere typer arbeidsoppgaver, å gi flere jobbvalgmuligheter og mulighet for å kunne jobbe til andre tider på døgnet eller i uken (N=208-216).....	113
Figur 8-31: Brukernes svar på spørsmål om hva de tror ville ha skjedd med arbeids-/utdanningsforholdet deres dersom de ikke hadde AU-reiseordningen (N=220).....	114
Figur 8-32: Brukernes svar på spørsmål om hvordan de ville reise til og fra arbeid/utdanning dersom de ikke hadde AU-reiseordningen (N=218).	116
Figur 8-33: Administrasjonskostnadene til NAV sin prosentvise andel av totale offentlige utgifter til AU-reiseordningen.	125
Figur 8-34: Utviklingen i offentliges utgifter per AU-reisebruker (i 2019-kroner).....	126
Figur 8-35: Offentliges utgifter per AU-reise i perioden 2011 til 2019. Året 2014 er utelatt da statistikken for dette overgangsåret ikke er representativ for årets faktiske antall AU-reiser (i 2019-kroner).....	126
Figur 8-36: Utviklingen i tildelte midler til AU-reiseordningen og kostnadene til faktisk bruk (nominelle kroner).....	128
Figur 8-37: Brukernes vurdering av hvor godt transportbehovet deres til og fra arbeid blir ivaretatt gjennom AU-reiseordningen (N=221).	129
Figur 8-38: NAV-ansattes vurdering av i hvilken grad de som har behov for AU-reiseordningen får den innvilget (N=84).	130

TABELLOVERSIKT

Tabell 2-1: Brukerorganisasjoner som har vært intervjuet.....	28
Tabell 2-2: Egenskaper ved respondentene sammenlignet med registerdata om AU-reisebrukerne.	33
Tabell 2-3: Sammenligning av geografisk fordeling av respondentene og registrerte brukere av AU-reiser.....	34
Tabell 4-1: Antall brukere fordelt på fylker i perioden 2014-2018 (tall for november, kilde: NAV).....	47
Tabell 4-2: Oversikt over antall turer, turlengde og turkostnader i AU-reiseordningen på landsbasis i november 2019 (Kilde: NAV).	50
Tabell 4-3: Oversikt over antall turer, turlengde og turkostnader i AU-reiseordningen i november 2019 fordelt på fylker etter fylkesinndelingen før 2020. (Kilde: NAV).....	51
Tabell 4-4: Eksempler på en normalbruker og en storbruker av AU-reiser i 2018 (Kilde: NAV).	53
Tabell 4-5: Offentlige utgifter til AU-reiseordningen i perioden 2014-2019 (Nominelle kr, tall i 1 000). (Kilde: NAV).	54
Tabell 5-1: Sammenligning av omfang og ressursbruk i dagens ordning og forsøksordningen. (Kilde: NAV og Solvoll og Anvik (2012)).....	57
Tabell 8-1: Utdrag av kommentarer gitt av brukerne i spørreundersøkelsen.....	114
Tabell 8-2: Utdrag av brukernes synspunkter på transportutfordringer for forflytningshemmede.....	117
Tabell 8-3: De mest sentrale nyttevirkningene av AU-reiseordningen.....	119
Tabell 8-4: Budsjettmessige og samfunnsøkonomiske virkninger av AU-reiseordningen i 2019 (tall i millioner 2019 kroner).	121
Tabell 8-5: Årlige tildelte midler til AU-reiseordningen sammenstilt mot regnskap (nominelle 1 000 kroner) (Kilde: Årlige tildelingsbrev Arbeids- og sosialdepartementet samt NAV Tiltak Innlandet).	127
Tabell 9-1: Økonomiske konsekvenser av at NAV-ansatte får bedre kunnskap om AU-reiseordningen slik at flere i målgruppen for ordningen nås.....	151
Tabell 9-2: Oppsummering av konsekvenser av endringstiltak.	156

FORORD

Rapporten oppsummerer en studie som har evaluert ordningen med arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser). Arbeidet bygger på informasjon samlet inn gjennom analyse av registerdata og dokumenter, intervjuer med representanter fra brukerorganisasjonene, NAV, transportører og leverandør av reisekort samt gjennom en spørreundersøkelse rettet mot brukerne av ordningen og en spørreundersøkelse blant ansatte i NAV. Prosjektet vil benytte anledningen til å rette en stor takk til alle som har stilt opp i intervju og delt av sin kunnskap og erfaring samt vært behjelpelig med å skaffe tilveie datamaterialet til prosjektet.

Studien er gjennomført i perioden oktober 2019 til november 2020 og rapporten er skrevet av Nordlandsforskning og Handelshøgskolen Nord universitet på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet. Roger Lorås har vært oppdragsgivers kontaktperson. Prosjektleder ved Nordlandsforskning har vært Kjersti Granås Bardal. Rapporten er skrevet av Kjersti Granås Bardal, Trond Bliksvær, Merete Kvamme Fabritius og Gisle Solvoll (Handelshøgskolen Nord universitet).

Det ble opprettet en referansegruppe med representanter for oppdragsgiver, Arbeids- og velferdsdirektoratet og NAV Tiltak Innlandet. Prosjektet takker referansegruppen for interessante og nyttige diskusjoner og innspill underveis i studien.

Bodø, november 2020

Nordlandsforskning

SAMMENDRAG

Formålet med prosjektet har vært å evaluere ordningen med arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) i NAV. Ordningen med AU-reiser startet som en forsøksordning i 2001, og ble gjort om til en permanent ordning i 2014. Den permanente ordningen er rammefinansiert og avhengig av stortingets årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Formålet med AU-reiser er å bidra til at personer med forflyttingsvansker på grunn av nedsatt funksjonsevne, kan være i ordinært arbeid eller gjennomføre arbeidsrettet utdanning.

Evalueringen har belyst ulike problemstillinger knyttet til AU-reiseordningen med vekt på regelverk, måloppnåelse, kvalitet, effektivitet, organisering og ansvarsforhold. I tillegg til å evaluere dagens AU-reiseordning, har prosjektet vurdert dagens ordning opp mot den tidligere forsøksordningen med AU-reiser, sett på forholdet til andre tilgrensende transportordninger samt kartlagt tilsvarende ordninger i andre nordiske land. Basert på resultatene fra evalueringen har forslag til endringer i AU-reiseordningen blitt diskutert og vurdert.

Problemstillingene har blitt belyst gjennom analyse av registerdata, intervju med representanter fra brukerorganisasjoner, NAV, transportører og leverandør av reisekort, samt gjennom en spørreundersøkelse rettet mot brukerne av ordningen og en spørreundersøkelse blant ansatte i NAV.

Endringer fra forsøksordningen

Forsøksordningen med AU-reiser ble evaluert i 2012 (se Solvoll og Anvik, 2012). De viktigste endringene som ble foretatt da ordningen ble gjort permanent i 2014, var for det første at det ble innført et reisekort som erstatning for tidligere rekvisisjoner uestedt av de regionale kjørekontorene. For det andre overtok brukerne selv ansvaret for å bestille og organisere reisene sine. Brukerne måtte tidligere gå via de regionale kjørekontorene for å bestille reisene, mens brukerne står fritt til å velge transportør med dagens ordning. Det eneste som kreves er at transportøren har godkjent løyve for persontransport. Til sist kan nevnes at det ble åpnet opp i regelverket for å kunne gjøre stopp underveis til og fra arbeid for å levere og hente barn i barnehage, mot at brukeren selv betalte merkostnaden denne medførte.

Forholdet til andre ordninger

Regelverket må sies å skille nokså klart mellom de ulike transportordningene som eksisterer. Vi har imidlertid erfart at dette skillet noen ganger oppleves som upraktisk for brukerne. Det gjelder for eksempel det å kunne ha muligheten til å gjøre stopp underveis til og fra jobb på en AU-reise for å kunne handle mat, dra innom apoteket eller dra til behandling - der de tre sistnevnte er gjøremål som er ment å skulle dekkes av henholdsvis TT-ordningen og pasientreiser.

Erfaringer fra andre nordiske land

Vi har kartlagt hovedtrekk ved andre nordiske lands ordninger som er relevant å sammenligne med den norske AU-reiseordningen. Sverige og Finland har en transporttjeneste de kaller «Färdtjänst», mens Sverige i tillegg har en ordning med arbeidsreiser som erstatning for å være sykemeldt. I Danmark har de en transporttjeneste som heter «Handicapkørsel», i tillegg til at de dekker merutgifter til transport for personer med forflyttingsvansker. Island har et tilbud med små spesialbusser samt et drosjetilbud til de som er synshemmet. Det har vært

utfordrende å sammenligne de andre landenes ordninger med AU-reiseordningen, da ordningene er ulikt innrettet. Den norske ordningen skiller seg imidlertid ut fra de øvrige nordiske transporttjenestene, ved å ha en sentralisert (nasjonal) forvaltning gjennom NAV. Det gjør at den ikke preges av kommunale variasjoner i regler, håndheving av reglene og informasjon om ordningen. Kanskje er det også ressursbesparende å ha en felles administrasjon for ordningen. Den norske ordningen legger også vekt på individuelle bestillinger og turer, mens det er mer vanlig med gruppekjøring utført av spesialdrosjer/-busser i de andre nordiske landene.

Omfang og ressursbruk

Det var ved utgangen av 2019 registrert ca. 800 AU-reisebrukere, noe som er en økning på 42 prosent fra 2014. Det er flest arbeidsreiser. Kun fem prosent av reisene er knyttet til utdanning. Det er AU-reisebrukere i alle landets fylker, men antall brukere varierer betydelig mellom fylkene. Når vi tar hensyn til befolkningens størrelse, er det flest brukere i Oslo og tidligere Troms fylke, med henholdsvis 0,34 og 0,29 brukere per 1 000 innbyggere. Det er færrest AU-reisebrukere i de tidligere fylkene Sogn og Fjordane og Finnmark, begge med 0,04 brukere per 1 000 innbyggere.

Det ble i 2019 gjennomført totalt 153 300 AU-reiser. Disse kostet samlet det offentlige 76 millioner kroner, hvorav 2,6 millioner kroner var knyttet til administrasjon av ordningen i NAV. Det offentliges kostnader per AU-reisebruker og per AU-reise, har økt betydelig fra 2011 til 2019. Mens det offentliges utgifter per *AU-reisebruker* var gjennomsnittlig på 63 900 kroner i 2011 (i 2019 kroner), var de på 94 000 i 2019. Tilsvarende var det offentliges utgifter per *AU-reise* gjennomsnittlig på 344 kroner i 2011 (2019 priser) og 496 kroner i 2019. Denne økningen antar vi skyldes en kombinasjon av at de regionale kjørekontorene hadde andre prisavtaler med transportørene under forsøksordningen enn det brukerne får i dag når de bestiller drosjereisene sine selv, og at det ble gjennomført noe samkjøring under forsøksordningen. I tillegg ser vi at brukerne i gjennomsnitt betalte en lavere egenandel i 2019 enn i 2014. Når vi justerer for prisstigningen i perioden, finner vi at brukerne i gjennomsnitt betalte litt over 20 kroner per tur i 2014, mens kun i overkant av 18 kroner i 2019. Dette på tross av at gjennomsnittlig reiselengde har hatt en svak økning i samme periode, fra 13,6 km i 2014 til 18,1 km i 2019.

Det er stor variasjon i bruken av AU-reiseordningen. En «normalbruker» foretar ca. 165 turer per år, der hver tur koster omlag 236 kroner, noe som gir en årlig reisekostnad på 39 000 kroner. Den *gjennomsnittlige* kostnaden per tur var imidlertid på 481 kroner i november 2019, og *gjennomsnittlig* årlig reisekostnad per bruker var i 2019 på ca. 87 000 kroner (begge tall eksklusive NAV sine administrasjonskostnader). Det viser at det også er brukere som foretar både lengre/mer kostbare turer per år og/eller reiser flere turer per år enn normalbrukeren.

Måloppnåelse

Hovedinntrykket fra brukernes tilbakemeldinger er at de opplever at AU-reiseordningen er en ordning med god kvalitet, som er forholdsvis godt tilpasset deres behov for transport til og fra arbeid, er enkel å bruke og gir en opplevelse av selvstendighet ved at de får organisere transporten selv og slipper å være avhengig av andre. Det er bred enighet om at innføringen av reisekortet har vært vellykket og medført forenkling. Brukerne gir et klart inntrykk av at ordningen er viktig for at de skal klare å være i arbeid. For mange vil det bety økt grad av sykemelding og uføretrygd, dersom de ikke hadde ordningen. Det å være i arbeid betyr i seg

selv mye for den enkelte i form av økonomisk trygghet, selvrespekt og følelse av å være inkludert og delta på lik linje med andre. I tillegg beskriver mange at AU-reiseordningen er med på å bidra til at hverdagen blir litt enklere, slik at de etter arbeidstid har overskudd til å også klare å ta seg av familie og være sammen med venner. Dette beskrives som «muligheten til å leve et normalt liv».

AU-reiseordningen ser imidlertid ut til å være lite kjent blant NAV-ansatte, brukerorganisasjonene og brukere i målgruppen som ikke allerede har ordningen. Dette gjør at det er grunn til å tro at det fins personer som fyller vilkårene for AU-reiser, men som ikke får den, fordi informasjon om denne muligheten ikke når dem. Det betyr at det antagelig fins personer med nedsatt funksjonsevne som kunne ha vært i arbeid, eller eventuelt økt stillingsprosenten sin, dersom de hadde fått AU-reiser.

Budsjettmessige og samfunnsøkonomiske virkninger

Økonomiske analyser av virkningen av AU-reiseordningen viser at ordningen med stor sannsynlighet er samfunnsøkonomisk lønnsom. Det offentliges utgifter til ordningen er mindre enn det samfunnet får igjen i form av økt verdiskaping, reduserte «skattekostnader» og en bedre hverdag for personer med funksjonsnedsettelse og deres familier og venner. Beregningene tyder også på at ordningen bidrar positivt i de offentlige budsjettene ved at den fører til reduserte trygde- og sykepengeutbetalinger og økte skatteinntekter.

Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til denne typen beregninger, særlig når mange av nyttevirkningene er vanskelig å måle og verdsette i kroner. De budsjettmessige og samfunnsøkonomiske beregningene er følsomme for hvor mange ekstra årsverk AU-reiseordningen bidrar til. Vi har i analysen tatt utgangspunkt i brukernes svar på hva de alternativt ville ha gjort dersom ordningen ikke fantes, og basert på dette beregnet budsjettmessige og samfunnsøkonomiske virkninger for tre ulike scenarier for antall årsverk AU-reiseordningen bidrar til: lavt anslag (224 årsverk), middels anslag (359 årsverk) og høyt anslag (448 årsverk). Det midterste anslaget tilsvarer brukernes svar. Vi finner at dersom minst 147 årsverk arbeides som følge av at ordningen eksisterer, vil AU-reiseordningen være samfunnsøkonomisk lønnsom, gitt de offentlige utgiftene som foreligger i dag. Dersom antall «nye» årsverk som utføres er minst 226, viser våre beregninger at ordningen også bidrar positivt i de offentlige budsjettene, gitt dagens kostnadsnivå.

Forslag til endringer

AU-reiseordningen fremstår som en ordning med god kvalitet som fungerer godt og etter hensikten. Mange av brukerne gir uttrykk for at de er svært fornøyde med ordningen. Det har imidlertid også framkommet forslag til endringer som kan bedre måloppnåelsen og kvaliteten på ordningen. I tillegg har vi vurdert mulige tiltak som kan bedre kostnadseffektiviteten. Ved vurderingen av endringsforslagene, har vi lagt vekt på i hvilken grad de bidrar til bedre måloppnåelse, hvor viktig de er for brukerne, omfanget av endringen (hvor mange det vil gjelde og hva kostnaden vil bli), administrative konsekvenser samt hvordan endringene vil påvirke grensesnittet mot andre transportordninger og arbeidsgivers ansvar.

Vi har identifisert tre endringer som vi mener vil kunne bidra til at flere personer med nedsatt funksjonsevne kan komme i ordinært arbeid, jobbe mer eller ta arbeidsrettet utdanning. Det er:

- Å gjøre AU-reiseordningen bedre kjent, spesielt blant ansatte i NAV slik at flere i målgruppen nås.
- Å utvide AU-reiseperioden for de som blir midlertidig fratatt førerkortet.
- La de som har 100 prosent uføretrygd, men som er i lønnet arbeid, få mulighet til å søke om AU-reiser, slik at disse kanskje klarer å jobbe mere.

De andre forslagene til endringer som har kommet fram i intervjuene og spørreundersøkelsene, er i hovedsak rettet mot å bedre kvaliteten på ordningen, slik at den blir bedre tilpasset brukernes behov. Når det gjelder forslag til endringer i regelverket, går en stor del av forslagene ut på å gjøre ordningen mer fleksibel:

- Bedre fleksibilitet med hensyn til variasjon i hente- og oppmøtested (utover faste)
- Bedre fleksibilitet med hensyn til reisetidspunkt/fordeling av tildelte turer utover uka
- Mulighet til å kunne gjøre korte stopp på vei til og fra jobb for å gjøre ærend
- Mulighet til å benytte AU-reiser til reiser i jobben (til kundemøter, kurs etc.).
- Mulighet til å få AU-reiser når bilen er på verksted kortere enn én uke
- La de som (f.eks.) henter barn i barnehage betale ordinær takst for barnehage-delen av reisen

Når det gjelder forslag til forbedringer i kvaliteten på tjenesten som utføres, peker flere på ønske om at søknadsprosessen digitaliseres og at det blir enklere å betale for reisen. Det kom både fram ønske om kontaktløs betaling, og at betalingen av egenandelen kunne knyttes sammen med reisekortet, slik at betalingen kunne gjøres i én operasjon, og ikke to som i dag. Det kom også fram forslag til forbedringer knyttet til selve transporten som først og fremst transportørene bør ta tak i.

Beregningene av budsjettmessige og administrative konsekvenser av endringsforslagene viser at mange av forslagene til forbedringer vil innebære økt ressursbruk. Med tanke på at AU-reiseordningen er en rammefinansiert ordning, er det derfor viktig å vurdere eventuelle endringer som gir økte kostnader, opp mot ulempen dette kan gi dersom det kan føre til at personer som fyller vilkårene for å få AU-reiser, ikke får det, fordi rammen er brukt opp. Ett alternativ kan være å øke rammen. Et annet er å innføre kostnadsreducerende tiltak. For særlig de to første endringsforslagene nevnt over, er det gode argumenter som taler for å øke rammen, da det ifølge beregningene samlet sett kan bidra positivt i offentlige budsjetter. Det har imidlertid i analysen kommet fram at reisekostnadene per tur har økt etter at den permanente ordningen ble innført i 2014, noe som taler for at man bør se nærmere på muligheter for å gjennomføre kostnadsreducerende tiltak. Vi har derfor, basert på analyse av datamaterialet, vurdert tiltak som kan bidra til at målene med ordningen oppnås med mindre bruk av offentlige ressurser. Basert på en avveining av fordeler og ulemper, har vi kommet fram til at følgende to tiltak kan være verdt å se nærmere på:

- Øke brukernes egenandeler
- Sette maksimum reiselengdegrense for å få innvilget AU-reiser

Siden brukerne i dag i gjennomsnitt betaler en lavere egenandel for reisene sine enn de gjorde i 2014, er en mulighet å la alle brukerne betale litt mere av reisene sine selv ved å legge på en bestemt prosentvis økning for alle. Et annet alternativ er å sette en minstetakst for egenandelen. Da vil de som betaler de laveste egenandelene i dag (noen ned i 6-7 kroner),

betale litt mere, mens de som har høye egenandeler i dag, ikke blir berørt. Det sistnevnte forslaget vil også rette litt opp i skjevheten som oppstår med hensyn til hva brukerne betaler i egenandeler, fordi fylkeskommunene har ulike takster for kollektivtransporten. Brukerne kan betale veldig forskjellige egenandeler for samme reiselengde når egenandelene beregnes ut fra fylkeskommunenes ulike billettpriser og rabattordninger.

Det andre forslaget til kostnadseffektivisering er å sette en maksimumsgrense for hvor lang reisevei man kan få innvilget AU-reiser for. I dag er det ingen slik grense. Det gjør at enkelte brukere med lang reisevei legger beslag på forholdsvis store deler av AU-reisebudsjettet. En «storbruker» av AU-reiser kan eksempelvis ha en årlig reisekostnad som er ti ganger høyere enn en «normalbruker». Dersom det er sannsynlig at rammen for AU-reiseordningen vil kunne overskrides, og det er fare for at personer som fyller vilkårene for å få AU-reiseordningen ikke får den fordi rammen er brukt opp, kan det være behov for å gjøre en vurdering av om det skal settes en øvre grense for hvor store reisekostnader hver enkelt bruker kan ha. Dette kan på den ene siden gi rom for at flere kan få ta del i ordningen. På den andre siden kan det føre til at enkelte brukere med stor reisekostnad ikke kommer seg i arbeid/utdanning.

AU-reiseordningen som inkluderings- og arbeidsmarkedspolitisk virkemiddel

AU-reiseordningen må kunne sies å være et godt virkemiddel både inkluderings- og arbeidsmarkedspolitisk. Ordningen er for mange helt nødvendig for at de skal kunne klare å komme seg ut i arbeidslivet eller ta arbeidsrettet utdanning. Betydningen og virkningen av AU-reiseordningen henger imidlertid sammen med flere andre forhold. For det første, skal flere personer med funksjonsnedsettelse kunne være i arbeid, må arbeidsgivere være villig til å legge arbeidsplassene til rette for dem. Det gjelder både private og offentlige arbeidsplasser. For det andre, vil behovet for AU-reiser henge tett sammen med i hvilken grad kollektivtransportsystemet og annen infrastruktur er universelt utformet. Forbedringer knyttet til det ordinære kollektivtransportsystemet, vil kunne gjøre behovet for AU-reiser mindre. Til slutt vil vi også trekke fram viktigheten av å se AU-reiseordningen i sammenheng med andre tiltak og virkemidler for å øke arbeidsdeltakelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne. Det har i evalueringen blitt pekt på utfordringen knyttet til at man på den ene siden legger til rette for at personer som per i dag er innvilget og mottar 100 prosent uføretrygd, skal kunne være i ordinært lønnet arbeid og jobbe så mye de klarer eller ta arbeidsrettet utdanning. På den andre siden, er det ikke mulig å få AU-reiser så lenge man mottar 100 prosent uføretrygd. For noen kunne kanskje AU-reiser være det som skulle til for at de skulle klare å arbeide mer, men de får aldri prøvd det fordi de ikke får tilgang til ordningen.

SUMMARY

The aim of the project has been to evaluate the scheme supporting disabled people's transport to work and education (AU travel) provided by the Norwegian Labour and Welfare Administration (NAV). The scheme started as a pilot in 2001 and was transformed into a permanent scheme in 2014. The scheme is financed by annual allocations in the state budget. The purpose of AU travel is to ensure that people with mobility difficulties can participate in regular working life or finish work-oriented education.

The evaluation has shed light on issues related to regulations, goal achievement, quality, efficiency, organization and distribution of responsibilities in the scheme. The project has also compared the current scheme with the previous pilot scheme and other transport schemes for disabled people in Norway, as well as mapped similar transport schemes in the other Nordic countries. Based on the results from the evaluation, proposals for improvements in the scheme have been presented and discussed in chapter nine.

The matters in question have been elucidated through analyses of register data, qualitative interviews, and surveys. Representatives from various user organizations, NAV, carriers, and the travel-card supplier have been interviewed, and two surveys have been conducted; one among the users of AU travel and one among the employees in NAV.

Comparing today's scheme with the pilot scheme

The AU-travel pilot scheme was evaluated in 2012 (see Solvoll and Anvik, 2012). When the scheme was made permanent in 2014, some changes were made. First, a travel card was introduced. Second, responsibility for booking and organising the trips was transferred from the regional transport offices to the users. Today, the users have a free choice of carrier as long as the carrier holds a permit for passenger transport. Finally, the regulations were changed to allow the users to make stops to deliver and pick up children at kindergarten as long as the user pays the additional cost.

Relationship to other transport schemes

The regulations distinguish quite clearly between the existing transport schemes for disabled people. However, we experience that this distinction is sometimes perceived as impractical for the AU-travel users. This applies, for example, to being able to make stops on the way to and from work, to shopping for food and doing other errands, which other types of transport schemes such as the TT-travel and patient-travel schemes are supposed to cover.

Experiences from other Nordic countries

We have mapped the main features of other Nordic countries' schemes that are relevant to compare with the Norwegian AU-travel scheme. Sweden and Finland have a transport service they call "Färdtjänst", while Sweden also has a scheme for travel to work as compensation for being on sick leave. Denmark has a transport service called "Handicapkørsel", in addition to covering additional transport costs for people with mobility difficulties. Iceland offers small, specialised buses as well as a taxi for visually impaired persons.

It has been challenging to compare these schemes with the AU-travel scheme, as their structure and organisation is very different. However, the Norwegian scheme differs from these others in that it has a centralized (national) administration through NAV. This means

that it is not characterized by municipal variations in rules, enforcement of the rules, and information about the scheme. It may also be resource-efficient to have only one administration for the scheme. The Norwegian scheme also emphasizes individual bookings and trips, while in the other Nordic countries it is more common that users share transport in special taxis or busses.

Scope and use of resources

By the end of 2019, approximately 800 AU-travel users were registered, which is an increase of 42 percent from 2014. Most of the trips are work journeys, and only five percent are for education. There are AU-travel users in all parts of Norway, but the number of users varies considerably between the counties. When we take into account the size of the population in each county, most users are in Oslo and the former county of Troms, with 0.34 and 0.29 users per 1,000 inhabitants, respectively. The number of AU-travel users is lowest in the former counties of Sogn og Fjordane and Finnmark, both with 0.04 users per 1,000 inhabitants.

In 2019, 153,300 AU journeys were made. These cost the public sector a total of 76 million NOK, of which 2.6 million NOK was related to the administration of the scheme in NAV. The public sector's costs per AU-travel user and per AU-journey have increased significantly from 2011 to 2019. While the public sector's expenditure per AU-travel user averaged 63,900 NOK in 2011 (2019 prices), in 2019 it was 94,000 NOK. Correspondingly, public expenditure per AU journey was 344 NOK on average in 2011 (2019 prices) and 496 NOK in 2019. We assume this increase may partly be explained by the regional transport offices obtaining lower prices for the taxi journeys than the users get today when they book their own journeys, but also because some carpooling was carried out during the pilot scheme. In addition, we see that users on average paid a lower fare in 2019 than in 2014. When we adjust for inflation in the period, we find that users paid on average just above 20 NOK per trip in 2014, compared to only 18 NOK in 2019, despite the fact that the average travel distance has had a slight increase in the same period, from 13.6 km in 2014 to 18.1 km in 2019.

There is great variation in the use of the AU-travel scheme among the users. A "normal user" makes approximately 165 trips per year. Each trip costs about 236 NOK, giving an annual travel cost of 39,000 NOK. However, the *average cost* per trip among all users was 481 NOK in November 2019, and the average annual travel cost per user in 2019 was approximately 87,000 NOK (both figures excluding NAV's administration costs). This shows that there are users who make both longer and more expensive trips per year and/or travel more trips per year than the normal user.

Goal achievement

Overall, we find that the users evaluate the AU-travel scheme to be of high quality, relatively well adapted to their needs for transport to and from work, and easy to use. It also provides independence by allowing them to organize the transport themselves, avoiding dependency on others. There is broad agreement that the introduction of the travel card has been successful, simplifying the payment procedure. The users give a clear impression that the scheme is important for their ability to work. Many users report that they would work less if they did not have the scheme. The users report that being at work means a lot to them because it provides financial security, self-respect and a feeling of being included and participating on an equal footing with others. In addition, many describe that, due to its flexibility, the AU-travel scheme helps make everyday life easier, so that after working hours

they manage to take care of their family and spend time with friends. This is described as “the opportunity to live a normal life”.

However, the AU-travel scheme seems to be relatively unknown among employees in NAV, user organizations and users in the target group who do not already benefit from the scheme. There is reason to believe that there are people who meet the requirements to be granted AU-travel, but do not receive it because information about this opportunity does not reach them. This means that there are probably people with disabilities who could be in work, or could increase their employment rate, if they were granted AU travel.

Budgetary and socio-economic effects

Assessment of the economic impact of the AU-travel scheme shows a high degree of probability that the scheme is profitable to society. The public sector’s expenditure in the scheme is less than what society receives in return in the form of increased production value of work, reduced “tax costs”, and a better everyday life for people with disabilities, their families and friends. The analyses also indicate that the scheme contributes positively to public budgets by leading to reduced payments for sick leave and social security and increased tax revenues.

However, there is great uncertainty associated with these types of analyses, especially when many of the benefits are difficult to measure and value. The analyses are sensitive to how many extra man-years in paid employment the AU-travel scheme contributes to. In our analyses this is based on the users’ answers to what they would have done alternatively if the scheme did not exist. On the basis of their answers we have analysed budgetary and socio-economic effects for three different scenarios: a low estimate of 224 man-years, a medium estimate of 359 man-years, and a high estimate of 448 man-years. The middle estimate corresponds to the users’ reporting. We find that if at least 147 man-years are worked as a result of the scheme existing, the AU-travel scheme will be profitable to society, given today’s public expenditure. If the number of “new” man-years performed is at least 226, the analysis shows that the scheme also contributes positively to the public budgets, given the current cost level.

Suggestions for improvements

Many AU-travel users express that they are very happy with the scheme. However, some proposals for improvements have also been made that can improve the goal achievement and quality of the scheme. In addition, we have considered measures that can improve cost efficiency. When assessing improvements, we have emphasized the extent to which they contribute to better goal achievement, their perceived importance for the users, the scope of the change (how many new users it will lead to, and potential increase in costs), and administrative consequences. We have also considered how the changes will affect the interface with other transport schemes and the employer’s responsibilities regarding paying for worker’s travel expenses during work.

We have identified three improvements that may contribute to more persons with disabilities being able to enter regular work, work more, or take work-oriented education. These are:

- To make the AU-travel scheme better known, especially among employees in NAV, so that more people in the target group are reached.

- To extend the AU-travel period for those who are temporarily deprived of their driving licence.
- Give those who receive 100 per cent disability benefit, but who are in regular paid work, the opportunity to receive AU travel so that they may be able to work more.

The other proposals for changes that have emerged in the interviews and surveys are mainly aimed at improving the quality of the scheme. Many of the proposals regarding improvements in the regulations are oriented towards making the scheme more flexible:

- Increased flexibility regarding variation in pick-up and drop-off locations.
- Increased flexibility regarding travel time/distribution of assigned trips throughout the week.
- Be given the opportunity to make short stops on the way to and from work to do errands.
- Be given the opportunity to use AU travel for work journeys (for customer meetings, courses, etc.).
- Be given the opportunity to use AU travel when their car is in for repair for less than one week.
- Let those who (for example) pick up children in kindergarten pay the ordinary fare for the kindergarten part of the trip.

When it comes to suggestions for improvements in the quality of the service performed, several mentioned that the application process should be digitized, and they suggested improvements in the payment process for each trip. Both contactless payment and linking of the fare payment to the travel card were suggested as improvements. The latter would allow paying for the trip in one operation, instead of two as is the case today. There were also suggestions for improvements related to the transport, which should first and foremost be addressed by the carriers.

The calculations of the budgetary and administrative consequences of the amendments show that many of the proposals for improvements will involve increased use of resources. Given that the AU-travel scheme is financially limited, it is important to consider any changes that increase costs, against the disadvantage this may cause if it leads to persons not receiving AU travel even though they meet the requirements for it, because the financial limit has been exceeded. One option might be to allocate more resources to the scheme. Another is to introduce cost-reducing measures. For the first two amendments mentioned above in particular, there are good arguments in favour of allocating more resources since the economic assessment shows that the improvements may contribute positively to public budgets. However, the analysis has shown that travel costs per trip have increased since the permanent scheme was introduced in 2014. This suggests that one should look more closely at opportunities to implement cost-reducing measures as well. By considering both advantages and disadvantages, we have concluded that the following two measures may be worth looking into:

- Increase users' fares
- Set a maximum travel length limit when granting AU travel

Since users today on average pay a lower fare for their journeys than they did in 2014, one proposal is to increase all users' fares by a certain percentage. Another option is to set a minimum rate for the fare, so that those who pay the lowest fares today, pay more, while those who have higher fares are not affected. The latter alternative will also correct some of the unfairness that arises regarding user fares. Since county municipalities have different fares for public transport, users can pay very different fares for the same travel length when they are calculated based on each county's regular public transport fares.

The second proposal for cost efficiency is to set a maximum limit for the travel distance that can be covered by the AU-travel scheme. Today there is no such limit. This means that some users who have long journeys use relatively large portions of the AU-travel budget. One such user may have annual travel costs that are ten times higher than a "normal user". If the financial limit of the scheme is exceeded, and there is a risk that persons who meet the criteria for receiving the AU-travel scheme will be excluded because of this, this may be an argument for setting an upper limit on the travel costs for which each individual user may receive funding. On the one hand, this can allow more people to be included in the scheme; on the other, it may exclude others who have long travel distances.

The AU-travel scheme as an inclusion and labour market policy tool

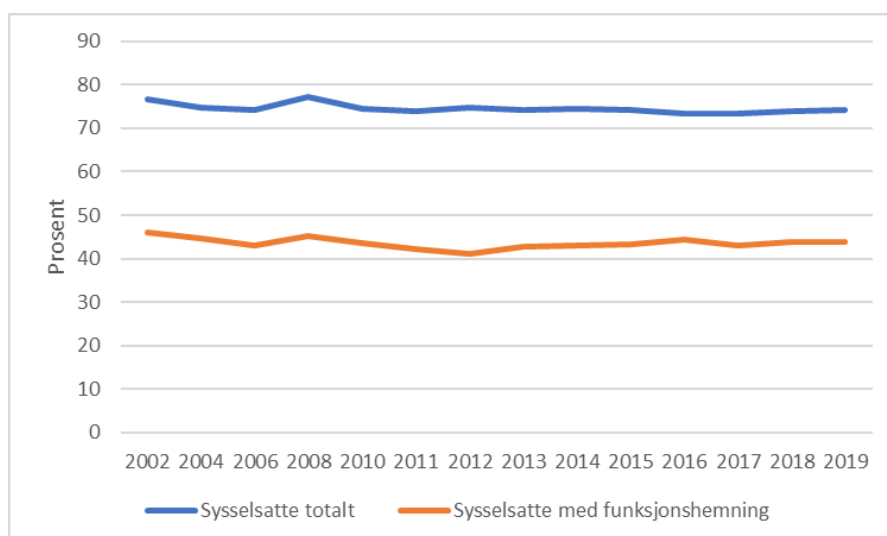
The AU-travel scheme is considered a good policy tool for both societal inclusion and labour-market participation. The scheme is a necessity for many in order to be able to work or take work-oriented education. However, the significance and impact of the AU-travel scheme is linked to several other factors as well. First, if more people with disabilities are to be able to work, employers must be willing to make the workplaces suitable for them. Second, the need for AU travel is closely linked to the extent to which the public transport system and other infrastructure are universally designed. Improvements related to the ordinary public transport system could reduce the need for AU travel. Finally, we will also emphasize the importance of seeing the AU-travel scheme in connection with other measures aimed at increasing participation in regular work among people with disabilities. The evaluation has pointed out the challenge associated with, on the one hand, making arrangements for people who are currently receiving 100 per cent disability benefit to be able to work, and to do so as much as they can or take work-oriented education. On the other hand, the regulations do not permit receiving AU travel as long as you receive 100 per cent disability benefit. For some, AU travel may be what it takes to be able to work more, but they never get to try it because they have no access to the scheme.

1 INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN FOR AU-REISEORDNINGEN

I regjeringens strategi for likestilling av mennesker med funksjonsnedsettelse – Et samfunn for alle – er visjonen «*et samfunn der alle mennesker kan delta og gis muligheten til å bidra i samfunnet. Politikken for mennesker med funksjonsnedsettelse skal bygge på likestilling og likeverd, selvbestemmelse, medvirkning, deltakelse og inkludering*» (side 4 i Strategi for mennesker med funksjonsnedsettelse - Et samfunn for alle, Barne- og likestillingsdepartementet, 2018). Det slås fast at inkludering og likestilling av personer med funksjonsnedsettelse både er en forutsetning for et bærekraftig velferdssamfunn, og en forutsetning for at den enkelte skal kunne leve et fritt og selvstendig liv. Regjeringens strategi skal blant annet fremme likestilling og like muligheter knyttet til utdanning og arbeid, og deltakelse i utdanning og arbeid er sentralt for å nå de politiske målene om økt deltakelse og inkludering for personer med nedsatt funksjonsevne (Barne- og likestillingsdepartementet, 2018).

Selv om det på flere områder har vært en positiv utvikling i politikk og levekår for personer med funksjonsnedsettelse, viser statistikk at de generelt har betydelig lavere yrkesdeltakelse enn befolkningen ellers. Ifølge arbeidskraftundersøkelsen var andelen sysselsatte blant personer med funksjonsnedsettelse i alderen 15-66 år, på 43,8 prosent i andre kvartal 2019 og på 40,6 prosent i andre kvartal 2020 (SSB, 2019). Nivået har holdt seg stabilt over mange år og er omtrent uendret fra 2011 hvor andelen lå på 43,6 prosent (Solvoll & Anvik, 2012). Det er grunn til å tro at nedgangen i 2020 i stor grad skyldes Covid-19 pandemien og at den ikke er representativ for utviklingen på lang sikt. Hvis vi av denne grunn holder oss til statistikken for 2019, så var det i andre kvartal 2019, 274 000 sysselsatte med nedsatt funksjonsevne i Norge. I befolkningen som helhet var andelen sysselsatte på 74,1 prosent i andre kvartal 2019 (SSB, 2019), mot 76,6 prosent i 2011 (Solvoll & Anvik, 2012). Figur 1-1 viser sysselsettingsutviklingen de siste 15 årene for befolkningen som helhet og blant personer med funksjonsnedsettelse.



Figur 1-1: Andelen sysselsatte i hele befolkningen og andelen sysselsatte blant personer med funksjonsnedsettelse i aldersgruppen 15-66 år (Kilde: www.ssb.no).

Selv om mye av litteraturen om funksjonshemming og arbeid ser på personer med funksjonsnedsettelse som én gruppe, så er det viktig å ha i minne at det er en svært heterogen gruppe hvor deler av gruppa vil ha større vansker med tilknytning til arbeidsmarkedet enn andre (Tøssebro & Wik, 2015). Type funksjonsnedsettelse, grad av funksjonsnedsettelse og sosiodemografiske faktorer som kjønn, utdanning, minoritetsbakgrunn med mer, er eksempler på faktorer som påvirker graden av yrkesdeltakelse (Tøssebro & Wik, 2015). I tillegg kommer forhold knyttet til omgivelsene og møtet med arbeidsplassen.

Det finnes bred forskningsmessig dokumentasjon på at utdanning er en av de viktigste enkeltfaktorene for å øke deltakelsen i arbeidslivet for personer med funksjonsnedsettelse (Bliksvær, 2018; Bliksvær og Hanssen 2006; Kittelsaa mfl. 2015). Statistikk viser også at yrkesaktiviteten øker med stigende utdanningsnivå, som for befolkningen ellers. Imidlertid har personer med funksjonshemming i mindre grad enn befolkningen ellers, høyere utdanning (Bø, 2018). I tillegg er sysselsetningsgraden lavere for de som har høyere utdanning enn befolkningen ellers. For de med 1-4 år med universitets- og høyskoleutdanning var 54,3 prosent sysselsatt i andre kvartal 2019, mot 83,7 prosent i befolkningen totalt (SSB, 2019).

Myndighetene har opp gjennom årene implementert en rekke tiltak for å få flere personer med funksjonsnedsettelse i arbeid, deriblant flere offentlige støtteordninger for transport som arbeids- og utdanningsreiser, TT-ordningen, trygdebilordningen, grunnstønad til transport og transport i tilknytning til arbeidsavklaringspenger (AAP) (Solvoll & Anvik, 2012).

I tillegg er det et uttalt mål i tråd med plan- og bygningsloven og nasjonale forventninger, at universell utforming skal legges til grunn i alle planer for oppgradering og bygging av ny transportinfrastruktur (St. Meld. nr. 33 (2016-2017)). Nye krav til universell utforming i drift og vedlikehold skal også innarbeides fortløpende ved inngåelse av nye kontrakter. Et universelt utformet transportsystem vil bidra til økt mobilitet for alle og minske behovet for spesielt tilrettelagte ordninger for spesifikke grupper i befolkningen. I et universelt utformet samfunn, vil det allikevel være behov for noen individuelle kompensatoriske ordninger. Det er imidlertid viktig å se målet om et universelt utformet transportsystem i sammenheng med særlige transportordninger for personer med funksjonsnedsettelse (Solvoll og Anvik, 2012).

Ordningen med AU-reiser startet som en forsøksordning i 2001 på bakgrunn av en økning i antall uføretrygdete og at det var vanskelig å akseptere at mangel på transporttilbud eller manglende kompensasjon for merutgifter knyttet til transport, skulle føre til at personer med funksjonsnedsettelse måtte takke nei til arbeid eller utdanning (Solvoll og Anvik 2012). Forsøket skulle også være et tiltak for å fremme deltaking og likestilling for personer med funksjonsnedsettelse. Det var også et mål at utgiftene til ordningen skulle føre til utgiftsbesparelser over folketrygden. Transporttilbudet startet opp først som et ettårig forsøk, men ble senere forlenget for ett år av gangen ved behandling over Statsbudsjettet. Stønaden var beregnet på personer som var i ordinært arbeid eller som gjennomførte arbeidsrettet utdanning for å skaffe seg eller beholde ordinært arbeid.

Forsøkene ble basert på utprøving av to modeller for organisering av transportordningene (Solvoll og Anvik 2012). I halvparten av fylkene ble ordningen knyttet opp mot trygdeetaten og kjørekontorene, mens i de resterende fylkene ble ordningen knyttet til den fylkeskommunale transporttjenesten for personer med funksjonsnedsettelse (TT-tjenesten).

AU-reiser ble lagt om til en landsdekkende og permanent rammefinansiert ordning med ny organisasjonsmodell og nytt regelverk fra 1. september 2014, jamfør omtale i Prop. 1 S (2014-2015) Arbeids- og sosialdepartementet. Ansvar for ordningen ble i sin helhet lagt til NAV. Det ble utformet en egen forskrift for ordningen og det ble innført reisekort med egenandel for brukerne der NAV inngår avtale med leverandør av reisekort og brukerne kan velge transportør selv.

1.2 MÅL MED AU-REISEORDNINGEN

I Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 1 er formålet med AU-reiseordningen formulert som følger:

«Stønad til arbeids- og utdanningsreiser skal bidra til at personer med forflyttingsvansker på grunn av nedsatt funksjonsevne, kan være i ordinært arbeid eller gjennomføre arbeidsrettet utdanning».

Ifølge Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Lov om arbeidsmarkedstjenester – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser, regnes ordinært arbeid å være arbeid som gir ordinære lønns- og arbeidsvilkår, mens arbeidsrettet utdanning er utdanning som vil føre til ordinært lønnet arbeid.

Det er formulert mål med AU-reiseordningen på ulike målnivåer. Målene kan defineres som (Samset, 2014):

- **Resultatmål** som angir den konkrete leveransen ved tiltaket. Resultatmålene er alltid knyttet til kvalitet, kostnad og tid, men kan også være knyttet til andre forhold som for eksempel omdømme.
- **Effektmål** som gir uttrykk for den direkte effekten man får av et tiltak, som for eksempel første ordens effekt for brukerne. Effektmålene må være konsistente i den forstand at de bygger opp under samfunnsmålene.
- **Samfunnsmål** som gir uttrykk for den nytten eller verdiskapingen som tiltaket fører til for samfunnet på lengre sikt.

Det er noen mål som er formulert spesifikt for AU-reiseordningen som vist innledningsvis i kapitlet, mens andre mål har vi utledet indirekte fra målene som er satt generelt for tiltak som gjennomføres gjennom Arbeids- og velferdsetaten. Nedenfor beskriver vi resultatmålene, effektmålene og samfunnsmålene vi har identifisert ved gjennomgang av dokumentene «Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser» med tilhørende høringsnotat, «Tildelingsbrev for 2019 til Arbeids- og velferdsdirektoratet», «Prop. 1 S (2013-2014)», samt dokumentene allerede nevnt i forrige avsnitt.

Resultatmål

Vi ser her på direkte og indirekte uttrykte mål for AU-reiseordningen. Det er for det første, et mål at alle tjenester gjennom Arbeids- og velferdsetaten skal være effektive og bidra til gode brukeropplevelser. Tjenestene skal være kostnadseffektive slik at de bidrar til høyest mulig måloppnåelse til lavest mulig pris. Tjenester av god kvalitet skal kjennetegne kontakten

mellom forvaltningen og brukerne, og NAV-kontorene skal utvikles med tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til det beste for brukerne.

For det andre skal det tilbys arbeidsrettet bistand som er tilpasset den enkeltes forutsetninger og behov med sikte på rask overgang til arbeid eller å opprettholde tilknytningen til arbeidslivet. Det skal sørges for at personer med nedsatt funksjonsevne får rett hjelpemiddel og nødvendig tilpasning av hjelpemidlet innen rett tid. Det skal sørges for god kvalitet og god intern kontroll i alle ledd i hjelpemiddelforvaltningen.

For det tredje var det et uttrykt mål med innføringen av reisekortet for AU-reiser, at det skulle bidra til enklere administrering av ordningen, gi økt fleksibilitet for brukerne ved at de kan bestille og organisere reisene sine selv, samt føre til økt kostnadseffektivitet gjennom lavere administrasjonskostnader.

Til sist er det et mål for Arbeids- og velferdsetaten generelt å modernisere gamle IKT-systemer, øke digitalisering i tjenestene og få til flere selvbetjeningstjenester for å gi bedre tjenester til brukerne, mere hensiktsmessige arbeidsprosesser og en effektiv forvaltning. Tjenester og informasjon skal være lett tilgjengelige.

Effektmål

Når det gjelder effektmål, er det et viktig uttrykt mål at stønad til arbeids- og utdanningsreiser skal bidra til at personer med forflytningsvansker på grunn av nedsatt funksjonsevne, kommer i jobb eller utdanning, samt at de kan bli værende i ordinært arbeid eller gjennomføre arbeidsrettet utdanning. Det er i tillegg et mål at andelen som mottar helserelaterte ytelser skal reduseres, og at AU-reiseordningen skal være med å bidra til utgiftsbesparelser over folketrygden.

Som nevnt i forrige avsnitt, har utdanning mye å si for mulighetene for deltakelse i arbeidslivet. Det er derfor et mål at flere voksne, inkludert personer med funksjonsnedsettelse, får utdanning og formell kompetanse. Dette for å styrke deres muligheter for å komme ut i, og bli værende i, arbeid.

Samfunns mål

Like muligheter knyttet til deltakelse i utdanning og arbeid er sentralt for å nå samfunnsmålene om økt deltakelse og inkludering for personer med nedsatt funksjonsevne. Tiltak gjennom arbeids- og velferdsetaten skal bidra til å forebygge og redusere fattigdom, fremme sosial inkludering og bygge et sterkere sosialt sikkerhetsnett, herunder legge til rette for personer med nedsatt funksjonsevne i arbeidsliv og dagligliv. Tiltak som blant annet AU-reiser, skal bidra til at personer med nedsatt funksjonsevne kan ha en aktiv hverdag.

Arbeid til alle betyr for den enkelte en kilde til inntekt, økonomisk trygghet, selvspekt og selvrealisering. Samtidig vil sysselsetting bidra til å sikre velferdsstaten gjennom produksjon og verdiskaping, utjevne økonomiske og sosiale forskjeller samt forebygge fattigdom. Et samfunns mål med AU-reiseordningen er økt deltakelse og inkludering for personer med nedsatt funksjonsevne.

1.3 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER I EVALUERINGEN

Arbeids- og sosialdepartementet har ønsket en evaluering av den permanente ordningen arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) i NAV som ble innført 1. september 2014. Formålet med prosjektet har derfor vært å evaluere ordningen med vekt på:

- Regelverk
- Måloppnåelse, kvalitet og effektivitet
- Organisering og ansvarsforhold

Forsøksordningen med AU-reiser ble evaluert i 2012 (Solvoll og Anvik 2012), men den nye ordningen er ikke tidligere evaluert. Evalueringen av den nye ordningen bør sees i sammenheng med et større arbeid med å evaluere ulike statlige og fylkeskommunale/kommunale transportordninger for personer med funksjonsnedsettelse. Evalueringen skal gi grunnlag for å vurdere eventuelle endringer i ordningene.

Prosjektets problemstillinger har vært:

1. Å beskrive og vurdere forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser), dagens AU-reiseordning og forholdet til tilgrensende ordninger.
2. Å kartlegge tilsvarende ordninger som arbeids- og utdanningsreiser i andre nordiske land.
3. Å kartlegge erfaringer knyttet til regelverket for ordningen med AU-reiser:
 - Hvordan er erfaringene med det nye regelverket?
 - Hvordan vurderes ulike komponenter i regelverket, for eksempel målgruppe, vilkår, stønad og forholdet til andre ordninger?
 - I hvilken grad har overgangen til nytt regelverk i 2014 medført forenkling?
 - Hvordan har avtaler med transportører og reisekortordningen fungert?
 - Hvordan vurderer NAV, brukere og andre involverte aktører regelverket samlet sett?
4. Å evaluere måloppnåelse, kvalitet og effektivitet ved AU-reiseordningen:
 - I hvilken grad bidrar ordningen til at flere personer med funksjonsnedsettelse får og beholder arbeid?
 - Hva kjennetegner deltakerne og har deltakersammensetningen endret seg siden forsøksordningen?
 - Hvordan vurderes kvaliteten i ordningen? Har den nye ordningen litt bedre for brukerne?
 - Har omfang og ressursbruk utviklet seg som forventet siden forsøksordningen?
 - Hvilken betydning har AU-reiser som arbeidsmarkedspolitisk virkemiddel?
 - Er AU-reiseordningen samfunnsøkonomisk lønnsom? Har den nye ordningen medført økt effektivitet?
 - I hvilken grad dekkes behovet gitt formålet med ordningen? Er det personer med nedsatt funksjonsevne og transportbehov som kan ha nytte av ordningen med AU-reiser, men som ikke benytter den eller faller utenfor? Hva skyldes i tilfelle dette?
5. Vurdere organiseringen og ansvarsforholdene knyttet til ordningen med AU-reiser:

- Hvordan vurderes modellen med reisekort sammenlignet med tidligere forsøksordning og andre former for organisering av reiser?
- I hvilken grad eksisterer det grenseflater mot andre ordninger og samordningsproblemer? Hvordan håndteres dette i ordningen med AU-reiser?
- Er det behov for å foreta endringer i ordningen med AU-reiser, herunder regelverk, organisering og ansvarsforhold?
- Vurdere økonomiske og administrative konsekvenser av eventuelle forslag til endringer.

Sentralt i problemstillingene har inngått å innhente erfaringer med bruken av AU-reiser og regelverket knyttet til ordningen, både sett fra brukernes side og fra det offentliges side. I tillegg til å innhente erfaringer fra Norge, som har vært hovedfokus i studien, har det også vært ønskelig å få en oversikt over erfaringer med tilsvarende ordninger i de andre nordiske landene for å finne muligheter for kunnskapsoverføring.

Basert på de innhentede erfaringene, har ordningen vært evaluert i forhold til måloppnåelse, kvalitet og effektivitet. Forslag til endringer som kan bedre måloppnåelsen, kvaliteten og effektiviteten av ordningen, har til sist blitt formulert.

1.4 BEGREPSAVKLARINGER

Begrepet funksjonshemming har vært gjenstand for mye debatt både i forskningsmiljøer og i interesseorganisasjoner for personer med nedsatt funksjonsevne, og definisjonen eller forståelsen av begrepet har variert over tid (Kittelsaa mfl., 2016). Dette henger sammen med at forståelsen av funksjonshemming kan ha betydning for valg av politiske strategier (NOU 2001:22, 2001). I en biologisk-medisinsk forståelse av begrepet, sees funksjonshemming på som en egenskap ved individet. I denne forståelsen, vil den politiske strategien gjerne være en kombinasjon av forebygging, behandling og tilrettelegging av spesielle miljø (NOU 2001:22, 2001). I den relasjonelle forståelsen av begrepet funksjonshemming inkluderes relasjonen mellom person og omgivelser/situasjon. I denne definisjonen (også omtalt som gap-modellen) erkjennes det at personer med funksjonsnedsettelse ikke alltid er funksjonshemmet, men at det kommer an på situasjonen. Hvordan omgivelsene er utformet og situasjonen er, vil ha betydning for i hvilken grad de er en funksjonshemmende barriere, for personer med funksjonsnedsettelse. Dersom trapper er byttet ut med ramper og heiser, vil ikke en rullestolbruker være like funksjonshemmet (NOU 2001:22, 2001). Dette bygger på en relasjonell forståelse av begrepet funksjonshemming, som vi også legger til grunn i denne rapporten.¹ Denne forståelsen har stått sterkt i nordisk sammenheng de siste årene (Kittelsaa mfl., 2016).

I avsnitt 1.1 har vi vist til SSB sin arbeidskraftundersøkelse og sysselsetning blant personer med nedsatt funksjonsevne. Funksjonshemming defineres i denne undersøkelsen som varige helseproblemer som kan medføre begrensninger i det daglige liv.² Når funksjonshemming defineres her, er det med utgangspunkt i hvordan folk selv oppfatter sin situasjon og hva de

¹ Vi søker i tråd med denne forståelsen å praktisere det begrepsmessige skillet mellom nedsatt funksjonsevne og funksjonshemming i rapporten, selv om vi nok ikke alltid er helt konsekvent.

² <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/statistikker/akutu/aar>.

svarer på følgende spørsmål: «*Med funksjonshemning menes varige helseproblemer som kan medføre begrensninger i det daglige liv. Det kan være nedsatt syn, hørsel eller bevegelighet, lese- og skrivevansker, hjerte- eller lungeproblemer, psykiske lidelser osv. Har du etter din mening en funksjonshemning?*» (Bø, 2018).

Stønad til arbeids- og utdanningsreiser er beregnet på personer som grunnet varig nedsatt funksjonsevne (varighet mer enn ett år), har forflytningsvansker som medfører at personen ikke kan reise til og fra arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler (Lovdata, 2014b). Selv om første del av foregående setning beskriver funksjonshemming som en egenskap ved individet, ligger det allikevel en relasjonell forståelse av begrepet i siste delen av setningen. I hvor stor grad det offentlige transporttilbudet er universelt utformet, vil ha betydning for i hvilken grad den reduserte funksjonsevne hindrer personer med nedsatt funksjonsevne å benytte offentlige kommunikasjonsmidler.

1.5 RAPPORTENS OPPBYGGING

For å utforske problemstillingene har ulike datakilder og metoder vært benyttet. Disse beskrives nærmere i kapittel to. I kapittel tre og fire beskrives og sammenlignes henholdsvis forsøksordningen og dagens ordning med AU-reiser, med vekt på regelverk, organisering og ansvarsforhold samt omfang og ressursbruk. Forsøksordningen og dagens ordning sammenlignes så i kapittel 5. I kapittel seks beskrives kort andre tilgrensende transportordninger for personer med funksjonsnedsettelse som den fylkeskommunale TT-ordningen, utvidet TT-ordning, stønad til anskaffelse av motorkjøretøy eller annet transportmiddel (bil fra NAV), grunnstønad til transport, transport i tilknytning til arbeidsavklaringspenger, skoleskyss, reisetilskudd, pasientreiser, honnørrabattordningen og kommunale transportordninger. Vi gir i kapittel sju en beskrivelse av og sammenligning av tilsvarende ordninger som AU-reiser i de nordiske landene Sverige, Finland, Island og Danmark.

Dagens AU-reiseordning evalueres med hensyn til måloppnåelse, kvalitet og effektivitet i kapittel 8, herunder vurderes budsjettmessige og samfunnsøkonomiske virkninger. I kapittel ni presenteres og diskuteres endringsforslag som kan bedre måloppnåelsen, kvaliteten og effektiviteten i AU-reiseordningen, med tilhørende vurdering av konsekvenser for myndigheter og brukere. Til sist gis en konklusjon og noen avsluttende kommentarer i kapittel ti.

2 DATAKILDER OG METODISK TILNÆRMING

For å kunne besvare de ulike problemstillingene i studien (se kapittel 1.3), har det vært nødvendig å anvende ulike metodiske innfallsvinkler og datakilder. Tre hovedtyper data har vært innhentet og analysert: registerdata, dokumenter som beskriver regelverket knyttet til AU-reiseordningen og tilsvarende ordninger i de nordiske landene Sverige, Finland, Island og Danmark, intervjudata samt data fra to spørreundersøkelser – en blant brukerne av ordningen med AU-reiser og en blant NAV-ansatte. De ulike datainnsamlingsmetodene er nærmere beskrevet nedenfor.

2.1 ANALYSE AV REGISTERDATA OG DOKUMENTER

For å kunne beskrive og vurdere gammel ordning og dagens ordning samt forholdet til tilgrensende ordninger, har lover, forskrifter og rundskriv som beskriver ordningene vært analysert. I tillegg har evalueringen av forsøksordningen som ble gjennomført i 2012 (Solvoll og Anvik, 2012), vært en viktig informasjonskilde.

Statistikk over bruken av AU-reiseordningen og dens økonomi har vært sentral for å kunne analysere og sammenligne omfanget og ressursbruken knyttet til forsøksordningen og dagens ordning. Registerdata har blitt levert av NAV Tiltak Innlandet.

I forbindelse med kartleggingen av tilsvarende ordninger som AU-reiser i andre nordiske land (Sverige, Finland, Danmark og Island), har ulike typer dokumenter og registerdata fra disse landene blitt analysert. Disse har delvis blitt samlet inn fra nettsiden til ANED (The Academic Network of European Disability Experts).³ ANED ble dannet av Europakommisjonen i 2007 med mål om å etablere og vedlikeholde et europeisk nettverk på funksjonshemmingsfeltet som kunne støtte politikk utviklingen her i samarbeid med kommisjonens arbeid for personer med funksjonsnedsettelse. Noe datamateriell har også blitt samlet inn etter samtale med representanter fra de ulike nordiske landene.

2.2 INDIVIDUELLE INTERJUVUER

Erfaringer om ordningen fra brukerorganisasjoner og transportører har blitt hentet inn gjennom individuelle telefonintervjuer med representanter for disse. Det er også hentet inn dybdekunnskap om ordningen gjennom intervjuer med et mindre utvalg brukere, selv om hovedkilden for informasjon om brukernes erfaringer er innhentet gjennom en spørreundersøkelse som ble sendt ut til alle som benytter ordningen. NAV sine erfaringer med ordningen har vært belyst både gjennom individuelle intervjuer og gjennom en mindre spørreundersøkelse blant NAV-ansatte. Til sist har erfaringer fra brukerorganisasjoner i de andre nordiske landene, blitt hentet inn gjennom intervju med representanter fra disse.

Alle intervjuene har vært gjennomført som semistrukturerte intervju. En på forhånd utarbeidet intervjuguidet har blitt benyttet under intervjuene, men det har også vært rom for informantene til å komme med utdypende kommentarer og innspill der de har funnet det

³ <https://www.disability-europe.net/index.php>

relevant for å belyse temaet. Spørsmålene i intervjuguidene har vært tilpasset informantenes ulike grader av kjennskap til ordningen. Intervjuguidene ligger vedlagt.

Fokus for intervjuene har vært å få fram erfaringer med AU-reiseordningen. Herunder blant annet hvordan ordningen fungerer i praksis, hvordan organiseringen av ordningen fungerer, i hvilken grad målgruppen treffes av ordningen og erfaringer med regelverket. De har også blitt spurt om hvilke forslag til forbedringer de eventuelt måtte ha.

Under noen av intervjuene har det blitt tatt lydopptak som etterpå har blitt transkribert, mens i andre tilfeller har det vært mest hensiktsmessig å kun ta notater underveis i intervjuet.

2.2.1 INTERVJU BRUKERORGANISASJONENE

Totalt har 30 telefonintervjuer med ledere i et utvalg interesseorganisasjoner/-forbund for personer med funksjonsnedsettelse, blitt gjennomført. Mange brukere får sin kunnskap om ulike ordninger og ytelser gjennom medlemsorganisasjoner, og medlemsorganisasjonene besitter verdifull kunnskap om hvordan ulike ordningen fungerer for målgruppene, basert på de erfaringer som medlemmene rapporterer om. Medlemsorganisasjoner ivaretar også interessene til brukerne gjennom å være representert i råd og utvalg der ordningen diskuteres, for eksempel som medlemmer i referansegruppen til den forrige undersøkelsen om AU-reiseordningen (Solvoll og Anvik, 2012). Det har derfor vært relevant å gjøre en kartlegging av medlemsorganisasjonenes kunnskap om AU-reiseordningen, og deres erfaringer med ordningen basert på tilbakemeldinger fra medlemmene. Henvendelsene har først vært rettet til organisasjonene på nasjonalt nivå. I tillegg har vi tatt kontakt med et utvalg av organisasjonenes fylkes-/lokallag.

Det er i utvelgelsen av brukerorganisasjoner for intervju, lagt vekt på i hvilken grad det er sannsynlig at AU-reiseordningen kan være aktuell for medlemmene i organisasjonen. Selv om vi ikke har hatt ressursmessige rammer for å kunne intervju alle relevante organisasjoner og forbund, mener vi at vi har fått et tilstrekkelig representativt utvalg for å få fram brukerorganisasjonenes perspektiv i evalueringen. Tabell 2-1 gir en oversikt over hvilke brukerorganisasjoner som har vært intervjuet.

Intervjuene har blitt gjennomført ved hjelp av en på forhånd utarbeidet intervjuguidet (se vedlegg 3), og fokus i intervjuene har vært å kartlegge om og i hvilken grad foreningen har kjennskap til AU-reiseordningen, og hvilke erfaringer de har høstet med ordningen basert på egen kunnskap og de tilbakemeldinger de har fått fra sine medlemmer.

I tillegg til den bredere kartleggingen, har vi også gjort et lite antall lengre intervjuer på mellom en halv og en time, med medlemmer som selv er daglige brukere av AU-reiseordningen.

Tabell 2-1: Brukerorganisasjoner som har vært intervjuet.

Nasjonalt nivå	Fylkes-/lokallag
SAFO (Samarbeidsforumet for funksjonshemmedes organisasjoner)	SAFO Nord-Norge
FFO (Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon)	FFO Finnmark
Norges Handikapforbund	
Norges Blindeforbund	Norges Blindeforbund Trøndelag fylkeslag
Norsk Epilepsiforbund	
Foreningen for Muskelsyke (FFM)	FFM Fylkeslag Øst-Norge FFM Fylkeslag Vest-Norge FFM Fylkeslag Sør-Norge
MS-forbundet (multippel sklerose)	
Ungkontakt MS-forbundet	Ungkontakt MS-forbundet Nord-Norge
Landsforeningen for Kvinner med Bekkenleddsmerter (LKB)	
Cerebral Parese-foreningen (CP-foreningen)	CP-foreningen Vest-Norge CP-foreningen Nord-Norge
Norsk forening for slagrammede (NFS)	To lokallag av NFS på Vestlandet
Landsforeningen For Slagrammede (LFS)	
Norges Parkinsonforbund	
Arbeidsmiljøskaddes landsforening (ALF)	
Landsforeningen for Amputerte (LFA)	
Landsforeningen for nakkeskadde (LFN)	LFN Nord-Norge
Landsforeningen for Arthrogryposis Multiplex Congenita (AMC)	
Landsforeningen for Ryggmargsskadde	

2.2.2 INTERVJU BRUKERE

Spørreundersøkelsen blant brukerne av AU-reiseordningen (se avsnitt 2.4) har som sagt vært hovedkilden til innhenting av erfaringer fra brukerne om ordningen. I tillegg har vi fått nyttig dybdekunnskap om brukernes erfaringer med AU-reiseordningen gjennom individuelle intervjuer med et utvalg brukere som vi har kommet i kontakt med i forbindelse med intervjuene med brukerorganisasjonene og transportørene, samt når vi har hjulpet brukere med å fylle ut spørreskjemaet. Totalt har vi fått utdypende innspill fra 14 brukere gjennom disse intervjuene.

Intervjuene med brukerne har blitt gjennomført per telefon og har hatt varighet fra en halv til en time. Det ble tatt notater underveis, og intervjuet ble sammenfattet umiddelbart etter avsluttet intervju. Det ble gjort lydopptak av tre intervjuer. I tillegg til telefonintervjuene, har vi også hatt epostkorrespondanse med tre brukere hvor de har gitt uttrykk for sine erfaringer med ordningen.

2.2.3 INTERVJU TRANSPORTØRER OG LEVERANDØR AV REISEKORT

Vi har totalt fått innspill og erfaringer fra fem ulike transportører som har oppdrag i forbindelse med AU-reiser, heriblant også Rogaland Taxi som per 2020 har oppdraget med å levere reisekort til brukerne. De andre fire transportørene som har gitt sine innspill er drosjeselskap som holder til i henholdsvis Oslo, Nordland, Tromsø og Trøndelag. Tre av intervjuene med transportørene har blitt gjennomført per telefon, mens to har blitt gjennomført ved at spørsmålene som vi var interessert i å få belyst, ble besvart per epost.

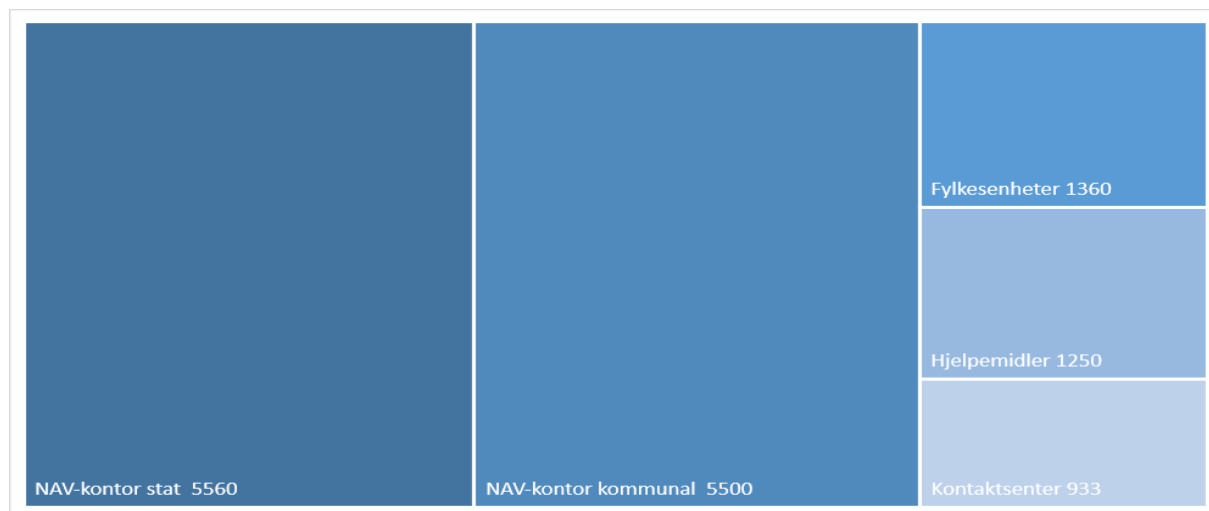
Lydopptak ble tatt av to av intervjuene mens notater ble skrevet underveis i det tredje intervjuet. Lydopptakene ble transkribert i ettertid.

2.2.4 INTERVJU ANSATTE I NAV

AU-reiser er en stønadsordning som administreres gjennom NAV, og ansatte ved ulike avdelinger har viktige funksjoner i møtet med brukerne av ordningen. Det gjelder både med hensyn til å informere om ordningen, behandle søknader, videresende henvendelser om ordningen osv. Det har derfor vært viktig å få med NAV-ansattes innspill og erfaringer knyttet til AU-reiseordningen.

NAV Tiltak Innlandet har en særlig viktig rolle ved at det er de som administrerer ordningen. Dette arbeidet består blant annet i å behandle søknader fra brukerne samt å svare på henvendelser fra brukerne og andre om ordningen. Det har blitt gjennomført ett intervju med en nøkkelinformant her. Intervjuet ble gjennomført per telefon og hadde varighet en time og tjue minutter. Det ble tatt lydopptak av intervjuet som ble transkribert i etterkant.

I tillegg til å intervjuer nøkkelinformant fra NAV Tiltak Innlandet, har også erfaringer og innspill vært hentet inn fra kontaktsentrene, NAV-kontorene, fylkesledd og hjelpemiddelsentralen. NAV har ca. 19 000 medarbeidere hvorav om lag 14 000 er tilsatt i staten og 5 000 er ansatt i kommunene. Ved NAV-kontorene jobber disse side om side.⁴ Antall årsverk i arbeids- og tjenestelinja i NAV var per juni 2020, ca. 14 600. Disse er fordelt på ulike avdelinger som vist i Figur 2-1.



Figur 2-1: Antall årsverk i arbeids- og tjenestelinja i NAV (Kilde: Arbeids- og velferdsdirektoratet).

Det har vært et kontaktsenter i hvert fylke. I forbindelse med den pågående fylkessammenslåingen vil flere kontaktsentre bli samlokalisert. Det ble først gjennomført tre individuelle intervjuer med utvalgte ansatte ved kontaktsentrene. Et av disse ble gjennomført per telefon, mens de andre to ble gjennomført per epost. I de innledende intervjuene, kom det fram at ordningen med AU-reiser er en forholdsvis liten ordning sammenlignet med andre ordninger, og at det er en ordning kontaktsentrene sjeldent får henvendelser og dermed kanskje ikke kjenner så godt. Med bakgrunn i funnene fra de tre innledende intervjuene og i

⁴ <https://www.nav.no/no/nav-og-samfunn/om-nav/fakta-om-nav/organisering-av-nav>

samarbeid med avdelingen Fag og kvalitet ved NAV Kontaktsenter, ble det derfor utarbeidet et spørreskjema rettet mot ansatte i arbeids- og tjenestelinja i NAV, med fokus på å få fram hvor ofte ansatte får henvendelser om AU-reiseordningen og hvilken grad av kunnskap de har om ordningen. Dette ble gjort med tanke på å få en bredere kartlegging av dette. Spørreundersøkelsen beskrives nærmere i eget avsnitt under.

2.2.5 INTERVJU ANDRE NORDISKE LANDENE

For å få nærmere kunnskap om tilsvarende ordninger som AU-reiser og erfaringer knyttet til disse i de andre nordiske landene, har en representant fra brukerorganisasjoner i hvert av landene blitt intervjuet. Intervjuene har blitt gjennomført per telefon ved hjelp av en semistrukturert intervjuguide. Fokus i intervjuene har vært å kartlegge:

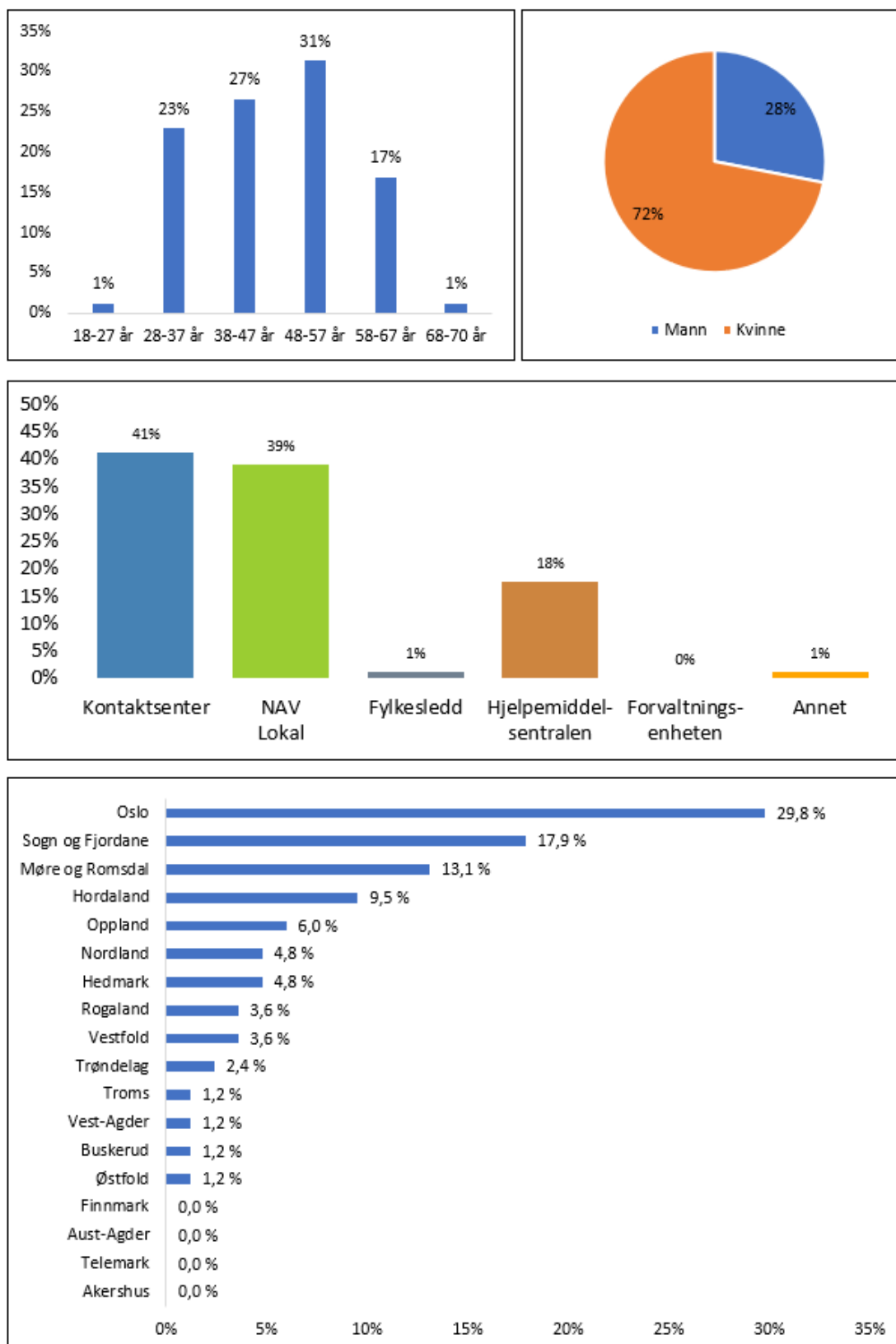
- Hva som fins av tilsvarende ordninger i de andre nordiske landene
- Omfanget av bruken av slike ordninger
- Erfaringer med disse ordningene

2.3 SPØRREUNDERSØKELSE BLANT ANSATTE I NAV

Som nevnt over, ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant ansatte ved arbeids- og tjenestelinja i NAV for å kartlegge deres erfaringer med AU-reiseordningen. Invitasjon til å delta ble først lagt ut i nyhetsbrev på intranettet til kontaktsentrene 5. juni 2020. Deretter ble epost med invitasjon til å delta i spørreundersøkelsen sendt til et utvalg ansatte ved hjelpemiddelsentralene, NAV-kontorene og fylkesadministrasjonen i fylkene Vestland (tidligere Sogn og Fjordane og Hordaland), Troms og Finnmark, Oslo, Trøndelag og Innlandet (tidligere Oppland og Hedmark). Invitasjonen ble sendt til kontorenes felles epostadresse med oppfordring om å sende den videre til de ansatte ved kontoret. Dersom dette ble gjort, ville ca. 1740 ha fått tilsendt epost med invitasjon om å delta. Prosjektet har imidlertid ikke nøyaktig oversikt over hvor mange ansatte som fikk tilsendt eposten. Utsendelsen av epostinvitasjonen ble gjennomført i midten av juni 2020.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført elektronisk ved hjelp av Questback i perioden 5 juni til 25 juli 2020. Totalt 85 personer valgte å gjennomføre spørreundersøkelsen. Med tanke på hvor mange som hadde mulighet til å svare, gir det en liten svarprosent. Men tatt i betraktning arbeidspresset som NAV-ansatte i denne perioden har vært utsatt for i forbindelse med Covid-19 pandemien, er vi fornøyd med at såpass mange tok seg tid til å svare på undersøkelsen. Ser vi på fordelingen av respondenter med hensyn til geografi og hvilken type kontor de jobber ved (se Figur 2-2), så mener vi at vi har fått svar fra et forholdsvis representativt utvalg. Det er en overvekt av kvinner som har svart på spørreundersøkelsen. Dette kan både reflektere faktisk kjønnsforskjell i populasjonen og at kvinner, spesielt i de yngre aldersgruppene, ofte i større grad svarer på spørreundersøkelser enn menn (Hellevik, 2015). Størstedelen som har deltatt, jobber enten ved kontaktsentrene eller ved NAV-kontor. Kontaktsentrene er godt representert i forhold til antall ansatte (se Figur 2-1), men det kommer naturlig av at invitasjon til å delta i spørreundersøkelsen ble spesielt rettet mot dem ved at den ble publisert i nyhetsbrev på deres intranett. Kundesentrene har en viktig rolle som første ledd som møter brukerne når de kontakter NAV. De har derfor vært en viktig målgruppe for spørreundersøkelsen. Når det gjelder den fylkesvise fordelingen av respondentene, er denne noe skjev. Det har nok delvis å gjøre med at antall ansatte varierer i fylkene (flest i Oslo) og at

ansatte i noen fylker fikk tilsendt invitasjon direkte per epost og andre ikke, selv om ikke hele forklaringen ligger her.



Figur 2-2: Fordeling av respondentene med hensyn til alder, kjønn, hvilken type kontor og fylke de jobber i (fylke per 31.12.2019).

2.4 SPØRREUNDERSØKELSE BLANT BRUKERNE AV AU-REISER

2.4.1 FORMÅL OG GJENNOMFØRING

For å få fram brukernes erfaringer med AU-reiseordningen, har det blitt gjennomført en spørreundersøkelse rettet til alle brukerne av AU-reiseordningen.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført elektronisk ved hjelp av Questback.⁵ Alle registrerte brukere av AU-reiseordningen per juni 2020 fikk tilsendt et brev i posten med informasjon om prosjektet og invitasjon til å delta i spørreundersøkelsen (se vedlegg 1). Etter å ha trukket fra de brevene som av ulike grunner kom i retur, antar vi at de resterende 693 mottakerne av invitasjonen er reelle brukere av AU-reiseordningen på tidspunktet for spørreundersøkelsen og at disse da utgjør populasjonen som spørreundersøkelsen har vært rettet mot. Brevet med informasjonsskrivet og invitasjonen om å delta, ble sendt 14 august 2020 og de første svarene kom inn 18 august. Spørreundersøkelsen ble avsluttet 11 september 2020.

I invitasjonsbrevet lå det en lenke til det elektroniske spørreskjemaet. Respondentene hadde også anledning til å benytte en QR-kode for å åpne spørreskjemaet elektronisk. Det kom fram at noen av brukerne med synshemminger kan ha hatt problemer med å få skrevet inn lenken til spørreundersøkelsen i nettleseren, men at spørreundersøkelsen ellers fungerte godt også for de med nedsatt syn. Det ble i brevet understreket at de som ønsket hjelp til å fylle ut skjemaet eller hadde spørsmål til undersøkelsen, kunne ta kontakt med Nordlandsforskning. Fire respondenter benyttet seg av denne muligheten. To fikk tilsendt lenke til undersøkelsen per epost, og en fra prosjektteamet fylte ut spørreskjemaet sammen med to av respondentene. Samtalene i forbindelse med utfyllingen av skjemaet ga for øvrig verdifull dybdeinformasjon utover spørsmålene i spørreskjemaet om brukernes erfaringer med AU-reiseordningen. Med bakgrunn i at 38 prosent av respondentene oppga at de hadde funksjonsnedsettelse knyttet til nedsatt orienteringsevne (nedsatt syn, hørsel og lignende), mener vi at også denne gruppen skal ha hatt mulighet til å være representert i undersøkelsen, enten gjennom å fylle ut spørreskjemaet selv, eller ved å få hjelp til det.

Arbeids- og velferdsdirektoratet stod for utsendelsen av invitasjonene til å delta i spørreundersøkelsen, og spørreundersøkelsen ble utformet med sikte på å sikre anonymiteten til de som har svart. Dette innebærer at prosjektteamet ikke har hatt innsyn i navn, adresser eller annen informasjon som kan identifisere brukerne.

Det ble av ulike grunner vurdert som mest hensiktsmessig å sende ut invitasjonen til å delta i spørreundersøkelsen postalt. Et alternativ ville vært å sende ut invitasjonen per epost, men dette ville blitt svært ressurskrevende da epostadresselister til brukerne ikke var tilgjengelig. Epostadressene hadde måttet bli hentet ut fra arkivsystemet manuelt. For at ikke lenken til den elektroniske spørreundersøkelsen ikke skulle bli for lang og dermed utfordrende å skrive inn i nettleseren, ble det ikke valgt å lage unike lenker til spørreundersøkelsen. Ulempen med det er at det ikke har vært mulig å sende purrebrev til de som ikke har svart på undersøkelsen. En fordel med at invitasjonen ble sendt per post, er imidlertid at det fysiske brevet med invitasjonen kanskje i større grad har blitt liggende framme hos respondentene og minnet dem om å delta, i motsetning til en epost som fort kan «bli borte» blant mange eposter. Når vi ser

⁵ <https://www.questback.com/no/>

på antall som har svart på spørreundersøkelsen (221 respondenter) og fordelingen av respondenter med hensyn til ulike faktorer som bosted, alder, kjønn og type funksjonsnedsettelse (se neste avsnitt), mener vi at vi har fått et representativt bilde av erfaringene til brukerne av AU-reiseordningen.

2.4.2 OM RESPONDENTENE

Alle registrerte brukere av AU-reiseordningen per juni 2020, fikk tilsendt brev med invitasjon om å delta i spørreundersøkelsen. Det kommer kontinuerlig til nye brukere i ordningen og noen faller også av ulike grunner ut av ordningen. Sistnevnte blir imidlertid ofte ikke tatt ut av listen over registrerte brukere før rundt hvert årsskifte. Det gjør at noen av de som fikk tilsendt invitasjon om å delta, ikke lengre var brukere av ordningen. Noen invitasjonsbrev kom derfor i retur. Trekker vi fra disse, var det totalt 693 brukere av AU-reiseordningen som mottok brev med invitasjon om å delta i spørreundersøkelsen. Av disse, valgte 221 å besvare spørreundersøkelsen. Det gir en svarprosent på 32 prosent. Et utvalg på 221 av 693 gir som tommelfingerregel, en feilmargin i forhold til at respondentene reflekterer målgruppen, på i overkant av 5 prosent.⁶ Som sammenligningen nedenfor av respondentene med brukerne i brukerregisteret viser, ser utvalget som har svart på spørreundersøkelsen, ut til å reflektere AU-reisebrukerne forholdsvis godt, selv om noen forskjeller eksisterer.

Tabell 2-2 fordelingen av respondenter med hensyn til kjønn, alder og om AU-reisene benyttes til arbeid eller utdanning. Tallene er sammenlignet med fordelingen i registeret over AU-reisebrukere.

Tabell 2-2: Egenskaper ved respondentene sammenlignet med registerdata om AU-reisebrukerne.

	Kjønn		Gjennomsnittsalder	Reiseformål	
	Kvinner	Menn		Arbeid	Utdanning
Respondentene	62 %	38 %	59 år	93 %	7 %
Brukerregisteret	55 %	45 %	48 år	95 %	5 %

Tabellen viser at flere kvinner enn menn har svart på spørreundersøkelsen i forhold til fordelingen av kvinner og menn i brukerregisteret. Det er ikke uvanlig at flest kvinner svarer på spørreundersøkelser, spesielt i de yngre aldersgruppene (Hellevik, 2015). Gjennomsnittsalderen til de som har svart er litt høyere enn i brukerregisteret, mens når det gjelder om AU-reisene benyttes til arbeids- eller utdanningsreiser, så ligger fordelingen omtrent som i brukerregisteret.

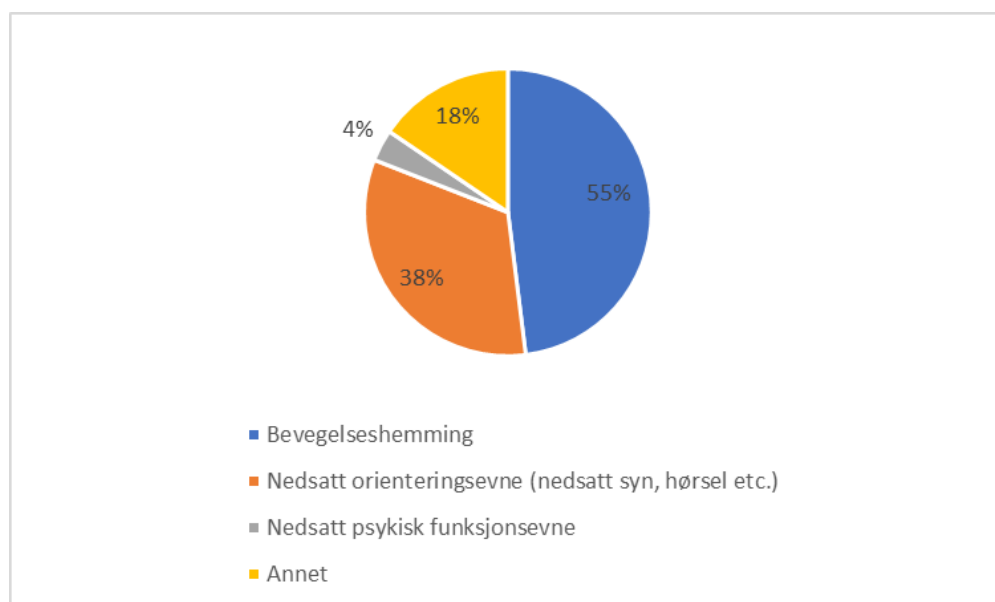
I Tabell 2-3 har vi satt opp fordelingen av respondenter etter hvilket fylke de har oppgitt å bo i per 31.12.2019, og sammenlignet med den geografiske fordelingen av registrerte brukere. Tabellen viser at den geografiske tilhørigheten til de som har deltatt i spørreundersøkelsen i stor grad samsvarer med den geografiske fordelingen i brukerregisteret.

⁶ <https://no.surveymonkey.com/mp/sample-size/>.

Tabell 2-3: Sammenligning av geografisk fordeling av respondentene og registrerte brukere av AU-reiser.

Fylke	Respondenter (R)	Brukerregister (B)	R-B (% poeng)
Østfold	3,2 %	3,3 %	-0,1
Akershus	11,0 %	11,9 %	-0,9
Oslo	26,9 %	28,3 %	-1,4
Hedmark	3,2 %	2,6 %	0,6
Oppland	2,3 %	3,1 %	-0,8
Buskerud	2,3 %	3,6 %	-1,3
Vestfold	2,7 %	3,8 %	-1,1
Telemark	4,1 %	2,8 %	1,3
Aust-Agder	0,9 %	1,0 %	-0,1
Vest-Agder	2,7 %	3,1 %	-0,4
Rogaland	9,1 %	6,4 %	2,7
Hordaland	11,4 %	10,3 %	1,1
Sogn og Fjordane	0,5 %	0,5 %	0,0
Møre og Romsdal	0,0 %	1,7 %	-1,7
Trøndelag	10,5 %	8,5 %	2,0
Nordland	4,6 %	2,6 %	2,0
Troms	4,6 %	5,9 %	-1,3
Finnmark	0,0 %	0,4 %	-0,4

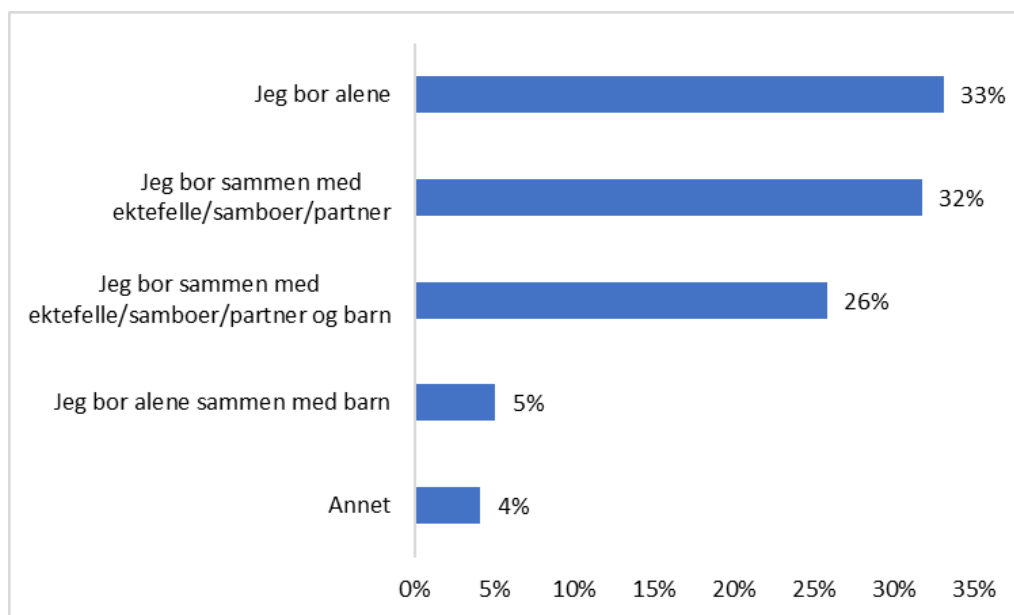
I Figur 2-3 er fordelingen av respondenter med hensyn til oppgitt funksjonsnedsettelse vist. Vi ser at den største andelen, 55 prosent, av de som har deltatt i spørreundersøkelsen har en form for bevegelseshemming. Som allerede nevnt, har 38 prosent svart at de har en form for nedsatt orienteringsevne, herunder nedsatt syn, hørsel og lignende, mens 18 prosent har svart annet. Vi har ikke hatt tilgang til registerdata over hvilken type funksjonsnedsettelse de registrerte brukerne av AU-reiseordningen har. Vi har derfor ikke mulighet til å sammenligne om fordelingen av funksjonsnedsettelse blant respondentene samsvarer med brukerregisteret.



Figur 2-3: Typer funksjonsnedsettelse blant respondentene (N=221).

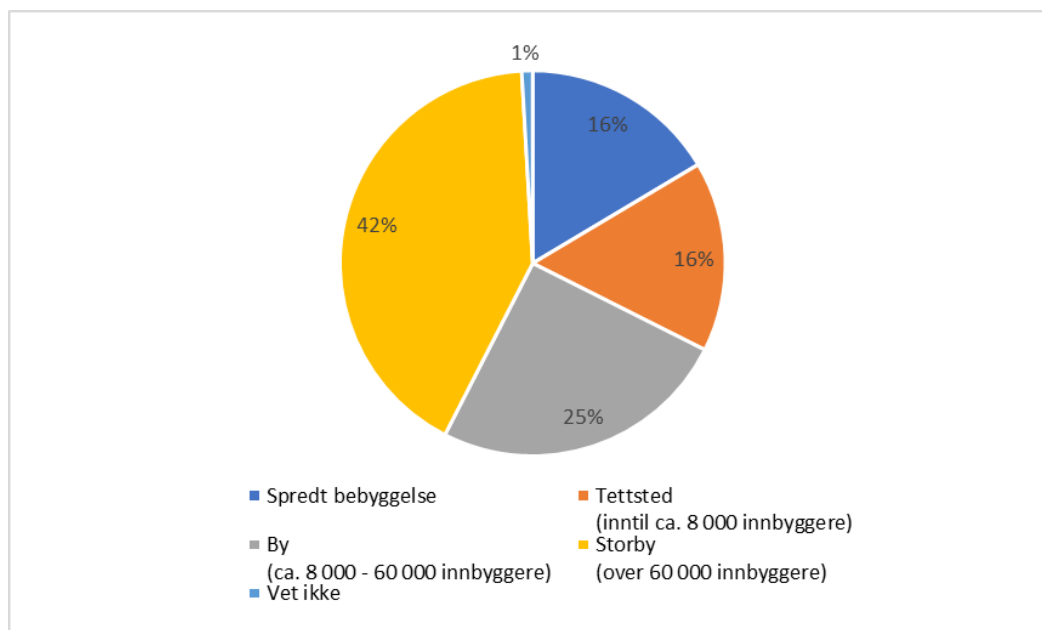
Blant respondentene har 33 prosent svart at de bor alene og 5 prosent at de bor alene sammen med barn (se Figur 2-4), mens 58 prosent har svart at de bor sammen med ektefelle,

samboer eller partner med eller uten barn. 62 prosent svarer at husstanden de bor i disponerer bil og blant disse svarer 22 prosent av respondentene at de kan kjøre bilen.



Figur 2-4: Respondentenes svar på spørsmålet «Hvordan kan din husholdning beskrives?» (N=217).

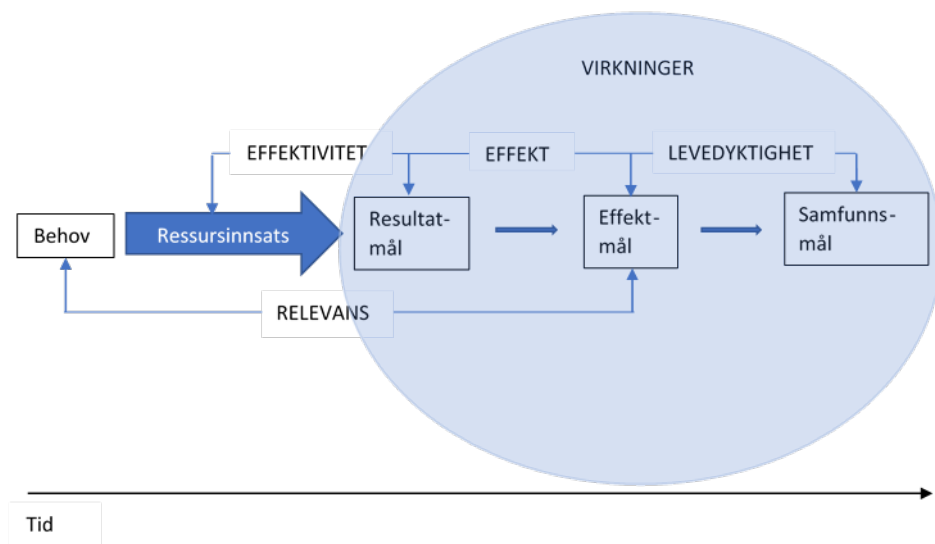
Vi ser av Figur 2-5 at de fleste som har svart på spørreundersøkelsen bor i by (67 prosent), mens 16 prosent bor på tettsted med inntil 8 000 innbyggere og samme andel i områder med spredt bebyggelse. Det er stor variasjon blant respondentene i forhold til hvor lang reisevei de har til jobb eller utdanning. Gjennomsnittlig reisevei er 13,3 kilometer.



Figur 2-5: Respondentenes bosted (N=219).

2.5 EVALUERINGSMODELLEN

Ved evalueringen av måloppnåelse, effektivitet og relevans, har prosjektet tatt utgangspunkt i OECD sin evalueringsmodell (OECD, 2009). Modellen er illustrert i Figur 2-6.



Figur 2-6: OECD sin evalueringsmodell (OECD, 2009).

Effektivitet handler om gjennomføringen av programmet og hvor effektivt ressursene er omsatt til leveranse og oppnåelse av resultatmål. Her er et sentralt spørsmål om resultatmålene kunne vært oppnådd billigere, raskere eller med bedre kvalitet. Med *effekt* mener vi i hvilken grad AU-reiser kan sies å ha bidratt til å nå effektmål som at flere med funksjonsnedsettelse skal komme i arbeid og/eller kan arbeide mer eller stå lengre i arbeid. *Levedyktighet* handler om langsiktige effekter av ordningen og hvordan tiltaket bidrar til oppnåelse av samfunns mål. *Virkninger* av en ordning er alle de positive og negative effektene som oppstår som en følge av ordningen gjennom hele levetiden sammenliknet med nullalternativet, som vil være at AU-reiseordningen ikke fins. Effektene kan i tillegg til å være positive/negative også være både tilsiktede og utilsiktede samt kortsiktige og langsiktige. En ordning er *relevant* dersom det er i samsvar med behovene til målgruppen.

3 FORSØKSORDNINGEN MED AU-REISER

3.1 BAKGRUNN FOR FORSØKSORDNINGEN

Spørsmålet om transport for arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne ble aktualisert i forbindelse med St.meld. 50 (1998-1999) (Utjamningsmeldinga). Her ble det argumentert for at en politikk som fremmer utdanning, høy sysselsetning og gode trygge arbeidsplasser for alle er en grunnleggende strategi for utjevning og gode levekår. Dette med henvisning til at arbeidsløshet var en av de viktigste årsakene til lav inntekt og dårlige levekår og en antakelse om at arbeid og utdanning ville heve livskvaliteten til den enkelte og åpne for aktiv deltakelse i samfunnet. Med bakgrunn i dette var regjeringen sitt mål at flest mulig skulle kunne delta i arbeidslivet, få utdanning og opplæring slik at de kunne forsørge seg selv gjennom eget arbeid. Det var vanskelig å akseptere at mangel på transporttilbud eller manglende kompensasjon for merutgifter knyttet til transport, skulle føre til at personer med nedsatt funksjonsevne måtte takke nei til arbeid eller utdanning (Solvoll og Anvik, 2012). Tiltakene som ble omtalt i Utjamningsmeldinga (St.meld. nr. 50, 1998-1999), var særlig rettet mot grupper som var dårligst stilte når det gjaldt inntekter og levekår. Et avsnitt omhandlet nettopp behovet for bedre kompensasjon for utgifter til transport i forbindelse med sykdom og funksjonshemming.

Ved fremleggingen av Utjamningsmeldinga, vedtok Stortinget å be Regjeringen om å fremme et lovforslag som sikret personer med funksjonsnedsettelse dekning av transportutgifter til arbeidsreiser når vedkommende ikke kunne benytte kollektivtransport, når slikt tilbud ikke var tilgjengelig eller funksjonshemmingen i seg selv gjorde egentransport umulig (Solvoll & Anvik, 2012). I Nasjonal transportplan 2002-2011 (St.meld. nr. 46, 1999-2000), ble det uttalt at regjeringen ønsket å se nærmere på utformingen av TT-transporttilbudet, dets omfang, organisering og finansiering. Dette fordi TT-ordningen i praksis så ut til å fungere som et tilbud til eldre forflytningshemmede og at det var store variasjoner i utformingen av tilbudet mellom fylkene.

Ordningen med AU-reiser startet i 2001 i et forsøk på å hindre at mangel på transporttilbud eller manglende kompensasjon for merutgifter knyttet til transport, skulle føre til at personer med funksjonsnedsettelse måtte takke nei til arbeid eller utdanning (Solvoll & Anvik, 2012). Det var i tillegg et mål om at utgiftene til ordningen skulle føre til utgiftsbesparelser over folketrygden. Transporttilbudet startet først opp som et ettårig forsøk. Senere ble tilbudet forlenget for ett år av gangen ved behandling over Statsbudsjetten. Forsøksordningen ble evaluert i 2012 (Solvoll og Anvik 2012).

3.2 REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD

Forsøksordningen med AU-reiser som startet i 2001, ble basert på utprøving av to modeller for organisering av transportordningene (Solvoll og Anvik, 2012). I halvparten av fylkene ble ordningen knyttet opp mot trygdeetaten og kjørekontorene, mens i de resterende fylkene ble ordningen knyttet til den fylkeskommunale transporttjenesten for personer med funksjonsnedsettelse (TT-tjenesten).

Ansvar for forsøksordningen ble delt mellom Samferdselsdepartementet og Sosial- og helsedepartementet, og foregikk i samarbeid med Arbeids- og administrasjons-

departementet, Kirke, utdannings- og forskningsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og fylkeskommunene (Solvoll og Anvik, 2012).

Fra 1. januar 2008 ble ansvaret for AU-reiseordningen lagt til NAV. Fra denne dato og fram til ny ordning trådte i kraft 1. september 2014, ble ordningen administrert i sin helhet fra NAV forvaltning Oppland, avdeling Raufoss. I denne perioden administrerte Arbeids- og velferdsetaten (ved NAV forvaltning Oppland) ordningen internt, mens avtale med transportørene og den praktiske koordinering var lagt til kjørekontorene i de regionale helseforetakene (Solvoll og Anvik, 2012). Oslo ble først med i AU-reiseordningen da den ble landsdekkende i september 2014.

Formålet med forsøksordningen var primært å fange opp personer med funksjonsnedsettelse som falt utenfor gjeldende ordinære tilbud og støtteordninger som bilstønad, grunnstønad, TT til arbeid osv.).

3.2.1 VILKÅR FOR Å MOTTA STØNAD TIL ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER

For å kunne bli godkjent som AU-reisebruker i forsøksordningen, måtte søkeren ha forflytningsvansker som medførte at bruk av offentlige kommunikasjonsmidler var umulig eller svært vanskelig (2012). Forflytningsvanskene måtte ha en varighet på minst ett år, og det måtte kunne dokumenteres at det forelå et arbeids-/utdanningsforhold.

Ved vurderingen av belastningen ved bruk av offentlige kommunikasjonsmidler skulle det tas i betraktning både belastningene ved selve reisen, og at en slitsom reise kunne være en så stor belastning at den hindret søkeren i å fungere tilfredsstillende i arbeids- eller i utdanningssituasjonen.

Blinde og sterkt svaksynte var også omfattet av ordningen.

At det ikke eksisterte et kollektivtilbud i nærmiljøet, var ikke et argument for å komme inn under forsøket dersom funksjonshemmingen i utgangspunktet ikke var til hinder for at man kunne bruke offentlige kommunikasjonsmidler.

Reiser som ble foretatt i forbindelse med utøvelsen av arbeidsforholdet (tjenestereiser), ble ikke dekt av AU-reiseordningen.

Videre ble det presisert at personer som var innvilget 100 prosent uførepensjon måtte være i en arbeidsavklaringssituasjon der planen var å komme over i vanlig inntektsgivende arbeid med reduksjon eller bortfall av uførepensjonen, dersom AU-reiser skulle kunne innvilges.

3.2.2 STØNADSBELØP

I vilkårene for å kunne delta i forsøksordningen, het det at brukerne skulle betale en egenandel for transporten. I fylkene som organiserte tjenesten via trygdeetaten, ble et felles utgangspunkt for fastsettelsen av størrelsen på egenandelen valgt. Denne skulle tilsvare rimeligste reisemåte med kollektivtransport (Solvoll & Anvik, 2012). Fylkene som organiserte ordningen sammen med TT-tjenesten, la i hovedsak prisen for en rabattert bussbillett til grunn ved fastsettelsen av egenandel, selv om dette ikke var samordnet mellom fylkene.

Brukerne måtte også regne med en mulig samordning av transportene med andre dersom det var hensiktsmessig og ikke medførte for store ulemper.

3.2.3 FORHOLDET TIL ANDRE YTelser

Det var en forutsetning for å komme inn under ordningen at søkeren ikke mottok stønad til transport fra andre offentlige instanser, for eksempel stønad til bil fra folketrygden, grunnstønad til transport, tilrettelagt transport til og fra arbeids- eller utdanningsstedet (TT) eller daglige reiseutgifter fra NAV (Solvoll og Anvik, 2012). Det samme gjaldt dersom søkeren var elev i grunn- eller videregående skole der kommunen/fylkeskommunen hadde ansvaret for å dekke reisen til skolen for personer med funksjonsnedsettelse.

Personer som fikk innvilget stønad til bil fra folketrygden for transport til/fra arbeid eller utdanning, kunne komme inn under ordningen dersom bilen var på service eller reparasjon i mer enn en uke (Solvoll og Anvik, 2012).

Søkere som hadde fått grunnstønad til transport til og fra utdannings- eller arbeidsstedet og hvor dette beløpet ikke dekket de reelle utgiftene til tilrettelagt transport, kunne søke om å få dekket det resterende transportbehov via forsøket. Alternativt kunne de frasi seg grunnstønaden og få full dekning gjennom forsøksordningen (Solvoll og Anvik, 2012).

3.2.4 ORGANISERING AV TRANSPORTEN

Helseforetakenes kjørekontor organiserte selve transporten. Når godkjente søkere fikk tilsendt innvilgelsesbrev, lå det ved informasjon om at de skulle kontakte helseforetakets kjørekontor, og innvilgelsesbrevet ble også sendt til søkerens kjørekontor. Etter at brukeren hadde tatt kontakt, satte så kjørekontoret opp en plan for transporten.

Kjørekontoret inngitt avtaler med drosjesentral/drosjeeier, beregnet egenandeler, utstedte drosjerekvisjoner til brukerne og tilrettela for samkjøring der det var praktisk mulig (Solvoll og Anvik, 2012). Hver reise ble registrert og taxisjåføren innkrevde en egenandel fra brukeren for hver enkelt transport. Brukeren kvitterte på taksameterkvitteringen for hver tur og transportøren sendte denne sammen med samleregning til kjørekontoret i det fylket brukeren tilhørte.

Kjørekontorene kontrollerte samleregningene basert på sin lokalkunnskap og oversendte regningene til oppgjørskontoret i Lillehammer som foretok den endelige kontrollen og utbetalingen til transportør. Det ble stilt krav til transportør om å skille mellom arbeids- og utdanningsreiser i samleregningen.

3.3 OMFANG OG RESSURSBRUK I FORSØKSORDNINGEN

Forsøksordningen fikk årlige bevilgninger over statsbudsjettet (Solvoll og Anvik, 2012). De årene budsjettet ikke strakk til, ble det i praksis gitt tilleggsbevilgning i revidert statsbudsjett.

I evalueringen av forsøksordningen som ble gjennomført i 2012 (Solvoll og Anvik, 2012), kom det fram følgende om omfanget av bruken av AU-reiseordningen og kjennetegn ved brukerne:

- Fra oppstart i 2001 til 31. desember 2011 ble det i alt *godkjent* 898 brukere til AU-reiseordningen. Om lag 430 av disse var aktive brukere høsten 2011. I Rogaland var det godkjent flest brukere (123), mens det i Sogn og Fjordane kun var godkjent tre brukere.
- Antall *godkjente* AU-reisebrukere per 1 000 innbyggere var høyest i Oppland og Troms med henholdsvis 0,45 og 0,42, og lavest i Nord-Trøndelag og Sogn og Fjordane med henholdsvis 0,05 og 0,03.
- Antall *aktive* AU-reisebrukere per 1 000 innbyggere var høyest i Troms og Hordaland med henholdsvis 0,21 og 0,16 og lavest i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane med 0,03 og 0,01.
- AU-reisebrukerne bodde i større grad i husholdninger uten barn enn befolkningen generelt. De hadde altså i langt mindre grad enn befolkningen generelt mulighet til å bli kjørt av en annen person i husholdningen siden de i liten grad disponerte eller hadde tilgang til bil.
- 57 prosent av AU-reisebrukerne ble kategorisert som bevegelseshemmede, mens 25 prosent var orienteringshemmede (der de fleste er blinde eller sterkt svaksynte). Brukere med en anfallssykdom (hovedsakelig epilepsi), utgjorde 16 prosent av brukerne.
- I 2011 ble det foretatt vel 90 000 AU-reiser. Disse reisene kostet knapt 28 millioner kroner hvorav i underkant av 4 millioner kroner ble betalt av brukerne i form av egenandeler. Administrasjonskostnadene var i 2011 om lag 2 millioner kroner, der søknadsgodkjenningen i NAV kostet ca. 1 millioner kroner og kjøp av tjenester fra kjørekontorene i Helseforetakene kostet om lag 1 millioner kroner (alle priser i 2011-kroner).
- AU-reisene var i gjennomsnitt på 20 km. Dette var 5 km lengre enn en gjennomsnittlig arbeidsreise i Norge. Gjennomsnittlige årlige reisekostnader per AU-reisebruker (ekskl. egenandeler) var om lag 56 000 kroner (2011-kroner).

3.4 ERFARINGER MED FORSØKSORDNINGEN

I evaluering av forsøksordningen i 2012 (Solvoll og Anvik, 2012) kom det fram at brukerne var jevnt over godt fornøyd med det praktiske rundt selve transporten og reiselogistikken. 84 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen ga uttrykk for at deres transportbehov ble svært bra eller bra ble varetatt med ordningen, selv om det i individuelle intervju med brukerne kom fra at det kunne være noen utfordringer knyttet til transportsituasjonen når de så sin totale hverdagslivs- og livssituasjon under ett.

De fleste hadde fått kjennskap til ordningen gjennom NAV, men opplevde at informasjonen som ble gitt på mange av NAV-kontorene ikke var god nok. I flere tilfeller kjente ikke NAV lokalt til ordningen.

Det kom i evalueringen fram at ordningen hadde stor betydning for dem, både helsemessig, økonomisk, fysisk og sosialt. Vel halvparten av de som ble spurt, mente at de måtte avslutte arbeids- eller utdanningsforholdet dersom de mistet ordningen, mens 16 prosent svarte at de ville måtte redusere arbeids- og utdanningsinnsatsen. Uvissheten knyttet til om ordningen

ville videreføres, ble opplevd som belastende. AU-reiseordningen medførte en avlastning for de som tidligere fungerte som sjåfører (familie/slekt/venner), samt forbedret økonomi for de som tidligere hadde betalt reisene sine selv.

Tilbakemeldingen fra kjørekontorene i 2011 viste at samordning av turer generelt var lite aktuelt, selv om det var eksempler på at noe samordning av turer fant sted (Solvoll og Anvik, 2012). Tilbakemeldingen fra brukerne var at de var fornøyde med praksisen med at støtten var knyttet til antall gjennomførte arbeids- og utdanningsreiser hvor de betalte en egenandel for hver tur de gjennomførte.

3.5 VURDERINGER VED OVERGANGEN TIL PERMANENT ORDNING

I forbindelse med utarbeidelsen av ny forskrift om AU-reiser, ble det utarbeidet et høringsnotat.⁷ Vi ser i dette kapittelet nærmere på noen av vurderingene som kommer fram i høringsnotatet, som ble gjort i forbindelse med overgangen til permanent ordning.

I og med at det formelle ansvaret for arbeids- og utdanningsreiser ble lagt til Arbeids- og velferdsetaten og ikke til de regionale helseforetakene, ble det vurdert som mest hensiktsmessig at Arbeids- og velferdsetaten skulle være ansvarlig for driften av AU- reiser, og ikke de regionale helseforetakenes kjørekontor slik som under forsøksordningen. Det ble også vurdert som ønskelig å etablere en felles ordning for brukerne over hele landet utfra at ordningen da ville bli enklere å administrere.

Ordningen med reisekort ble innført som et alternativ til kjørekontor både pga. at Arbeids- og velferdsetaten ikke hadde egne kjørekontor og at det var lite aktuelt å opprette dette pga. ordningens begrensede omfang, samt fordi en løsning med reisekort ble ansett å ha lavere administrasjonskostnader enn en løsning med kjørekontor og anskaffelse av avtaler med transportører over hele landet. Ordningen med reisekort ble også ansett å være mer fleksibel for brukerne fordi brukerne da kunne bestille og organisere reisene sine selv og eventuelt inngå avtale med en fast transportør hvis ønskelig.

Opprinnelig ble det vurdert å øke egenandel til 25 prosent mer enn kostnadene ved å benytte rimeligste kollektivtransporttilbud. Dette ble begrunnet ut fra at AU-reisene hadde et høyere servicenivå enn tilsvarende kollektivreise. Det endte imidlertid med at påslaget bare ble 10 prosent. Denne vurderingen ble ifølge NAV tatt i tilknytning til budsjettprosessen for statsbudsjettet den gangen og er unntatt offentlighet.

Det var forventet at den nye ordningen med reisekort ville innebære at ordningen ble relativt enkel å administrere, og at administrasjonskostnadene ville bli lavere enn alternative løsninger.

4 DAGENS ORDNING MED AU-REISER

4.1 REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD

I statsbudsjettet for 2013 vedtok Stortinget å gjøre forsøksordningen med AU-reiser om til en permanent landsdekkende ordning.⁷ Med dette ble den statlige ordningen utvidet til også å omfatte brukere i Oslo som inntil da hadde hatt en kommunal ordning. Den nye ordningen ble iverksatt 1. september 2014, og brukere i Oslo som oppfylte vilkårene i forskriften ble innlemmet i den statlige ordningen.⁷ AU-reiseordningen ble lagt om til en landsdekkende og permanent rammefinansiert ordning med ny organisasjonsmodell og nytt regelverk fra 1. september 2014, jamfør omtale i Prop. 1 S (2014-2015) Arbeids- og sosialdepartementet.

Regelverket for den nye ordningen beskrives i:

1. Lov om arbeidsmarkedstjenester § 13 (Lovdata, 2004),
2. Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser (Lovdata, 2014a) og
3. Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser (NAV, 2014).

I tillegg berører AU-reiser Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (Likestillings- og diskrimineringsloven) (Lovdata, 2017) som har som formål å sikre at blant andre personer med funksjonsnedsettelse sikres likeverd, like muligheter og like rettigheter gjennom tilgjengelighet og tilrettelegging. Likestillings- og diskrimineringsloven skal «*bidra til å bygge ned samfunnskapte funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes*» (Likestillings- og diskrimineringsloven § 1).

Ansvar for den nye ordningen er i sin helhet lagt til NAV, og det er utformet en egen forskrift for ordningen (jamfør Lov om arbeidsmarkedstjenester § 13). NAV inngår avtale med leverandør av reisekort etter regler om offentlig anskaffelse. Leverandøren er per 1. januar 2020 Rogaland Taxi. Brukerne kan velge transportør selv og de bestiller, også reisene sine selv. Det eneste kravet som stilles fra NAV er at transportør har godkjent løyve for persontransport.

NAV Tiltak Innlandet behandler alle søknader om arbeids- og utdanningsreiser, kjører oppgjøret opp mot Rogaland Taxi, svarer på henvendelser angående AU-reiseordningen og er med å kjøre kontroller. Det er i hovedsak to saksbehandlerstillinger og en controller knyttet til dette arbeidet.

Rogaland Taxi lager reisekort til nye brukere og sender ut til disse, samt utsteder nytt kort til etablerte brukere når disse mister kortene sine eller kortene blir slitt eller ødelagt. Kortene lages fortløpende, og det er gratis å få nytt kort. Det tar vanligvis inntil en uke å få nytt kort. I mellomtiden sperres det gamle kortet og brukeren må da legge ut for reisen i mellomtiden.

Rogaland Taxi foretar ingen kontroll med bruken av reisekortene. Det er NAV Tiltak Innlandet sin oppgave. Det er ingen sperre på kortet, men NAV Tiltak Innlandet følger med at brukerne

⁷ Høringsnotat – Forskrift om arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) for personer med nedsatt funksjonsevne (https://www.regjeringen.no/contentassets/55763baa309041d1a9ec84a3c3809424/au_reiser_horingsnotat.pdf).

ikke benytter kortet mer enn det de har fått innvilget. I 2014 og 2016 ble det gjennomført kontroll av alle brukerne av ordningen. I tillegg blir alle brukerne gått gjennom når NAV Tiltak Innlandet gjennomfører revurdering ved utgangen av hvert år. Med bakgrunn i at det ikke ble avdekket misbruk ved kontrollene i 2014 og 2016, og at det er svært ressurskrevende å gjennomføre så omfattende kontroller, ble det i 2017 fremmet forslag om å fremover kun gjennomføre stikkkontroll på 10 prosent av brukermassen. Planen er å gjennomføre en ny mer omfattende kontroll av alle brukerne igjen i 2021.

Brukerne betaler for reisen til transportøren gjennom å betale en egenandel direkte til transportøren, og ved å benytte det elektroniske reisekortet for den delen som NAV dekker. Transportørene (drosjesentralene) sender så faktura to ganger i måneden til Rogaland Taxi som igjen fakturerer NAV en gang i måneden.

Oppgaven til ansatte ved NAV kontaktsenter, de lokale NAV-kontorene, hjelpemiddelsentralen og fylkesenhetene er å informere om ordningen, svare på henvendelser om ordningen, bidra med hjelp til for eksempel å fylle ut søknad og å henvise videre til saksbehandler der det er nødvendig eller ønskelig.

4.1.1 VILKÅR FOR Å MOTTA STØNAD TIL ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER

Stønad til arbeids- og utdanningsreiser kan gis til personer som *«grunnet varig nedsatt funksjonsevne har forflytningsvansker som medfører at personen ikke kan reise til og fra arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler»* (jamfør Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2). Forflytningsvanskene må vare i mer enn ett år, og mottaker av stønaden må enten være i ordinært arbeid eller gjennomføre arbeidsrettet utdanning for å skaffe seg eller beholde ordinært arbeid. Med ordinært arbeid menes arbeid som gir ordinære lønns- og arbeidsvilkår, mens arbeidsrettet utdanning er utdanning som vil føre til ordinært lønnet arbeid (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 1). Introduksjonskurs eller norskkurs anses ikke som arbeidsrettet utdanning.

Det kan innvilges stønad til tilrettelagt transport for den begrensede perioden en person av medisinske årsaker midlertidig er fratatt førerkortet, og ikke kan komme seg til arbeid/utdanning på annen måte (Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2 tredje ledd). Perioden kan ha en varighet på inntil ett år (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2 første ledd).

Det er et vilkår for å motta stønad til transport til og fra arbeid eller utdanning, at offentlige kommunikasjonsmidler ikke kan benyttes fordi det medfører for store belastninger (jamfør Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 3). I de utfyllende reglene til forskriftens § 3 står det nærmere hva som legges i store belastninger: *«Ved vurdering knyttet til belastning ved bruk av offentlige transportmidler, skal både belastningen ved selve reise vurderes, samt at en slitsom reise kan være så stor belastning at den hindrer tilfredsstillende fungering i arbeids- eller utdanningssituasjon»*. Det gis kun stønad for den delen av reisen hvor offentlige kommunikasjonsmidler ikke kan benyttes.

«Stønad til arbeids- og utdanningsreiser kan kun gis til personer som ikke kan reise til og fra arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler pga. funksjonsnedsettelse»

(jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2 andre ledd). Manglende kollektivt transporttilbud i nærmiljøet er ikke tilstrekkelig grunn til å få innvilget støtte til arbeids- og utdanningsreiser (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2 tredje ledd).

Dersom en person er innvilget støtte til arbeids- og utdanningsreiser og ikke har benyttet ordningen i løpet av en periode på 12 måneder, skal vedtaket vurderes på nytt (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2 fjerde ledd). Vedtaket skal avsluttes dersom det ikke kan sannsynliggjøres at vedkommende vil gjenoppta inntektsgivende arbeid eller arbeidsrettet utdanning i løpet av seks måneder.

4.1.2 STØNADSBELØP

Stønadens gis som tilskudd til tilrettelagt transport utført av transportører med godkjent løyve for persontransport (Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 3 andre ledd). Det kan gis tilskudd til leiebil når egen trygdebil er ute av drift i mer enn en uke, men tilskuddet kan ikke overstige utgiftene til tilrettelagt transport (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 3 fjerde ledd).

Ordningen omfatter reise tur/retur fra bosted til fast studie eller arbeidssted (eventuelt ulike adresser innenfor et begrenset geografisk område), og dekker ikke arbeidsreiser som utføres i jobben. Selvstendig næringsdrivende kan også få stønad til transport fra bosted til fast arbeidssted eller kontorsted (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 3 andre og tredje ledd).

Stønadens dekker de faktiske utgiftene til tilrettelagt transport, fratrukket en egenandel, og gis tidligst fra det tidspunkt søknad er framsatt. Egenandelen tilsvarer rimeligste kollektivtakst med et prosentvis tillegg som fra 1. september 2014 utgjør 10 prosent (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 4).

Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Lov om arbeidsmarkedstjenester (jamfør Hovednr. 76 § 13) § 4 angir utfyllende regler angående hva som ansees som pris for kollektivtransport og merkostnader ved behov for stopp underveis for å for eksempel levere barn i barnehage.

4.1.3 FORHOLDET TIL ANDRE YTELSER

Forskrift om arbeids- og utdanningsreiser § 5 og Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 5, omhandler grenseflaten mot andre ytelser. Hovedregelen er at det ikke gis stønad til arbeids- og utdanningsreiser til personer som mottar andre tilskudd til transport eller får dekt transport etter andre ordninger, eller til personer som mottar en full ytelse til livsopphold etter folketrygdloven.

Personer som mottar sykepenger etter folketrygdloven kapittel 8, kan likevel motta stønad til AU-reiser når de deltar i tiltaket opplæring i form av ordinær utdanning, jamfør forskrift 11.

desember 2015 nr. 1598 om arbeidsmarkedstiltak kapittel 7. I tillegg kan personer som mottar full alderspensjon etter folketrygdloven kapittel 19 eller 20, motta stønad til AU-reiser (jamfør Forskrift om arbeids- og utdanningsreiser § 5 andre og tredje ledd).

For personer som får *stønad til tilrettelagt transport til og fra offentlig kommunikasjon*, dekker NAV kostnadene til dette i sin helhet. Det blir ikke beregnet egenandel for denne delen av transporten (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 4 fjerde ledd). Dette fordi bruker selv betaler for den offentlige kommunikasjonen og får da ikke egenandel på drosjeturen.

Dersom *grunnstønad til transport* ikke dekker de reelle transportutgiftene, kan vedkommende velge å si fra seg grunnstønaden til transport og heller få dekket reiseutgiftene gjennom ordningen med arbeids- og utdanningsreiser (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 5a).

Noen har stønad til AU-reiser, men bruker det bare av og til fordi de for eksempel kombinerer det med å kjøre egen bil. De bruker da AU-reiseordningen på dager hvor det er vanskelig å komme fram. Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 5 b, gir eksempler på forhold som gjør at *trygdefinansiert bil* ikke kan benyttes og hvor det dermed kan være aktuelt å benytte ordningen med arbeids- og utdanningsreiser. Det er når bilen er på service/verksted/tilpasning i mer enn en uke, eller når bilen ikke kan benyttes pga. helsemessige årsaker, vanskelige værforhold eller vanskelige parkeringsforhold.

Dersom en person er innvilget *full uføretrygd*, men mottar redusert uføretrygd på grunn av inntektsgivende arbeid, kan vedkommende få støtte til arbeids- og utdanningsreiser. Personer som kombinerer deltidsjobb med deltidsstudier og er innvilget støtte til arbeids- og utdanningsreiser både til arbeid og studiested, beholder støtte til reise til studiestedet selv om vedkommende er sykemeldt fra deltidsjobben (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 5 e).

Brukere av AU-reiseordningen kan ha TT-kort i tillegg. AU-reiseordningen benyttes kun til reiser til og fra arbeid eller utdanning, mens TT-kortet kan benyttes til fritidsreiser.

4.1.4 REISEKORT OG TRANSPORTØRER

Alle som får støtte til AU-reiser, mottar et reisekort (NAV, 2019). Reisekortet er personlig og kan ikke brukes av andre. Reisekortet fungerer som en bekreftelse på at NAV vil betale for reisen og hvilken egenandel som skal benyttes. Mottakeren av stønad til arbeids- og utdanningsreiser bestiller selv reisen og velger også selv hvilken transportør vedkommende ønsker å benytte. Kravet er at det må være en transportør med godkjent løyve for persontransport.

Reisekortet kan bare benyttes på reiser til og fra jobb eller utdanning. For personer som er i 100 prosent stilling betyr det i utgangspunktet en tur-retur reise fem dager i uka. Antallet turer tilpasses stillingsandelen.

Arbeids- og velferdsetaten har inngått avtale etter reglene om offentlige anskaffelser, med Rogaland Taxi om reisekortordning. Rogaland Taxi utsteder reisekort til brukerne av ordningen og er ansvarlig for at transportøren får betalt for bruken av reisekortet. Avtalen med leverandør av reisekort inngås for fire år av gangen, og nåværende avtale går ut i 2022.

4.2 OMFANG OG RESSURSBRUK I DAGENS AU-REISEORDNING

Dagens ordning med arbeids- og utdanningsreiser er en permanent, rammestyrte ordning. Innenfor rammen, får søkere som oppfyller kriteriene for å bli godkjent som brukere, brukerstatus og tilgang på ordningen. Året 2019 var, ifølge NAV Tiltak Innlandet, første året at det lå an til at rammen ville bli brukt opp. Det ble da søkt om tilleggsbevilgning, som ble innvilget. Vi vil nedenfor gi en oversikt over utviklingen i antall brukere i fylkene, deres reiseaktivitet samt turlengde, turkostnader og egenandeler. Til slutt gir vi en oversikt over offentlige utgifter til AU-reiseordningen.

Det varierer hvor mye hver enkelt bruker benytter ordningen med AU-reiser, både i sin helhet og over året. Noen benytter ordningen mye gjennom hele året, mens andre kan ha lengre perioder der de ikke benytter ordningen pga. for eksempel sykdom. Et annet eksempel er bruk av AU-reiser for å nå utdanningssted som vil følge studieåret. Registerdata over antall brukere som presenteres nedenfor, er basert på antall registrerte brukere i november i det aktuelle året det er snakk om. November er vurdert å være en representativ måned for å få et bilde av bruken av ordningen både til arbeid og utdanning, blant annet fordi november i liten grad berøres av ferieavvikling i arbeid og utdanning.

Fra 1. januar 2020 har flere fylker slått seg sammen. Registerdata er imidlertid fra perioden 2014-2019 da de gamle fylkesgrensene gjaldt, bortsett fra for Nord- og Sør-Trøndelag som ble sammenslått 1. januar 2018. Vi har derfor i de fleste tabellene og figurene valgt å presentere data etter fylkesgrensene som gjaldt før 1. januar 2018. I tabellene og figurene hvor tall kun fra 2019 presenteres, er Trøndelag vist samlet.

4.2.1 ANTALL BRUKERE AV AU-REISEORDNINGEN FORDELT PÅ FYLKER, ALDER OG KJØNN

I Tabell 4-1 gis det en fylkesvis oversikt over antall brukere av ordningen i perioden 2014 til 2019 (fylkesinndelingen fra før 1. januar 2018).

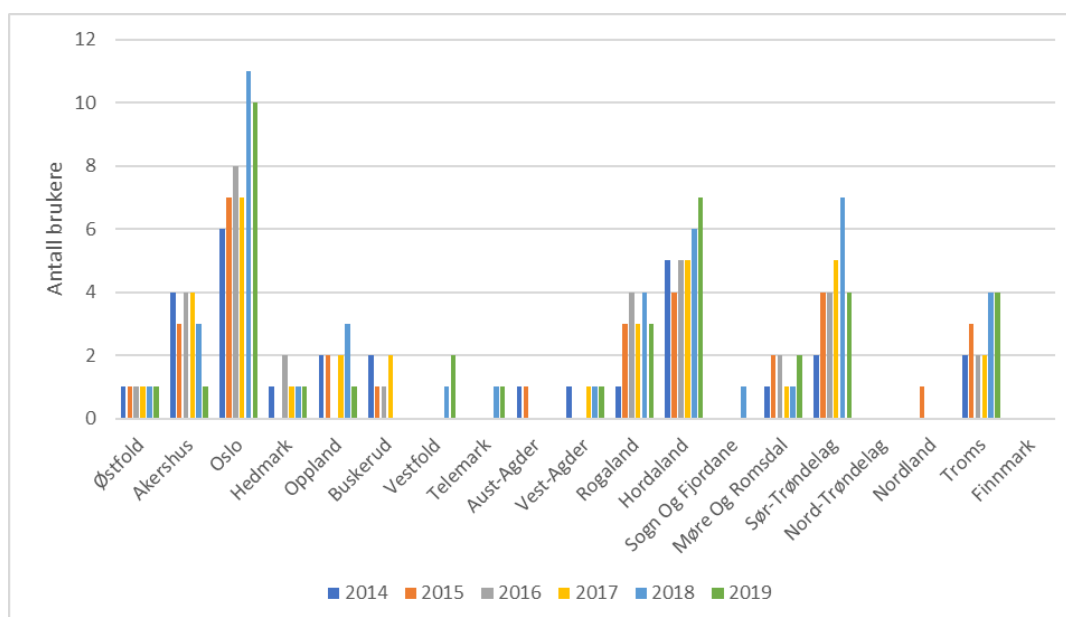
Tabell 4-1: Antall brukere fordelt på fylker i perioden 2014-2018 (tall for november, kilde: NAV).

Fylke	Antall brukere						Endring 2014-2019	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Antall	Relativt
Østfold	19	21	23	22	23	27	8	42 %
Akershus	68	73	90	89	91	96	28	41 %
Oslo	160	185	208	224	240	229	69	43 %
Hedmark	15	16	19	19	24	21	6	40 %
Oppland	27	24	22	29	27	25	-2	-7 %
Buskerud	21	23	37	33	31	29	8	38 %
Vestfold	23	17	19	29	26	31	8	35 %
Telemark	15	18	17	21	23	23	8	53 %
Aust-Agder	15	13	10	9	11	8	-7	-47 %
Vest-Agder	22	21	21	22	23	25	3	14 %
Rogaland	27	33	41	42	48	52	25	93 %
Hordaland	63	78	74	82	84	83	20	32 %
Sogn og Fjordane	3	4	1	2	4	4	1	33 %
Møre og Romsdal	12	14	17	17	15	14	2	17 %
Sør-Trøndelag	27	40	43	38	54	58	31	115 %
Nord-Trøndelag	9	11	10	11	11	11	2	22 %
Nordland	7	9	10	14	19	21	14	200 %
Troms	35	42	42	43	55	48	13	37 %
Finnmark	3	5	5	4	4	3	0	0 %
Totalt	571	647	709	750	813	808	237	42 %

Som det fremgår av Tabell 4-1 har antall brukere økt hvert eneste år med unntak av en liten nedgang fra 2018 til 2019. I november 2019 var det registrert 808 brukere av ordningen. Dette er en økning på 42 prosent fra 2014. Oslo kom først med i den statlige AU-reiseordningen fra 1. september 2014. I september 2014 ble det registrert 146 brukere fra Oslo.

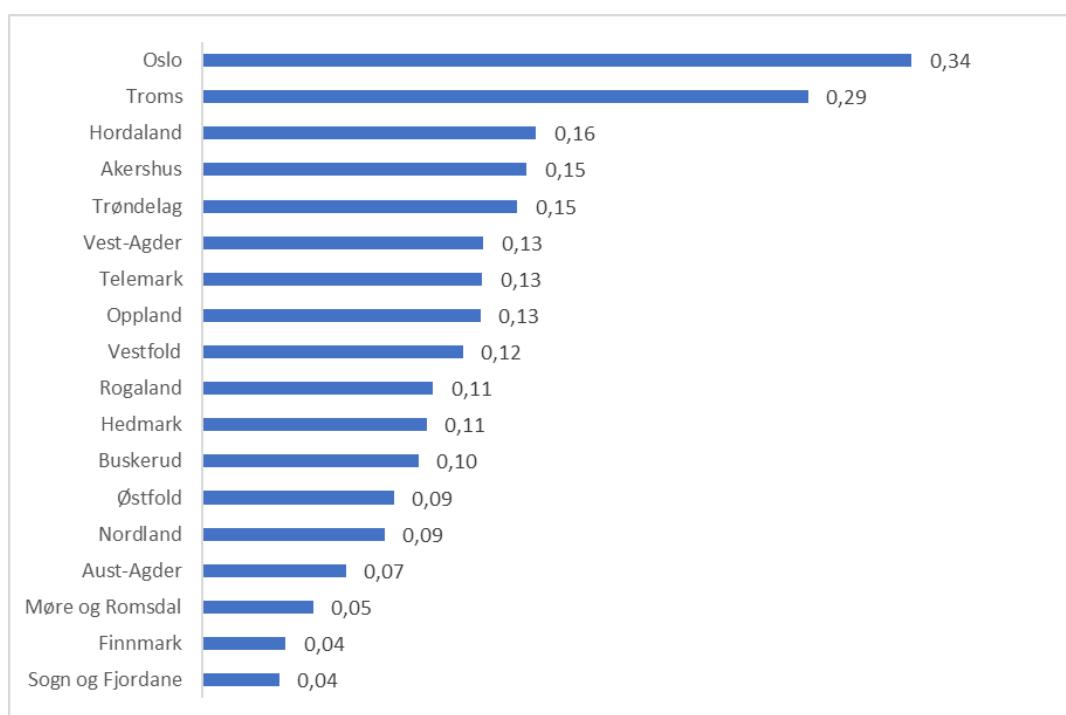
Majoriteten av brukerne har blitt godkjent i AU-reiseordningen ut fra behov for arbeidsreiser og kun et mindretall for reiser til og fra studiested. Andelen brukere som har benyttet ordningen for reiser til og fra arbeid har ligget på rundt 95 prosent alle årene i perioden 2014 til 2019.

Alle fylkene har brukere som benytter AU-reiseordningen til reiser til og fra arbeid. Det er imidlertid ikke alle fylkene som har hatt brukere som har benyttet ordningen til utdanningsreiser (se Figur 4-1). Det gjør at det mangler søyler helt for noen av fylkene i Figur 4-1, og delvis for andre noen år. Nord-Trøndelag og Finnmark har for eksempel ikke hatt brukere som har benyttet ordningen til utdanningsreiser, i det hele tatt i perioden 2014 til 2019. Akershus, Oslo, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag og Troms, er de fylkene som har hatt flest brukere av AU-reiseordningen. Dette henger antagelig sammen med at disse fylkene huser eller ligger nært store utdanningsinstitusjoner.



Figur 4-1: Antall brukere av AU-reiseordningen til utdanningsformål i de ulike fylkene i perioden 2014 til 2019. (Kilde: NAV).

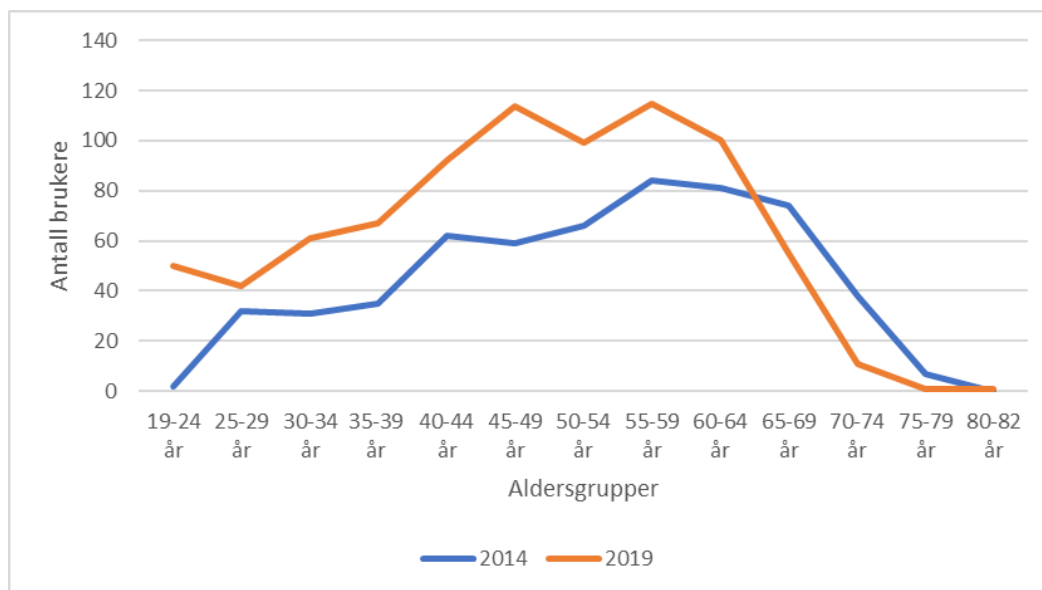
For å vise forskjellen i antall brukere mellom fylkene i 2019, har vi visualisert dette i Figur 4-2 ved å beregne antall AU-reisebrukere per 1 000 innbyggere.



Figur 4-2: Antall brukere per 1 000 innbyggere i 2019 fordelt på fylker etter fylkesinndelingen før 2020. (Kilde: NAV).

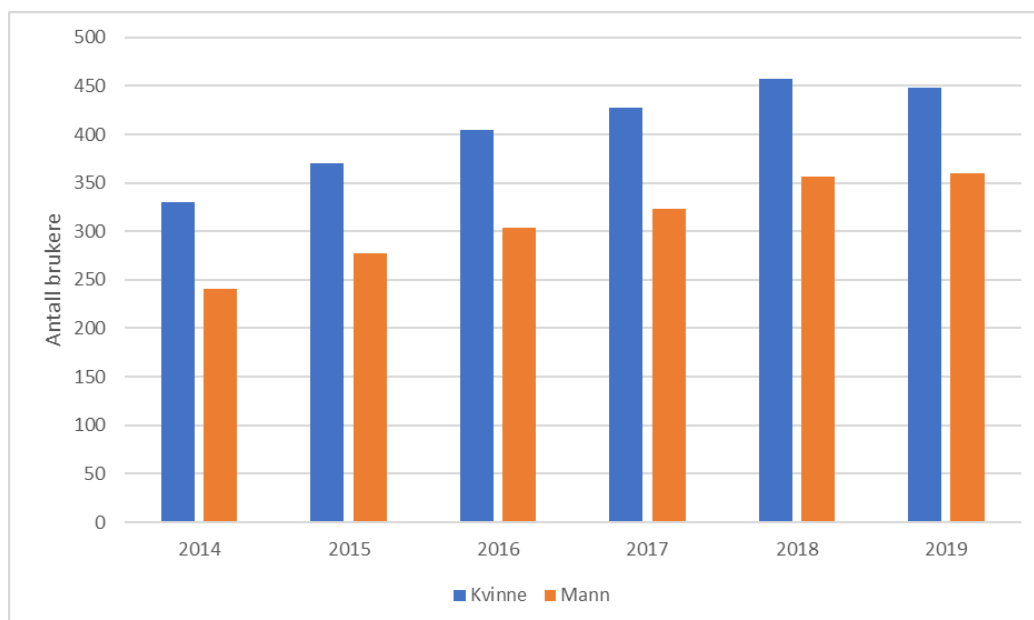
I 2019 var det i Norge som helhet, 0,15 brukere av AU-reiseordningen per 1 000 innbyggere. Vi kan derfor ut fra figur 4-2 si at Akershus er et «gjennomsnittsfylke». Som vi ser av figur 4-2 er det Oslo og Troms som skiller seg ut med klart flest brukere av AU-reiseordningen når vi tar hensyn til hvor mange innbyggere det er i fylkene, mens Sogn og Fjordane og Finnmark har lavest brukerandel.

Bruken av AU-reiseordningen er noe ulik i de ulike aldersgrupper. Som Figur 4-3 viser ligger hovedtyngden av brukerne i aldersgruppen 40 til 69 år. Figuren viser også at andelen yngre brukere har økt relativt mye fra 2014 til 2019, mens andelen av de eldste brukerne har sunket. Yngste og eldste bruker av ordningen var henholdsvis 18 og 78 år.



Figur 4-3: Antall brukere per aldersgruppe per november i hvert årne 2014 og 2019. (Kilde: NAV).

Som Figur 4-4 viser, er det flere kvinnelige enn mannlige brukere av ordningen. Den relative forskjellen har imidlertid avtatt noe. I 2014 var det 37 prosent flere kvinner enn menn som benyttet ordningen, mens det i 2019 var 24 prosent flere kvinner enn menn som var brukere av ordningen.



Figur 4-4: Antall brukere fordelt på kjønn per november i perioden 2014 til 2019. (Kilde: NAV).

4.2.2 REISEAKTIVITET OG REISEKOSTNADER

Tabell 4-2 viser gjennomsnittlig reiseaktivitet og kostnader forbundet med reisene til AU-brukerne på landsbasis, i perioden 2014 til 2019. Med kostnad per tur eller reisekostnad, mener vi her utbetalingene til transportørene for reisene, inkludert utbetalingene til leverandør av reisekortene. Kostnadene knyttet til administrasjon av AU-reiseordningen i NAV, er ikke inkludert. Tabellen viser at gjennomsnittlig antall turer per bruker og reiselengde, har ligget relativt stabilt i perioden, selv om gjennomsnittlig reiselengde har vært litt høyere de siste fire årene. Gjennomsnittlig egenandel per tur betalt av brukerne, har imidlertid avtatt i perioden når vi justerer prisene med konsumprisindeksen, fra 20,4 kroner i 2014 til 18,1 kroner i 2019. I samme perioden har gjennomsnittlig kostnad per tur økt fra 451 kroner i 2014 til 480 kroner i 2019. At kostnaden per tur har økt, henger delvis sammen med at egenandelene har blitt redusert og at reiselengden har økt litt i den første delen av perioden. Ifølge SSB sin statistikk, har det ikke vært en reell økning i drosjetakstene i perioden.

Tabell 4-2: Oversikt over antall turer, turlengde og turkostnader i AU-reiseordningen på landsbasis i november 2019 (Kilde: NAV).

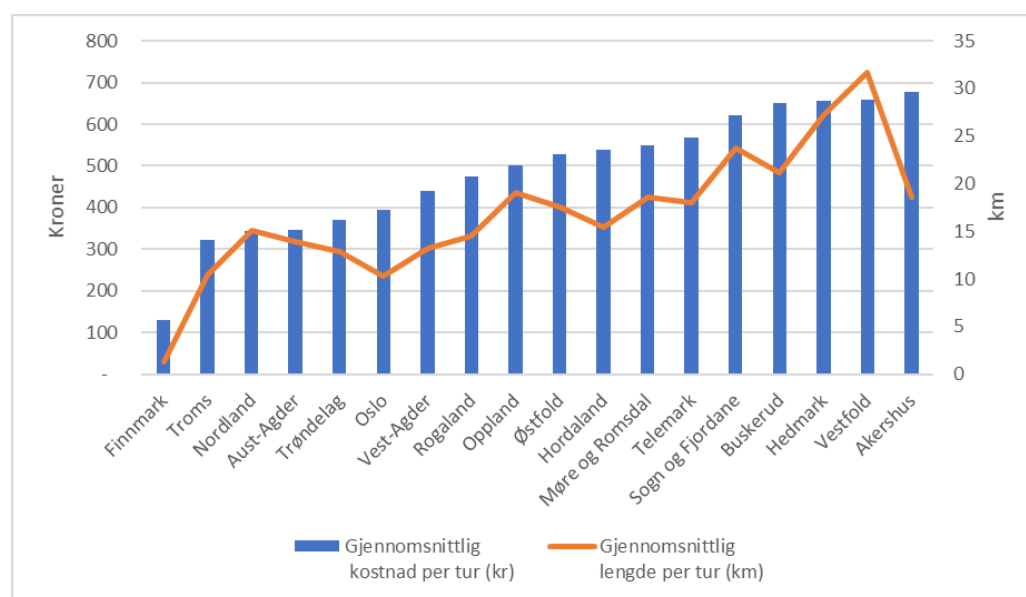
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gjennomsnittlig antall turer per bruker	17,3	17,5	17,9	17,8	17,3	17,6
Gjennomsnittlig lengde per tur (km)	13,6	14,0	14,6	14,5	14,5	14,6
Gjennomsnittlig egenandel per tur (i 2019 kroner)	20,4	19,8	17,9	18,4	18,5	18,1
Gjennomsnittlig kostnad per tur (i 2019 kroner)	451	454	468	479	477	480

Hvis vi ser nærmere på reiseaktiviteten til AU-brukerne i de ulike fylkene, får vi et bilde som vist i Tabell 4-3. Tabellen viser at det er relativt stor variasjon mellom fylkene både når det gjelder reiseaktivitet og reisekostnader. Antall turer som gjennomføres henger tett sammen med antall brukere av ordningen i fylkene (se Tabell 4-1). Oslo, Akershus, Hordaland og Trøndelag er de fylkene som har fleste brukere av AU-reiseordningen og hvor flest turer gjennomføres. Når det gjelder Trøndelag, så ble 86 prosent av turene gjennomført i det som før 2018 var Sør-Trøndelag. Færrest turer ble gjennomført i Finnmark og Sogn og Fjordane som også har færrest brukere av AU-reiseordningen.

Tabell 4-3: Oversikt over antall turer, turlengde og turkostnader i AU-reiseordningen i november 2019 fordelt på fylker etter fylkesinndelingen før 2020. (Kilde: NAV).

Fylke	Antall turer	Gjennomsnittlig antall turer per bruker	Gjennomsnittlig lengde per tur (km)	Gjennomsnittlig kostnad per tur (kr)	Gjennomsnittlig egenandel per tur (kr)
Østfold	452	17	17,6	529	12
Akershus	1 797	19	18,6	676	25
Oslo	4 253	19	10,3	395	17
Hedmark	304	14	27,2	656	23
Oppland	375	15	19,1	502	19
Buskerud	471	16	21,2	650	28
Vestfold	396	13	31,6	658	19
Telemark	475	21	18,0	567	15
Aust-Agder	141	18	13,9	348	20
Vest-Agder	395	16	13,3	440	18
Rogaland	884	17	14,5	476	16
Hordaland	1 461	18	15,4	537	16
Sogn og Fjordane	90	23	23,8	621	19
Møre og Romsdal	183	13	18,5	551	22
Trøndelag	1 270	17	12,9	371	15
Nordland	369	18	15,2	342	18
Troms	877	18	10,5	321	17
Finnmark	61	20	1,4	129	16
Sum/gjennomsnitt	14 254	18	14,6	480	18

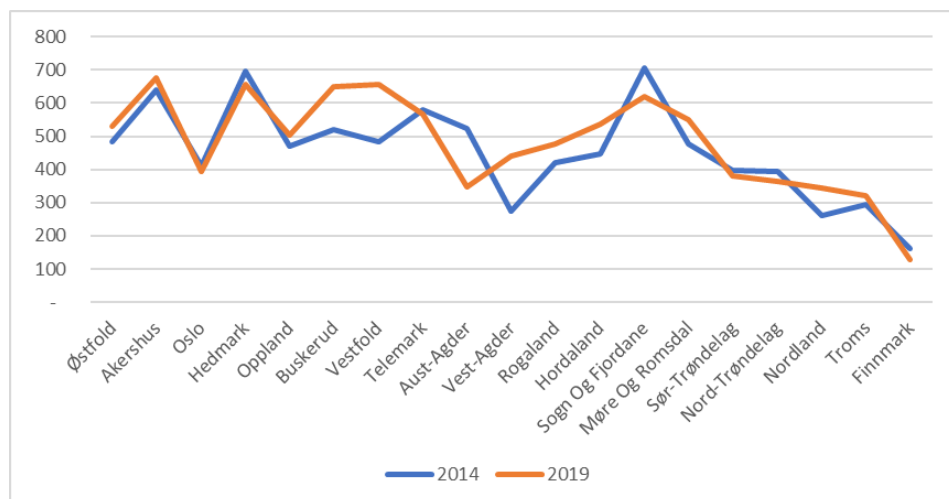
Gjennomsnittlig kostnad per tur samsvarer med gjennomsnittlig lengde per tur (km) i de ulike fylkene som Figur 4-5 viser. Den gjennomsnittlige kostnaden per tur var høyest i Akershus, Vestfold, Hedmark og Buskerud i november 2019 og lengden per tur lå også i hovedsak høyere her enn i de andre fylkene.



Figur 4-5: Gjennomsnittlig kostnad per tur (kr) og lengde per tur (km) i de ulike fylkene i november 2019. (Kilde: NAV).

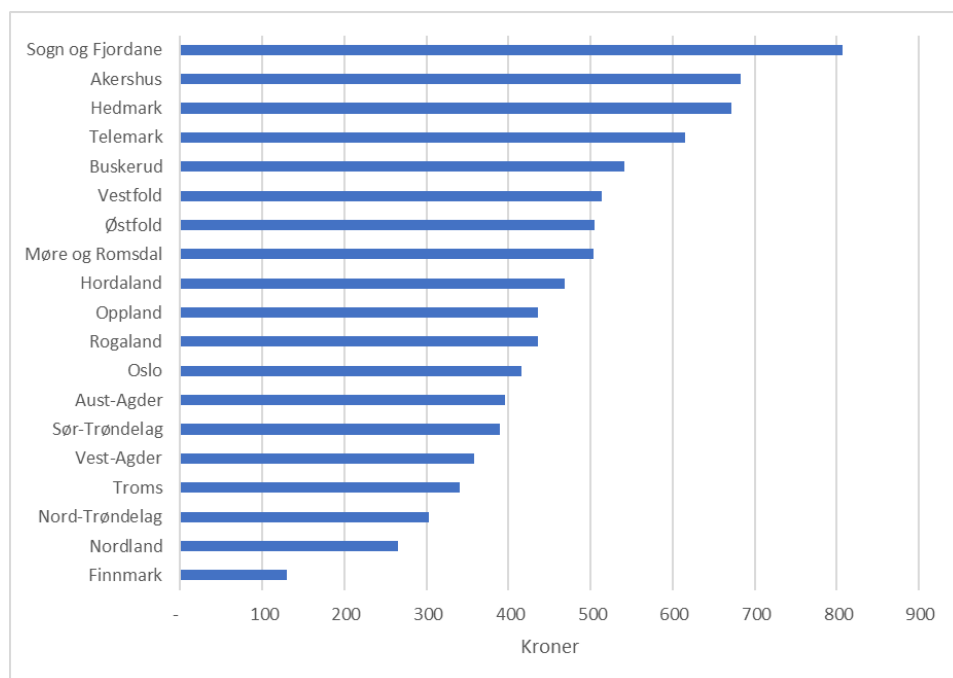
Siden egenandelen skal tilsvare rimeligste reisealternativ med kollektivtransport pluss et tillegg på 10 prosent, vil også denne variere med turlengden og også for samme turlengde mellom fylker, siden takstene for busstransport varierer betydelig mellom fylkene. Vi ser av Tabell 4-3 at brukerne i Buskerud betalte høyest egenandel på i gjennomsnitt 28 kroner, mens brukerne i Østfold betalte lavest egenandel med 12 kroner i gjennomsnitt.

Den gjennomsnittlige kostnaden per tur varierer også fra år til år innenfor hvert fylke, som Figur 4-6 viser. Særlig i Sogn og Fjordane var det et par år hvor kostnaden per reise var spesielt høy. I og med at det er så få brukere av AU-reiseordningen i Sogn og Fjordane, vil det gi store utslag dersom en bruker med lang og kostbar reise bruker ordningen aktivt.



Figur 4-6: Variasjon i gjennomsnittlig kostnad per tur (kr) i de ulike fylkene i 2014 og 2019 (i 2019-kroner). (Kilde: NAV).

I gjennomsnitt var kostnaden per tur høyest i Sogn og Fjordane, Akershus, Hedmark og Telemark i perioden 2014-2019, som Figur 4-7 viser. Den gjennomsnittlige kostnaden per tur var lavest i Finnmark, Nordland og det som tidligere var Nord-Trøndelag.



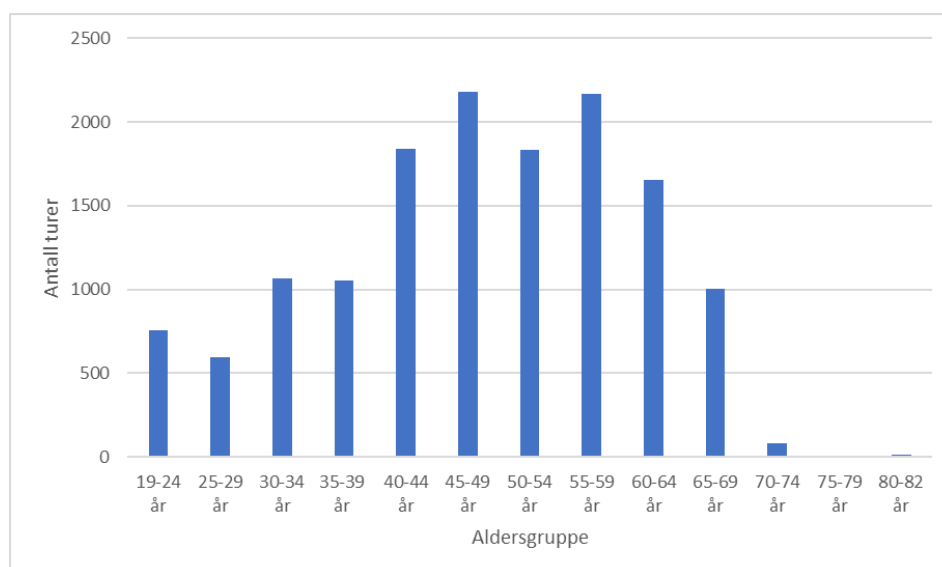
Figur 4-7: Gjennomsnittlig kostnad per tur (kr) i de ulike fylkene i perioden 2014-2019 (i 2019-kroner) (Kilde: NAV).

Gjennomsnittstallene i Tabell 4-2 og Tabell 4-3 skjuler betydelige forskjeller mellom brukerne av ordningen. En «normalbruker» gjennomførte rundt 165 turer i 2018 som til sammen kostet 39 000 kroner, mens «storbrukeren» reiste 270 turer hvert år som til sammen kostet over 402 300 kroner (se Tabell 4-4). Den brukeren som hadde det høyeste forbruket av AU-reiser i 2018 gjennomførte totalt 394 reiser til en samlet kostnad på 534 000 kroner.

Tabell 4-4: Eksempler på en normalbruker og en storbruker av AU-reiser i 2018 (Kilde: NAV).

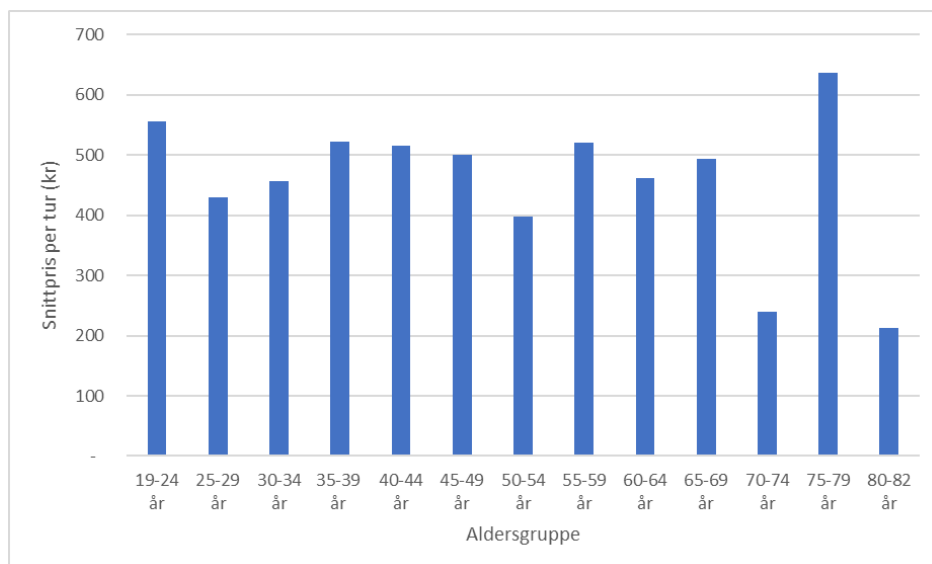
«Normalbruker»	«Storbruker»
Antall turer per år: 165	Antall turer per år: 270
Kostnad per tur: 236 kr	Kostnad per tur: 1 490 kr
Gjennomsnittlige totale reisekostnader per år: 39 000 kr	Gjennomsnittlige totale reisekostnader per år: 402 300 kr

Det er også noe variasjon mellom de ulike aldersgruppene i forhold til bruken av AU-reiser. Figur 4-8 illustrerer antall turer som er gjennomført i de ulike aldersgruppene i november 2019. Figuren viser at det er aldersgruppene 40 til 64 år som foretar flest turer. Selv om det er noen brukere av ordningen i de to aldersgruppene mellom 70 og 82 år, så foretar de forholdsvis få turer, henholdsvis 81 turer for aldersgruppen 70 til 74 år, 4 turer i aldersgruppen 75 til 79 år og 13 turer i aldersgruppen 80-82 år.



Figur 4-8: Antall turer gjennomført i de ulike aldersgruppene i november 2019. (Kilde: NAV).

Når det gjelder hva turene i gjennomsnitt koster i de ulike aldersgruppene, ligger de fleste beløpene i gjennomsnitt på mellom 400 kroner og 550 kroner i aldersgruppene 19 til 69 år. For de eldste aldersgruppene er det større variasjon. Men det er viktig å huske at her er antallet turer lavt, slik at det blir store utslag dersom en tur er svært kostbar eller motsatt (se Figur 4-9).



Figur 4-9: Gjennomsnittlig kostnad per tur i de ulike aldersgruppene i november 2019. (Kilde: NAV).

4.2.3 OFFENTLIGE UTGIFTER TIL AU-REISEORDNINGEN

De offentlige utgiftene til ordningen er utgiftene til AU-reisene pluss administrasjonskostnader og lønnskostnader ved NAV Tiltak Innlandet. Disse kostnadene er vist i Tabell 4-5 for perioden 2014 til 2019.

Tabell 4-5: Offentlige utgifter til AU-reiseordningen i perioden 2014-2019 (Nominelle kr, tall i 1 000). (Kilde: NAV).

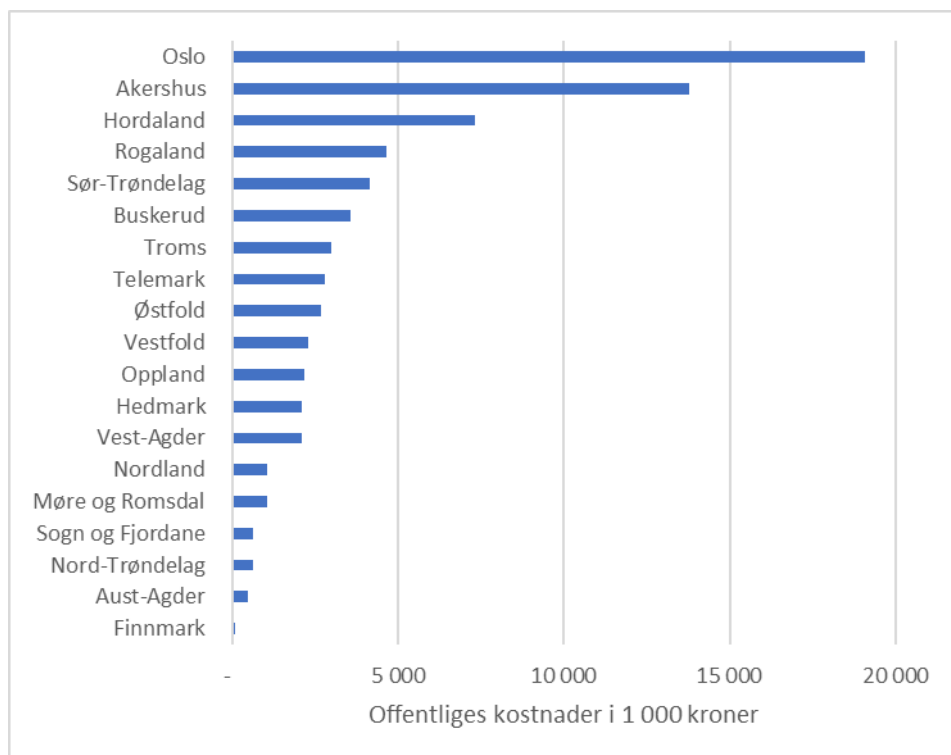
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
AU-reisekostnadene (inkludert utbetaling til leverandør av reisekort)	32 580	49 449	54 431	60 739	66 081	73 397
Administrasjonskostnader NAV ^a	1 382	94	193	201	204	213
Lønnskostnader NAV Tiltak Innlandet ^b	2 000	2 080	2 160	2 240	2 320	2 400
Sum offentlige utgifter	35 962	51 623	56 784	63 180	68 401	76 010

^a Administrasjonskostnadene er blant annet knyttet til programvare, lisenser og andre kostnader knyttet til driften av avtalen.

^b Det er lagt inn et anslag på lønnskostnadene basert på opplysningen om at det brukes ca. tre årsverk og at hvert årsverk koster ca. 800 000 kroner i 2019. Det er lagt inn en jevn stigning i lønnskostnader fra 2014 (som ble oppgitt å være på 2 millioner kroner) til 2,4 millioner kroner i 2019.

Vi ser av tabellen at offentlige utgifter til AU-reiseordningen i 2019, var på vel 76 millioner kr. Utgiftene har stort sett økt i takt med økningen i antall brukere av ordningen. I tillegg vil også økninger i drosjetakster bidra til at reisene blir dyrere målt i løpende kroner, selv om drosjetakstene ifølge SSB sin statistikk, ikke har økt reelt sett i denne perioden. Oslo kom ikke med i den statlige AU-reiseordningen før 1. september 2014. Pga. dette og forhold rundt denne overgangen, skiller tallene for 2014 seg ut.

Vi kan fordele det offentliges kostnader (fratrasket egenandelen betalt av brukerne og eksklusive administrasjonskostnader) knyttet til selve AU-reisene på de ulike fylkene. Da ser bildet ut som vist i Figur 4-10. Oslo topper her statistikken med 19 millioner kroner i årlige reiseutgifter mens det offentliges utgifter i Finnmark er på 63 000 kroner. Utgiftene i Oslo og tidligere Akershus utgjør 45 prosent av samlede utgifter til AU-reisene.



Figur 4-10: Det offentlige kostnader til AU-reisene i 2019 fordelt fylkesvis (unntatt lønnskostnader NAV Tiltak Innlandet). (Kilde: NAV).

5 SAMMENLIGNING AV DAGENS AU-REISEORDNING MED FORSØKSORDNINGEN

5.1 REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD

Mye av regelverket, organiseringen og ansvarsforholdene som gjaldt for forsøksordningen ble videreført da ordningen med AU-reiser ble gjort permanent i 2014. Dette gjelder også vilkåret for å få stønaden. Stønaden kan gis til personer som *«grunnet varig nedsatt funksjonsevne har forflytningsvansker som medfører at personen ikke kan reise til og fra arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler»*. Forflytningsvanskene må vare i mer enn ett år og mottaker av stønaden må enten være i ordinært arbeid eller gjennomføre arbeidsrettet utdanning for å skaffe seg eller beholde ordinært arbeid.

Hovedregelen er fortsatt også at det ikke gis stønad til arbeids- og utdanningsreiser til personer som mottar andre tilskudd til transport eller får dekt transport etter andre ordninger, eller til personer som mottar en full ytelse til livsopphold etter folketrygdloven. Det fins noen unntak til hovedreglene. Disse er nærmere beskrevet i avsnittene over.

En oppmyking i regelverket som ble gjort da ordningen ble permanent i 2014, var at det ble mulig å søke særskilt om å få gjøre faste stopp underveis i reisen til og fra jobb/utdanning, mot at brukeren selv betalte ekstrakostnaden med dette. Det kom fram i evalueringen i 2012 at noen savnet denne muligheten for eksempel, med hensyn til å kunne levere og hente barn i barnehagen. Det er imidlertid kun noen få (færre enn ti personer) som for tiden benytter seg av denne muligheten.

Ansvar for AU-reiseordningen ble lagt i sin helhet til NAV allerede i 2008, og videreført da ordningen ble permanent i 2014. Dette var også en av anbefalingene i evalueringen av ordningen i 2012 (Solvoll og Anvik, 2012).

Organiseringen av transporten ble imidlertid endret da AU-reiseordningen ble gjort permanent i 2014. I forsøksordningen hadde helseforetakenes kjørekontor ansvar for å utstede rekvisisjoner som brukerne ga til transportøren. Da ordningen ble gjort permanent, ble det imidlertid vurdert som kostnadsbesparende å innføre et reisekort i stedet for at NAV skulle opprette eget kjørekontor. I dagens ordning inngår NAV avtale med en leverandør av reisekort etter reglene om offentlige anskaffelser. Dette er per 1. januar 2020 Rogaland Taxi. Reisekortet kan benyttes hos alle transportører som har løyve til å utføre persontransport i Norge. Så vidt prosjektet har kjennskap til, har det ikke vært gjort beregninger av hva det ville kostet å opprette eget kjørekontor i NAV. Det er derfor vanskelig å vurdere om innføringen av reisekort har vært kostnadsbesparende i forhold til en løsning med eget kjørekontor i NAV.

Både i forsøksordningen og i dagens ordning, betaler brukeren en egenandel for hver reise. I evalueringen fra 2012 (Solvoll og Anvik, 2012) ble det foreslått at egenandelen burde økes noe blant annet basert på tilbakemeldingen fra deltakerne i undersøkelsen. Det ble også vurdert å ha et påslag på 25 prosent på billigste alternative kollektivbillett, men man endte opp med et påslag på kun 10 prosent. Som Tabell 4-2 viser, er egenandelen fortsatt forholdsvis lav (i gjennomsnitt 18 kroner per tur).

5.2 OMFANG OG RESSURSBRUK

I Tabell 5-1 er omfang og ressursbruk i dagens ordning (2019) sammenlignet med omfang og ressursbruk i forsøksordningen i 2011. Av tabellen ser vi at både antall brukere og ressursbruk knyttet til ordningen, har økt betydelig, noe også gjennomgangen av omfang og ressursbruk i kapittel fire viser. Kostnadene til NAV sin administrasjon av ordningen, har også økt i takt med at antall brukere har økt. I tabellen er administrasjonskostnadene hos reisekortleverandør (i 2019) og kjørekontorene (i 2011) inkludert sammen med utgiftene til selve reisene. Brukerne før og nå, herunder typer funksjonsnedsettelse, beskrives nærmere i avsnittene nedenfor.

Tabell 5-1: Sammenligning av omfang og ressursbruk i dagens ordning og forsøksordningen. (Kilde: NAV og Solvoll og Anvik (2012)).

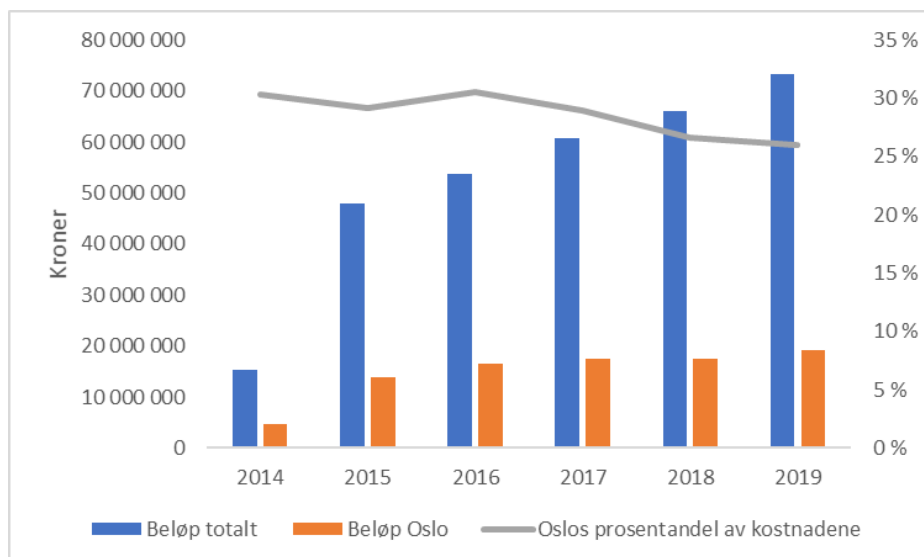
	Forsøksordningen (tall fra 2011)	Dagens ordning (tall fra 2019)
Antall brukere av AU-reiser	446	808
Typer funksjonsnedsettelse*	57 % bevegelseshemmede 25 % orienteringshemmede 16 % anfallssykdom 2 % ikke oppgitt	55 % bevegelseshemmede 38 % nedsatt orienteringsevne 4 % nedsatt psykisk funksjonsevne 18 % annet
Årlige offentlige utgifter til AU-reisene (inkludert utbetaling til reisekortleverandør/kjørekontor***)	32,1 millioner kr**	73,4 millioner kr
Administrasjonskostnader hos NAV	1,2 millioner kr**	2,6 millioner kr
Gjennomsnittslengde per tur	20 km	14,6 km

*Typer funksjonsnedsettelse summerer ikke opp til 100 prosent da respondentene hadde mulighet til å krysse av for flere alternativ.

**2019 priser

***Utbetalingene til kjørekontorene var i 2011 på 1,2 millioner kroner (2019 kroner).

Figur 5-1 illustrerer utviklingen i Oslos andel av kostnadene til AU-reiser. Figuren viser at bruken av AU-reiseordningen i Oslo stod for ca. 30 prosent av kostnadene i starten etter at Oslo ble med i AU-reiseordningen i 2014. De siste årene har det imidlertid vært en svak nedgang i andelen. Ikke fordi bruken av ordningen har gått ned i Oslo, men heller fordi økningen i antall brukere har vært høyere i resten av landet.



Figur 5-1: Oslos andel av kostnadene til AU-reiser. (Kilde: NAV).

I Solvoll og Anvik (2012) ble det laget prognoser for fremtidig bruk dersom ordningen ble gjort permanent. Det ble presisert at antall fremtidige brukere og offentlige utgifter til AU-reiseordningen blant annet ville avhenge av hvor strenge kriteriene for å slippe inn i ordningen ville bli, størrelsen på egenandelen og drosjetakstene, offentlig inkluderingspolitikk samt privat og offentlig tilrettelegging på arbeidsmarkedet.

Basert på scenarioet som forutsatte at inngangskriteriene ville bli som i forsøksordningen og at Oslo ble inkludert i den statlige AU-reiseordningen, som ligger nærmest det som er tilfellet med dagens ordning, ble det anslått at det ville være i underkant av 1 800 AU-reisebrukere i 2020. Vi ser at selv om det har vært en betydelig økning i antall brukere, har man ikke nådd dette nivået.

De offentlige utgiftene ble anslått å kunne bli 98,5 millioner kroner (i 2019 kroner) (27 millioner kroner i Oslo og 71 millioner kroner i de andre fylkene). Med bare omtrent halvparten så mange brukere som antatt, er det naturlig at de offentliges utgifter til ordningen heller ikke nådde det samme beløpet som antatt. Av de 73,4 millioner kronene i offentlige utgifter til AU-reiseordningen i 2019, var 19 millioner kroner knyttet til brukere i Oslo (26 prosent) og resten på brukere i de andre fylkene.

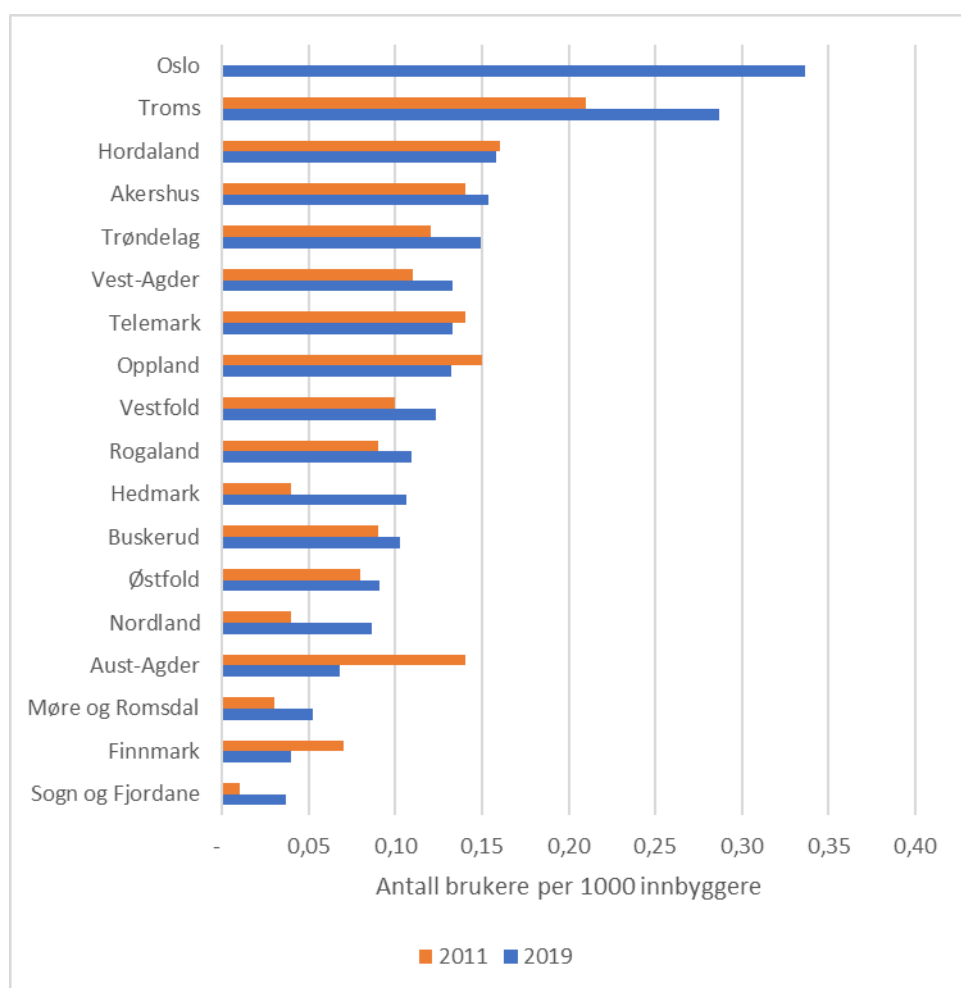
Per bruker, er imidlertid det offentliges utgifter blitt mye høyere enn anslått. Mens det ble anslått at offentlige utgifter per bruker ville bli i underkant av 55 000 kroner i 2020, viser tallene fra 2019 at de var på 94 000 kroner. I 2011 var de offentliges utgifter per bruker på 69 000 kroner. Det har altså vært en betydelig økning i de offentliges gjennomsnittlige utgifter per bruker fra 2011. En medvirkende årsak til dette kan være at brukerne nå bestiller transporten selv, mens det før 2014 var kjørekontorene som stod for bestillingen. Det er mulig kjørekontorene oppnådde lavere drosjepriser enn det brukerne får når de bestiller drosje. Det ble også benyttet noe samkjøring tidligere. Det er mulig det også var med å holde kostnadene nede. I tillegg viser Tabell 4-2 at egenandelen som brukerne betaler, i gjennomsnitt ar avtatt de siste årene. Ser vi på egenandelens andel av totale kostnader med reisene, har den avtatt fra 4,3 prosent i 2014 til 3,6 prosent i 2019.

Tabell 5-1 viser at gjennomsnittlig reiselengde per tur har gått ned fra 20 km i 2011 til 14,6 km i 2019. Dette antas og i stor grad skyldes at Oslo ble med i ordningen fra 2014, og at dette er med å trekke ned gjennomsnittet. Gjennomsnittlig reiselengde i Oslo er kun 10,3 km, og med et relativt stort antall brukere (4 253), gir dette utslag på gjennomsnittsverdien.

5.3 BRUKERNE FØR OG NÅ

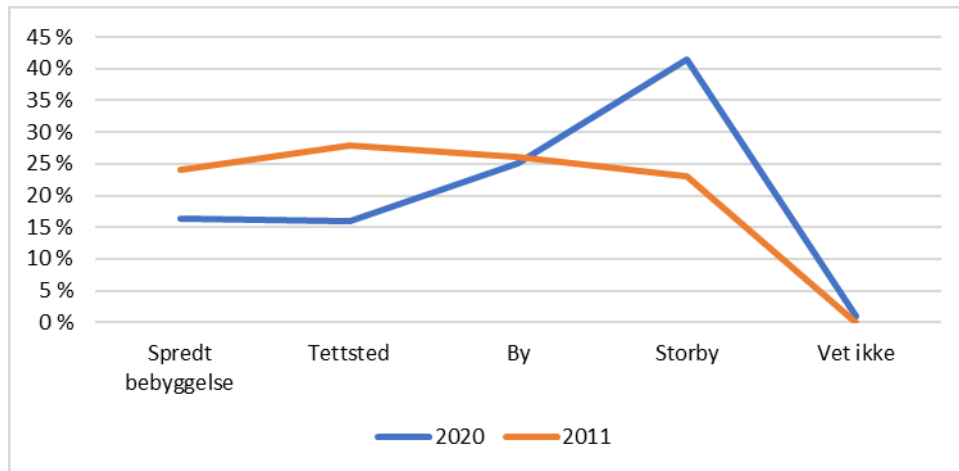
For å få et innblikk i hvordan deltakersammensetningen i AU-reiseordningen eventuelt har endret seg siden forsøksordningen, har vi sammenlignet tallene fra 2011 fra den forrige evalueringen (Solvoll og Anvik, 2012), med registerdata fra NAV fra november 2019 og resultatene fra spørreundersøkelsen blant brukerne av AU-reiseordningen i 2020.

Som vi har sett over, varierer det fra år til år hvor mange brukere av AU-reiseordningen de ulike fylkene har. I Figur 5-2 har vi sammenlignet fordelingen av brukere per fylker i november 2019 og august 2011 (brukere per 1 000 innbygger). Siden Oslo kom med i ordningen først i september 2014, har vi ikke tall for 2011 for Oslo. Vi ser at for de fleste fylkene er det i dag flere eller omtrent like mange, brukere av AU-reiseordningen per 1 000 innbygger, men at det også er færre i enkelte fylker. Det siste gjelder Telemark, Oppland, Aust-Agder og Finnmark.



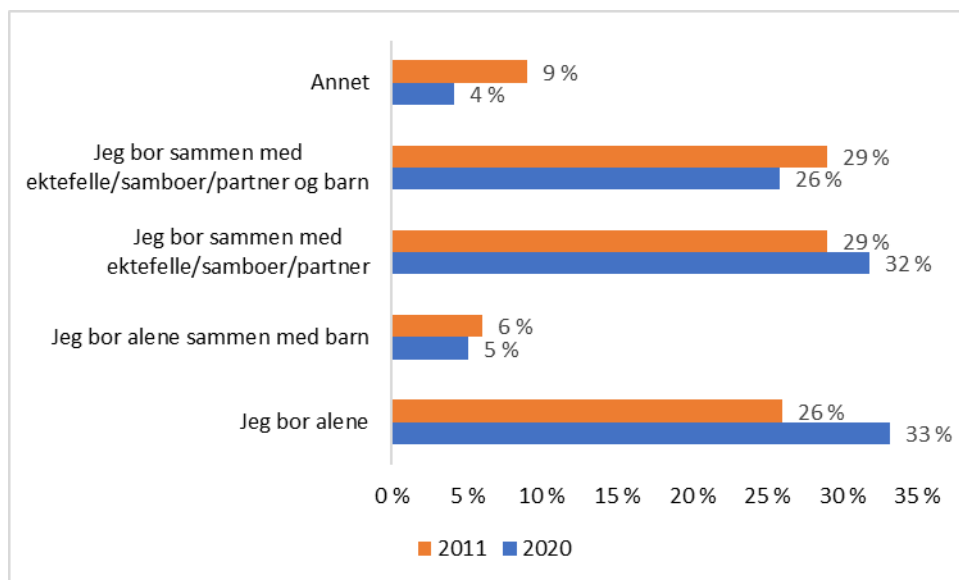
Figur 5-2: Antall brukere av AU-reiseordningen per 1 000 innbygger per november 2019 sammenlignet med august 2011 (Kilde: NAV og Solvoll og Anvik (2012)).

Figur 5-3 sammenligner brukernes type bosted i 2011 og 2020. Vi ser av figuren at en større andel av de som har besvart spørreundersøkelsen i 2020 har svart at de bor i en storby, her definert som by med over 60 000 innbyggere. Det henger nok sammen med at Oslo ikke var med i forsøksordningen og at dermed bruken av arbeids- og utdanningsreiser i Oslo ikke var en del av evalueringen i 2011.



Figur 5-3: Brukernes type bosted i 2020 og 2011. Tettsted er definert som inntil ca. 8 000/10 000 innbyggere, by er definert som 8 000/ 10 000 – 60 000 innbyggere og storby som over 60 000 innbyggere. (Kilde: NAV og Solvoll og Anvik (2012)).

I Figur 5-4 har vi sammenlignet brukernes familiære forhold i 2020 og 2011. Vi ser at respondentene i spørreundersøkelsen fra 2020 fordeler seg omtrent slik som i 2011, selv om det er litt flere i 2020 som oppgir å bo alene.

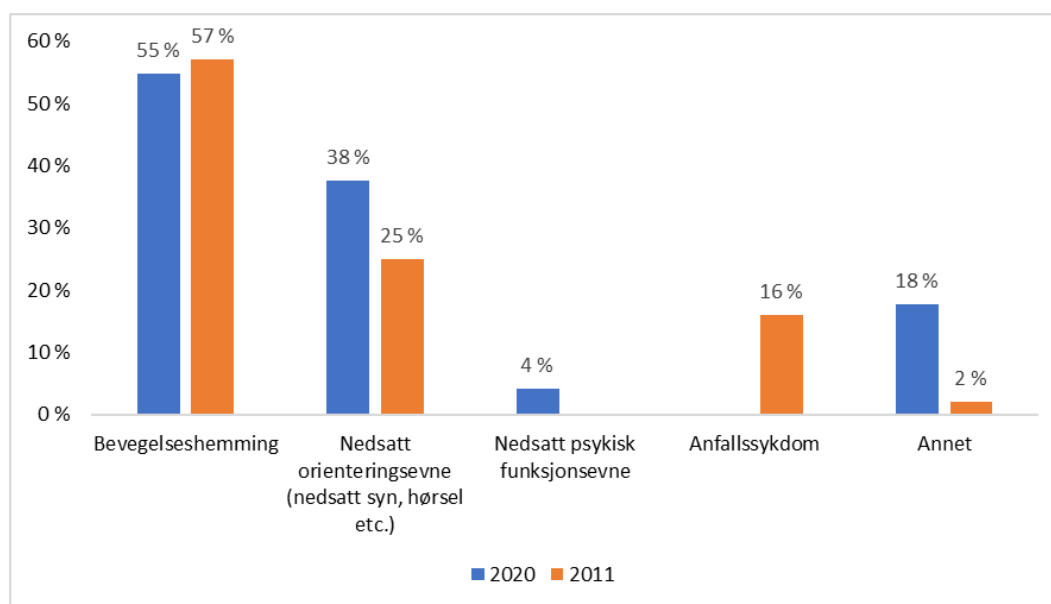


Figur 5-4: Respondentenes familiære forhold i 2019 sammenlignet med 2011 (Kilde 2011-tall: Solvoll og Anvik (2012)).

Når det gjelder kjønnsfordeling, så var det i underkant av 52 prosent kvinnelige brukere av AU-reiseordningen i 2011. Det var en nedgang fra da forsøksordningen startet i 2003, da andelen kvinner var på 54 prosent (Solvoll og Anvik, 2012). I november 2019 var kvinneandelen igjen økt til 55 prosent (Kilde: NAV).

Til sist har vi sammenlignet hvilke typer funksjonsnedsettelse brukerne hadde i 2011 sammenlignet med i november 2019. I spørreundersøkelsen i evalueringen i 2011, ble brukerne bedt om å beskrive sin funksjonsnedsettelse. Deretter kategoriserte forskerne disse i tre hovedkategorier: anfallssykdom, orienteringshemming og bevegelseshemming. I spørreundersøkelsen som ble gjennomførte i 2020, ble respondentene bedt om å oppgi type funksjonsnedsettelse innenfor på forhånd oppsatte kategorier: bevegelseshemming, nedsatt orienteringsevne (syn, hørsel, etc.) og nedsatt psykisk funksjonsevne. Av personvern hensyn ble disse grove kategoriene valgt.

I og med at kategoriene er litt ulike, blir ikke resultatene helt sammenlignbare. Vi har allikevel valgt å sette opp fordelingene i Figur 5-5 for å få et visst bilde av mulige forskjeller. Andelen med bevegelseshemming ser ut til å være nokså lik, mens det er flere som har krysset av for nedsatt orienteringsevne i 2020-undersøkelsen. Det kan imidlertid hende at noen av de som har funksjonsnedsettelse kategorisert som anfallssykdom i 2011, ville ha svart en av de to første kategoriene i 2020-undersøkelsen. Imidlertid ser vi at andelen som har svart annet, er høy i 2020-undersøkelsen. Det kan tyde på at de på forhånd oppsatte kategoriene ikke har favnet de ulike typene funksjonsnedsettelse godt nok. Det er mulig at noen av de som svarte annet i 2020, kanskje hadde svart anfallssykdom dersom det hadde vært et alternativ.



Figur 5-5: Sammenligning av type funksjonsnedsettelse hos brukerne i 2011 og 2020 evalueringen (Kilde: spørreundersøkelsene i 2020 og i 2011 (Solvoll og Anvik, 2012)).

6 TILGRESENDE ORDNINGER TIL AU-REISER

Det finnes en rekke tilgrensende ordninger til AU-reiseordningen som helt eller delvis er opprettet for å bedre mobiliteten til personer med funksjonsnedsettelser. Nedenfor gis en kort omtale av ordningene. Informasjonen om ordningene er hovedsakelig hentet fra Solvoll og Anvik (2012), Lippestad mfl. (2020), gjeldende lover, forskrifter og retningslinjer samt NAV sine hjemmesider.

6.1 FYLKESKOMMUNAL TT-ORDNING

Fylkeskommunene er pålagt av Samferdselsdepartementet å ha et tilbud om tilrettelagt transport (TT) for personer som på grunn av varig forflytningshemming av fysiske eller psykiske årsaker, har vanskeligheter med å kunne bruke ordinært kollektivtilbud. Det er imidlertid ingen nasjonal forskrift for TT-transport. Samferdselsdepartementet utarbeidet veiledende retningslinjer for TT-ordningen i 1997, der kriteriene for brukergodkjenning, tilbudets innhold og selve saksbehandlingen ble trukket opp. Fylkeskommunene vedtar sine egne forskrifter i henhold til nasjonale retningslinjer, men anbefalingene i de nasjonale retningslinjene ligger i hovedsak til grunn for forskriftene som de enkelte fylkeskommunene vedtar. Hvordan hver enkelt fylkeskommune organiserer transporten, kan imidlertid variere. Det kan også variere i hvilket omfang brukerne får benytte tjenesten. Antall turer som tildeles differensieres normalt ut fra brukerkategori og/eller avstand mellom brukerens bosted og nærmeste service-/kommunesenter. Prioriterte brukerkategorier er vanligvis blinde og svaksynte, varige rullestolbrukere og psykisk utviklingshemmede (Solvoll og Hanssen, 2015). I noen fylker tildeles yngre personer flere turer enn eldre (Solvoll og Hanssen, 2015).

Personer med nedsatt funksjonsevne som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport kan søke om å få utstedt et TT-kort. Fylkeskommunen avgjør hvor søknaden skal sendes – til kommunen eller fylkeskommunen. Hver søknad vurderes individuelt og søkeren tildeles et visst antall turer. TT-kortet kan brukes til fritidsreiser og er et dør-til-dørtilbud. Det skal ikke benyttes til reiser som skal betales av andre (som for eksempel NAV). Manglende rutegående transporttilbud eller lang gangavstand til nærmeste holdeplass, er i seg selv ikke grunnlag for å få tildelt TT-kort. Det varierer i hvilken grad brukerne må betale egenandel for reisen (Solvoll og Hanssen, 2015).

TT-ordningen har vært evaluert flere ganger, sist i 2018 (Kjørstad mfl., 2019). I 2018 var det vel 113 000 godkjente TT-brukere i Norge. TT-ordningen er ikke rettighetsbasert og fungerer ved siden av andre ordninger som for eksempel AU-reiser. Mer informasjon om ordningen kan finnes i Solvoll og Hanssen (2015) eller i Kjørstad mfl. (2019).

6.2 UTVIDET TT-ORDNING

Det er etablert en statlig tilskuddsordning som en utvidet TT-ordning. Denne kommer i tillegg til den fylkeskommunale TT-ordningen (jamfør Retningslinjer for utvidet TT-ordning datert 13.12.2018). Ordningen startet som en forsøksordning i 2012 gjennom vedtak av Prop. 1 S (2011-2012). I statsbudsjettet for 2016 (Innst. 13 S (2015-2016)), bestemte Stortinget at ordningen skulle videreutvikles, og at midlene skulle gå til TT-brukere med særlige behov. I samråd med brukerorganisasjonene og berørte parter ble rullestolbrukere, blinde og svaksynte valgt som brukere i ordningen. Ordningen finansieres over

Samferdselsdepartementets budsjett, på grunnlag av Stortingets bevilgninger. Tilskudd utbetales for ett år av gangen.

Formålet med ordningen er å tilby rullestolbrukere, blinde og svaksynte som antas å ha særlige behov, flere TT-reiser enn de ellers ville fått gjennom de fylkeskommunale ordningene. Målsetningen er at disse brukerne skal sikres et reisetilbud på til sammen 200 enkeltreiser per år, ved hjelp av en kombinasjon av det fylkeskommunale TT-tilbudet og det utvidede TT-tilbudet. For å kunne motta tilskudd må fylkeskommunen minst opprettholde samme fylkeskommunale TT-tilbud som tidligere, til brukerne som deltar i den utvidede ordningen, jamfør retningslinjene for utvidet TT-ordning datert 13.12.2018.

Fra 2018 tildeles syv fylkeskommuner om lag 94,5 millioner kroner til den utvidede TT-ordningen. Fylkeskommunene er Aust-Agder, Østfold, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Trøndelag og Troms og Finnmark (Lippestad mfl., 2020).

6.3 STØNAD TIL ANSKAFFELSE AV MOTORKJØRETØY ELLER ANNET TRANSPORTMIDDEL (BIL FRA NAV)

Bil fra NAV, eller også kalt trygdebilordningen, er hjemlet i Folketrygdlovens §10-5 «Stønad til bedring av funksjonsevnen i arbeidslivet, §10-6 Stønad til bedring av funksjonsevnen i dagliglivet og §10-7 bokstav h, Stønadsformer med tilhørende forskrift (Forskrift om stønad til motorkjøretøy eller annet transportmiddel, med ikrafttredelse 1. april 2003).

Det heter i forskriften at: *Det kan gis stønad til anskaffelse av kjøretøy til funksjonshemmet som fyller de generelle vilkår for stønad etter folketrygdloven kapittel 10 og som på grunn av varige forflytningsvansker trenger eget kjøretøy for å*

- a) reise til og fra arbeids- eller opplæringssted,*
- b) utføre sin funksjon som hjemmearbeidende,*
- c) forhindre eller bryte en isolert tilværelse,*
- d) avlaste sin familie i tilfeller hvor funksjonshemmingen medfører en særlig stor pleiebyrde, og derved bidra til å forhindre innleggelse i helseinstitusjon o.l.*

Det heter videre at søkeren må: *sannsynliggjøre at han eller hun har et reelt og betydelig behov for transport. Funksjonshemmingen må være av en slik art at reise med buss, båt, tog, trikk e.l. ikke er mulig eller medfører slike belastninger av varig art at det ikke er rimelig å forlange det.*

Stønaden gis ikke dersom søkerens behov for transport kan dekkes tilfredsstillende av familien eller ved andre typer transportordninger som for eksempel transportordning for funksjonshemmede, grunnstønad eller tilskudd etter skolelovgivningen.

Trygdebilordningen er todelt med hensyn til hvilke behov søkeren har. Gruppe 1 omfatter ordinære personbiler. Stønad til gruppe 1 gis kun til medlemmer som fyller vilkårene i folketrygdloven §10-5.

Gruppe 2 omfatter spesielt tilpassede kassebiler. Stønad til gruppe 2 gis til søkere som ikke er i stand til å komme seg inn og ut av bilen på egenhånd uten å bruke heis eller rampe. Det kan

også gis stønad til gruppe 2 ved sterk begrenset gangfunksjon eller når søkeren har sterkt utagerende adferd og må skjermes fra føreren av bilen av trafiksikkerhetshensyn.

Det er ingen nedre aldersgrense for stønad til motorkjøretøy, men det kan ikke gis stønad til motorkjøretøy til personer som først fyller vilkårene etter fylte 70 år. Dette følger av folketrygdloven § 10-4 tredje ledd.

Det er usikkert hvor mange trygdefinansierte kjøretøy som eksisterer. Arbeids- og velferdsdirektoratet anslo i 2011 at det mest sannsynlig var ca. 25 000 kjøretøy.

6.4 GRUNNSTØNAD TIL TRANSPORT

Grunnstønad til transport omhandles i folketrygdlovens kapittel 6 Grunnstønad og hjelpestønad. Formålet med stønad etter dette kapittelet er blant annet å gi søkere økonomisk kompensasjon for visse ekstraavgifter som blant annet ekstraavgifter knyttet til transport (§6-3 b).

Et vilkår for å ha rett til stønaden er at søkeren etter hensiktsmessig behandling fortsatt har varig sykdom, skade eller lyte som medfører nødvendige, varige og løpende ekstraavgifter. Det er også et vilkår at ekstraavgiftene minst svarer til laveste sats, som i 2019/2020 er på 8 232 kroner per år. Stønad etter høyere sats gis dersom ekstraavgiftene minst svarer til den forhøyede satsen. Tilstått grunnstønad utbetales automatisk hver måned.

Vurderingen om det foreligger ekstra avgifter til transport, gjøres individuelt for hver enkelt søker, og det er opp til søker å sannsynliggjøre sine ekstraavgifter. For å vurdere om det foreligger ekstraavgifter til transport, sammenlignes avgiftene til transport før og nå. Dersom man ikke kan sammenligne med tidligere avgifter, sammenlignes det med hva befolkningen for øvrig vanligvis bruker til samme formål.

Drift av trygdebil er også omfattet av ordningen. Det er de løpende ekstraavgiftene til transport som kan danne grunnlag for grunnstønad, og ikke selve anskaffelsen av bil eller andre transportmidler.

Grunnstønad til drift av egen bil kan ytes både til reiser knyttet til arbeid, opplæring, eget erverv og til bedring av den alminnelige funksjonsevnen.

6.5 TRANSPORT I TILKNYTNING TIL ARBEIDSAVKLARINGSPENGER (AAP)

Folketrygdlovens §11 A-4 omhandler tilleggsstønader til arbeidsrettede tiltak. Etter denne paragrafen kan en person som gjennomfører et arbeidsrettet tiltak, og som verken har ordinær lønn gjennom tiltaksdeltakelsen eller mottar sykepenger etter folketrygdlovens kapittel 8, gis tilleggsstønad til dekning av blant annet:

- a) Avgifter til daglige reiser i forbindelse med utredning eller gjennomføring av et arbeidsrettet tiltak
- b) Avgifter til hjemreiser under gjennomføring av arbeidsrettet tiltak

Dersom man på grunn av sykdom eller skade midlertidig ikke kan reise på vanlig måte til og fra arbeids- eller undervisningsstedet, kan det i stedet for arbeidsavklaringspenger etter

kapittel 11 gis tilleggsstønad til dekning av nødvendige ekstra transportutgifter til daglige reiser. Stønaden begrenses til det beløpet som medlemmet ville ha fått utbetalt i arbeidsavklaringspenger for samme tidsrom.

For å få dekket *stønad til daglig reise*, må reiseavstanden være 6 kilometer eller mer hver vei mellom hjemmet og tiltaket/utdanningsstedet. NAV kan gjøre unntak på bakgrunn av helsen til søker dersom søkeren kan dokumentere at han/hun har behov for unntak fra grensen på en 6 kilometer lang reisevei.

Reiseveien ved deltakelse på *obligatorisk samling* må være minst 30 kilometer én vei mellom hjemmet og aktivitetsstedet, for at søkeren skal kunne få dekket stønad til reise. Det er som hovedregel billigste reisemåte som dekkes. Bruk av egen bil og dekning av utgifter til bomavgifter, parkering etc. og i særlige tilfeller bruk av drosje, kan dekkes dersom offentlig transport ikke er tilgjengelig eller ikke er praktisk mulig å benytte.

Når en person som er på arbeidsrettet tiltak må bo borte fra hjemmet under deltakelse på tiltaket eller gjennomføring av utdanningen, kan personen få stønad til fire *hjemreiser* per år. De som har barn som ikke har fullført fjerde skoleår og som blir igjen på hjemstedet, får stønad til åtte hjemreiser per år. Det kan i særlige tilfeller gis stønad til flere hjemreiser,

Tilleggsstønaden utbetales ikke dersom søkeren får dekket de samme utgiftene etter annen lovgivning.

6.6 SKOLESKYSS

I Lov om grunnskolen og den videregående opplæringa (opplæringslova) kapittel 7, omtales skyss og innlosjering i grunnskolen og videregående skole.

Elever i første klasse har rett til skoleskyss når det bor lengre enn to kilometer fra skolen. For elever i 2. til 10. klasse er skyssgrensen fire kilometer. Dersom skolevegen er særlig vanskelig eller farlig, kan skyss gis uavhengig av veglengden til grunnskoleelevene. Elever i videregående har rett til gratis skyss eller full skyssgodtgjørelse dersom de bor mer enn seks kilometer fra skolen. Alle elever i grunnskolen eller videregående har rett til gratis båttransport når det er nødvendig, uavhengig av reiselengde.

Elever som på grunn av funksjonshemming eller midlertidig skade eller sykdom har behov for skyss, har rett til det, uavhengig av avstanden mellom hjem og skole. Dette gjelder også skyss til og fra skolefritidsordningen i skoleåret.

6.7 PASIENTREISER

Lov om pasient- og brukerrettigheter § 2-6 omhandler dekning av utgifter til pasientreiser. Ifølge loven har pasient og ledsager rett til dekning av nødvendige utgifter når pasienten må reise til og fra ulike typer helsetjenester. Stønaden ytes som hovedregel til dekning av reiseutgifter til det nærmeste stedet der helsetjenesten kan gis.

Ved beregning av stønaden brukes en sats per kilometer fastsatt av departementet, uavhengig av pasientens eller ledsagerens faktiske utgifter. Reiser pasienten lenger enn 300 kilometer én vei, skal taksten for den billigste reisemåten med rutegående transportmiddel legges til grunn.

Gjør pasientens helsetilstand det nødvendig å bruke drosje eller bil, eller går det ikke rutegående transport, skal nødvendige faktiske utgifter til drosje og tilleggsutgifter ved å bruke bil legges til grunn.

Retten til dekning av utgifter til transport faller bort dersom pasienten får tilbud om transport med transportør som har avtale med regionalt helseforetak eller tilbud om gratis offentlig transport. Retten til dekning av utgifter faller også bort i den utstrekning utgiftene dekkes etter annen lovgivning.

Det er et vilkår for å få dekt reiseutgifter for å motta helsetjenester, at disse er nødvendige av medisinske eller behandlingsmessige årsaker.

En pasient har ikke rett til dekning av reiseutgifter når avstanden fra oppholdsstedet til behandlingsstedet er mindre enn 10 km, eller rutegående transportmiddel til lokal minstetakst eller enhetstakst kan benyttes. Pasienten har rett til å få dekket reiseutgiftene også når avstanden er under 10 km, dersom reisen gjelder øyeblikkelig hjelp, eller helsepersonell har attestert at pasientens helsetilstand gjør det nødvendig å bruke drosje eller bil.

Pasienten må som hovedregel betale egenandel for reisen dersom han/hun ikke har frikort. Egenandelen betales per vei, slik at ved tur-returreiser betales to egenandeler. For reiser gjennomført i 2020, er ordinær egenandel inntil 159 kroner hver vei. Beløp som er mindre enn 100 kroner blir i utgangspunktet ikke utbetalt, men hvis samlet utgift til pasientreiser i løpet av seks måneder overstiger 100 kroner, kan man likevel ha rett til å få utbetalt beløpene under ett.

6.8 REISETILSKUDD

Som et virkemiddel for å holde yrkesaktive personer (arbeidstaker, selvstendig næringsdrivende, frilanser) helt eller delvis i arbeid, kan man i stedet for sykepenger få reisetilskudd til dekning av nødvendige ekstra reiseutgifter til og fra arbeidsstedet. Man kan også få reisetilskudd sammen med graderte sykepenger.

Ordningen gis til yrkesaktive som trenger transport til og fra arbeidstedet på grunn av helseplager. Reisetilskuddet kan tidligst gis fra og med 17. dag etter at den yrkesaktive ble syk. Reisetilskuddet er begrenset oppad til det beløpet som ville blitt utbetalt i sykepenger for samme tidsrom. Man må ha rett til sykepenger for å få reisetilskudd.

Denne ordningen er beregnet for et midlertidig transportbehov. Det er transportbehovet som må være midlertidig og ikke nødvendigvis skaden eller sykdommen. En varig sykdom kan også gi grunnlag for reisetilskudd dersom den i kortere perioder medfører et ekstra transportbehov.

6.9 HONNØRRABATTORDNINGEN

Personer over 67 år får automatisk honnørrabatt på offentlige kollektivtransportmidler innenlands ved fremvisning av tilleggslegitimasjonskort og legitimasjon med bilde. I tillegg vil personer som er innvilget minimum 50 prosent uføretrygd fra NAV, automatisk få tilsendt

honnørkort i forbindelse med vedtak om uføretrygd.⁸ Honnørkortet gir eieren av kortet samt medfølgende ektefelle eller registrert partner, redusert billettpris ved bruk av kollektive transportmidler innenlands.

Svaksynte og blinde kan også få honnørkort. Det er Norges Blindforbund som utsteder honnørkort i disse tilfellene. Nasjonal kompetansetjeneste for døvblinde utsteder et eget moderasjonskort til døvblinde (grønne honnørkort) som gir samme rettigheter som honnørkort. Kortet gjelder på offentlig kommunikasjon innenlands. Den reisende har også rett til å ha med seg en ledsager gratis.⁹

Honnørrabattordningen gjelder ikke på flyreiser.

6.10 KOMMUNALE TRANSPORTORDNINGER

Det eksisterer noen kommunale transportordninger som utformes ut fra lokale behov og lokale prioriteringer (Solvoll og Anvik, 2012). Disse skal dekke opp for transportbehov som ikke dekkes gjennom andre ordninger. Eksempel på en slik ordning kan være transport til dagsenter og lignende. Det er skrevet svært lite om slike ordninger i lover, forskrifter og retningslinjer. En del kommuner bidrar økonomisk til den fylkeskommunale TT-ordningen (Solvoll og Anvik, 2012).

⁸ <https://www.nav.no/no/person/pensjon/andre-pensjonsordninger/honnorkort>.

⁹ <https://www.dovblindhet.no/honnoerrabattordningen-groent-kort.6193562-138024.html>.

7 AU-REISEORDNINGER I ANDRE NORDISKE LAND

I dette kapittelet beskriver vi noen trekk ved ordninger i andre nordiske land som er relevant å sammenligne med den norske ordningen med AU-reiser. Hovedmålsetningen er – innenfor de rammer som dette oppdraget tillater - å undersøke i hvilken grad de andre landenes ordninger dekker utgifter til transport til arbeid og utdanning, om de har ordninger som kan sammenlignes med den norske AU-reiseordningen, og hva som er forskjeller og likheter mellom ordningene.

I alle de nordiske landene eksisterer det ulike ordninger for å ivareta mennesker med funksjonsnedsettelse sin rett til å kunne være uavhengig og reise på egen hånd i hverdagslivet. Basert på en studie av ordninger i de tre nordiske landene Norge, Danmark og Sverige, finner Pettersson (2015) at ordningene kan deles i tre hovedtyper: transporttjenester, støtte til anskaffelse av bil, og kontantytelser. Spesielle (offentlig finansierte eller subsidierte) transporttjenester skal kompensere for manglende tilgjengelighet i det offentlige kommunikasjonsstilbudet, og kan for eksempel bestå i ulike former for drosjetilbud. Denne formen for tilbud spiller ifølge Pettersson (2015) en større rolle i for eksempel Sverige (färdtjänst) enn i Norge og Danmark. Danmark har en individuell transporttjeneste for personer med funksjonsnedsettelse (handicapkørsel), men denne er begrenset til en smalere målgruppe enn i Sverige (den danske tjenesten ble imidlertid noe utvidet i 2018) og har en begrensning på antall reiser, som gjør at den ikke vil kunne dekke hverdagens transportbehov fullt ut. Den norske TT-ordningen er også mer begrenset enn den svenske, som er rettighetsbasert. I Danmark og Norge spiller derimot kontantytelser mer sentral rolle og blir brukt av mange (op.cit.).

Kapittelet bygger på tilgjengelige evalueringsrapporter og materiale som er innhentet fra nettsidene til offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner, transportselskaper, og forskningsmiljøer. Det har vært til dels krevende å finne informasjon om ordningene fordi bruken av ordningene til arbeid og utdanning i ulik grad dokumenteres. Vi har tatt i bruk en kombinasjon av kilder, dokumenter, nettsider, og kontakt via epost og telefonintervjuer i de fire landene for å få utfyllende opplysninger om ordningene, og innhentet brukererfaringer. For noen av ordningene er det sparsomt med informasjon og statistikk. Noe statistikk finnes hos offentlige myndigheter, mens noe finnes hos transportselskaper. Interesseorganisasjonene har noe materiale på sine nettsider, og har også gjort noen egne brukerundersøkelser. En særlig utfordring med hensyn til direkte sammenligning med AU-reiseordningen, er at statistikk for de fleste ordninger i begrenset grad er brutt ned på arbeid og utdanning som formål, og for personer med funksjonsnedsettelse som målgruppe.

7.1 SVERIGE

I Sverige pålegger *Lag om handikappanpassad kollektivtrafik* (Lag (1979:558)) myndighetene å sørge for at offentlig kollektivtransport generelt er tilpasset for reisende med funksjonsnedsettelse. I en forskrift fra 1980 blir transportmyndighetene og sjøfartsverket pålagt å se til at kollektivtrafikken er tilgjengelig. Det svenske *Trafikverket* har ansvar for å

koordinere aktørene og innsatsene, i samarbeid med interesseorganisasjoner og transportleverandører¹⁰

Arbeidsreiser

For dekning av reisekostnader i forbindelse med arbeid eller utdanning, eksisterer det i Sverige to aktuelle støtteordninger. Den ene ordningen er dekning av arbeidsreiser til personer som ellers ville vært sykemeldt.¹¹ Ordningen har eksistert siden 1980-tallet. Den svenske *Försäkringskassan* kan, i stedet for sykepengen, betale ut ytelser for å kompensere for merutgifter som oppstår som en følge av den reisende har behov for en reisemåte som er dyrere enn den ellers ville ha vært. Formålet med ordningen med arbeidsreiser er at sykdom ikke skal gjøre det nødvendig å slutte i arbeidslivet på grunn av transportvansker. Ordningen er således tenkt som en tidsbegrenset ordning og skal bare unntaksvis betales ut mer enn 90 dager i strekk. Ordningen skal ikke brukes for å kompensere for langvarig nedsatt funksjonsevne (*Försäkringskassan*, 2015).

Antall brukere av arbeidsreiser har den siste tiårsperioden vært forholdsvis stabil mellom ca. 2 400 og 3 400 personer årlig (antallet sykmeldte har imidlertid økt kraftig) (ISF, 2017). To tredjedeler av brukerne er kvinner, en tredjedel er menn – et forhold som har vært konstant siden 2007. Det er fysiske sykdommer som dominerer blant de som bruker ordningen, i hovedsak leddsykdommer og skader på kne og underben. Arbeidsreiser bevilges i gjennomsnitt for 30 dager. 80 prosent av brukerne hadde en kostnad på under 600 kroner per reise.

En evaluering viser at de som bruker ordningen med arbeidsreiser har et betydelig høyere inntektsnivå enn gjennomsnittet av de som mottar sykepenge, noe som trolig skyldes at ordningen krever at den enkelte selv må legge ut for reisene (ofte flere tusen kroner), som så refunderes i ettertid. Ordningen med arbeidsreiser har vært evaluert (ISF, 2017:17).¹² Evalueringen viser blant annet at trygdevesenet selv (*Försäkringskassan*) sjelden tar initiativ til å utrede mulighetene for å bruke ordningen, men at utredning som oftest skjer etter initiativ fra den enkelte bruker. Dette har ført til et underforbruk av ordningen.

Färdtjänst

En annen ordning – *färdtjänst* – er en transporttjeneste som gjelder personer med varige funksjonsnedsettelse¹³ som har vansker med å forflytte seg på egen hånd eller bruke vanlig kollektivtransport i hverdagslivet, for eksempel i forbindelse med arbeid eller til fritidsaktiviteter. Ordningen reguleres i en egen lov, *Lag (1997:736) om färdtjänst*. Behandlingsreiser (til lege, tannlege osv.) og reiser til grunnskole og videregående skole omfattes ikke, da dette dekkes på annen måte av det offentlige.

¹⁰ Lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik (<https://lagen.nu/1979:558>); Förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik (<https://lagen.nu/1980:398>), Trafikverket (<https://www.trafikverket.se/>)

¹¹ <https://www.forsakringskassan.se/wps/wcm/connect/281afc64-231c-49de-9aad-7a7657b95e99/vagledning-2015-01.pdf?MOD=AJPERES&CVID=https://fardtjansten.sll.se/sv/fardtjanstresor/>

¹² <https://inspsf.se/publikationer/rapporter/2017/2019-06-27-arbetsresor-i-stallet-for-sjukpenning>

¹³ <https://www.kunskapsguiden.se/aldre/Teman/fardtjanst/Sidor/Default.aspx>

Färdtjänst oppsto allerede i 1947 i Malmö, og i 1963 hadde fire av Sveriges kommuner en slik ordning, mens en lovpålagt ordning kom i 1982, med forankring i sosiallovgivningen. I 1997 ble ordningen forankret i transportlovgivningen, noe som markerte tjenesten som et trafikkspørsmål fremfor et sosialspørsmål (Pettersson, 2015). Som regel må den som søker om ordningen ha en legeerklæring. Ordningen er todelt, der en kommunal ordning dekker trafikk internt i kommunen og ses som et supplement til kollektiv rutetrafikk. Den kommunale ordningen kan dekke kostnader til både privatbil, taxi eller såkalte 'handikapbusser'. Reisene med kommunal färdtjänst skjer ofte med taxi, og en del kommuner organiserer tjenesten som fellesturer for flere reisende. Den reisende må ofte beltale en liten egenandel. *Riksfärdtjänst* ble opprettet i forlengelsen av *färdtjänst* og dekker økte kostnader ved reiser over kommunegrenser for personer med funksjonsnedsettelse. Også her er det kommunen som er saksbehandler og mottar krav om refusjon osv. for merkostnaden ved reiser. Den enkelte person betaler kun det som reisen ville ha kostet ved bruk av allmenne transportmiddel. For den resterende kostnaden, sender reiseselskapet regning til direkte til kommunen. En ledsager kan medbringes uten ekstra kostnad for den enkelte. Siden ordningen er kommunal er det også variasjon mellom kommunene i hvordan ordningen utformes, og om f.eks ledsager dekkes av ordningen.

Statistikk¹⁴ viser at den kommunale ordningen i 2017 ble brukt til 11 millioner reiser, foretatt av 309 000 personer. Det har imidlertid vært en betydelig nedgang i bruken av ordningen de siste tiårene, om lag 30 prosent siden 1991. 79 prosent av brukerne var 65 år eller eldre og i underkant av 63 prosent var kvinner. Knappt 31 personer per tusen innbyggere hadde fått innvilget färdtjänst ved utgangen av 2017. Det er store forskjeller mellom fylkene. Den statlige ordningen ble brukt av langt færre, ca 11 600 personer hadde riksfärdtjänst i Sverige i løpet av 2017, noe som tilsvarer 1,2 personer per tusen innbyggere. 52 000 enkeltreiser ble foretatt. Også denne ordningen brukes mest av eldre og av kvinner. Bruttokostnadene for de to ordningene har økt med vel 60 prosent siden 1998, til tross for at omfanget av reiser har gått ned.

Svenske *Trafikanalys* (2019) har utført en større karlegging av barrierer i kollektivtrafikken for personer med funksjonsnedsettelse. De har beregnet at mottakere av *färdtjänst* i gjennomsnitt gjennomfører 0,7 reiser (privat eller kollektivt) per dag, mot 0,9 reiser blant personer som har en bevegelsehemming, og 1,6 blant de som ikke har en funksjonsnedsettelse. Ser man på brukere av kollektivtrafikk er forskjellene forholdsmessig større; 0,1 reiser per dag blant bevegelsehemmede, 0,2 blant de som ikke har en funksjonsnedsettelse, og 0,03 blant mottakere av *färdtjänst*. Rapportens konklusjoner er lite oppløftende. De finner at regelverk og ordninger rettet mot kollektivtrafikken er preget av å være fragmentert, med isolerte enkelttiltak, og et fravær av den reisendes perspektiv og fokus på reisen som helhet. Regelverk eller oppfølgingen av det gjennom tilsyn vektlegger ikke samordning eller helhetsansvar, og regjeringens monitorering gjennom bruk av målindikatorer, har store kvalitetsmangler ifølge rapporten, blant annet grunnet mangelfull sammenlignbarhet mellom regionale tall. Rapporten finner at informasjonen for de reisende

¹⁴ <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/fardtjanst/2017/fardtjanst-och-riksfardtjanst-2017.pdf>

er dårlig samordnet. Et lyspunkt er imidlertid at den fysiske tilgjengeligheten i infrastruktur på holdeplasser og trafikknutepunkter, og på kjøretøyer har blitt bedre over tid.

Kartleggingen til *Trafikanalys* (2019) viser at bestemte typer funksjonsnedsettelse er overrepresentert blant mottakerne av färdtjänst. Det gjelder først og fremst nedsatt bevegelsesevne, dernest synshemminger. De mottakerne som har disse typene funksjonsnedsettelse er også de som i lavest grad benytter seg av kollektivtrafikk. Statistikk viser at antallet tilsagn om färdtjänst har gått ned med 25 prosent de siste 20 årene, fra 427 000 till 309 000 i 2017. Antallet enkeltreiser følger samme trend. Enkeltreiser per tilsagn (bruker) har følgelig vært stabil i perioden, på omkring 35 reiser per år. Det er lite som tyder på at nedgangen i bruk av färdtjänst kan knyttes til en økning i bruk av kollektivtrafikk, siden sistnevnte har vært konstant. Det skyldes at kollektivtrafikken er lite tilgjengelig for mange brukere med funksjonsnedsettelse. Derimot øker bruken av privatbil i perioden (op.cit.).

Samtidig som bruken har gått ned, har utgiftene til ordningen økt. Bruttokostnadene (det vil si etter at billettinntekter er trukket fra) for färdtjänst og riksfärdtjänst har økt med ca. 60 prosent de siste 20 årene. Kostnadenes forhold til inntektene innebærer at 26 prosent av ordningen i 2016, ble finansiert av billettinntekter fra de reisende, mens 74 prosent var skattefinansiert (op.cit.).

7.2 FINLAND

Den finske *socialvårdslagen* § 23 slår fast som hovedprinsipp at transport skal være tilgjengelig for alle gjennom en tilpasset allmenn kollektivtrafikk. *Transportservicelagen* (869/2009) sier at kollektivtrafikk og øvrige transportløsninger (som servicelinjer) skal være tilgjengelige for personer med funksjonsnedsettelse. Loven sier også at transportselskaper er pliktig til å definere hvilke tjenester og bistand som er tilgjengelig for brukere med funksjonsnedsettelse.

Det eksisterer ulike ordninger som skal dekke individuelle behov for transport for personer med funksjonsnedsettelse.¹⁵ Disse er hjemlet i tre lover: *socialvårdslagen*, *handikappservicelagen*, og delvis *specialomsorgslagen*. *Socialvårdslagen* gir rett til veiledning i bruk av allmenne transportmidler, og veiledet trening i bruken av disse, ledsagertjenester, gruppetransport, dekning av ekstrautgifter til transport med taxi eller tilsvarende transportmiddel, eller andre transportløsninger.

Handikappservicelagen gir rett til *färdtjänst*¹⁶ (transporttjeneste) til personer som på grunn av alvorlig funksjonsnedsettelse eller sykdom har behov for et ekstra transporttilbud for å kunne leve et normalt hverdagsliv, inkludert transport til arbeid eller utdanning. I vurderingen om funksjonshemmingen eller sykdommen er alvorlig, brukes legevurdering (läkarintyg). I tillegg skal personens fysiske og sosiale miljø vurderes. Färdtjänst innvilges uavhengig av personens økonomi, alder, eller diagnose.

¹⁵ <https://thl.fi/web/handbok-om-funktionshinderservice/stod-och-service/rorlighet>
<https://thl.fi/web/handbok-om-funktionshinderservice/stod-och-service/rorlighet/fardtjanst-och-ledsagartjanst>

¹⁶ <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1987/19870759>

Disse transporttjenestene er, på linje med alle tjenester til personer med funksjonsnedsettelse, organisert av kommunene. Det betyr at det kan være variasjoner i tilbudet som gis. Vanligvis blir denne transporttjenesten organisert ved hjelp av drosjer (av og til som gruppedrosjer) hvor brukeren betaler et beløp som tilsvarer kostnaden til en vanlig billett med kollektivtransport (buss, tog, metro osv.). Kommunen krever inn beløpet av brukeren etterskuddsvis, eller gjennom et taxikort som brukeren må kjøpe. Kommunene kan også selv levere tjenesten, eventuelt i samarbeid med andre kommuner – eller gi andre transportører løyve til å levere tjenesten. Färdtjänst-reisene kan benyttes til arbeidsreiser, reiser til studiested, for å utrette ærender, delta i sosiale aktiviteter, rekreasjon, eller andre lignende årsaker. Reisene kan gjøres innen bostedskommunen eller til nabokommuner.

Ordningen gir rett på inntil 18 reiser per måned, men ved dokumentert behov (så som ved arbeids- og studiereiser) skal reiser tilbys ubegrenset i den utstrekning de er nødvendige. For å få rett til studiereise er det en forutsetning at studiene fører til eksamen og forbedrer mulighetene for å komme i arbeid. Det vil si at hobbystudier ikke dekkes. Rettspraksis viser at hvis det er flere mennesker med nedsatt funksjonsevne i familien, må avgjørelser tas individuelt for hver enkelt. Kommunen kan ikke kreve at turene som er nevnt i loven alltid blir gjennomført sammen. Behovene til mennesker med nedsatt funksjonsevne kan være forskjellige, slik at behovet for transporttjenester også kan være forskjellige. En representant for den finske brukerorganisasjonen Finnish Disability Forum¹⁷ beskriver ordningen som for lite fleksibel i forhold til dagens arbeidsliv (med reising i arbeidstiden for mange, f.eks. mellom møter) eller det å følge utdanning på større institusjoner med store avstander mellom bygg og avdelinger. Det er også et problem med uforutsigbarhet, fordi transporten ofte skjer som gruppetransport.

Andelen brukere av färdtjänst i 2018 var 3,5 per tusen innbyggere, en nedgang fra 4,1 ti år tidligere (2008),¹⁸ samtidig som kostnadene har økt – en utvikling som vi også så for Sverige. Andelen brukere i aldersgruppen 18-64 år har økt mest i tiårsperioden.

7.3 DANMARK

I Danmark er det ikke en generell lovgivning om tilgjengelighet til offentlige transportmidler (tog, busser, drosjer, ferger eller andre). Transportselskapene er imidlertid forpliktet gjennom lov (LBK nr. 323 lov om trafikselskaber, § 11 om individuell handicapørsel¹⁹) til å tilby individuell transport til personer med store mobilitetsvansker. Det eksisterer også en kommunal ordning for dekning av merutgifter til den daglige livsførsel for voksne med varige fysiske eller psykiske funksjonsnedsettelser, regulert av *Serviceovens § 100*.

Handicapørsel

I 1991 vedtok det danske parlamentet at transportselskaper skulle lovpålegges å etablere individuelle transporttjenester (individuell handicapørsel) til personer med alvorlig bevegelseshemming (Pettersson, 2015 s. 91). Målsetningen var å sørge for samfunnsmessig

¹⁷ <https://vammaisfoorumi.fi/en/frontpage/>

¹⁸ <https://sotkanet.fi/sotkanet/sv/taulukko/?indicator=sw42sy4ssdYtdLPW9Ymy9s-31jUKsibSMwQA®ion=s07MBAA=&year=sy6rBAA=&gender=t&abs=f&color=f&buildVersion=3.0-SNAPSHOT&buildTimestamp=201911131146>

¹⁹ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=168627>

likestilling for personer med alvorlige mobilitetsvansker, som opprinnelig var definert som rullestolbrukere og personer som brukte krykker, gåstoler etc. (op.cit.). Det ble opp til de regionale myndighetene å bestemme eventuelle aldersbegrensninger for å kunne bruke ordningen, og en undersøkelse i 2001 viste at de fleste fylker hadde krav om 18 års nedre aldersgrense. Den nedre aldersgrensen for å bruke ordningen, er i dag 18 år. Undersøkelsen viste også at mange kommuner tillot egenandeler som var høyere enn prisene på offentlig transport (op.cit.). Loven gir hver enkelt bruker rett til minimum 104 reiser per år (en tur-retur reise hver uke i gjennomsnitt) fra dør-til-dør. I en høringsuttalelse²⁰ bemerker interesseorganisasjonen Danske Handicaporganisationer at deres erfaringer med ordningen er at halvparten av landets kommuner i praksis tolker regelen om 104 reiser som en maksimumsgrense, og derfor avslår å gi flere turer når disse 104 er oppbrukt. Enkelte kommuner tillater ikke overføring av ubrukte reiser mellom kalenderår. For mange er en reise for hver uke for lite til å dekke transportbehovet. Det er også begrensende at man må bestille transporten 12 timer i forveien, noe som står i kontrast til intensjonen bak ordningen om at man skulle kunne bruke den til spontane reiser (Pettersson, 2015 s. 93). Videre er det en del kommuner som tolker begrepet «handicap» snevert og ikke inkluderer f.eks. blinde, svaksynte og utviklingshemmede i ordningen. Ordningen ble i 2018²¹ utvidet til også å gjelde blinde og svaksynte i tillegg til personer med mobilitetsbegrensninger. Noen trafikkelskaper ser ut til å levere tjenesten som 'kollektiv handicapkørsel' og 'slår sammen' flere brukere i en og samme reise. Noen beskriver også at tjenesten kun kan utføres innen bestemte tidsrom på døgnet, f.eks. mellom kl. 06.00 og 24.00.²² Dette oppfattes fra organisasjonenes side positivt, samtidig som de beskriver det som uheldig at den ikke inkluderer personer med andre typer funksjonsnedsettelse og lidelser, for eksempel kognitive lidelser.²³

Statistikk fra det danske trafikkdirktoratet (trafikstyrelsen.dk) viser at det i 2018 ble utført i alt 1 227 193 turer med ordningen, fordelt på 60 623 brukere,²⁴ det vil si ca 20 turer per bruker. Ordningen hadde en passasjerfinansieringsgrad på 18 prosent, og ordningen kostet i snitt kroner 4 388 i tilskudd per bruker. Gjennomsnittspris per kilometer var kroner 24. Brukerne er i første rekke eldre, der 81 prosent er 65 år eller eldre og 19 prosent mellom 18 og 64 år. Blant de eldre brukerne er det en stor overvekt av kvinner, mens kjønnsfordelingen er ganske jevn blant de under 65 år. De som reiser mye, har vansker med å få nok turer.

Dekning av merutgifter til den daglige livsførsel

Det eksisterer en kommunal ordning for dekning av merutgifter til den daglige livsførsel for voksne med varige fysiske eller psykiske funksjonsnedsettelse, regulert av *Serviceovens § 100*.²⁵ Ordningen omfatter blant annet utgifter til transport i forbindelse med utdanning,

²⁰ https://handicap.dk/sites/handicap.dk/files/media/document/H%C3%B8ringssvar%20Udkast%20til%20lov%20om%20C3%A6ndring%20af%20lov%20om%20trafikselskaber-330642_%281%29.docx

²¹ <https://www.kollektivtrafik.dk/handicapkog248rsel-omfatter-blinde-og-svagsynede-fra-1-juli-2018/351>

²² <https://www.midttrafik.dk/flextrafik/handicapkørsel/>

²³ Intervju med representant for DH (Danske Handicaporganisationer).

²⁴ <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Handicapkørsel>
<https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Udvikling-i-kollektiv-trafik>
<http://www.centerforgroentransport.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/04%20Statistik%20fra%20regionale%20trafikselskaber/Handicap/Handicap%20R2017.pdf>

²⁵ <https://sim.dk/arbejdsmraader/handicap/oekonomisk-stoette/merudgifter-til-voksne/>
<https://www.borger.dk/handicap/Hjaelp-i-hverdagen/Stoette-til-noedvendige-merudgifter-for-voksne>

arbeid, behandling, og fritid,²⁶ dersom ikke offentlige transportmidler kan brukes (men også til ekstra utgifter til offentlig transport). Det er kommunen som er saksbehandler og treffer avgjørelser om dekning av nødvendige merutgifter. Ytelsen blir beregnet ut fra størrelsen på den enkelte brukerens sannsynliggjorte (i søknad) og nødvendige merutgifter som følge av funksjonsnedsettelsen, og merutgiftene omfatter både løpende utgifter og enkeltutgifter. En funksjonsevnevurdering legges til grunn for vurdering av om man kommer inn under ordningen. For å komme inn under ordningen skal det være sannsynliggjorte merutgifter på minst 6 672 kroner per år, eller 556 kroner per måned (per januar 2020). Eksempler: Er merutgiftene lavere enn 556 kroner om måneden mottas 0 kroner, er merutgiftene mellom 556 kroner og 1 561 kroner om måneden mottas et standardbeløp på 1 040 kroner, er merutgiftene mellom 1 562 kroner og 2 601 kroner om måneden mottas 2 081 kroner, og er merutgiftene 2 602 kroner eller høyere per måned mottas full dekning av faktiske utgifter.²⁷ Funksjonshemmedes interesseorganisasjoner forteller at det er mange klagesaker knyttet til denne ordningen og at saksbehandlingen fungerer dårlig i kommunene, men at ordningen prinsipielt kan ha positive sider ved å unngå bestillings-/ventetider og omstendelige fellesturer, som ordningen med handicapkørsel har.

Ordninger og støtte til transport for personer med funksjonsnedsettelse omfatter ellers mulighet til å søke om støtte til handicapbil,²⁸ parkeringsbevis,²⁹ rabatt på kjøring over Storebælt-broen,³⁰ ledsagerbevis³¹ og kommunalt utlån av kjørestol eller trehjulsmoped.³²

Det er også mulig å få refundert ekstra utgifter for å medbringe en assistent på reise (*Bekendtgørelse om compensation til handicappede i erhverv m.v. § 20*).³³ En bedrift eller selvstendig næringsdrivende kan få refundert dokumenterte rimelige reiseutgifter for en personlig assistent, hvis assistenten har ledsaget personen med funksjonsnedsettelse i forbindelse med arbeidsreiser, herunder til utlandet.

7.4 ISLAND

I Island er tilgjengelighet til transport et kommunalt ansvar. Regjeringens handlingsplan for funksjonshemmede (2017-2021) fremmer som målsetning å bedre mulighetene til å bruke det offentlige transportsystemet for personer med funksjonsnedsettelse. Lov om funksjonsnedsettelse (Lög um málefni fatlaðs folks, 1992/59) artikkel 35 fastslår at kommunene er ansvarlig for å tilby transporttjenester for personer med funksjonsnedsettelse, samt å etablere et regelverk for tjenestene. Formålet med denne lovgivningen er å sikre personer med funksjonsnedsettelse tilgang til transport for å kunne delta i arbeidslivet, utdanning, og fritidsaktiviteter, og til reiser til spesialisttjenester. Transporttilbudet og -tjenestene til personer med funksjonsnedsettelse varierer en del

²⁶ <https://www.borger.dk/handicap/Hjaelp-i-hverdagen/Stoette-til-noedvendige-merudgifter-for-voksne>
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=196835>

²⁷ <https://www.dukh.dk/Selvhaelp/Merudgifter-til-voksne>

²⁸ <https://www.borger.dk/handicap/Hj%C3%A6lpemidler/stoette-til-handicapbil>

²⁹ <https://handicap.dk/brugerservice/parkeringskort>

³⁰ <https://handicap.dk/brugerservice/brobizz>

³¹ <https://handicap.dk/brugerservice/ledsagekort>

³² <https://www.borger.dk/handicap/Hjaelp-i-hverdagen/Transport-for-personer-med-handicap>
<https://sim.dk/arbejdsomraader/handicap/oekonomisk-stoette/merudgifter-til-voksne.aspx>

³³ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=211084>

mellom ulike kommuner i landet. Transport i forbindelse med arbeid, utdanning og medisinske-/rehabiliteringsmessige formål blir prioritert fremfor andre formål, noe som gjør at transporttilbudet for sistnevnte formål kan bli mer usikkert.³⁴

Island er spesiell fordi det utenom hovedstadsområdet (Reykjavik), i stor grad er snakk om små og rurale kommuner, og tilbudet er ganske ulikt i Reykjavik og de mindre kommunene. I Reykjavik er det eksempelvis to hovedmuligheter for offentlig transport for personer med funksjonsnedsettelse. Det ene er det offentlige busstilbudet drevet av *Strætó*, som er en kommunal transporttjeneste. Personer med uføretrygd kan reise med bussene til redusert pris. På grunn av varierende fysisk standard på bussene er imidlertid busstilbudet lite forutsigbart for personer med funksjonsnedsettelse. Noen av bussene har god tilgjengelighet og er tilpasset rullestolbrukere, og har høyttaleranlegg for kunngjøring av stoppesteder, mens en del eldre busser har dårlig tilgjengelighet.

Det andre transporttilbudet består av små spesialbusser og er en parallell transporttjeneste for personer med funksjonsnedsettelse (*Akstursþjónusta fatlaðs fólks*), og drives også av busselskapet *Strætó*. Målet med tjenesten er å gjøre det mulig for mennesker med nedsatt funksjonsevne som ikke er i stand til å benytte det vanlige transporttilbudet, å kunne delta i arbeidsliv, studier og fritid. Tjenesten består i stor grad av små spesialutstyrte busser ('vans'). Ifølge en representant for funksjonshemmedes organisasjoner³⁵ oppfattes tilbudet fra deres side som lite fleksibelt, og de ser frem til at nye retningslinjer fra statlig hold vil tre i kraft i løpet av 2020.

Vilkår³⁶ for å bruke tjenesten er at eget bosted er i Reykjavik, og at vedkommende har en funksjonsnedsettelse i henhold til artikkel 2 av funksjonshemmede lov nr. 59/1992, som gjør at man ikke kan bruke offentlig transport. Det vil si ett eller flere av følgende: er ufør og bruker rullestol, eller er blind. Bevegelseshemmingen må være permanent eller ha vart i tre måneder eller lenger. Det kreves legeattest og en utredning av funksjonsnedsettelsen. Personer som har mottatt tilskudd til bilkjøp eller for drift av en bil fra Statens trygdekantor, har ikke rett til å bruke transporttilbudet.

Det er ikke noen øvre grense for antall turer hver måned. Det opplyses at antall turer avhenger av behovene til hver enkelt. Transporttjenesten er avgrenset til lokale reiser (Reykjavík, Hafnarfjörður, Kopavogur, Seltjarnarnes, Mosfellsbær og Gardabaer), men tjenesten kan også brukes i andre kommuner, etter søknad. Transporttjenesten er tidsmessig avgrenset til å gjelde fra kl. 06.30 til 01.00 på hverdager, fra kl. 08.00 til 01.00 på lørdager og fra kl. 11 til 01.00 på søndager (egne tider i høytider). En ledsager kan tas med til samme takst som brukeren. Barn under seks år er gratis. En enkelt tur koster 16 kroner (230 islandske kroner). Hvert oppdrag til og fra destinasjonen, regnes som to turer.

Betalte turer betales når det ikke er rapportert om forfall. Ved avbestilling med mindre enn to timer før avreise, betales full billettpris. Elektronisk søknad fylles ut på internett, og gyldig

³⁴ I løpet av 2020 vil det bli vedtatt nye retningslinjer som er mer i tråd med FN's konvensjon om rettigheter for personer med nedsatt funksjonsevne. [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=2578](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=2578)

³⁵ www.obi.is

³⁶ <https://reykjavik.is/thjonusta/akstursthjonusta-fatlads-folks>

søknad gjelder for to år. Da må søknaden fornyes. Ved varig uførhet kan søknaden godkjennes på ubestemt tid.

For personer som har synshemminger, eksisterer det også et taxitilbud som drives i samarbeid mellom det islandske blindforbundet (Blindrafelagid) og Reykjavik by. Transporten gjennomføres av et lokalt taxifirma.

Strætó som er en kommunal transporttjeneste og betjener fem kommuner (inkludert Reykjavik), opplyser at det med spesialbussene i 2019 ble gjennomført 354 456 reiser av personer med funksjonsnedsettelse og eldre, og 73 219 reiser av barn/unge med funksjonsnedsettelser som går i grunnskolen.³⁷ Totalkostnaden for ordningen var i 2019 på 1 724 millioner (Islandske) kroner, en kostnad som har økt siden 2015 (1 321 millioner kroner). Kostnadene per tur har variert noe gjennom perioden 2015-2019 og har vært på mellom 3 100 og 3 800 kroner. Gjennomsnittsreise per reisende var i 2019 191 kilometer (flere reiser er utført per person), og gjennomsnittlig lengde per tur var på 7,6 kilometer (stor variasjon mellom kommunene).

Et samarbeidsprosjekt mellom brukerorganisasjonen ÖBÍ og det kommunale transportselskapet Strætó bs., rekrutterte to personer med funksjonsnedsettelser for å utforske mulighetene for å bruke offentlig transport for mennesker med funksjonsnedsettelser. Erfaringene fra prosjektet var at bussen kan være et akseptabelt transportmiddel for mennesker med nedsatt funksjonsevne, men at bussene bør forbedres spesielt når det gjelder festemidler. Tilgangen til holdeplasser og venterom er imidlertid uakseptabel.³⁸ De fant at dette transporttilbudet er særlig mangelfullt for personer med proteser eller hjelpemidler som rullestol. Det ble bemerket at transporttilbudet utenfor Reykjavik trolig ikke er mer tilrettelagt for (f.eks.) rullestoler enn tilbudet i Reykjavik.

7.5 SAMMENLIGNING - DE NORDISKE LANDENE

Tabellen nedenfor beskriver noen hovedpunkter i de ulike lands ordninger som er relevant å sammenligne med den norske ordningen med AU-reiser. Vi har ikke innenfor rammen av oppdraget hatt mulighet til å gå detaljert inn i alle sider ved ordningene, men gjennomgangen tyder likevel på at det er relativt stor forskjell mellom landene på dette området. Det er ingen av de andre nordiske landene som kan sies å ha en ordning tilsvarende den norske ordningen med AU-reiser. De fire andre landenes tilbud domineres i sterkere grad enn den norske av ulike typer transporttjenester. Disse organiseres til en viss grad gjennom et særskilt bestillingssystem, og leveres til en viss grad som gruppereiser. Sverige, Finland, og Danmark har transportordninger de kaller *färdtjänst* (Sverige og Finland) og *handikapkörsel* (Danmark). Disse ordningene dekker reiser til både arbeid, utdanning og fritid, og forvaltes av kommunene i alle tre landene. I den danske ordningen produseres tjenesten av kommunalt styrte/eide transportselskaper, gjerne i form av minibusser, og det er visse begrensninger i når på døgnet

³⁷

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiNWlyZTFiMzQtNjFkNC00OWIwLTljYmMtMDAxZGE2ZDBmZWmwliwidCI6ImY1Y2IxMmU2LTNhMjQtNDYwMi1iZDBiLTM4ZDRiOTBmNWU0ZiIsImMiOjh9>

³⁸ <https://www.obi.is/static/files/skjol/pdf-skyrslur/2019-mars-konnun-a-adgengi-straetisvagna-og-bidstodva-obi.pdf>

transporten kan gjennomføres (f.eks. mellom kl. 06.00 og 24.00).³⁹ Den islandske transportordningen har likhetstrekk med den danske ved at den leveres av et kommunalt trafikkelskap, men uten en øvre begrensning på antall turer slik transporttjenesten i de tre andre landene har. Den islandske ordningen er imidlertid begrenset til lokale reiser. Det varierer i hvilken grad det er mulig å finne statistikk for bruken av ordningene (noe som nok dels skyldes at forvaltningen skjer på kommunalt nivå), og der det finnes er det i liten grad mulig å sondre mellom arbeids- og utdanningsreiser og andre formål innenfor ordningene. Det gjør det vanskelig å vurdere omfanget som brukes til arbeids- og utdanningsreiser, og å sammenligne gjennomsnittspriser for brukere på tvers av land.

I tillegg til *färdtjänst*, har Sverige en kontantordning som dekker arbeidsreiser midlertidig for de som ellers ville blitt sykemeldt på grunn av alvorlig sykdom. Vi finner ikke at noe lignende eksisterer i Finland. Danmark har også en kontantordning (dekning av merutgifter) som også kan brukes til transport, men denne beskrives av brukerrepresentanten som lite brukt til transport.

Den norske ordningen skiller seg ut fra de øvrige nordiske transporttjenestene ved å ha en sentralisert forvaltning. Det gjør at den ikke preges av kommunale variasjoner. Kanskje er det også kostnadseffektivt å ha en felles administrasjon for ordningen. Den norske ordningen legger vekt på individuelle bestillinger og turer, mens det er mer vanlig med gruppekjøring utført av spesialdrosjer/-busser i de andre nordiske landene.

³⁹ <https://www.midttrafik.dk/flextrafik/handicapkørsel/>

Tabell: Oversikt over ordninger som dekker arbeids/utdanningsreiser i Sverige, Finland, Danmark og Island

	Organisering	Regelverk	Omfang/bruk og erfaringer
<i>Ordning og formål:</i>	1. Forvaltes av 2. Type transport 3. Betalingsordning	1. Målgruppe (type funksjonshemming) 2. Kriterier for tilgang 3. Dekningsgrad og varighet	
Sverige			
Färdtjänst (transporttjeneste) (Flere formål, inkl. arbeid og utdanning)	1. Kommunal 2. Ofte taxi (ofte som fellesturer), 'handikapbusser'. 'Riksfärdtjänst' dekker reiser over kommunegrenser 3. Betaler egenandel.	1. Funksjonshemming (fysisk og psykisk) Tilstanden skal vare i minst 3 mnd. 2. Legeerklæring 3. Dekker utgifter ut over egenandel Uavhengig av alder.	79 % av brukerne 65+ år, 63 % kvinner Sterekt økning i kostnadene til ordningen, trass i at bruken har gått ned. <i>Erfaringer:</i> Bevegelseshemmede overrepresentert, dernest synshemmede. Evaluering viser: Fragmentert regelverk, lite helhetssperspektiv på reisen. www.funktionsratt.se (Funktionsrätt Sverige)
Arbetsresor (i stället för sjukpenning)	1. Försäkringskassan (statlig) 2. Taxi, leiebil etc. 3. Vedkommende legger ut hele beløpet. Etterskuddsvis tilbakebetaling mot dokumentasjon	1. Ved alvorlig sykdom (skal ikke brukes ved permanent funksjonshemming) og ikke permanente transportvansker. Begrensning på 90 dager. Uavhengig av alder. 2. At sykdom (fysisk eller psykisk) fører til at vedkommende ikke kan ta seg til arbeid. 3. Får dekket merutgifter ved at vanlig transport til arbeid ikke kan benyttes	Bevilges i gjennomsnitt i 30 dager. 2400-3400 brukere årlig. Kvinner i flertall. Mest fysiske sykdommer. <i>Erfaringer:</i> Krav om forskuttering gjør at de med dårligst inntekt ikke har like god tilgang til ordningen.
Finland			
Färdtjänst och ledsagartjänst (transporttjeneste) (Flere formål, inkl. arbeid og utdanning.)	1. Kommunal 2. Drosjer (ev gruppetaxi), servicelinjer e.l. 3. Kommunen kan kreve egenandel i etterkant av reisen, eller i forkant gjennom et 'taxikort' som brukeren må kjøpe	1. Funksjonshemming generelt (fysisk og psykisk). Uavhengig av alder. 2. Legevurdering, funksjonsvurdering. Alvorlig funksjonshemming eller sykdom. Kan ikke ta kollektivtransport. Ikke behovsvurdert (økonomisk) 3. 18 reiser pr mnd. udokumentert (ved dokumentert behov, f.eks. arbeid og utdanning – ubegrenset antall). Brukerbetaling tilsvarende offentlig transport	Lite fleksibel ordning, lite tilpasset et moderne arbeidsliv og deltakelse på større utdanningsinstitusjoner Interesseorganisasjonene peker på at andelen eldre brukere har økt. https://vammaisfoorumi.fi (Handikappforum)
Danmark			

Handicapkørsel (transporttjeneste) (Alle formål, inkl. arbeid og utdanning)	1. Kommunal saksbehandling. Utføres av kommunale trafikkelskaper. 2. Avhengig av trafikkelskapet, men ofte taxi, personbil, bil med heis. 3. Egenandel som betales ved turens start eller ved bestilling på nett/app.	1. Sterkt bevegelseshemmet og bruker av hjelpemidler (f.eks. rullestol), blind eller sterkt svaksynt (frem til 2018 kun bevegelseshemmede). Kun brukere 18 år og over. 2. Søknadsskjema med beskrivelse av funksjonsnedsettelse mm, sendes kommunen, som saksbehandler og sender svar til trafikkelskap. Tilsagn fra kommunen etter søknad. Begrenset varighet	81 prosent av brukerne er 65 år eller eldre. Stor overvekt av kvinner blant de eldre brukerne. <i>Erfaringer:</i> Anses som lite fleksibel ordning, krav om bestilling i forveien, og transport kan skje som gruppetransport med stopp underveis, i begrensede deler av døgnet. Positivt med utvidelse til synshemmede i 2018, men fortsatt mangler brukere med kognitive lidelser mulighet til å bruke ordningen. De som reiser mye, har vansker med å få nok turer. Stor variasjon mellom kommuner/trafikkelskaper www.handicap.dk (Danske Handicaporganisationer (DH)) 65103 brukere pr 31/12 2019
Dekning av merutgifter	1. Kommunalt 2. Transport etter eget valg 3. Mottar et månedlig standardbeløp for dekking av sannsynliggjorte merutgifter (må være minst 556 kr per måned).	1. Voksne med varige fysiske eller psykiske funksjonsnedsettelser 2. Funksjonsevnevurdering Ikke inntektsprøvd.	Ifølge DH (Danske Handicaporganisationer) finnes det ikke statistikk over bruken <i>Erfaringer:</i> Av DH fremgår det at det ikke er en sentral eller mye brukt ordning. Det er negative erfaringer med saksbehandling, som skyldes komplisert lovgivning for kommunene.
Island			
Kommunal transporttjeneste, spesialbusser (Stræto)	1. Kommunalt transportselskap (Stræto) 2. Spesialbusser, eller store 'vans' 3. Månedlig betaling	1. Er ufør og bruker rullestol, eller blind og ute av stand til å bruke offentlig transport. Ingen aldersgrense. 2. Søknadsskjema på internett som fylles ut. Krav om legeattest og utredning av funksjonsnedsettelsen 3. Ikke øvre grenser for antall turer per måned, men avgrenset til kun lokale reiser, innen kommunen.	Omfang/bruk: Ikke funnet <i>Erfaringer:</i> Representanten for brukerorganisasjonene beskriver ordningen som rigid. www.obl.is (The Icelandic Disability Alliance)
Taxitilbud for synshemmede	1. Gjennomføres av lokalt taxifirma i samarbeid med Islandske blindforbund, og Reykjavik by 2. Taxifirma	Blind/svaksynt	Ikke funnet dokumentasjon på nett <i>Erfaringer:</i> Brukerorganisasjonene beskriver ordningen som prinsipielt god, at den kunne vært modell for tilbudet for øvrig.

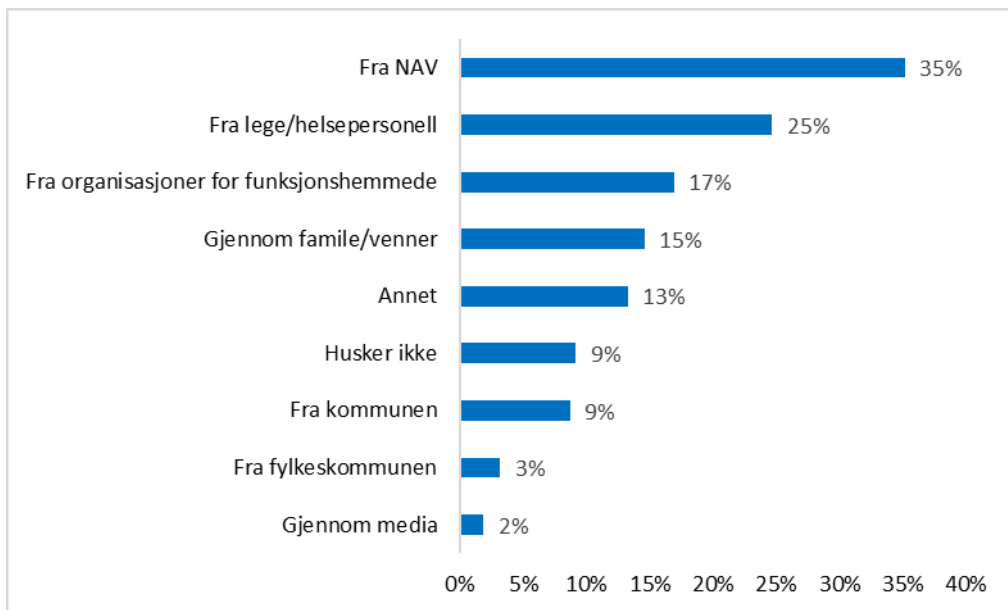
8 EVALUERING AV DAGENS AU-REISEORDNING

8.1 KUNNSKAP OG INFORMASJON OM AU-REISEORDNINGEN

Da vi startet datainnsamlingen, oppdaget vi fort at det generelle kunnskapsnivået om AU-reiseordningen var lavt, både blant mulige brukere, brukerorganisasjoner, NAV og helsepersonell, og at dette kanskje kan føre til at brukere som kunne ha behov for ordningen, ikke får den. Nedenfor følger en nærmere beskrivelse av erfaringene som kom fram blant brukerne, brukerorganisasjonene, NAV og transportørene med hensyn til kunnskap og informasjon.

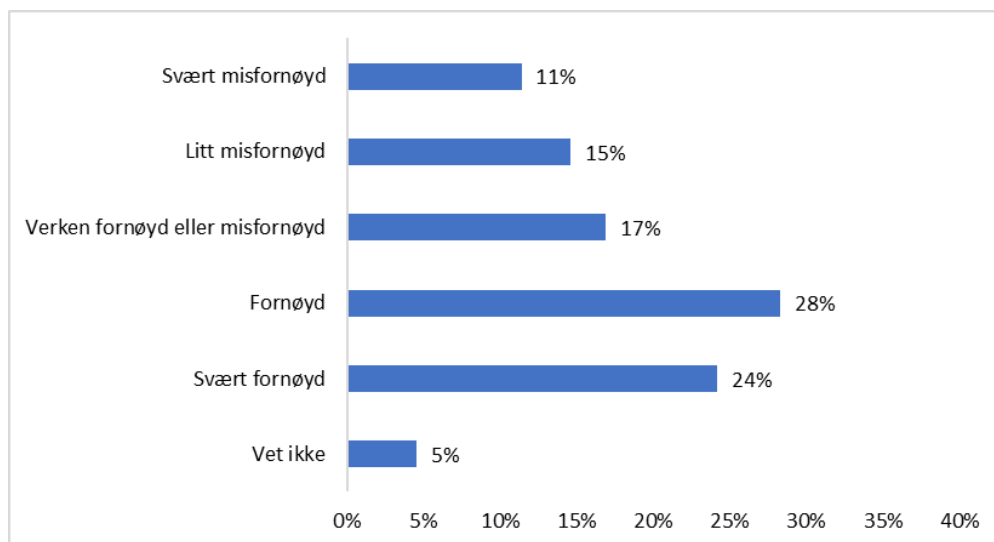
8.1.1 BRUKERNE SINE ERFARINGER

Av Figur 8-1 ser vi at flesteparten av brukerne i spørreundersøkelsen har svart at de fikk kjennskap til AU-reiseordningen gjennom NAV, men at også annet helsepersonell, organisasjoner for personer med funksjonsnedsettelse og familie og venner har vært viktige informasjonskilder. Av de som svarte «annet», oppga fem respondenter at de fikk kjennskap til AU-reiseordningen via arbeidsplassen, mens én svarte via drosjesjåfør. Noen har også funnet fram til ordningen gjennom søk på internett.



Figur 8-1: Brukerne i spørreundersøkelsen sine svar på hvordan de fikk kjennskap til AU-reiseordningen. Det var mulig å velge flere svaralternativer (N=219).

67 prosent av brukerne i spørreundersøkelsen svarte at de generelt var fornøyd eller svært fornøyd med informasjonen de hadde fått om AU-reiseordningen, mens 15 prosent svarte at de var litt misfornøyd, og fem prosent svært misfornøyd. Figur 8-2 viser i hvilken grad de var fornøyd med informasjon, råd og veiledning de hadde fått fra NAV. Vi ser at også her oppga en stor del av brukerne at de var fornøyd eller svært fornøyd, mens 26 prosent svarte at de var litt eller svært misfornøyd.



Figur 8-2: Respondentenes grad av fornøydhet med informasjon, råd og veiledning fra NAV (N=219).

Respondentene hadde mulighet til å komme med utfyllende kommentarer til spørsmålene om kjennskap til og informasjon om AU-reiseordningen, og mange benyttet seg av denne muligheten. Et samlet inntrykk er at det er svært avhengig av hvem man er i kontakt med både i NAV og blant helsepersonell, med hensyn til i hvilken grad de de kjenner til ordningen og i hvilken grad brukerne får den hjelpen de trenger. Som en av brukerne skrev:

«Men en ting jeg synes er rart, er at det er umulig å få snakke med noen hos NAV som kan noe om arbeidsreiser når jeg har spørsmål. Ingen i førstelinje vet hva arbeidsreiser er. En gang møtte jeg til slutt en person som fikk noen til å ringe meg opp».

Noen oppga at de var fornøyd med hjelpen de hadde fått fra NAV, og at personene de hadde vært i kontakt med hadde vært hyggelig og imøtekomende. En nevnte at det var fint å ha all informasjon om AU-reiseordningen samlet på et sted på hjemmesidene til NAV. Det var imidlertid flere som oppga at de hadde inntrykk av at det er få som kjenner til AU-reiseordningen i NAV, både blant veiledere og i kontaktsentrene, og som etterlyste at noen i NAV hadde orientert dem om ordningen på et tidligere tidspunkt. Noen oppga å ha kommet over ordningen ved en tilfeldighet, mens andre hadde fått vite om den via andre kilder (se Figur 8-1), ofte lenge etter at behovet for ordningen hadde oppstått, og etter å ha hatt mye kontakt med NAV uten å ha blitt opplyst om denne muligheten. Tre av respondenter nevnte imidlertid spesifikt at når de hadde kommet i kontakt med NAV Tiltak Innlandet, hadde de vært godt fornøyd med hjelpen og servicen de hadde fått. Flere av brukerne i spørreundersøkelsen mente at siden ordningen er så lite kjent, er det antagelig personer som kunne hatt nytte av ordningen, som ikke får den.

I de individuelle intervjuene kom det også frem at flere av informantene mente at de kjente andre som kunne ha nytte av ordningen, men som ikke hadde den. De kom også med personlige erfaringer knyttet til dette. En informant hadde i en lang periode vært avhengig av at foreldre stilte som transportører til jobb. Informasjon om ordningen kom først da informanten kom i kontakt med en ergoterapeut. Det ble også henvist til at noen hadde gått ut av jobb på grunn av at mangel på transport ble en barriere for yrkesdeltagelse. En informant sa at han/hun hadde erfart at det var mange fastleger som ikke kjente til ordningen med AU-

reiser, og at det hadde medført unødvendige sykemeldinger hos dem som kunne ha vært i jobb dersom de hadde hatt en transportløsning.

Det ble vist til at de fleste kjenner til ordningen med TT-kort og at de som ønsket det og hadde behov for det, hadde TT-kort. Men at ordningen med AU-reiser var mindre kjent både av de som kunne ha nytte av ordningen og hjelpeapparatet rundt.

Til sist kan nevnes at en bruker i spørreundersøkelsen savnet å få litt informasjon etter at ordningen ble innført. Det kan for eksempel være i forbindelse med at egenandeler endres. Han savnet også mere informasjon om hva man gjør når reisekortet blir utslitt.

8.1.2 BRUKERORGANISASJONENE SINE ERFARINGER

Undersøkelsen viser relativt stor variasjon i kjennskap til og kunnskap om, AU-reiseordningen blant interesseorganisasjonene som ble intervjuet. To organisasjoner skilte seg imidlertid ut. Både Norsk Epilepsiforbund og Norsk Blindeforbund oppga at de gjennom flere år hadde deltatt aktivt i etablering og utforming av ordningen, og av den grunn kjente ordningen godt.

Informanter fra to av de andre organisasjonene, oppga at de kjente ordningen, men at dette først og fremst var fordi informantene selv hadde brukt eller kommet i direkte berøring med AU-reiseordningen. Så mange som 15 organisasjoner oppga at de ikke kjente til ordningen, mens åtte oppga at de hadde hørt om den, men uten at de kjente noe særlig til hva den omfatter, hvem som administrerer ordningen eller om det er et tema blant medlemmene.

Av de organisasjonene som oppga at de kjente eller visste om ordningen, ble det opplyst at det var relativt lite aktivitet i de fleste organisasjonene når det gjaldt informasjon til medlemmene om ordningen, ut over det som eventuelt står om AU-reiser på organisasjonenes hjemmesider. En gjennomgang av interesseorganisasjonenes hjemmesider viste at bare et fåtall av organisasjonene hadde lagt ut informasjon om AU-reiseordningen. Noen av informantene var også kritisk til hvorvidt det ligger innenfor organisasjonenes oppgaver å formidle denne typen informasjon, og etterlyste blant annet bedre samarbeid med NAV.

De mest aktive organisasjonene/forbundene oppga at de er av den oppfatning at ordningen er lite kjent på de lokale NAV-kontorene. Eksempelvis oppga Norsk Epilepsiforbund at de hadde fått flere henvendelser fra lokale NAV-kontor med spørsmål om ordningen. Flere av informantene mente at de hadde medlemmer som ville hatt nytte av ordningen, dersom de kjente til den. Det kan bety at det er et visst underforbruk av tjenesten.

Det kan være flere grunner til at organisasjonene oppga varierende kjennskap til AU-reiseordningen. Faktorer som skifte av ledere/styre, antall medlemmer, medlemmenes behov for denne typen transportordninger, og medlemmenes alderssammensetning, kan for eksempel ha betydning. Arbeidet i de frivillige interesseorganisasjonene, ofte med ressursmessige begrensninger, rettes oftest mot det som ansees som hovedutfordringer for medlemmene.

Når det gjelder informasjon om ordningen, beskriver altså både brukere og brukerorganisasjoner et bilde av at det eksisterer lite kunnskap om ordningen blant både enkeltpersoner og i brukerorganisasjonene. Brukerne trekker frem bekjente eller andre

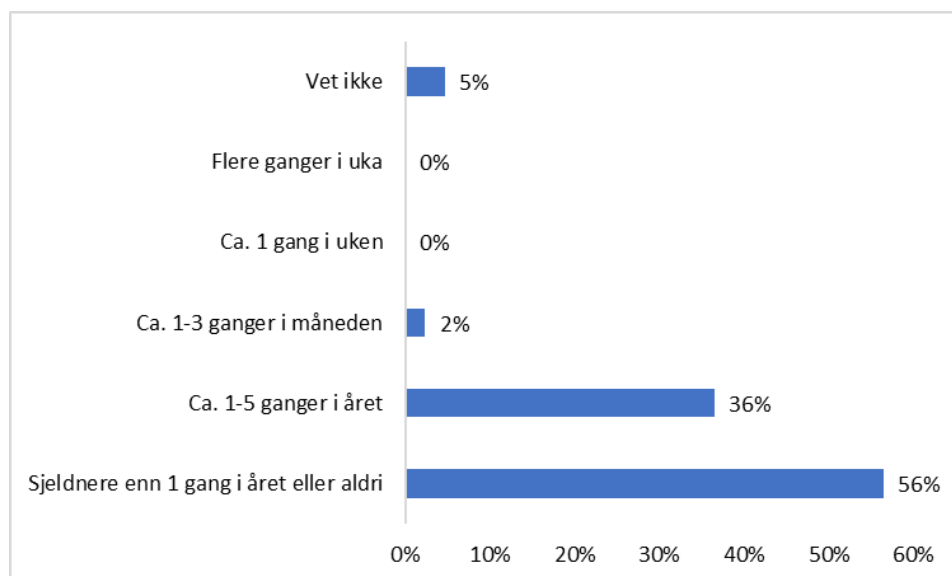
medlemmer i brukerorganisasjonen, som viktigste kilde til kunnskap om ordningen. Men det synes ikke å være brukerorganisasjonene som sådan, som er viktigste kilde til informasjon om ordningen.

Trolig er brukerorganisasjonenes viktigste funksjon når det gjelder AU-reiseordningen, at de er møtesteder for utveksling av informasjon *medlemmene imellom*, der enkeltmedlemmer som har kjennskap til eller er bruker av AU-reiseordningen, formidler dette videre til andre som de ser kan ha bruk for og rett til ordningen.

Det kommer frem av intervjuene at man ikke opplever at det gis mye informasjon om ordningen til mulige nye brukere fra NAV. Derimot ser vi at de som har fått innvilget ordningen og er brukere av den, er fornøye med informasjonen de får fra NAV. I spørreundersøkelsen beskrives også NAV som den hyppigste (35 prosent) kilden til kunnskap om AU-reiseordningen blant de oppgitte kildene. Det synes å være slik at eksisterende brukere av AU-reiseordningen er mere fornøye med NAV sin informasjon om AU-reiseordningen, enn de som ikke er brukere. Det er også vist i annen forskning at brukere av ulike tjenester har en tendens til å oppfatte tjenestene mer positivt, enn de som ikke er brukere av tjenestene (Pettersen og Rose, 2000).

8.1.3 NAV SINE ERFARINGER

Både intervjuene med ansatte ved kontaktsentrene og spørreundersøkelsen blant NAV-ansatte, bekrefter at AU-reiseordningen er en ordning som ansatte sjelden får henvendelser om. NAV gir informasjon om AU-reiseordningen, herunder regelverk og søknadsrutiner, på www.nav.no på linje med andre tiltak og ordninger. Som Figur 8-3 viser, oppgir over halvparten av respondentene at de aldri eller sjeldnere enn én gang i året får henvendelser om AU-reiseordningen, mens 37 prosent får henvendelser 1-5 ganger i året. Nesten alle som jobber ved hjelpemiddelsentralen har oppgitt disse to alternativene, og det er også en overvekt av ansatte som jobber ved lokalt NAV-kontor i denne gruppen. De har for øvrig arbeidssted spredt over hele landet. De få henvendelsene har nok som en av informantene påpekte, sammenheng med at det er relativt få som har denne ordningen sett i forhold til alle ytelsen som NAV får henvendelser om.



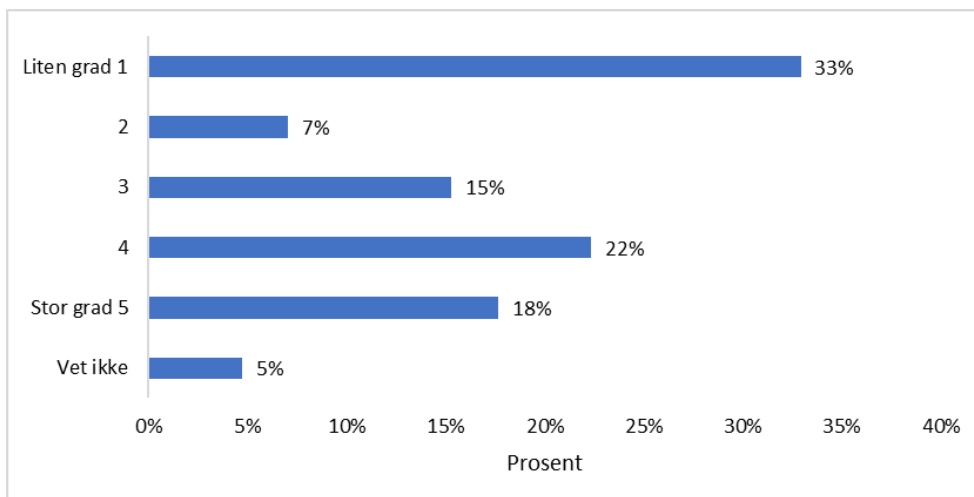
Figur 8-3: Hyppeghet henvendelser til NAV-ansatte om AU-reiseordningen (N=85).

Hvis vi ser nærmere på hvilke typer henvendelser NAV-ansatte får i forbindelse med AU-reiser, ser vi av Figur 8-4 at det varierer fra generell informasjonsinnhenting til spesifikke spørsmål knyttet til søknadsprosessen, regelverket, klagefremføring og ønske om å bli satt videre til saksbehandler. Posten «annet» er stor, men mange av de som har krysset av her, har krysset av for at de aldri har hatt noen henvendelser om ordningen.



Figur 8-4: Typer henvendelser som NAV-ansatte får i forbindelse med AU-reiseordningen (N=73).

Det at det er sjeldent spørsmål om ordningen, ble antydnet som en grunn til at kanskje ikke alle kjenner ordningen like godt. Enkelte kommenterte spesifikt at de hadde jobbet i NAV i opptil 8-9 år uten å ha hørt om AU-reiseordningen. Som Figur 8-5 viser, svarte 33 prosent at de i liten grad kjenner til ordningen. De som svarte at de i liten grad kjenner til ordningen, hadde sitt arbeidssted i fylker spredt over hele landet, men det var en overvekt av respondentene som oppga å jobbe ved et lokalt NAV-kontor.

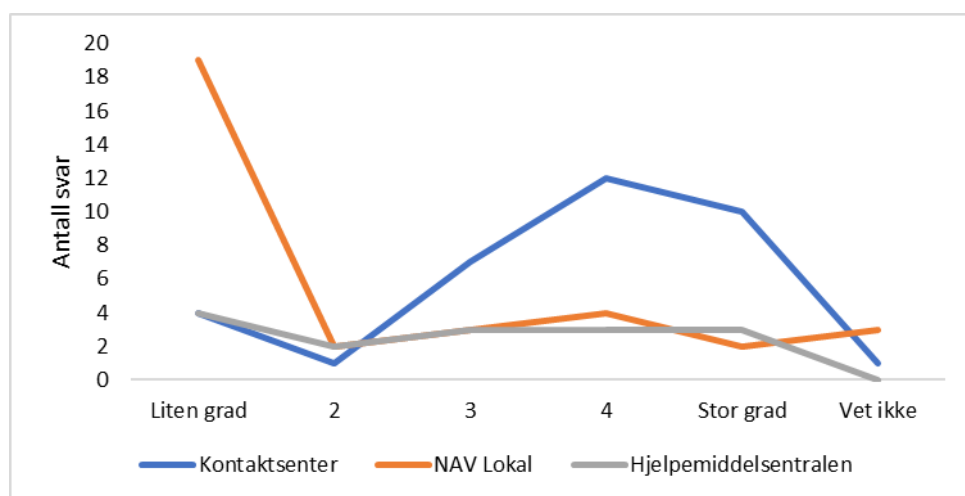


Figur 8-5: Respondentenes vurdering av i hvor stor grad de kjenner til AU-reiseordningen på en skala fra 1-5 hvor 1 er i liten grad og 5 er i stor grad (N=85).

En respondent fra kontaktsentrene bekreftet inntrykket av at få kjente til ordningen, og hevdet at det kunne være tilfeldig om man kom på at ordningen kunne være aktuell.

Respondenten mente at mange kanskje mottok reisetilskudd lengre enn nødvendig fordi ingen tenkte på AU-reiseordningen, samt at ordningen virket å være lite kjent blant mulige brukere også. Det er samtidig viktig å peke på at 40 prosent av respondentene svarte at de i ganske eller stor grad kjente til AU-reiseordningen.

Figur 8-6 viser i hvilken grad respondentene ved ulike typer NAV-kontor oppga å kjenne til ordningen med AU-reiser. Av figuren ser vi at en stor andel av de som oppga å jobbe ved NAV Lokal, i liten grad kjente til AU-reiseordningen, mens det var ansatte ved kontaktsentrene som i størst grad kjente ordningen. Blant de som jobber ved Hjelpemiddelsentralen, ser det ut til å være stor spredning i svarene, fra å i liten grad kjenne til ordningen, til i stor grad å kjenne til ordningen.

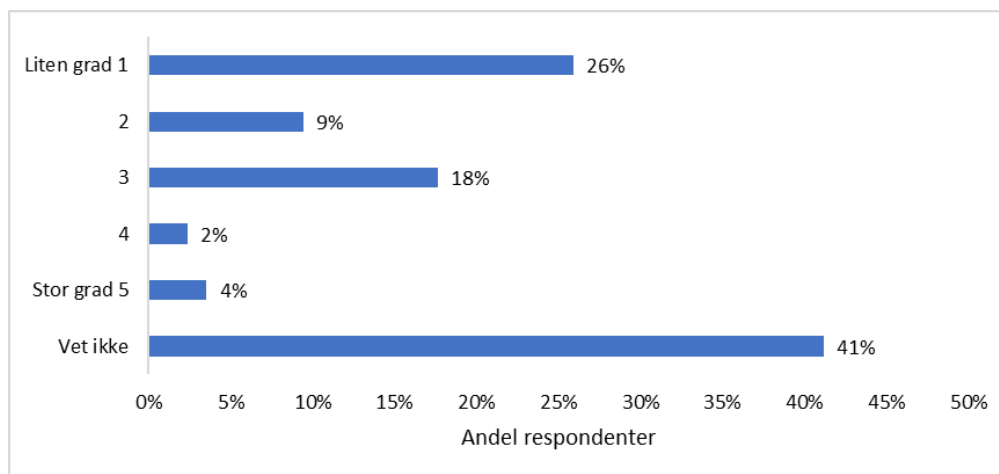


Figur 8-6: De ulike respondentenes vurdering av i hvor stor grad de kjenner til AU-reiseordningen på en skala fra 1-5 hvor 1 er i liten grad og 5 er i stor grad (N=85).

På spørsmål om i hvilken grad respondentene opplevde å ha fått tilstrekkelig informasjon om AU-reiseordningen, slik at de kunne svare på enkle spørsmål fra brukerne eller informere om ordningen, ser svarbildet i stor grad ut som i Figur 8-5. Også her svarte 33 prosent at de i liten grad opplevde å ha fått tilstrekkelig informasjon, mens kun 13 prosent i stor grad mente de hadde fått tilstrekkelig informasjon og 20 prosent svarte i ganske stor grad. En av informantene fra kontaktsenteret mente at det gikk fint å veilede om enkle spørsmål knyttet til AU-reiser i og med at det fins egne rutiner med god informasjon som kan benyttes, samt at det går an å informere om det som står på nav.no. Dette var ofte tilstrekkelig, hevdet informanten.

Gjennom intervjuene med ansatte ved kontaktsenteret, kom det fram at det er mange ulike kanaler hvor det er mulig å løfte fram AU-reiseordningen og informere om den. Et eksempel er intranettet hvor det blir lagt ut informasjon. Et annet eksempel er gjennom de jevnlige informasjonsmøtene som gjennomføres.

Respondentene ble i spørreundersøkelsen også spurt om i hvilken grad de tror at de som har behov for AU-reiseordningen, kjenner til den. Figur 8-7 viser respondentenes svar. Som vi ser av figuren, svarer den største andelen respondenter «vet ikke» på dette spørsmålet. Det er imidlertid også en forholdsvis stor andel (26 prosent) som svarer at de i liten grad tror at de som har behov for ordningen, kjenner til den. De som har svart dette arbeider både ved kontaktsenteret, NAV lokal og hjelpemiddelsentralen.



Figur 8-7: NAV-ansattes vurdering av hvorvidt de opplever at de som har behov for AU-reiseordningen kjenner til ordningen (N=85).

Inntrykket av at det kanskje er mange mulige brukere som ikke kjenner til ordningen, forsterkes av de utdypende kommentarene som ble gitt i spørreundersøkelsen. Her er et eksempel:

«Få vet om ordningen. Kontaktsenteret kan for lite om den. Det er tilfeldig dersom vi kommer på at den kan være aktuell. Mange mottar reisetilskudd lenger enn nødvendig, fordi ingen tenker på AU. Brukerne vet ikke at dette finnes. Det er ingen som ringer for å spørre om denne, dersom de ikke allerede har fått det innvilget».

8.1.4 TRANSPORTØRENE SINE ERFARINGER

Inntrykket fra intervjuene med transportørene er at de generelt ikke kjenner til detaljer i regelverket og organiseringen av AU-reiseordningen. De har et begrenset ansvar knyttet til å ta imot bestillinger av AU-reiser, hente og bringe brukerne dit de skal, samt å ta imot betaling for turen.

De har ikke noe ansvar for å kontrollere bruken av ordningen og har dermed ikke så stort behov for å kjenne til detaljer i regelverket. En av informantene antydte imidlertid at de av og til mistenkte at transportordninger betalt av det offentlige ikke ble brukt slik de skulle. Det var imidlertid i større grad knyttet til bruken av TT-kortet, og at TT-kortet ble brukt til reiser som egentlig skal dekkes av pasientreiser.

Ut fra intervjuene, er inntrykket at ikke alle transportørene klarer å skille så godt mellom AU-reiser og TT-reiser, men det virker ikke å ha noen praktisk betydning for utføringen av deres arbeid med AU-reisene.

8.2 REGELVERK, ORGANISERING OG ANSVARSFORHOLD

I dette kapittelet ser vi nærmere på spørsmål knyttet til regelverket for AU-reiser og hvordan ordningen er organisert. Vi ser i tillegg på i hvilken grad overgangen til nytt regelverk i 2014 har medført forenkling.

8.2.1 ERFARINGER FRA BRUKERNE OG BRUKERORGANISASJONENE

Brukerne vi intervjuet beskriver generelt at de selv er godt fornøyde med tilgangen til informasjon om reglene. Denne tilfredsheten står, slik vi kommenterer senere, i noe kontrast til det bildet vi får når vi stiller spørsmål om deres oppfatning av informasjon om og tilgang til ordningen fra mulige brukere som ennå ikke har ordningen.

Ser vi på tilfredsheten med ordningen slik den fungerer, fremkommer det noen begrensninger som informantene er opptatt av. En begrensning som fremheves av flere, er knyttet til regelen om at AU-reiser ikke skal erstatte et manglende kollektivtransporttilbud. Dette oppleves av enkelte som å skape en vilkårlighet i ordningen, og som gir enkelte en opplevelse av å 'straffes' dobbelt. I tillegg til at det eksisterer et dårlig offentlig kollektivtilbud, er man ikke kvalifisert til å søke på en ordning som kunne sikret transport til arbeid. Det er heller ikke en løsning å søke om TT-kort, fordi det ikke skal dekke transport til arbeid. Én bruker forteller at denne siden ved regelverket kan ha som konsekvens at man i søknaden unnlater å beskrive at det er et mangelfullt offentlig kommunikasjonsstilbud der man bor:

«Hvis du bor et slikt sted, og får en nevrologisk diagnose, eller blir blind, så får du ikke innvilget ordningen på grunnlag av at akkurat der går det ikke buss. Men hadde du bodd 500 meter bortafor, hvor det går buss forbi, så ville du fått innvilget søknaden. Da ligger det grunnlag for at du ikke skal nevne at det ikke går offentlig kommunikasjon der du bor. (...) Men hva skal man gjøre da? Bli uføretrygda? Hvis du blir så blind at du ikke kan benytte deg av bil, da skal du ikke langt ut av bynære strøk før du sliter».

Det denne brukeren formidler står i kontrast til regelverket, som ikke sier at man ikke kan få AU-reiser dersom det ikke eksisterer et kollektivtransporttilbud der man bor. På den andre siden, ser vi at det er rom for skjønn når legen skal vurdere i hvilken grad det eksisterer et kollektivtransporttilbud som brukeren kan benytte, og at dette nok kan oppfattes å gi vilkårlige utslag.

En informant – som har et yrke med fleksibel arbeidstid og -sted - peker på at regelen fører til begrensninger i muligheten for å jobbe f.eks. helger eller høytider, når kollektivtilbudet er mye mer begrenset.

«Av og til kunne en hatt en viss fleksibilitet, f.eks. dersom man bor litt lengre ute på bygda, så er man kanskje avhengig av kollektivtransport. Dersom man bruker kollektivtransport en del av reisa, så er det litt trøblete i helger f.eks. Det burde vært en viss fleksibilitet der man tok høyde for at dersom man jobber lørdag eller søndag eller påskeuka eller ferier, så er det et redusert kollektivtilbud. Så da er det ikke alltid at ting går opp.»

Flere av informantene kommenterte også at ordningen ikke helt dekker behovene for den som har variert eller fleksibel arbeidstid. Som en av dem sa angående regelen om maks to reiser per dag:

«Det som kan være krevende for oss som jobber mye og lange dager, det er når du passerer 12 på kvelden. For meg som trenger å kjenne litt på formen og av og til har behov for å sove mye på morran, kan det være greit å ha mulighet til å ta igjen noe

arbeid på kvelden. Dersom jeg har en tidsfrist og må ta noe igjen på kvelden eller tidlige nattetimer, så begrenser ordningen det, fordi for det er to reiser per dag».

Slik informanten tolker det, innebærer regelverket at du ikke kan dra en ny tur til jobben på ettermiddagen for å fortsette arbeidet. Det betyr også at dersom du jobber til over midnatt, så går det ut over kvoten for neste arbeidsdag. Hva som ville hendt dersom man foretok tre AU-reiser i løpet av en dag, var informanten ikke sikker på, men syntes det er lite hyggelig å tenke på å skulle bli en regelbryter. Vedkommende hadde hørt at NAV gjør stikkprøver, og at det er en reell mulighet for at det eventuelt ville blitt oppdaget og sanksjonert.

Det var flere i spørreundersøkelsen som kommenterte ønske om mere fleksibilitet med hensyn til hente- og oppmøtested og bruk av AU-reiseordningen i løpet av arbeidsdagen. Det ble blant annet kommentert følgende:

«Det burde vært mulighet til å benytte kortet i løpet av arbeidsdagen, man blir låst og kan kun ta oppdrag innenfor arbeidsplassens fire vegger. Det er dumt.»

«Burde inkludere kurs/møter/seminarer, jeg kan ikke belaste arbeidsgiver med kostnadene til taxi, dermed blir det ikke meg som får delta»

En av representantene fra brukerorganisasjonene mente i likhet med mange av enkeltbrukerne, at ordningen skulle vært bedre tilpasset et fleksibelt arbeidsliv, men var likevel engstelig for hva som kunne skje dersom man begynte å røre ved regelverket i ordningen:

«I utgangspunktet er det i dag slik at du kan reise morgen og kveld innenfor den reiselengden du er innvilget. Jeg syns man bør kunne være fleksibel på dette med strekning og antall turer så lenge at det åpenbart er en del av jobben. Vi hadde ønske om at man kunne bruke det relativt fritt innenfor jobben. Men AU-reiser er en ordning som er veldig bra, så frykten ved å røre på den, er at den blir dårligere. Et mål må være at man ikke gjør ordningen verre enn er».

Disse sitatene kan tyde på at brukerne ikke alltid er informert om eller har kjennskap til, hvilke muligheter som ligger innenfor dagens regelverk. En informant savnet for eksempel muligheten til å kunne levere og hente barn i barnehagen på vei til og fra jobb. Men dagens regelverk gir mulighet for dette mot at man selv betaler ekstrakostnaden dette medfører. Dette må imidlertid søkes særskilt om. Det faktum at flere brukere har en oppfatning av at regelverket ikke tillater dette, og det at noen til og med viser til eksempler der brukere har måttet slutte i jobben, på grunn av manglende hente/leveringsmulighet i barnehagen, viser at det er et behov for å undersøke nærmere informasjonsflyten i ordningen, og eventuelt klargjøre mulighetene som ligger i regelverket.

Flere brukere nevnte at de av og til hadde behov for å kunne stoppe på vei hjem for å handle matvarer, dra innom legekantoret, fysioterapibehandling og lignende, og at de skulle ønske at dette var mulig innenfor AU-reiseordningen.

Når vi viste til noen av de firkantede sidene som enkelte brukere pekte på, var en av representantene fra brukerorganisasjonene enig i at noe av det kan virke strengt, og at det å måtte betale ekstra for stopp for å levere og hente i barnehagen, kanskje var unødvendig:

«Jeg synes kanskje man skulle hatt mulighet til å være enda rausere, at man kunne bruke månedskort, og at man innenfor det kunne stoppe i barnehagen for å hente barn».

Forbedringer etter 2014

I intervjuene hadde enkeltbrukerne i liten grad kjennskap til eller oppfatninger om regelendringen som fant sted i 2014. Fra organisasjonenes side fikk vi noen beskrivelser av hvordan de vurderte regelendringen.

En informant – som også brukte ordningen før endringen i 2014, beskrev flere fordeler ved den nye ordningen. Muligheten til å velge taxi (transportmiddel) individuelt, ble beskrevet som en stor forbedring. En informant beskrev overgangen slik:

«Man hadde en ordning som kosta mye i administrasjon før, med å samordne og finne biler hvor folk kunne være sammen i bilen. Det førte som regel til at bilen måtte kjøre dobbelt så langt. Så jeg føler igjen at det som skjedde av forbedring for Oslo sitt vedkommende, er et bevis på at vi har et system som fungerer bra i Norge. Det er basert på tillit til den enkelte og samsvarer slik sett bra med tankegangen i en ordning som brukerstyrt personlig assistent, der den enkelte bruker har ansvar, er 'arbeidsleder', bestiller fleksibelt etter behov osv.».

Denne personen fremhevet også den ubyråkratiske og effektive måten saksbehandling skjer på:

«Forlengelse og fornyelse skjer automatisk etter 2014. Virker som om det er en person i Oppland, som det faktisk går an å få tak i, som har navn og nummer» (...) «Veldig greit i dag at det er slik at jeg kan maile inn bestilling. Syns dagens ordning er bra. Den er bedre nå etter at den ble lagt til NAV.»

En annen informant beskrev det slik:

«Det at reisen kan foregå i et antall kilometer, fra bopel til jobb og vise versa, innenfor et antall kilometer (jeg har en jobb der jeg kan være på jobb et annet sted) – det at vi kunne endre det til kilometer og ikke sted, var en god endring».

En av representantene fra brukerorganisasjonene beskrev dagens ordning som positiv og fremhevet løsningen med å bruke ett NAV-kontor som administrator av ordningen:

«Det er løst på en veldig smart måte ved at det er ett NAV kontor som har ordninga. Det gir et lite byråkratisk system. Det er også smart av dette NAV-kontoret å vise brukerne tillit til å administrere dette selv (bestilling av transport osv.). Det som koster penger i tillegg til selve drosjetransporten, er administrasjonen. Og det er det lite av, slik den fungerer nå. I det tidligere bestillingssystemet var det andre som gjorde bestillinger av fellesturer. Men sjansen for at slike fellesturer/samkjøring skal gi gevinst er så liten. Man har forsøkt samkjøring innenfor Oslo i VTA,⁴⁰ det var en utfordring. Det er nødt til å være frihet/fleksibilitet i en slik ordning som AU-reiseordningen».

⁴⁰ VTA er forkortelse for varig tilrettelagt arbeid.

Reisekortet fungerer ifølge informantene, stort sett bra, men som en sa:

«Det eneste, er at jeg må selv telle turer og holde orden på antall turer. Jeg har spurt saksbehandleren på NAV Innlandet, hvor mange turer jeg har igjen. Jeg har blitt nødt til å føre oversikt i en bok, at nå har jeg brukt ni turer og har tre igjen osv. Men det er bare en bagatell. I TT-ordningen kan du skrive inn en pin, så får du beskjed hvor mange turer du har igjen».

En representant fra en av brukerorganisasjonene ga overordnet sett en positiv beskrivelse av ordningen. Vedkommende omtalte ordningen som fleksibel og at den kunne dekke en bredde av ulike behov. På spørsmål om hvorfor det ikke er flere som bruker ordningen, var informantens antakelse todelt: På den ene siden trodde vedkommende det kunne skyldes at ordningen er forholdsvis lite kjent, men ga på den andre siden uttrykk for at antallet kanskje reflekterte det faktiske behovet. Vedkommende avviste luksusperspektivet som enkelte som ønsker å stramme inn ordningen har forfektet:

«Det er en helt avgjørende ordning for den som trenger den. Det er ikke i seg selv så stas å kjøre drosje fra dør til dør. Man har faktisk større frihet dersom man kan bruke busstilbudet (og f.eks. slipper å 'underholde' en drosjesjåfør)».

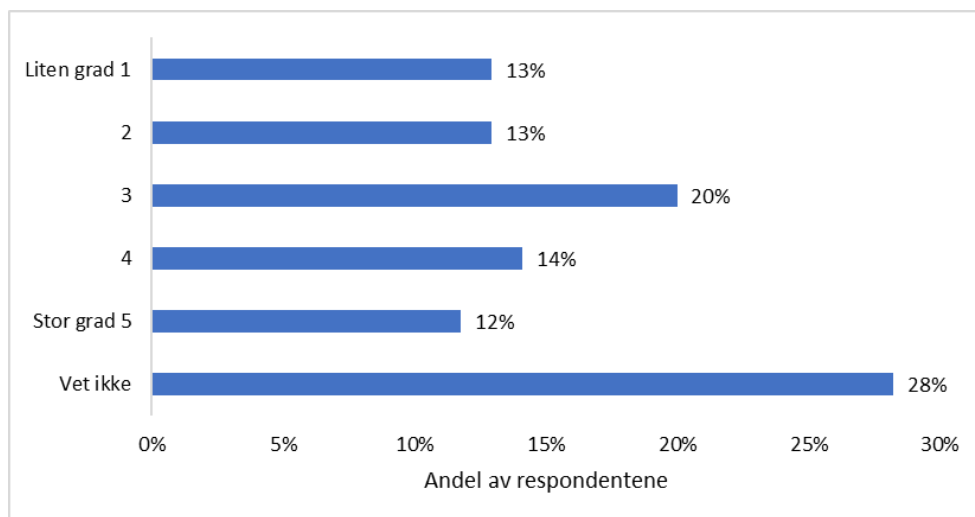
8.2.2 ERFARINGER FRA NAV

Finne fram i regelverket:

Samlet er inntrykket fra intervjuene og spørreundersøkelsen blant NAV-ansatte, at de som har god kunnskap om ordningen og jevnlig håndterer henvendelser og saker knyttet til ordningen, opplever at det er greit å finne fram i regelverket og å kunne svare på spørsmål fra brukerne.

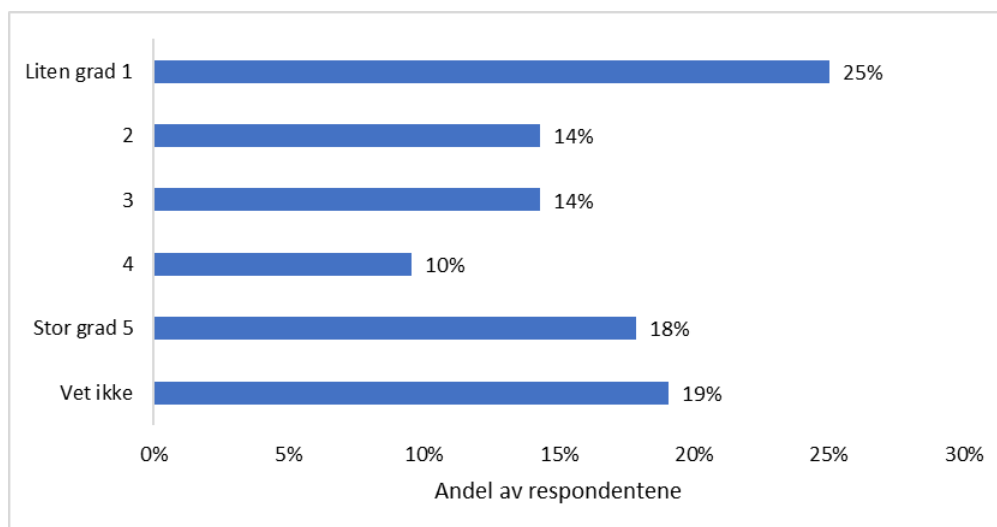
Informasjonen på nav.no og informasjonen i den intern servicerutine gir ifølge informantene ved kontaktsentret som ble intervjuet, den informasjonen de trenger. Dersom de ikke kan svare utfra denne informasjonen, setter de brukeren over til NAV Tiltak Innlandet. Informantene som ble intervjuet har imidlertid arbeidsoppgaver som gjør at de nok har høyere kunnskap om AU-reiseordningen generelt enn det som er gjennomsnittet blant de som jobber i arbeids- og tjenestelinja.

Ser vi på svarene til respondentene i spørreundersøkelsen, ser vi at ikke alle syns det er like lett å finne fram i regelverket (se Figur 8-8). Som Figur 8-3 i tidligere avsnitt viser, er det kun to personer som har svart at de får henvendelser om AU-reiser så ofte som 1-3 ganger i måneden. De andre har svart sjeldnere, aldri eller vet ikke. Det er nok medvirkende til at 28 prosent har svart at de ikke vet hvordan det er å finne fram i regelverket, og kanskje også at noen svarer at det i liten grad syns det er lett å finne fram i regelverket. Det er allikevel 26 prosent som har svart at de i stor eller ganske stor grad syns det er lett å finne fram i regelverket. Blant disse svarer også åtte respondenter at de sjeldnere enn en gang i året eller aldri får henvendelser om AU-reiseordningen.



Figur 8-8: Respondentenes svar på i hvilken grad de syns det er lett å finne fram i regelverket for AU-reiseordningen (N=85).

Figur 8-9 viser i hvilken grad respondentene opplever at det er lett å finne fram til hvem i NAV som jobber med AU-reiseordningen. Her har også en forholdsvis stor andel (19 prosent) svart «vet ikke». Alle disse har svart at de sjeldnere enn en gang i året eller aldri får henvendelser om AU-reiser. Dette gjelder også til en viss grad de som har svart i liten grad, selv om en tredjedel av disse oppgir at de får henvendelser om ordningen 1-5 ganger i året.



Figur 8-9: Respondentenes vurdering av hvor lett det er å finne fram til hvem som jobber med AU-reiseordningen i NAV sine systemer (N=84).

Hvordan regelverket fungerer:

NAV Tiltak Innlandet opplever at regelverket er oversiktlig og greit å jobbe etter, blant annet fordi det er et forholdsvis lite regelverk knyttet til AU-reiseordningen. Informanten nevnte imidlertid et par ting i regelverket som NAV Tiltak Innlandet mener kunne vært endret. Det gjelder for det første de som blir midlertidig fratatt førerkortet i forbindelse med for eksempel epilepsi og hjerneslag, og som dermed ikke kan kjøre bil og ikke kommer seg til og fra arbeid og utdanning på annen måte. Da kan det innvilges AU-reiser i inntil ett år (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Lov om arbeidsmarkeds tjenester – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2 første ledd). Imidlertid opplever noen å få nye anfall i løpet av dette året og at perioden uten førerkort blir forlenget.

NAV Tiltak Innlandet ser et behov for at man fjerner det som står i forskriften om at de som er midlertidig fratatt førerkortet, kan innvilges ordningen i inntil ett år, og at de heller kunne fått innvilget ordningen så lenge de var fratatt førerkortet og hadde behov for ordningen.

Det andre punktet som NAV Tiltak Innlandet har diskutert, gjelder de som er avhengig av å levere og hente i barnehage. Det er ca. sju brukere som har innvilget vedtak på å kunne hente og bringe i barnehagen på veien til og fra arbeid. Slik reglene er i dag, må personen selv betale for taksten som påløper mens han/hun er inne i barnehagen, jamfør rundskrivet med utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 4 tredje ledd. Spørsmålet er om dette kanskje skulle vært fjernet, slik at brukeren bare betalte én egenandel, slik som de andre gjør. En utfordring med å fjerne dette kunne bli at noen kanskje tok seg ekstra god tid i barnehagen, men basert på erfaringer i forbindelse med kontroller og samtaler med brukere av AU-reiser, vurderte informanten det som lite sannsynlig at noen ville misbrukt en slik ordning. NAV Tiltak Innlandet opplever at AU-reisebrukerne generelt er veldig fornøyd med AU-reiseordningen og at de er veldig påpasselig med og ikke misbruke den, slik at de eventuelt risikerer å bli fratatt ordningen.

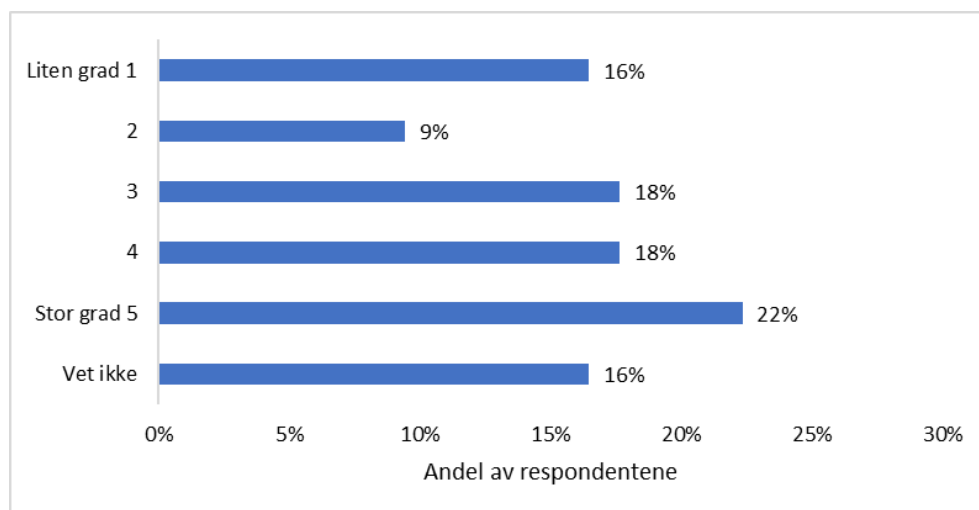
Det ble i spørreundersøkelsen blant NAV-ansatte gitt et par kommentarer i forhold til regelverket og vilkårene for å få innvilget AU-reiser. En av respondentene fikk for eksempel mange henvendelser fra personer med uføretrygd som ønsket å prøve seg i arbeid, men som ikke kunne få innvilget AU-reiser da de var fullt uføretrygdet (jamfør Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 5 e), eller andre situasjoner som gjorde at personer ikke kom med i AU-reiseordningen på grunn av begrensninger i regelverket. Det ble ikke spesifisert hvilke situasjoner det gjaldt. En annen respondent ytret også et ønske om at ordningen ble sett på slik at flere kunne fylt vilkårene for å få ordningen. Dette kan for eksempel gjelde noen personer som ikke har langvarige forflytningsvanskene.

Regelverket er klart på at hovedvilkåret er at søker har en varig funksjonsnedsettelse som medfører at man ikke kan benytte offentlig transport til og fra arbeidsplassen. Det gis det ikke stønad til personer som mottar en full ytelse til livsopphold etter folketrygdloven (Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 5 bokstav e). En nærmere analyse av avslagene som gis på søknad om AU-reiser, viser at det i hovedsak er tre årsaker til at avslag gis. For det første gjelder det ved kortvarig behov for transport, som for eksempel at en person har brekt foten, bruker krykker og er avhengig av taxi til og fra arbeid eller skole. For det andre gjelder det personer som ikke har en varig funksjonsnedsettelse som er til hinder for å benytte offentlig transport, men mangler kollektivtilbud i nærmiljøet. Til sist gis det avslag på søknader fra personer som har 100 prosent uføretrygd og deltar i VTA (varig tilrettelagt arbeid).

Forholdet til andre støtteordninger:

Figur 8-10 viser i hvilken grad respondentene i spørreundersøkelsen blant NAV-ansatte opplever at det er lett å skille de ulike transportstøtteordningene for personer med funksjonsnedsettelse fra hverandre. Vi ser av figuren at svarene er forholdsvis jevnt fordelt over de ulike svaralternativene. Ser vi nærmere på hvem som har svart innenfor de ulike kategoriene, har 66 prosent av de som jobber ved kontaktsenteret svart at de i stor grad eller ganske stor grad opplever at det er lett å skille de ulike transportordningene fra hverandre, mens bare 18 prosent av de som jobber ved NAV lokal svarer det samme. Blant respondentene som jobber ved NAV Lokal, svarer ca. halvparten at de i liten grad eller ganske liten grad

opplever at det er lett å skille de ulike transportordningene for personer med funksjonsnedsettelse fra hverandre.



Figur 8-10: Respondentenes svar på i hvilken grad de opplever at det er lett å skille de ulike transportstøtteordningene for personer med funksjonsnedsettelse fra hverandre (N=85).

En av informantene fra kontaktsentrene, mente at det som kanskje kan være forvirrende for noen brukere, er å se forskjellen på TT-kort og AU-reiser, og at det av og til kan gjøre det litt vanskelig for de som tar imot henvendelser fra brukerne å avgjøre om det er TT-kort eller AU-reiser henvendelsen gjelder. Dette har nok ført til noen henvendelser har blitt satt over feil fordi man ikke har klart å avgjøre om det er TT-kort eller AU-reiser det gjelder, når skillene er såpass små mellom de to ordningene. Det ble av en annen påpekt at rutinene er godt oppdaterte, men at det kanskje bør bli en del av opplæringen å vise skillene mellom transportordningene.

Det ble fra NAV Tiltak Innlandet påpekt at det i regelverket er klare grenser mellom transportordningene og til hvem og hvilket formål de ulike ordningene er beregnet på, men at det nok kan være forvirrende for de som ikke er så godt inne i regelverket å forstå forskjellen på ordningene. Det kan gjelde i forbindelse med unntak fra hovedreglene. Det er for eksempel i utgangspunktet slik at dersom man har innvilget trygdebil, så har man ikke rett på AU-reiser i og med at man med trygdebilen har et transportmiddel som man kan benytte for å komme seg til og fra jobb. Men så fins det visse unntakstilfeller hvor de som har trygdebil kan benytte AU-reiser. Det kan gjelde når det er dårlig vær og kjøreforhold, er vansker med parkering på arbeidsplassen eller at bilen er ute av drift i mer enn en uke pga. tilpasning eller reparasjon (jamfør Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 5 b og rundskrivet med utfyllende regler til forskriften § 3 siste ledd). Reglene i forhold til dette er imidlertid klare, og NAV Tiltak Innlandet opplever å ha god dialog med for eksempel bilsentrene som ringer og avklarer med dem når det er spørsmål knyttet til at noen er forhindret fra å benytte trygdebilen sin.

Samarbeidet mellom NAV og leverandør av reisekort:

Avtalen med leverandør av reisekort er inngått etter reglene om offentlige anskaffelser og gjelder for fire år av gangen. Nåværende avtale som er med Rogaland Taxi, går ut i 2022. Det er Arbeids- og velferdsdirektoratet som anskaffer avtalen.

Det er god kontakt mellom NAV Tiltak Innlandet og Rogaland Taxi, både i forbindelse med reisekortene, og i forbindelse med oppgjøret mot de ulike drosjesentralene som utfører AU-reiser rundt omkring i landet. Rogaland Taxi ringer NAV Tiltak Innlandet dersom de ser at noe ikke stemmer i oppgjørene med drosjesentralene, og NAV Tiltak Innlandet tar kontakt med Rogaland Taxi når noe skal endres eller det er feil ved reisekortene. Registreringen av nye brukere gjøres av NAV Tiltak Innlandet direkte i registreringsprogrammet og Rogaland Taxi skriver ut nye reisekort basert på informasjonen som legges inn her.

Begge parter opplever at samarbeidet fungerer godt. De er fornøyde med å ha faste kontaktpersoner å forholde seg til, og begge parter opplever å få rask kontakt og at den andre parten er hjelpsom slik at saker løses raskt. Ansvarsfordelingen mellom dem oppleves som tydelig, og ingen ser noen utfordringer knyttet til denne. NAV Tiltak Innlandet gjør vedtakene og innvilger og avslår, og sender så bestilling til Rogaland Taxi som skriver ut reisekort og står for oppgjøret opp mot de ulike drosjesentralene. Denne ansvarsfordelingen oppleves som grei, og ingen av partene har noen forslag til forbedringer.

Har det blitt enklere etter 2014?

Som informanten ved NAV Tiltak Innlandet påpekte, så er regelverket slik det er nå, i stor grad en videreføring av regelverket som gjaldt i forsøksordningen. Dette gjør at det ikke oppleves å være noen stor forenkling i regelverket som sådan. Den største forenklingen har kommet i måten ordningen er organisert på med det nye reisekortet, og at brukeren har fått en mye større fleksibilitet med hensyn til å bestille transporten selv, og ikke trenger å få via de regionale kjørekontorene, slik som tidligere. Dette gjør for eksempel at dersom man har en diagnose som gjør at man plutselig midt på dagen kan bli dårlig og må hjem, så er det bare å ringe en taxi som kommer og kjører personen hjem. Man slipper og måtte gå via kjørekontoret samt å måtte vente lenge før det kommer transport hjem. Reisekortet har nok gjort det mye lettere for brukerne enn tidligere når de måtte gå via kjørekontoret og få rekvisisjoner på at de kunne kjøre så og så mange turer med drosje, og senere måtte dit igjen for å få nye rekvisisjoner. Dette er nok den største forenklingen med den nye ordningen kontra den gamle, ifølge informanten. Det eneste kravet NAV stiller nå, er at den som påtar seg å kjøre AU-reiser, har løyve til å drive persontransport.

8.2.3 ERFARINGER HOS TRANSPORTØRENE

Transportørene vi snakket med i Oslo og Trondheim oppga å ha mange AU-turer daglig. Det ble oppgitt å være litt færre i Bodø og Tromsø, men også i Tromsø er det flere AU-turer daglig. Informanten fra Bodø mente at det var TT-reiser og pasientreiser som var mest utbredt når det kom til reiser som dekkes av det offentlige, og at det var forholdsvis få AU-reiser.

I utgangspunktet ringer brukerne inn bestilling av tur til drosjesentralene, men ifølge alle vi snakket med, hender det også at brukere sender bestilling direkte til sjåfør. Alle sjåførene skal kunne ta kortene i bilene sine og kan dermed ta AU-turer, men noen brukere ønsker av ulike årsaker å ha fast sjåfør. De som ikke ringer fast sjåfør, ringer til drosjesentralen og får første ledige bil. Da kan det bli litt venting dersom det er mye å gjøre. Inntrykket fra intervjuene er imidlertid at dette ikke er noe stort problem. Det virker som alle drosjesentralene vi snakket med åpner opp for å tilpasse bestilling og turer i forhold til brukernes behov.

Noen brukere foretrekker også å legge inn fast bestilling for eksempel for en måned av gangen, mens andre bestiller tur for hver enkelt reise. Det ble vist til at særlig blinde og svaksynte

kunne ha behov for å ha avtale om faste forutsigbare hentetidspunkt. De er ofte avhengig av at bilen står akkurat på en bestemt plass. Denne typen opplysninger legges inn i ordren slik at sjåførene kjenner til det.

Inntrykket er at alle transportørene opplever at ordningen med reisekort og betaling av egenandel fungerer fint. Det ble fremhevet som positivt at det meste går digitalt og skjer automatisk, slik at sjåførene ikke trenger å gjøre så mye. Dette ble fremhevet som en stor forbedring fra tidligere. Ordningen før 2014, med skriving av rekvisisjoner – to rekvisisjoner hver dag til og fra jobb, ble beskrevet som tungvint. Det ga sjåførene unødige ekstraarbeid med å sitte å skrive rekvisisjoner når det var travelt og de ønsket å komme seg raskt avgårde til neste tur. Inntrykket til transportørene var også at brukerne opplevde den nye ordningen med reisekort og at de bestiller reisene selv, som mye enklere og bedre enn tidligere.

I Oslo gikk AU-reiser tidligere (før 2014) under faste reiser i TT-ordningen. Dagens ordning ble av transportøren som ble intervjuet vurdert som både enklere og bedre tilpasset den enkelte bruker. Den krever i tillegg mindre organisering, ifølge informanten. Ordningen vurderes samlet som mindre ressurskrevende og det oppstår sjeldnere feil. Brukere får et mer tilpasset tilbud og er mer fornøyd. Det ble vist til at brukeren enkelt f.eks. kan bytte sjåfør dersom kjemien ikke er den beste dem imellom. Brukere med faste sjåfører kan avbestille og endre direkte hos sjåfør, noe som ble påpekt sparer et ledd og dermed reduserer muligheten for feil.

Inntrykket fra intervjuene er at reisekortet og den automatiserte prosessen med registrering av turer, gjør at sjåførene ikke har behov for å ha så mye kunnskap om AU-reiseordningen, og heller ikke i utgangspunktet trenger å kunne skille de fra for eksempel TT-reiser. Ingen av de vi snakket med hadde erfaringer knyttet til at noen har innvilget stopp underveis til arbeid/utdanning.

Det ble ikke pekt på noen utfordringer med ordningen bortsett fra at Rogaland Taxi hadde registrert at noen synes det kunne bli litt dyrt å måtte legge ut for reisene sine inntil de fikk nytt reisekort – særlig de som har lange reiser, da det kan ta inntil en uke å få nytt kort. Men det var likevel forståelse for at det er behov for å sperre gamle kort mens det lages nye.

En av informantene var spent på hva som vil skje når de nye drosjereglene trer i kraft i høst. Hvem skal kunne kjøre AU-reisene? Hvordan skal de fordeles? Blir ordningen lagt ut på anbud? Slik reglene er i dag, står brukeren fritt til å velge transportør. Høstens endringer i drosjereglene skulle derfor i utgangspunktet ikke ha noen direkte virkning for brukerne. Så vidt vi kjenner til, eksisterer det per i dag heller ingen planer om å legge AU-reiseordningen ut på anbud. Betydningen av en eventuell slik endring diskuteres nærmere i kapittel 9.3.

8.3 KVALITET

Kvalitet er et abstrakt begrep som kan tolkes på ulike måter. I «Kvalitetsstrategien – Og bedre skal det bli ...!» utarbeidet av Helse og sosial direktoratet i 2005, defineres tjenester av god kvalitet som tjenester som er (Helsedirektoratet, 2019):

- Virkningsfulle
- Trygge og sikre
- Involverer bruker

- Er samordnet og preget av kontinuitet
- Utnytter ressurser
- Er tilgjengelig og rettferdig fordelt

En kvalitetsindikator er et indirekte mål som sier noe om kvaliteten på det som måles. Det er vanlig å dele inn i tre typer indikatorer (Helsedirektoratet, 2019):

- Strukturindikatorer
- Prosessindikatorer
- Resultatindikatorer

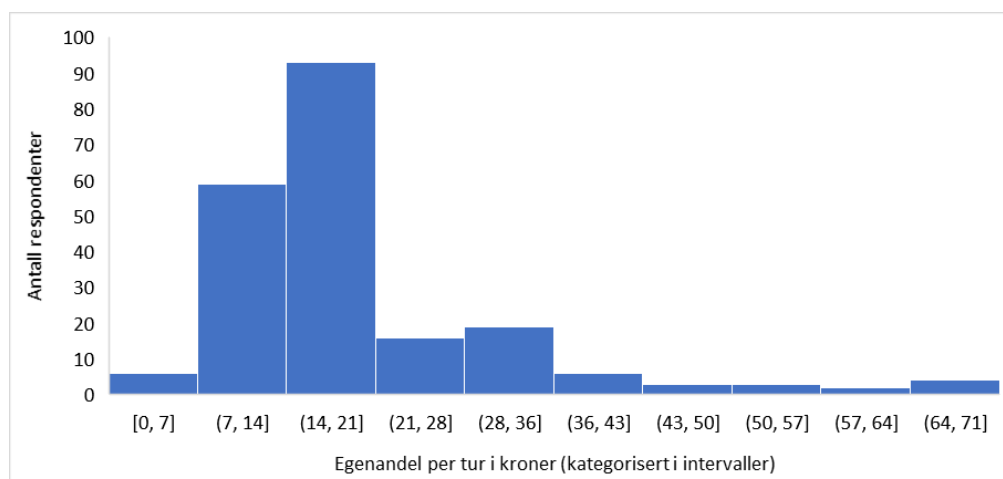
Vi har valgt å følge denne inndelingen i presentasjonen av resultatene som omhandler kvaliteten til AU-reiseordningen. Strukturindikatorer omhandler rammer og ressurser knyttet til AU-reiseordningen, prosessindikatorer sier noe om kvaliteten på aktivitetene i gjennomføringen av AU-reiseordningen, mens resultatindikatorer omhandler betydningen av ordningen for brukerne og mulighetene den gir dem for arbeids- eller utdanningsdeltagelse. Hver av indikatorene beskrives nærmere i de påfølgende avsnittene.

8.3.1 AU-REISEORDNINGENS RAMMER OG RESSURSER

I dette avsnittet ser vi nærmere på AU-reiseordningens rammer og ressurser slik som størrelsen på egenandelen, reisekortet, brukerens tildelte antall AU-reiser og fleksibilitet i ordningen.

Størrelse egenandel

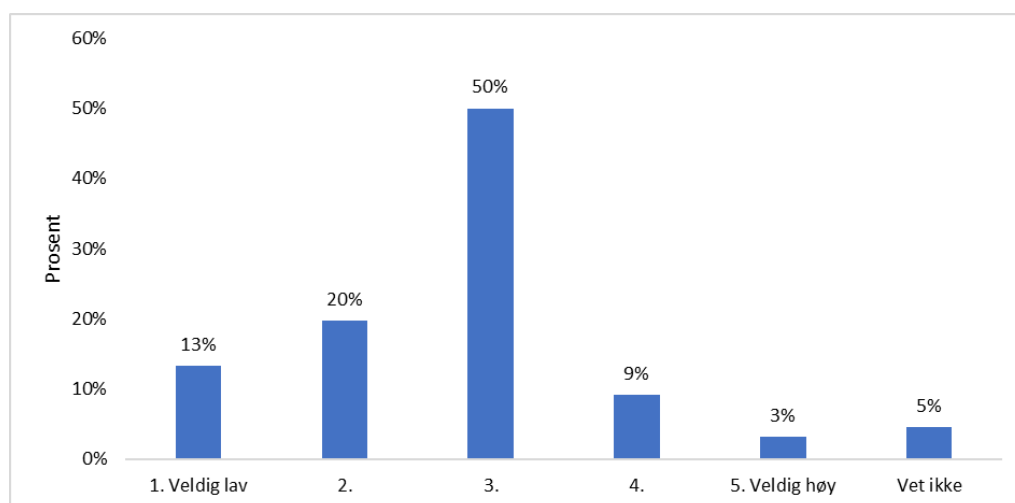
Av Tabell 4-2 ser vi at brukerne i gjennomsnitt betalte en egenandel per tur på 18 kroner i november 2019. Brukerne ble også i spørreundersøkelsen spurt om hvor stor egenandel de betalte. Figur 8-11 viser respondentenes svar, og vi ser at de fleste respondentene i spørreundersøkelsen betaler en egenandel på under 21 kroner per tur, og i gjennomsnitt litt over 20 kroner i egenandel per tur.



Figur 8-11: Egenandel per AU-reise betalt av brukerne i spørreundersøkelsen (N=212).

Respondentene ble bedt om å vurdere størrelsen på egenandelen på en skala fra 1-5 hvor 1 tilsvarer veldig lav og 5 tilsvarer veldig høy. Figur 8-12 viser fordelingen av svar. Vi ser at de fleste har svart midt på skalaen som må tydes slik at de mener at egenandelen er passe stor. Det er 27 respondenter som har svart at de syns egenandelen er noe eller veldig høy (4 og 5).

Elleve av disse har egenandeler på mellom 30 og 70 kroner per tur, mens de resterende betaler egenandel på under 30 kroner – noen helt ned i sju kroner per tur.



Figur 8-12: Brukernes vurdering av størrelsen på egenandelen (N=218).

I de kvalitative intervjuene med brukerne var det ingen som sa at de syntes egenandelen de måtte betale var urimelig høy. Det var imidlertid flere som stusset litt over måten egenandelen beregnes på. En av informantene sa:

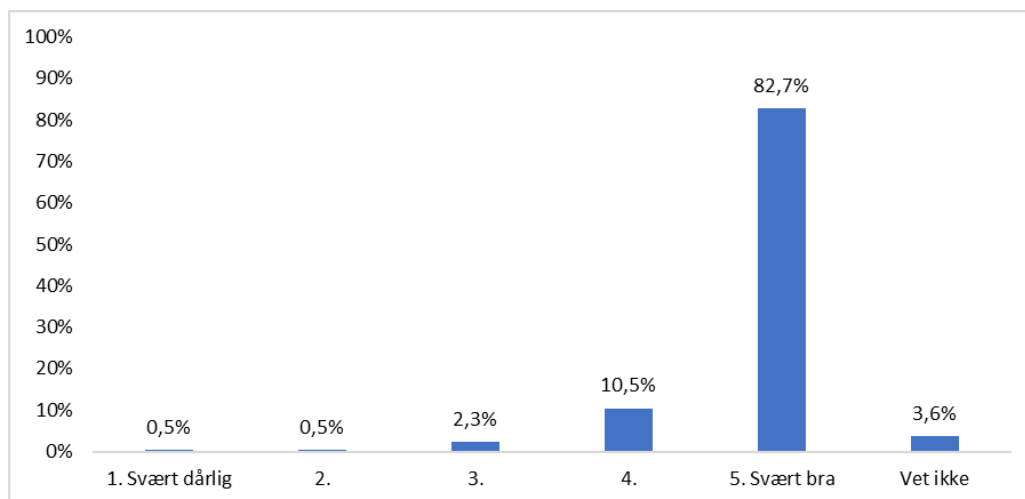
«Den algoritmen er litt rar, for jeg har en kjenning som bor 1,5 mil unna jobb, og som betaler mindre enn meg som bor en kilometer unna jobb. Det gir liten mening, at hun har 15 ganger lengre reisevei, men betaler 32 kroner, mens jeg betaler 36 kr i egenandel for 1 kilometer. Det er en rar egenandelsordning».

Hva denne forskjellen skyldes, har vi ikke informasjon om, men det kan for eksempel skyldes at hun som har lav egenandel, får honnørrabatt på offentlig transport, i motsetning til informanten. Det er også svært ulikt hvilke takster og rabattordninger på kollektivtransporten i de ulike fylkene. Dersom personene bor i ulike fylker, kan dette være årsaken.

En av informantene forstod ikke helt begrunnelsen for påslaget på ti prosent, men synes det skinte gjennom at det var en oppfatning av at det er en «luksus» å bli hentet ved døra. Men som vedkommende sa: *«Jeg betaler gjerne ti prosent ekstra for å slippe unna de diagnosene jeg har»*. Eller som en annen sa: *«det er litt som å si at det er mer komfortabelt å sitte i rullestol fremfor å gå, liksom»*, og at *«alle funksjonshemmede heller ville gått til toget om de kunne det»*.

Reisekortet

Det er stor enighet blant alle som både har svart på spørreundersøkelsen og som vi har snakket med, at ordningen med reisekort fungerer bra. Figur 8-13 viser hvordan brukerne i spørreundersøkelsen har vurdert dette på en skala fra 1-5, hvor 1 er svært dårlig og 5 er svært bra. Vi ser at 83 prosent mener det fungerer svært bra.



Figur 8-13: Brukernes vurdering av hvordan ordningen med reisekort fungerer (N=220).

Nesten halvparten av respondentene har benyttet sjansen til å komme med utdypende kommentarer angående reisekortet og AU-reiseordningen generelt. Mange uttrykker at de setter pris på fleksibiliteten i ordningen blant annet i forhold til det å håndtere variert arbeidstid. De mener at ordningen med reisekort er fleksibel både for brukerne og drosjesjåførene.

Andre peker på manglende fleksibilitet i forhold til turnusarbeid knyttet til at man har ulike arbeidsmengde fra uke til uke. Andre kan ha flere reiser til og fra arbeid på samme dag. Dette gir problemer i forhold til reisekortet. En kommenterte at det kunne vært hensiktsmessig at kortet ikke kun kunne benyttes fra bosted til den faste kontorplassen. Dersom man f.eks. har eksterne møter og arbeidsdagen starter på en annen adresse enn det faste arbeidsstedet, eller at man starter dagen med fysikalsk behandling, da kunne det vært greit å kunne reist direkte dit. Respondenten var usikker på reglene angående dette, og uttrykte usikkerhet om hva som var lov å gjøre.

Det påpekes som positivt at man med reisekortet slipper å ha noe med kvitteringer å gjøre, samt at det er lett å fornye reisekortet. Det er imidlertid flere som synes det er litt upraktisk å betale forholdsvis små beløp hver gang de reiser, og som heller kunne foretrukket å betale egenandelene samlet for eksempel en gang i måneden, eller at man kunne betale inn et beløp for egenandelen på forhånd, i reisekortet. En annen løsning som ble foreslått, var at det ble mulig å legge inn både reisekortet og Visa-kortet i taxi-appen slik at man slapp å dra fram kortene i drosjen.

Et par av respondentene kommenterte at magnetstripen slites forholdsvis fort og måtte byttes oftere enn andre betalingskort. NAV Tiltak Innlandet har også fått noen henvendelser knyttet til slitte reisekort. En pekte på at det med fordel heller kunne vært mulig med kontaktløs betaling ved hjelp av «tæpping».⁴¹ Det ble etterlyst informasjon om hva man gjør når kortene blir utslitt, og det ble kommentert som upraktisk å måtte legge ut for utgifter til drosje i perioden fram til man får tilsendt nytt reisekort, for så å sende inn krav med kvitteringer.

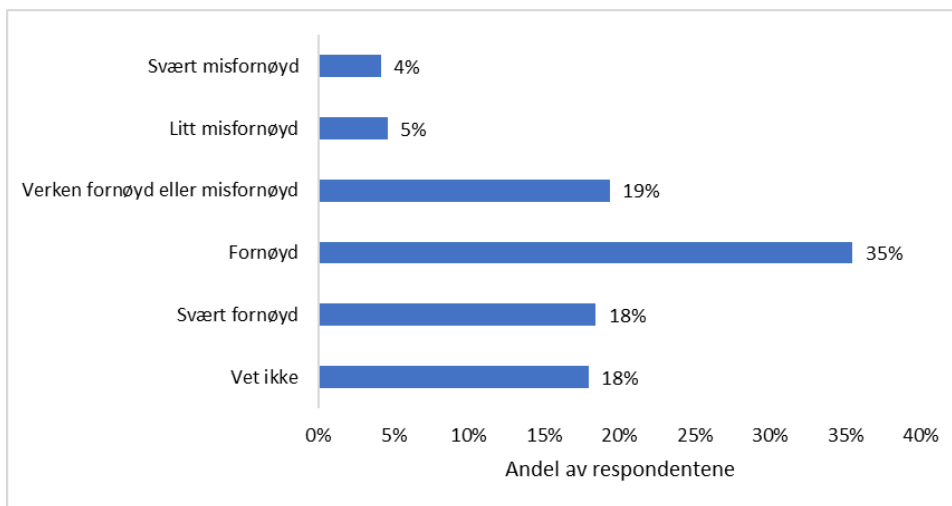
⁴¹ Kontantløs betaling kalles å tæppe. Tæpping innebærer at man ikke trenger å taste kode eller «dra kortet» når man skal betale småbeløp (<https://bankaxept.no/pressemelding/dette-kalles-a-taeppe/>).

8.3.2 SØKNADSPROSESSEN, TRANSPORTEN OG BETALINGEN

I dette avsnittet ser vi nærmere på kvaliteten på aktivitetene som inngår i gjennomføringen av AU-reiseordningen. Dette er aktiviteter som for eksempel søknadsprosessen, utstedelsen av reisekort, drosjeventetid, selve transporten, osv.

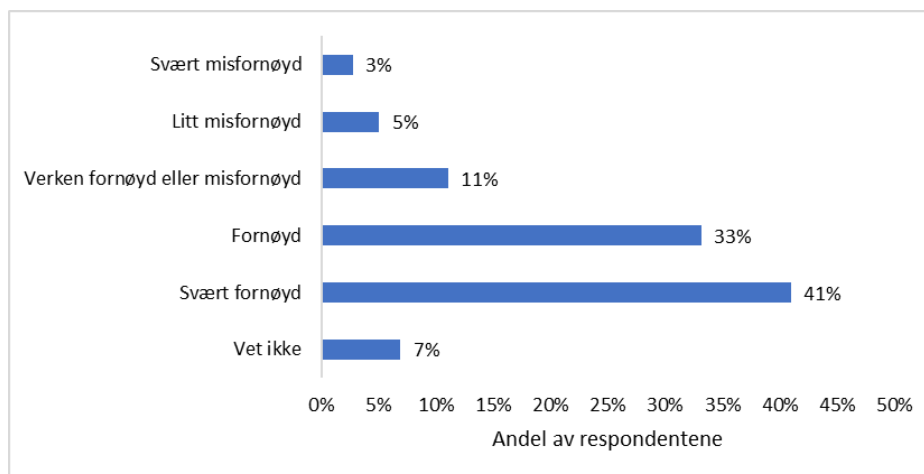
Kvalitet søknadsprosessen og utstedelse av reisekort

Figur 8-14 viser i hvilken grad brukerne oppga å være fornøyd med søknadsskjemaet når de søkte om å få AU-reiseordningen. De fleste oppga å være fornøyd eller svært fornøyd (53 prosent), men det var flere som kommenterte at det var upraktisk og tungvint å måtte skrive ut skjemaet, signere det og sende det per post. Særlig for blinde og svaksynte kan dette være utfordrende. Flere etterlyste derfor muligheten til å kunne sende inn søknadsskjemaet digitalt. Det ble også kommentert at informasjon om brukeren, sykdommen og arbeidsforhold allerede ligger inne i NAV sine systemer og at det derfor burde være unødvendig å måtte dokumentere dette ved hver ny søknad.



Figur 8-14: Brukernes grad av fornøydhet med søknadsskjemaet (N=217).

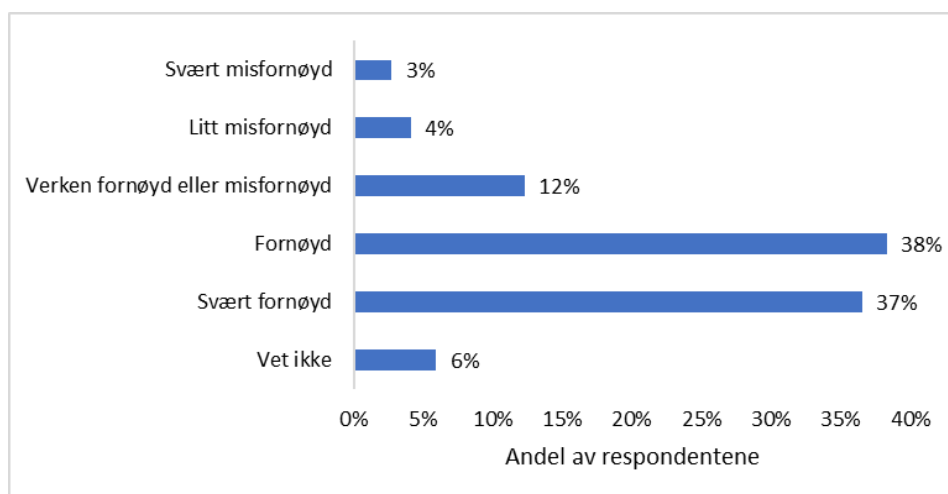
Vi ser av Figur 8-15 at brukerne i stor grad har vært fornøyd med søknadsbehandlingstiden. Flere kommenterte spesifikt at de syns saksbehandlingstiden var veldig kort. En av respondentene som var i overgangen mellom studier og jobb, var godt fornøyd med at søknaden om AU-reiser ble innvilget før brukeren skulle begynne i jobb. Dette var med å fjerne stress og angst rundt den første arbeidsdagen og bidro til at brukeren «kunne senke skuldrene». Kun åtte prosent svarte at de var litt eller svært misfornøyd. En av respondentene som fikk kjøreforbud etter et epilepsianfall, måtte vente en måned på å få søknaden behandlet. Han opplevde denne tiden som tung. De andre kommentarene som de som har svart at de er misfornøyd med søknadsbehandlingen ga, var for det meste knyttet til manglende informasjon om ordningen fra NAV, og de sa ikke noe utdypende om søknadsbehandlingstiden.



Figur 8-15: Brukernes grad av fornøydhets med søknadsbehandlingstiden (N=217).

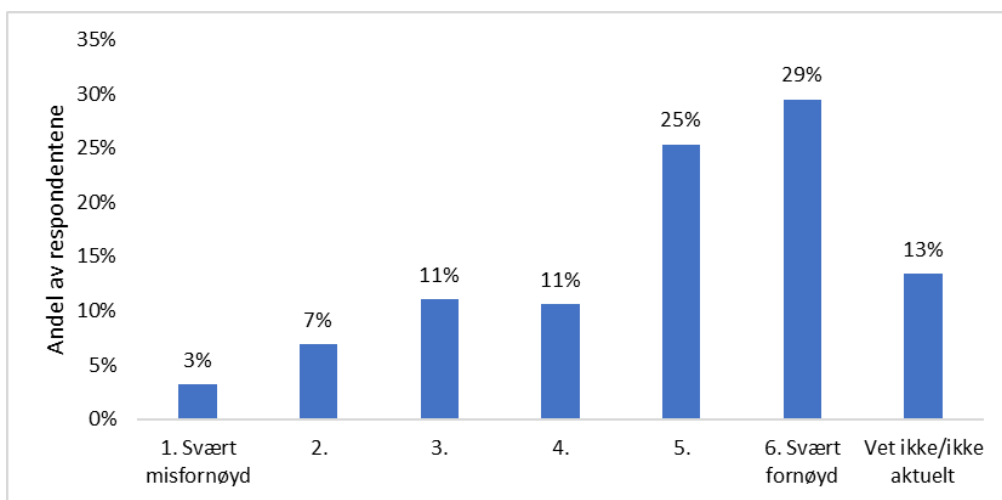
Brukerne som ble intervjuet, ga også uttrykk for at de var fornøyde med saksbehandlingstiden. Som en sa: «All skryt til NAV, med rask saksbehandling. Dette er en greie som fungerer særdeles godt». Det ble antydning at dette nok knytter seg til måten saksbehandlingen er organisert på, der saksbehandlingen er samlet til ett kontor ved NAV Tiltak Innlandet, og hvor særlig en saksbehandler er sentral. Beskrivelsen som disse brukerne gir, står i sterk kontrast til beskrivelser vi har fra andre ordninger som NAV forvalter, der vi får høre om et tungrodd byråkratisk system uten rom for skjønn, hvor det er vanskelig å finne personer som man kan få hjelp fra. En informant sa: «Det er fordi det er ett menneske som har ordentlig kontroll på det».

Når det gjelder brukerne sin totale vurdering av NAV sin behandling av dem under søknadsbehandlingen, ser vi av Figur 8-16, at de fleste oppgir at de er enten fornøyde eller svært fornøyde (75 prosent). Noen kommenterer spesifikt at de har fått god hjelp og oppfølging fra NAV i søknadsprosessen, og at de har opplevd NAV som «smidig, imøtekomende, lyttende og løsningsorientert» i prosessen. Kun sju prosent oppgir å være litt eller svært misfornøyd. Flere av disse er de samme som har svart dette på de to foregående spørsmålene, og hvor misnøyen i stor grad er knyttet til manglende informasjon om AU-reiseordningen.

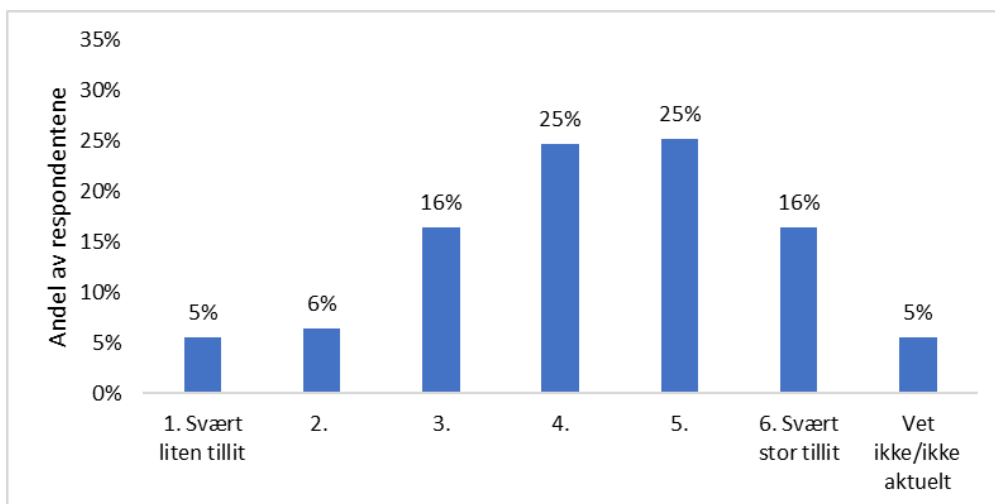


Figur 8-16: Brukernes totale vurdering av NAV sin behandling av dem under søknadsbehandlingen (N=219).

Til sist i spørreundersøkelsen ble brukerne bedt om å oppgi i hvilken grad de var fornøyde eller misfornøyde med NAV, helhetlig sett, og svarene deres er illustrert i Figur 8-17. Her ser vi at 55 prosent oppgir å være fornøyde eller svært fornøyde, men at det også her er en viss andel som svarer i den andre enden av skalaen. Respondentene ble ikke bedt om å beskrive nærmere hva de eventuelt var fornøyd eller misfornøyd med, generelt sett, men vi ser at noen av de som har svart at de er noe misfornøyd, er de samme som har svart at de har savnet mer informasjon om AU-reiseordningen fra NAV, selv om det ikke gjelder alle. Respondentene ble også bedt om å vurdere hvor stor tillitt de har til NAV sitt arbeid i sin helhet. Figur 8-18 viser fordelingen av svar, hvor en stor andel svarer midt på eller i den øvre enden av skalaen, men at noen også oppgir å ha mindre tillitt til NAV sitt arbeid helhetlig sett. Heller ikke her ble respondentene bedt om å utdype svarene sine.



Figur 8-17: Brukernes grad av fornøydhet eller misfornøydhet med NAV, helhetlig sett (N=217).



Figur 8-18: Brukernes grad av tillitt til NAV sitt arbeid i sin helhet (N=219).

Brukerne ble også bedt om å vurdere hvordan de opplevde at kontakten med legen var i søknadsprosessen om å få tildelt AU-reiseordningen. Her svarte de fleste (72 prosent) at de var fornøyde eller svært fornøyde. Kun seks prosent svarte litt eller svært misfornøyd. Det er litt vanskelig å lese ut fra svarene hva disse eventuelt var misfornøyd med. En som svarte at hun var litt misfornøyd med kontakten med legen, skrev i kommentarfeltet at legen hjalp henne å søke og tok hele prosessen med NAV for henne. Hun ga egentlig her uttrykk for å hun

satte pris på hjelpen hun hadde fått fra legen. En annen som var svært misfornøyd med kontakten med legen og søknadsprosessen generelt, kommenterte mangelen på informasjon om AU-reiseordningen, og at han hadde måttet finne fram all informasjon selv. Når søknaden først var sendt, hadde han imidlertid fått svar fort. Det kan tyde på at denne brukeren kanskje hadde forventet at legen informerte om muligheten med å kunne få AU-reiseordningen.

Når det gjelder fornying av vedtak og reisekort, ser erfaringene ut til å være delte. Noen kommenterte at det var veldig lettvinnet at reisekortet fornyet seg hele tiden, og at man ikke trengte å søke på nytt hvert år. Det at man etter en langtidssykemelding bare kunne fortsette med AU-reiseordningen uten ny søknad når man var klar for å jobbe igjen, opplevdes av en bruker å være «kjemp godt». En annen kommenterte:

«Det at jeg slapp å søke om igjen var også fantastisk herlig. Min situasjon helsemessig kommer ikke til å forandre seg til det bedre, og å fylle ut søknadsskjemaet er en emosjonell påkjenning. Jeg var så lettet da jeg fikk brev om at arbeidsreisen min var fornyet».

Andre igjen, opplevde det ikke like enkelt. En kommenterte nettopp det motsatte, at det skapte en utrygghet at NAV bare fornyet AU-reisekortet hans for et år av gangen. En annen skrev:

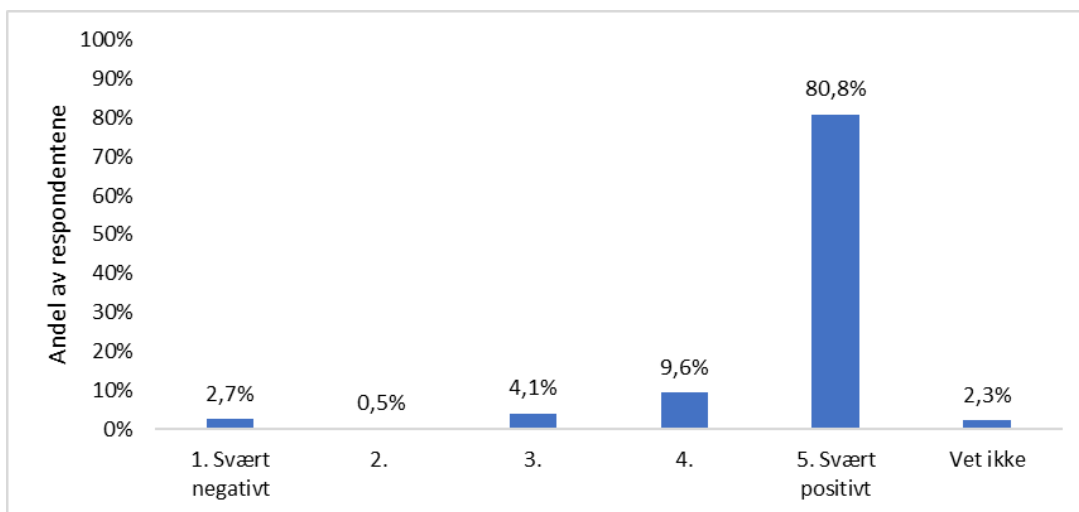
«Hadde helst sett at jeg fikk innvilget dette for lengre periode enn nå. Min tilstand vil ikke forandre seg. Ny søknad medfører legebeseøk og alt det som det medfører. Aldri noe nytt å tilføye, bare mer arbeid for meg og legen».

Det ble også kommentert at det kunne være vanskelig å få til å gjøre endringer i registrerte opplysninger. En fortalte at arbeidsplassen hadde skiftet adresse, og at han flere ganger hadde prøvd å kontakte NAV for å gjøre oppmerksom på dette uten å ha lyktes i å få endret registrert arbeidsstedsadresse i registeret. Han uttrykte litt bekymret for at dette ikke var i orden. Det ble også kommentert at det kunne være vanskelig å få sendt endringsinformasjon til NAV Tiltak Innlandet:

«Meldinger man skriver i "ditt Nav" gir ikke mulighet til å endre mottaker til rett instans. Har derfor opplevd at informasjon ikke har kommet frem elektronisk og må derfor ringe».

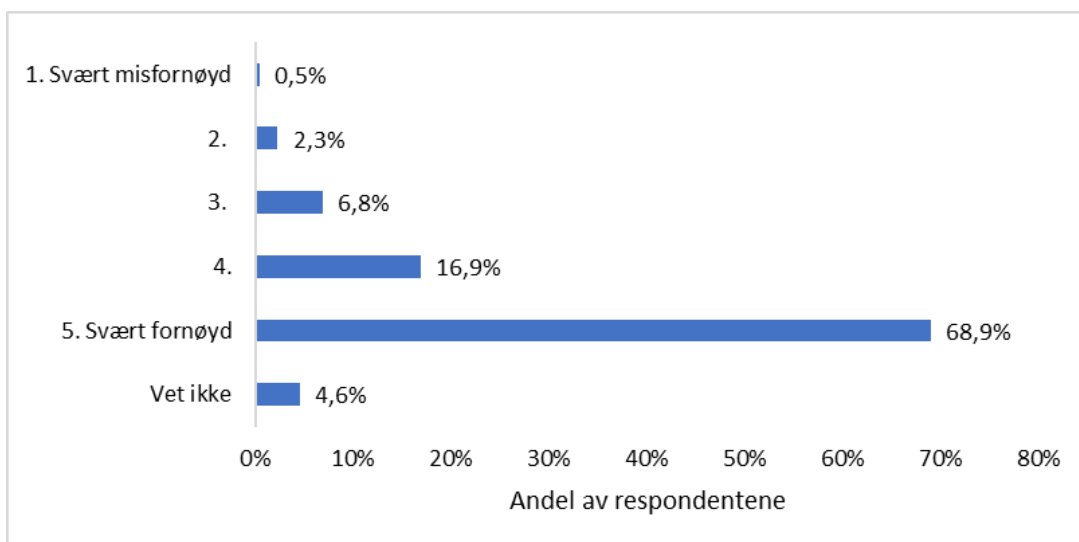
Bestilling av transport

Som Figur 8-19 viser, er de aller fleste brukerne godt fornøyd med å få bestille drosje selv. De uttrykker at det gir god fleksibilitet, og gjør det mulig å bestille turer til det tidspunktet man trenger samt å endre turer på kort varsel, når arbeidet krever det. Som en påpekte, gjør det at man i større grad har kontroll over egen hverdag og mobilitet, enn ved ordninger hvor man i større grad er avhengig av andre, som ved for eksempel rekvirerte pasientreiser.



Figur 8-19: Brukernes vurdering av det å måtte bestille drosje selv (N=219).

De fleste (69 prosent) oppga å være svært fornøyd med kontakten de har med drosjesentralen som Figur 8-20 viser.

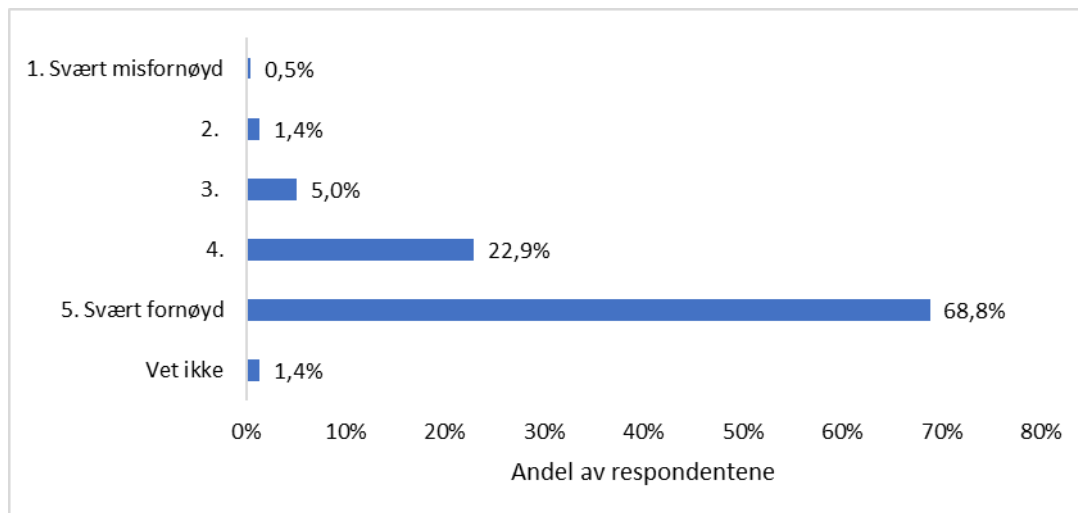


Figur 8-20: Brukernes fornøydhed med kontakten med drosjesentralen (N=219).

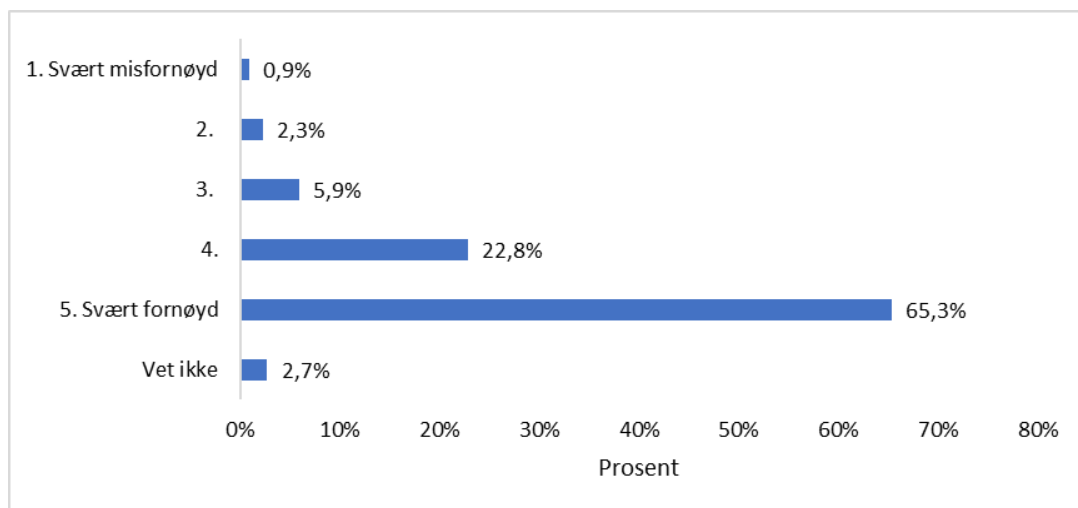
Selv om 68 prosent av respondentene oppga at de var svært fornøyde i forhold til at det er lett å endre hentetidspunkt og 71 prosent at det var lett å avbestille turer, så var det en som pekte på at det kunne være vanskelig å gjøre disse endringer i appen. En annen kommenterte at det kunne være vanskelig å høre hva sjåførene sa når de ringte.

Punktlighet transporten:

For en stor andel av brukerne som har svart på spørreundersøkelsen (64 prosent), er det viktig at de ankommer arbeids-/utdanningsstedet til et bestemt tidspunkt. Det innebærer blant annet at det blir viktig at man kan stole på at drosjen kommer når den skal og bringer en til jobb i rett tid. Som vi ser av Figur 8-21 og Figur 8-22, er de fleste godt fornøyd med drosjenes punktlighet ved oppmøte både ved bosted på vei til jobb og ved arbeids-/utdanningssted ved hjemreise. Det ble imidlertid påpekt at ikke alle selskapene er like punktlig, og at det som forventet, kan være litt dårligere punktligheit i rushtiden.



Figur 8-21: Brukernes fornøydhet med drosjenes punktlighet ved oppmøte ved bosted (N=218).

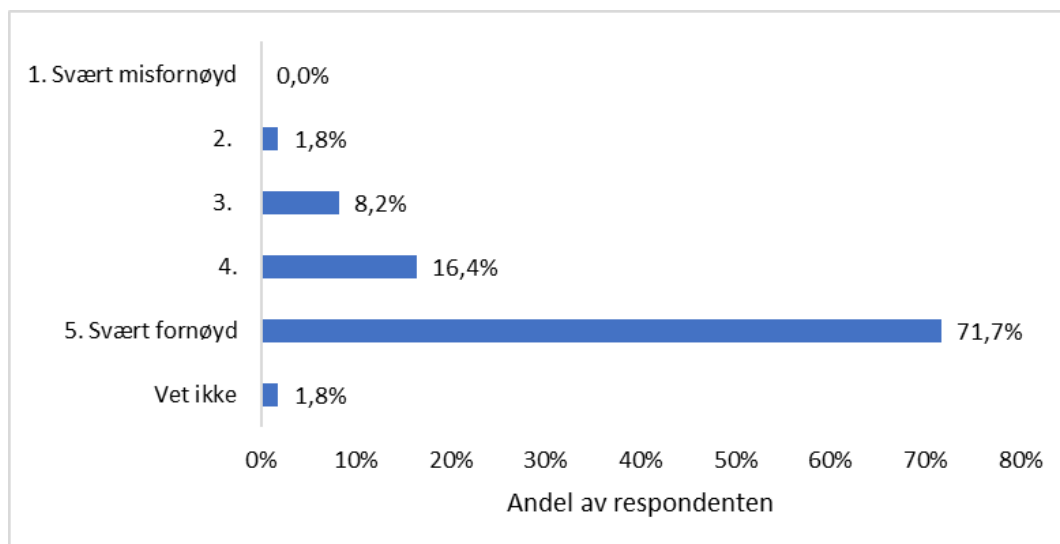


Figur 8-22: Brukernes fornøydhet med drosjenes punktlighet ved oppmøte ved arbeids-/utdanningssted (N=219).

Fra drosjenæringen sin side, opplevde de også å få lite klager og at brukerne sjeldent uttrykte misnøye ved bestilling. De virker å være oppmerksomme på viktigheten av å være punktlig og har forståelse for utfordringene det kan gi, dersom de ikke er det. Generelt er inntrykket at ordningen fungerer godt og at brukerne er fornøyd.

Sjåførenes serviceinnstilling

Figur 8-23 viser at 72 prosent av brukerne i spørreundersøkelsen er svært fornøyd med sjåførenes serviceinnstilling.



Figur 8-23: Brukernes fornøydhet med sjåførenes serviceinnstilling (N=219).

Det varierer om brukerne har faste sjåførere de bestiller direkte hos, eller om de går via drosjesentralene. Flere kommenterte at de setter stor pris på å ha faste sjåførere som de kjenner, og som kjenner deres funksjonshemming og behov. Flere beskrev ubehagelige opplevelser de hadde hatt tidligere, som de var glade de slapp ved å ha faste sjåførere. En sa det sågar så sterkt at han nesten ble på gråten, når han som kjørte fast, ikke kunne komme.

Flere opplevde det også som mere fleksibelt når de hadde faste sjåførere og slapp å gå via sentralen når det for eksempel ble endringer. Også i de kvalitative intervjuene fremhevet tre av informantene som positivt, at de ofte kunne bruke samme sjåfør til sine AU-reiser. Ordningen fremstår altså ut fra deres fortellinger, med en type fleksibilitet som kan være positiv for mange brukere som bruker ordningen regelmessig, og som ønsker å ha en fast person å forholde seg til som sjåfør. Det gjør reisen mindre ressurskrevende enn den ellers ville vært, og også mer hyggelig. Én som hadde lengre reisevei, kommenterte at det var hyggelig når «sjåføren stilte med nybakte boller». Men det passer kanskje ikke for alle å ha en fast sjåfør. En annen informant pekte på at det samtidig også kan ha sine krevende sider å være så tett på en sjåfør, og uttalte:

«Man har faktisk større frihet dersom man kan bruke busstilbudet og f.eks. slipper å 'underholde' en drosjesjåfør».

De utdypende kommentarene fra respondentene i spørreundersøkelsen bekrefter i stor grad bildet av at brukerne stort sett er fornøyd med sjåførenes serviceinnstilling, selv om det også kom fram noen eksempler på det motsatte. Inntrykket er at brukerne har ulike erfaringer med de ulike drosjeselskapene, der det er flere selskaper å velge mellom. Noen selskaper er de veldig fornøyd med, mens andre er de mindre fornøyd med. Noen få nevnte at det av og til kunne oppstå språkproblemer når sjåføren snakker dårlig norsk, mens andre nevnte at det kunne være stor variasjon i både service og kjøreferdigheter. Et par av respondentene hadde opplevd at drosjen av og til ikke dukket opp. En person med lungesykdom hadde savnet informasjon om at det gikk an å få tilgang til drosjer for allergikere. Dette fant personen ut ved en tilfeldighet.

Betalingen

Det kan virke som om utstyret i bilene og tilgangen på app som kan brukes til bestilling av turene, varierer mellom drosjeselskapene. En viste til at drosjeselskapene i Follo og Ski hadde taksameter som virket å være vanskelig for sjåførene å betjene, og som gjorde at de fikk problemer. Erfaringen var at ved Oslo Taxi, så var ikke dette noe problem.

Det virker også som at de ulike drosjeselskapene har ulike betalingssystemer, hvor betalingen fungerer veldig godt hos enkelte, men virker å være svært komplisert i andre systemer. En beskrev det slik at enkelte drosjeselskap kunne ta imot reisekortet som betalingsmiddel like enkelt som et bankkort, mens man i andre drosjer var avhengig av at taxisjåføren hadde fått spesiell opplæring, noe de ofte ikke hadde, ifølge respondenten.

Noen viste til erfaring med at drosjeselskapene har app som de benytter, og at dette fungerer veldig bra. I tillegg kommenterte en at det var lett å benytte reisekortet og at egenandelen som brukeren skulle betale kom opp automatisk på terminalen. Andre hadde ikke like positive erfaringer knyttet til dette. Dette virker å skyldes en kombinasjon av at ulikt type utstyr i drosjene og at ikke alle sjåførere er like erfarne med hvordan de skal håndtere betalingen. Forholdsvis mange kommenterte at det ikke virket som alle sjåførene hadde fått opplæring i hvordan de skulle bruke kortet og eventuelt legge inn manuell egenandel. Dette kunne føre både til at betalingen noen ganger tok lang tid og i verste fall at brukeren endte opp med å måtte betale for hele reisen. Brukernes inntrykk var at ikke alle sjåførere kjenner forskjellen mellom AU-reiser og TT-kort og at misforståelser kan oppstå av den grunn.

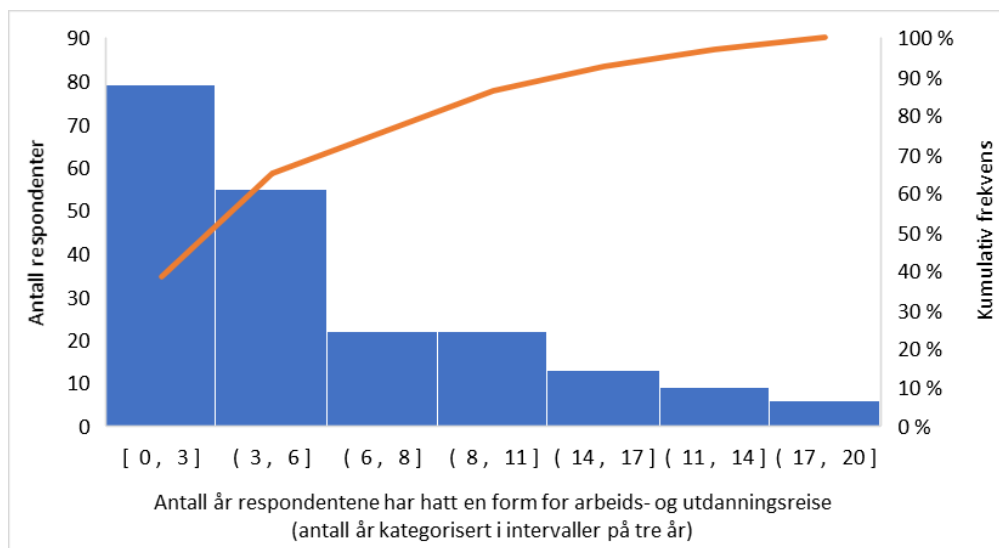
Det hadde også hendt at brukeren ble nødt å betale for hele reisen selv, fordi kortet ikke fungerte hver dag. Selv om det ble sagt å være lett å få penger igjen, så ble det kommentert at det kunne vært greit med en back-up-løsning som gjorde at man ikke behøvde å legge ut for turen disse gangene, med det ekstraarbeidet det medfører.

8.3.3 ORDNINGENS BETYDNING FOR BRUKERNE

Dette avsnittet omhandler betydningen av ordningen for brukerne og mulighetene den gir dem for arbeids- eller utdanningsdeltagelse. Både svarfordelingen på konkrete spørsmål i spørreundersøkelsen og de mange utdypende kommentarene fra brukerne, indikerer at AU-reiseordningen er en ordning som mange er svært fornøyde med, og som bidrar til at de kan stå i arbeid og/eller utdanning i større grad enn om de ikke hadde ordningen. Det å vurdere kvaliteten på ordningen med hensyn til resultat, sammenfaller i stor grad med å vurdere måloppnåelsen av ordningen. Vi har derfor valgt å diskutere dette punktet nærmere i kapittel 8.6.1.

8.3.4 ERFARINGER KNYTTET TIL ENDRINGENE I 2014

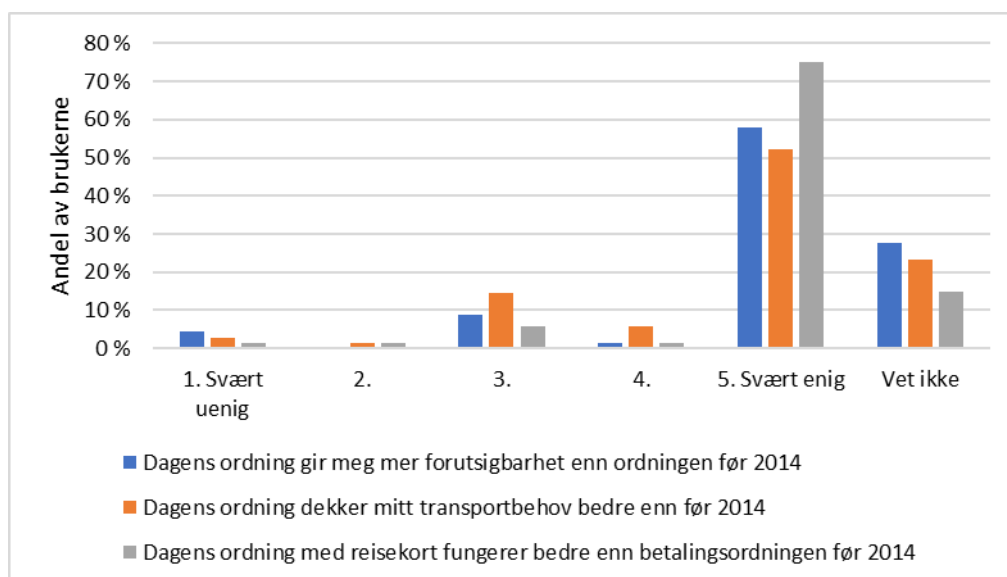
Figur 8-24 viser hvor mange år brukerne i spørreundersøkelsen har hatt en eller annen form for dekning av utgifter til arbeids- og utdanningsreiser. Det må nevnes at flere av respondentene uttrykte at de var usikre på dette spørsmålet. Flere antydte at de hadde hatt ordningen lenge, men var usikker på nøyaktig hvor mange år.



Figur 8-24: Histogram som viser hvor mange år brukerne i spørreundersøkelsen har hatt ordning med en eller annen form for arbeids- og utdanningsreiser (N=213).

Sammenligning av dagens ordning med ordningen før 2014

I utvalget var det 73 respondenter som oppga at de hadde hatt en ordning med dekning av arbeids- og utdanningsreiser i seks år eller lengre, noe som innebærer at de hadde ordningen før ny ordning trådte i kraft i september 2014. Brukerne ble bedt om å vurdere tre påstander om hvordan dagens ordning er i forhold til ordningen før 2014. Figur 8-25 viser svarene til brukerne som oppga å ha hatt ordningen fra før 2014. Vi ser at de fleste har svart at de er svært enig i påstandene om at dagens ordning har gitt dem både bedre forutsigbarhet når det gjelder transporten til og fra arbeid, at dagens ordning dekker deres transportbehov bedre og at ordningen med reisekort fungerer bedre enn betalingsordningen før 2014. Særlig ordningen med reisekort har fått høy skår, hvor 75 prosent sier at de er svært enig i at dagens ordning med reisekort fungerer bedre enn tidligere betalingsordninger.



Figur 8-25: Brukernes vurdering av tre påstander om dagens ordning i forhold til før 2014 (skala fra 1-5 hvor 1 er svært uenig og 5 er svært enig) (N=69/68).

Brukerne ga uttrykk for at de setter pris på å kunne bestille drosje selv og å kunne bestemme seg på kort varsel om de ønsker å reise eller ikke. Tidligere måtte brukerne ringe kjørekontorene en viss tid på forhånd for å avtale transporten. For noen kan imidlertid formen endre seg raskt, slik at det blir behov for å kunne bestille og avbestille reiser på kort varsel. En av respondentene i spørreundersøkelsen skrev:

«Det å kunne ta vanlig taxi ved behov, er for meg den aller beste ordningen, da svært varierende dagsform avgjør om jeg er i stand til å dra på jobb, når og hvor lenge. Jeg ønsker også å bruke egen bil når jeg kan, men det er bare mulig på svært gode dager».

Flere nevnte også at det er en stor fordel at de slipper samkjøring med andre. Det var spesielt nevnt fra brukere i Oslo at det kunne være en stor ekstrabelastning med ekstra lang hjemtur med mange mennesker, når flere skulle dele minibuss. Det førte også til usikkerhet rundt frammøtetid og ekstra belastning med venting på transporten.

Selv om de fleste ga uttrykk for at dagens ordning er bedre enn ordningen før 2014 med hensyn til forutsigbarhet, dekning av transportbehov og betalingsordning, kom det også kommentarer om som både gikk på at brukere var godt fornøyde med ordningen før 2014 også, samt at det er noen som opplever at den tidligere ordningen var litt mere fleksibel på enkelte punkter:

«Det er en liten hake med liten fleksibilitet og at jeg ikke kan reise utenfor Oslo. Tidligere, før Samres, hadde man mulighet til å bruke kortet utenfor Oslos grenser med pris etter hvor mange soner man kjørte utenfor Oslo. Savner en slik fleksibilitet. Vet at man kan ha faste ordninger utenfor grensene, men ikke når det er sporadiske reiser».

Det må også nevnes at noen opplevde at egenandelen for reisen gikk ned med den nye AU-reiseordningen. Det var det blant annet en bruker fra Oslo som oppga.

Av total 59 respondenter i utvalget med bostedsadresse Oslo, er det 17 personer som har hatt AU-reiseordningen seks år eller mer. Ser vi nærmere på hva de har svart på påstandene i Figur 8-25, så svarer nesten alle at de er svært enig i at dagens ordning har blitt bedre på alle tre punktene. Inntrykket fra spørreundersøkelsen er at ordningen med Samres i Oslo, ikke fungerte like bra som dagens ordning både pga. lite fleksibilitet knyttet til å kunne bestemme på kort varsel om man skal reise, og det å slippe å reise sammen med andre med det det innebærer av blant annet uforutsigbarhet og lengre reisetider

Behov for stopp underveis

Med overgangen til dagens ordning i 2014, ble det åpnet opp for muligheten til å kunne gjøre stopp underveis til og fra jobb for å levere og hente barn i barnehage (jamfør rundskriv med utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 4 tredje ledd). Det er sju av brukerne som har svart på spørreundersøkelsen, som har oppgitt å benytte seg av denne ordningen i dag.

Det er imidlertid 33 av respondentene som svarer ja på spørsmålet om de har behov for å gjøre stopp underveis som de ikke får dekket slik ordningen er i dag. Mange oppgir at de har et behov for å kunne stoppe underveis for å handle matvarer og medisiner, eller at de for eksempel har behov for å kunne dra til lege, tannlege, fysioterapeut, bassengtrening og lignende på vei hjem. Slik ordningen er i dag, oppgir de og måtte kjøre hjem fra jobb først, for

deretter å bestille drosje eller be familie og venner om skyss, for å kunne dra å handle eller dra på de overnevnte aktivitetene. Flere uttrykker at det hadde vært gjort hverdagen mye enklere dersom de kunne gjort noen av disse ærendene på veien hjem fra arbeid.

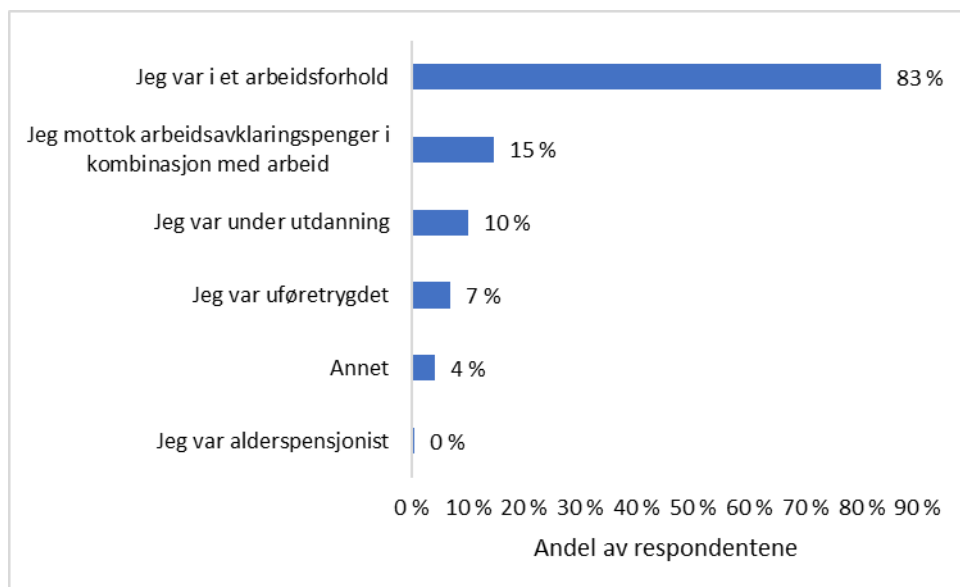
I tillegg kom det fram eksempler på behov for reiser i tilknytning til arbeidet som AU-reiseordningen ikke dekker og som heller ikke arbeidsgiver dekker. En respondent oppga å jobbe på bensinstasjon, og at arbeidsgiver her forventet at de ansatte skulle kjøre innom konkurrerende selskaper og se hvilke drivstoffpriser de har på vei til og fra arbeid. Dette hadde ikke denne brukeren mulighet til å gjøre. Et par andre nevnte utfordringen med å ha flere kontorsteder, hvorav en hadde behov for å kjøre innom ulike kontorsteder for å hente og levere utstyr for tilrettelegging. En annen jobbet som frilanser, og hadde i tillegg til å reise til et fast kontorsted, også behov for å reise til ulike arbeidssteder – noen ganger flere ulike steder per dag. Det kan i noen tilfeller være en gråsone mellom hvilke reiser man bør kunne forvente at arbeidsgiver dekker av arbeidsreiser og hvilke reiser arbeidstaker selv eller AU-reiseordningen, bør dekke.

8.4 AU-REISEORDNINGENS BIDRAG TIL AT FLERE KOMMER I ARBEID ELLER UTDANNING

I dette kapitlet ser vi nærmere på i hvilken grad AU-reiseordningen kan sies å bidra til at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i, eller blir værende i, arbeid eller arbeidsrettet utdanning. Vi starter først med å se på hvordan brukernes situasjon var når de søkte om AU-reiseordningen. Så ser vi på situasjonen deres i dag når de har ordningen. Tilslutt ser vi på konsekvensene for dem dersom de ikke skulle hatt ordningen i dag.

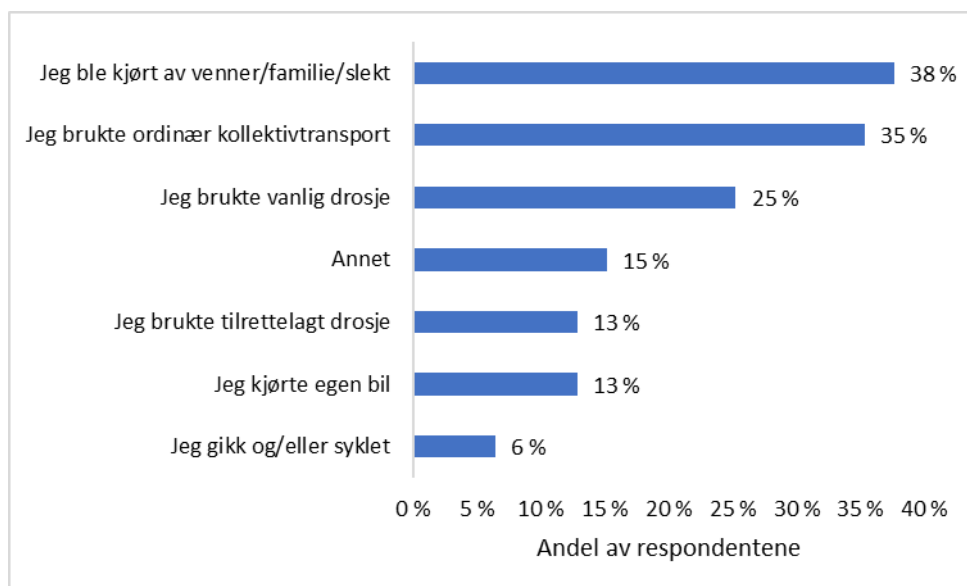
8.4.1 BRUKERNES SITUASJON NÅR DE SØKTE OM AU-REISEORDNINGEN

Figur 8-26 viser respondentene i spørreundersøkelsen sitt hovedgjøremål da de søkte om AU-reiser. Prosentene summerer ikke opp til 100 da det her var mulig å krysse av for flere alternativer. Blant dem som oppga å være i et arbeidsforhold, oppga 9 personer også å være under utdanning, 16 personer å motta arbeidsavklaringspenger, 11 personer å være delvis uføretrygdet og én person å være alderspensjonist. De som var i et arbeidsforhold og oppga en fast stillingsstørrelse, var gjennomsnittlig stillingsstørrelse på 79 prosent. I tillegg var det tre som oppga å ha varierende stillingsstørrelse hvorav en hadde fast stillingsprosent på 42 prosent og jobbet som frilansmusiker utover dette. Det var også 13 personer som ikke oppga hvor stor stillingsstørrelse de hadde.



Figur 8-26: Respondentenes hovedgjøremål da de søkte om AU-reiser. Summen av andelene er over 100 prosent da det var mulig å krysse av for flere alternativer (N=218).

Figur 8-27 viser hvordan brukerne i spørreundersøkelsen reiste til og fra arbeid før de fikk AU-reiseordningen. Vi ser at svarene fordeler seg forholdsvis jevnt over flere typer reisemåter selv om flest har oppgitt at de ble kjørt av venner og slekt. Flere av respondentene svarte imidlertid også at de benyttet en kombinasjon av ulike reisemåter. Noen av dem som har svart «annet», er brukere som brukte TT-kortordningen i Oslo fram til de ble en del av AU-reiseordningen. Tolv av respondentene som svarte annet, oppga å enten være 100 prosent sykemeldt eller fikk arbeidsavklaringspenger til de fikk ordningen eller at de fikk ordningen samtidig som de startet på utdanningen eller arbeidet.



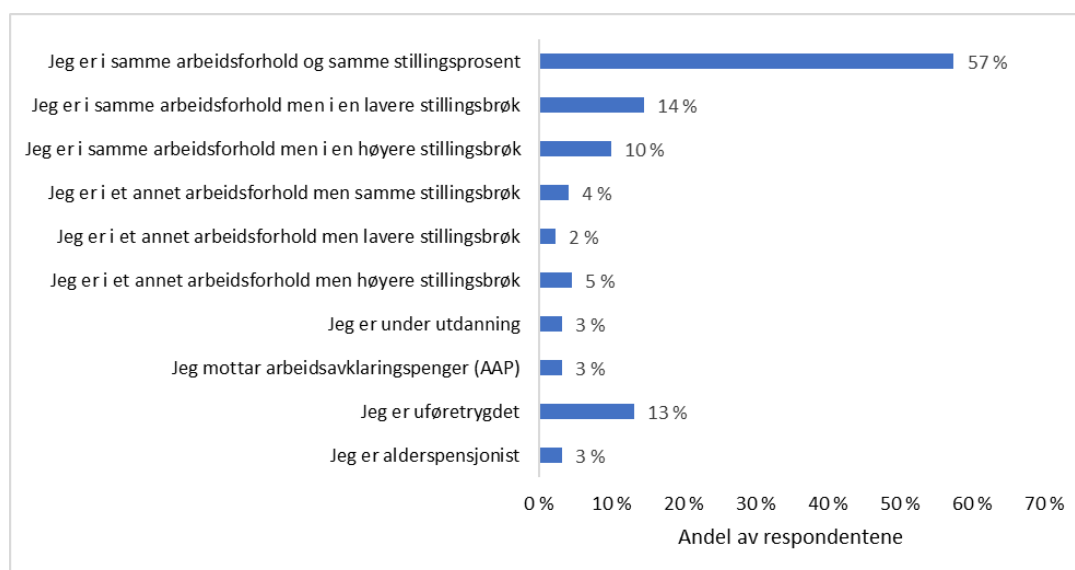
Figur 8-27: Au-reisebrukernes reisemåte da de søkte om AU-reiser. Andelene summerer til over 100 prosent da det var mulig å krysse av for flere alternativer (N= 218).

Brukerne ble også spurt om hvordan reisene til og fra arbeid ble finansiert før de fikk AU-reiseordningen. Størstedelen (68 prosent) oppga å ha fullt ut betalt for reisene sine selv, 21 prosent oppga å delvis betale reisene sine selv, mens 11 prosent oppga at de ikke betalte

reisene sine selv. Ser vi nærmere på den siste gruppen som ikke hadde betalt for noen av reisene sine til og fra arbeid selv, var det ni personer som svarte at de fikk reisene sine fullt ut betalt av enten NAV eller ved bruk av TT-kort, og tre som svarte annet/vet ikke. De resterende som ikke betalte reisene fullt ut selv, var enten ikke i arbeid eller utdanning enda da de søkte om AU-reiser, eller reisene ble betalt med en kombinasjon av betaling selv, støtte fra NAV, ved bruk av TT-kort, eller bruk av egen bil finansiert med grunnstønad eller bilstønad.

8.4.2 BRUKERNES SITUASJON I DAG NÅR DE HAR AU-REISEORDNINGEN

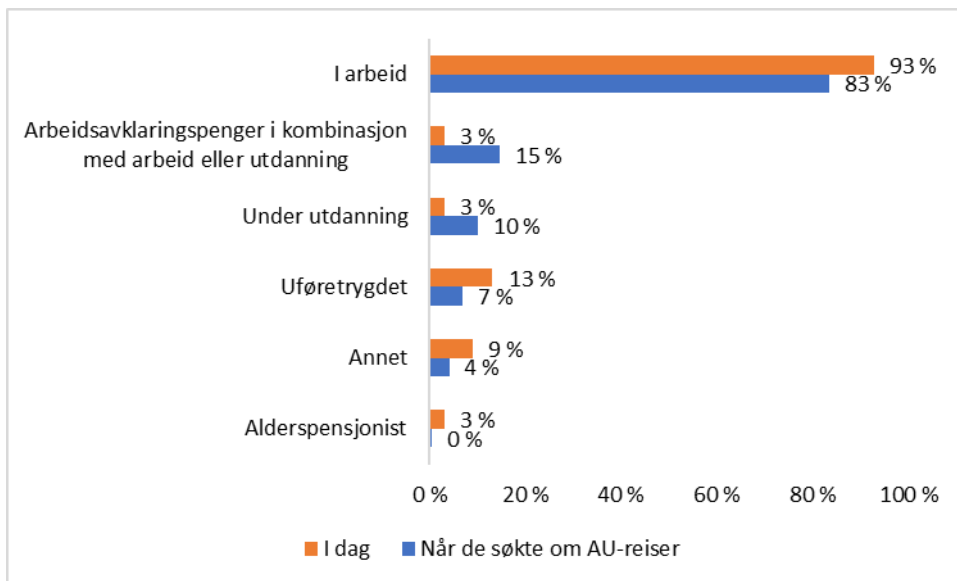
Figur 8-28 viser respondentenes hovedgjøremål i dag i forhold til da de søkte om AU-reiser. Til sammen 93 prosent oppga å være i arbeid enten i samme, lavere eller høyere stillingsprosent enn de var da de søkte. 61 prosent oppga å være i samme stillingsprosent som da de søkte om AU-reiser (enten i samme arbeidsforhold eller et nytt), 16 prosent å være i en lavere stillingsprosent og 15 prosent å være i en høyere stillingsprosent enn da de søkte om AU-reiser. Figur 8-28 viser også at 11 prosent av brukerne oppga å være i et annet arbeidsforhold enn da de søkte om AU-reiseordningen. Vi har ikke opplysninger om hvorfor de har byttet arbeidsforhold, men det kan tenkes at AU-reiseordningen har bidratt til økt jobbmobilitet blant brukerne, slik at de i større grad har mulighet til å velge arbeidssteder som kan være bedre tilpasset deres kompetanse og helsemessige forutsetninger og/eller ønske om bosted. Denne antagelsen bekreftes av svarene på senere spørsmål hvor respondentene ble bedt om å vurdere i hvilken grad AU-reiseordningen blant annet har bidratt til å gi flere jobbmuligheter. Her svarte 37 prosent av respondentene at det hadde den i stor grad (se Figur 8-30).



Figur 8-28: Brukernes hovedgjøremål i dag i forhold til da de søkte om AU-reiser. Det var mulig å krysse av for flere alternativer (N=221).

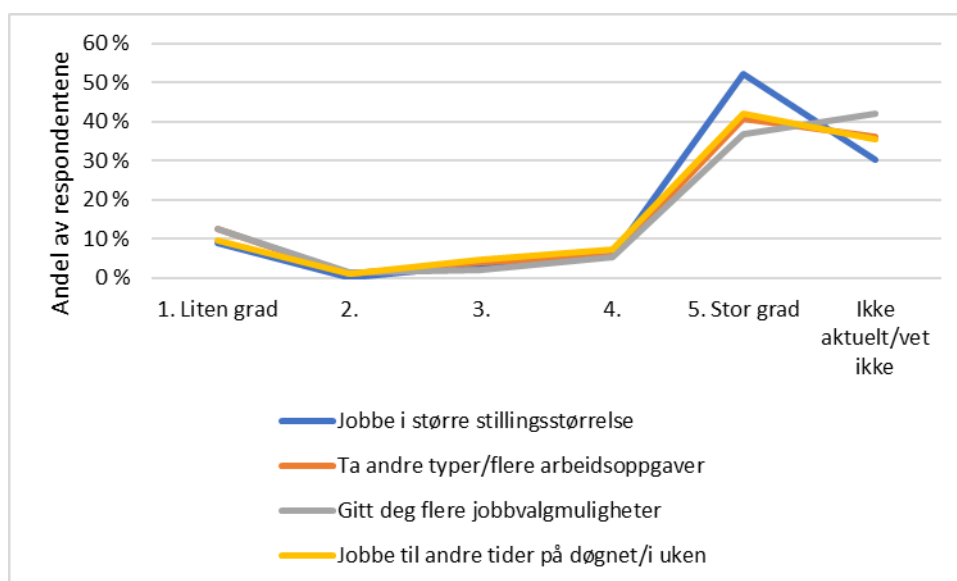
Andelen som er i arbeid, er nok høyere enn det som kommer fram i Figur 8-28. For de som har variabel stillingsprosent, har det nok vært litt vanskelig å krysse av på de ulike alternativene de fikk i spørreskjemaet. Vi ser for eksempel at sju av respondentene oppgir å være alderspensjonister, men seks av disse har ikke krysset av for noen av arbeidsforholdalternativene. Av kommentarene i de åpne feltene forstår vi imidlertid at de er i arbeid, men at arbeidsmengden kan variere. Det er også andre som oppgir å ha variabel stillingsstørrelse.

Figur 8-29 viser brukerne i spørreundersøkelsen sine hovedgjøremål i dag sammenlignet med da de søkte om AU-reiser. Her har vi slått sammen noen av kategoriene i Figur 8-28 slik at kategoriene skal bli sammenlignbare. Vi ser av figuren at det er ti prosentpoeng flere som oppga å være i arbeid sammenlignet med da de søkte, men at det er færre som nå er under utdanning eller mottar arbeidsavklaringspenger i kombinasjon med arbeid eller utdanning. Gjennomsnittlig stillingsstørrelse ble oppgitt å være 73 prosent blant respondentene i dag, noe som er litt lavere enn de gjennomsnittlig oppgitt stillingsprosenten da de søkte om AU-reiseordningen (79 prosent). Utfra dette kan det se ut som at AU-reiseordningen kanskje har gjort det mulig for flere å være i arbeid, men at en del av disse nok jobber i mindre stillingsstørrelser.



Figur 8-29: Respondentenes hovedgjøremål i dag sammenlignet med når de søkte om AU-reiser. Det var her mulig å krysse av for flere alternativer (N=221).

Brukerne ble i spørreundersøkelsen bedt om å vurdere i hvilken grad AU-reiseordningen har bidratt til at de har kunnet jobbe i større stillingsstørrelse, ta andre og flere typer arbeidsoppgaver, gitt flere jobbvalgmuligheter og mulighet for å kunne jobbe til andre tider på døgnet eller i uken. Figur 8-30 viser at største delen av brukerne har svart at ordningen i stor grad har bidratt til dette, selv om det også er en stor andel som har svart at de ikke vet eller at det ikke er aktuelle problemstillinger.



Figur 8-30: I hvilken grad AU-reiseordningen har bidratt til at brukerne har kunnet jobbe i større stillingsstørrelse, ta andre og flere typer arbeidsoppgaver, å gi flere jobbvalgmuligheter og mulighet for å kunne jobbe til andre tider på døgnet eller i uken (N=208-216).

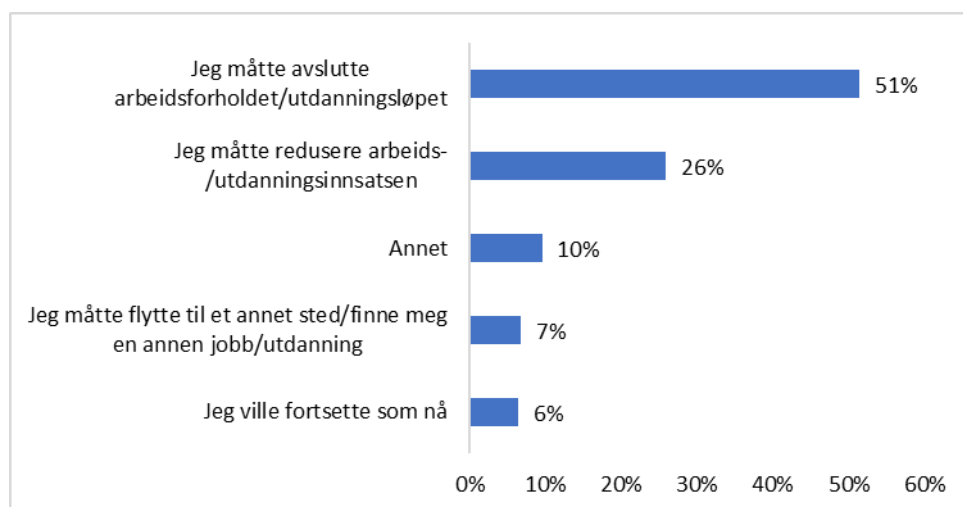
Ser vi nærmere på de som har svart at AU-reiseordningen i liten grad har bidratt til at de kan stå i større stillingsstørrelse, så stemmer ikke dette svaret overens med det flere har svart i de åpne kommentarfeltene i spørreundersøkelsen. Av de 19 brukerne som har svart «liten grad» på dette spørsmålet, skriver 13 av disse at de ville måttet avslutte arbeidsforholdet dersom de ikke hadde AU-reiseordningen. Kun tre svarte at de ville fortsatt som før. Det kan tyde på at det har vært litt ulik tolkning av dette spørsmålet blant brukerne. Det samme gjelder i stor grad for de andre spørsmålene hvor respondentene har krysset av for svaralternativet «i liten grad». Det kan hende at noen av disse svarene heller hører til kategorien ikke aktuelt.

Konsekvenser av å miste ordningen

Et viktig spørsmål er hva som ville skjedd dersom brukerne ikke hadde hatt ordningen med AU-reiser. Spørsmålet er hypotetisk og ikke lett å svare på, men vi utfordret likevel både brukerne i intervjuene og i spørreundersøkelsen med dette spørsmålet. En kvinnelig informant sa at hun nok fortsatt hadde vært i full stilling, men at hun ville ha vært sykemeldt mye oftere enn tilfellet er i dag. «Jeg måtte trolig ha brukt egenmelding fordi jeg ville vært mer sliten, og hatt vansker med å komme meg igjen». Hun sa videre at det ikke burde være slik at mangel på transport skulle kunne hindre personer med funksjonsnedsettelse som har arbeid, og ønsker å være i arbeid, fra å være i arbeid. Det var en rekke av informantene som i intervjuene trakk frem denne siden som positiv ved AU-reiser. Ved å slippe å bruke tid og ressurser på å organisere transport, har man mer ressurser til overs for å ivareta jobben. Samtidig bidrar det også til at belastningen på familie og andre nærpersoener blir mindre.

Figur 8-31 viser brukerne i spørreundersøkelsen sine svar på spørsmålet om hva de tror ville ha skjedd med arbeids-/utdanningsforholdet deres dersom de ikke hadde AU-reiseordningen. Vi ser at kun seks prosent svarte at de ville fortsette som før. For over 77 prosent ville det bety at de enten måtte avslutte eller redusere innsatsen i arbeidsforholdet/utdanningsløpet. Ti prosent av respondentene svarte «annet», og spesifisert hva det ville bety for dem. Omtrent halvparten av dem svarte at det ville få innvirkning på hvor mye de kunne jobbet enten i form av at de tror de ville mistet jobben, blitt mindre attraktiv for arbeidsgiveren sin, ville vært

mer sykemeldt eller lignende. Den andre halvparten svarte at det enten ville innebåret at de ville blitt avhengig av å få skyss fra andre som familie eller venner, at de kom til å måtte ha mere hjemmekontor, betale for drosje selv eller at de ville tatt kollektivtransport og blitt veldig sliten, eller «fullstendig utmattet» som en av respondentene kommenterte.



Figur 8-31: Brukernes svar på spørsmål om hva de tror ville ha skjedd med arbeids-/utdanningsforholdet deres dersom de ikke hadde AU-reiseordningen (N=220).

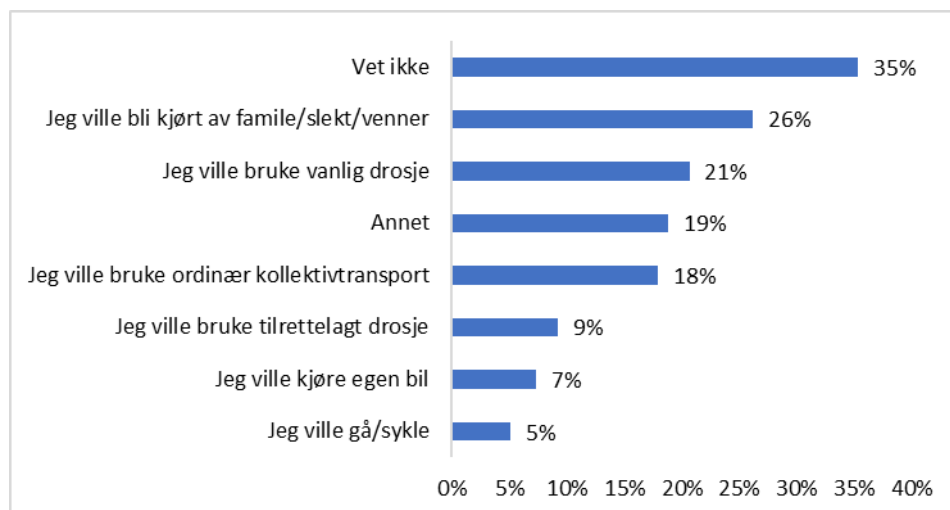
Det kom også inn mange utdypende beskrivelser om hvordan AU-reiseordningen bidrar til at brukere både kan stå i delvis jobb i stedet for å være fullt uføretrygdet, eller å jobbe 100 prosent stilling i stedet for å måttet redusere stillingen. Noen nevnte spesifikt vinteren som en vanskelig tid å komme seg til og fra arbeid, både i forhold til vanskelige kjøreforhold samt at det er mørkt. Da kan AU-reiseordningen være til god hjelp. Flexibiliteten i ordningen trekkes også fram av flere som viktig, og mange kommer med sterke historier om hva ordningen betyr i deres liv i forhold til trivsel, det at man regnes med i samfunnet, og at man får delta på lik linje med andre. Det har også stor betydning at man slipper å være totalt utslitt etter endt arbeidsdag og dermed kan klare å ta seg av både jobb og familie. Vi har valgt å ta med et utdrag av kommentarene som respondentene kom med i spørreundersøkelsen som vi mener beskriver godt betydning av ordningen for brukerne. Disse er presentert i Tabell 8-1.

Tabell 8-1: Utdrag av kommentarer gitt av brukerne i spørreundersøkelsen.

Kommentarer	Bruker
«Ordningen har vært helt essensiell for min vei tilbake til arbeidslivet. Da jeg først begynte på jobb etter sykdom, kunne jeg bare jobbe 10-20%. Jeg trappet opp gradvis i løpet av et år til 50%. Deretter opp til 70% neste år, så til 100% for ett og et halvt år siden. Uten AU-ordningen ville jeg antakelig ikke kommet meg tilbake til jobb det første året, og dermed gått glipp av både økonomisk utvikling, karriereutvikling, faglig utvikling, helsemessig utvikling og ikke minst mental trivsel».	Kvinne, 46 år, bevegelseshemming
«Ett viktig hjelpemiddel som hjelper mennesker med medisinsk kjøreforbud, fysiske/psykiske funksjonshindringer å klare arbeidsdagen slik at man ikke er "utslitt" før man kommer fram til jobben og man gruer seg ikke for hvordan man skal klare å komme seg hjem igjen. Å få kjenne at man er verd å bli satset på, at man regnes med, at man duger og at man for eksempel våger å øke stillingsprosent, bytte jobb ... Det finnes bare positivt å si. Når jeg fikk høre fra legen "Ja da blir du sykemeldt" så sa jeg - Da kan dere like gjerne avlive meg. Og	Kvinne, 56 år, bevegelseshemming

<i>det kom rett fra hjertet. Jeg visste ikke at det fantes "arbeidsreiser" så jeg er glad for at legen min forstod situasjonen og ga meg en sjanse til et liv».</i>	
<i>«Jeg er svært fornøyd!! AU- ordningen er en forutsetning for at jeg kan være i jobb, alternativet hadde vært trygd».</i>	Kvinne, 60 år, bevegelseshemming
<i>«Svært fleksibel ordning som gjør det mulig å arbeide i større stilling også med sterk synshemming».</i>	Kvinne, 43 år, nedsatt orienteringsevne
<i>«Alternativet for meg om ikke denne ordningen fantes, hadde vært og søke 100% ufør da jeg hadde brukt for mye krefter på bare det å komme seg på jobb for egen maskin ... Har i tillegg alvorlig chron's med tidvis store smerter som ofte varer i flere timer. Derfor er Au ordningen for meg helt uerstattelig, både med tanke på sosialt nettverk og egen mestringsfølelse. Og at jeg kan bidra med noe som fyller hverdagen, og at jeg er til nytte for samfunnet».</i>	Mann, 29 år, bevegelseshemming og annet
<i>«Denne ordningen gir meg mulighet til å arbeide mye mer fordi jeg bruker kapasiteten min på jobb og ikke til å komme meg til og fra jobb. Det er et svært viktig tiltak for livskvalitet og evnen til å fortsatt kunne være i arbeid til tross for at jeg et nesten blind».</i>	Kvinne, 50 år, nedsatt orienteringsevne
<i>«Uten denne muligheten til å kunne komme meg fram og tilbake til arbeid / stå i arbeid, så hadde jeg på sikt villet bli uføretrygdet. Nå har jeg muligheten til å stå i arbeid fram til pensjonsalder».</i>	Kvinne, 59 år, nedsatt orienteringsevne
<i>«Det ville blitt vanskelig. Jeg liker ikke å tenke at jeg ville gitt opp, men livet ville blitt mye mer komplisert. Hadde nok brukt noe kollektivtransport og brukt venner og bekjente og måtte nok brukt mye drosje uansett. Jeg ville tape i konkurranse med andre og ville nok fått mindre frilansoppdrag. Det ville gått utover både min arbeidsevne, jeg hadde tatt færre oppdrag, kanskje måtte søkt om delvis uføretrygd. Presset på krefter, tid og økonomi ville blitt så stort».</i>	Mann, 65 år, nedsatt orienteringsevne
<i>«Jeg kan være i 100 prosent stilling takket være denne ordningen. Er enormt takknemlig 😊».</i>	Mann, 49 år, bevegelseshemming
<i>«Har vedtak om 50% ufør, men ordningen gjør at jeg kan jobbe 100%».</i>	Mann, 51 år, bevegelseshemming
<i>«Hei, jeg er takknemlig for at denne ordningen finnes, sparer så mye energi, det er helt utrolig. Nå bruker jeg det mer hyppig under koronasituasjonen, da jeg ikke får holde avstand. Det gjør en stor forskjell i livet mitt. Jeg får være selvstendig og mindre stresset og sint på friske og raske mennesker. Stor takk!»</i>	Kvinne, 37 år, nedsatt orienteringsevne
<i>«Dette tilbudet er det som gjør at jeg kan jobbe 100% og samtidig ta vare på familien når jeg kommer hjem».</i>	Kvinne, 55 år, bevegelseshemming
<i>«AU reiseordningen har reddet meg. Hadde det ikke vært for denne ordningen hadde ikke jeg hatt mulighet til å jobbe og komme ut blant folk. Bare sittet hjemme som uføretrygdet. Denne ordningen er noe av det beste som kunne skjedd meg».</i>	Kvinne, 31 år, annet
<i>«Arbeidsreiser er min trygghet i hverdagen og kunne stå i et arbeid i den stillingsprosenten jeg gjør i dag. Letter mye på familien i sin helhet».</i>	Kvinne, 48 år, nedsatt orienteringsevne og annet
<i>«Det er svært slitsomt å være avhengig av andre. Aureiser gir meg frihet til å komme meg til og fra jobb uten andres hjelp. Det er heller ikke alltid at andre kan hjelpe og da får man problemer og må benytte drosje og betale dette selv».</i>	Kvinne, 49 år, nedsatt orienteringsevne
<i>«Au-reiser gir frihet og selvstendighet!»</i>	Kvinne, 54 år, nedsatt orienteringsevne

Brukerne ble også spurt om hvordan de ville reise til og fra arbeid/utdanning dersom de ikke hadde AU-reiseordningen. Figur 8-32 viser fordelingen av svar. Vi ser at en stor andel (26 prosent) ville ha blitt kjørt av familie, slekt eller venner, eller de ville brukt vanlig drosje og betalt selv. Den største andelen svarte imidlertid at de ikke visste (35 prosent). Av de utdypende kommentarene ser vi at mange av de som svarte «vet ikke», ikke tror de ville vært i arbeid eller utdanning dersom de ikke hadde AU-reiseordningen, fordi de i praksis ikke har andre alternative transportmuligheter. Av de som svarte at de ville bruke drosje, enten tilrettelagt eller vanlig, svarte flere at dette ville blitt for dyrt i lengden slik at de etter hvert ville måttet slutte å jobbe. Noen av respondentene fra Oslo nevnte at de ville benyttet TT-kortet i stedet for til arbeidsreisene.



Figur 8-32: Brukernes svar på spørsmål om hvordan de ville reise til og fra arbeid/utdanning dersom de ikke hadde AU-reiseordningen (N=218).

I spørreundersøkelsen kunne respondentene komme med ytterligere synspunkter på transportutfordringer for forflytningshemmede og AU-reiseordningen dersom de ønsket det. Mange benyttet seg av denne muligheten. Noen understreket her hvor viktig ordningen er for dem og hvor fornøyd de er med den, mens andre kom med betraktninger og tok opp noen generelle problemstillinger. Vi vil her fremheve noen av disse. Et utdrag av kommentarene er gjengitt i Tabell 8-2.

Noen av innspillene omhandler mobilitet og hvordan AU-reiseordningen er med å bidra til økt mobilitet blant personer med funksjonsnedsettelse og gir dem mulighet til å delta i samfunnet på lik linje med andre (innspill nr. 1-3). På den andre siden, viser en til at det kan oppleves som «belastende» for noen å motta AU-reiser da det kan oppfattes som en spesielt gunstig ordning (innspill nr. 4).

Flere tar opp spillet mellom universell utforming av transportsystemet og særordninger for transport for personer med funksjonsnedsettelse (innspill nr. 5-8). Av kommentarene i spørreundersøkelsen ser vi at en del finner det vanskelig å reise kollektivt pga. ulike typer forhold som det kunne være mulig å gjøre noe med. Bedre utforming av kollektivtransportsystemet med hensyn til personer med funksjonsnedsettelse, ville kunne gjøre det mulig for flere med funksjonsnedsettelse å reise kollektivt og dermed redusert behovet for transportsærordninger. Mange skriver også i kommentarfeltene at de benytter andre transportmidler så mye som det lar seg gjøre, og at de bare benytter AU-reiseordningen

innimellom ved behov. Det nevnes spesielt at vintertransporten kan være utfordrende. Her kommer også vintervedlikehold av veier, gang- og sykkelveier og holdeplasser inn som en viktig faktor.

En annen problemstilling som tas opp, er forholdet mellom tilretteleggingen for mer miljøvennlig transport og transport for bevegelseshemmede (se innspill nr. 9 og 10). Det pekes på den ene siden på at det kan være stigmatiserende å bli sett på som en «miljøsynder» fordi at man ikke er i stand til å gå, sykle eller reise kollektivt slik som målet er at flere skal gjøre. På den andre siden, pekes det på at det og bevisst gjøre det vanskelig å benytte privatbil (for å få flere til å benytte mere miljøvennlige transportmidler), noen steder har gjort det vanskelig å forflytte seg for personer med funksjonsnedsettelse som er avhengig av å benytte privatbil.

Tabell 8-2: Utdrag av brukernes synspunkter på transportutfordringer for forflytningshemmede.

	Innspill	Bruker
1	«Mobilitet er noe mange funksjonsfriske tar for gitt. Arbeids- og Utdanningsreiser gir i stor grad mobilitet tilbake til brukeren, som igjen fører til en følelse av frihet over egen hverdag og mestring. Det gir også større overskudd av fysisk og mental kapasitet som kan brukes til å fungere mer og bedre i jobb enn man ellers ville gjort».	Kvinne, 26 år, bevegelseshemming
2	«Takk for at dere lar meg fungere i samfunnet på en tilhærmet normal måte».	Kvinne, 37 år, nedsatt orienteringsevne
3	«Forflytningshemming kan være mange ting, og det kan oppstå akutt og være midlertidig. Ordningen med reisekort kan bidra til at det blir enklere og komme seg gjennom en vanskelig tid på en god eller bedre måte!»	Kvinne, 39 år, annet
4	«Man kan bli mobbet av lokalmiljøet for "luksustransport", flere synes det er så ubehagelig at de heller blir en "skysstiger" hos naboer, slekt og venner, og syk når det er dårlig vær».	Kvinne, 65 år, nedsatt orienteringsevne
5	«Det er fortsatt langt igjen og mye tilrettelegging som skal til før jeg føler meg trygg på å ta kollektivtransport. Dette gjelder særlig bybusser. Jeg er mye tryggere når jeg reiser kollektivt på lengre strekninger. Da tar jeg drosje til stasjonen og får drosjesjåføren til å vise meg riktig holdeplass slik at jeg vet at jeg står på riktig sted, og kan høre når min buss kommer. Det er mye mer kaotisk å stå på en liten holdeplass langs en vei. Det føles altfor usikkert. Og så heter det seg jo at man skal gi tegn når bussen kommer. Jeg kan jo ikke se når bussen kommer. Jeg hørte en blind kar en gang. Han sa at han stoppet alt som hørtes ut som en buss, selv om det kanskje var en lastebil eller noe helt annet. Det oppleves som alt for utrygt».	Mann, 41 år, nedsatt orienteringsevne
6	«I Oslo har det blitt lenger mellom stoppesteder (spesielt for trikk), så det er heller større enn mindre behov for tilrettelagt transport nå enn for 5 år siden. Det er en utfordring at ikke hele reisekjeden er universelt utformet dersom man skal forsøke å ta kollektiv transport, og spesielt ved driftsstans/ uregelmessigheter blir det ikke tatt hensyn til funksjonshemmede trafikanter (det er ventet mange langvarige gravearbeider i hovedstaden i årene fremover)».	Kvinne, 55 år, bevegelseshemming
7	«Offentlig transport fungerer godt for funksjonsfriske, men for dem som har "usynlige" funksjonshemminger, er det mange utfordringer. Benk ved busstopp, ledige seter, mulig å komme inn i transportmiddel, dvs. ikke for høye trinn er en begynnelse».	Kvinne, 56 år, bevegelseshemming

8	«Der jeg bor finnes det ingen tilrettelagt kollektivtrafikk for rullestol som vil kunne ta meg helt til jobben».	Kvinne, 36 år, bevegelseshemming
9	«Transportutfordringene for forflytningshemmede er mange og store. Jeg tenker også at utfordringene kan føles stigmatiserende. Dette spesielt fordi at mange storbyer har stort fokus på miljøhensyn. Mange byer tilrettelegger for og baserer seg på at folk skal gå og evt. sykle på lengre strekninger og at miljøhensyn blir prioritert foran bevegelseshemmede i de fleste storbyene i hvert fall. Man kan oppfattes som en miljøsynder når man er avhengig av bil eller å bli kjørt av andre».	Kvinne, 46 år, bevegelseshemming
10	«Det har blitt veldig vanskelig å kjøre egen bil i sentrum for oss som er avhengig av å bruke bil og kunne parkere på plasser for forflytningshemmede. Det er også få plasser, og de få som er, er stort sett opptatt».	Kvinne, Oslo, bevegelseshemming

8.5 BUDSJETTMESSIGE OG SAMFUNNSØKONOMISKE VIRKNINGER AV AU-REISEORDNINGEN

En samfunnsøkonomisk analyse gir grunnlag for å vurdere om et statlig tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det vil si om de samlede nyttevirkningene er større enn de samlede kostnadsvirkningene (Direktoratet for økonomistyring, 2018). Virkninger knyttet til AU-reiseordningen, vil være endringer som ikke hadde skjedd dersom ordningen ikke hadde vært tilgjengelig. Det vil både gi en svært uoversiktlig analyse og være nærmest umulig å klare å få med alle mulige virkninger av et tiltak. Det er derfor vanlig å konsentrere analysen og bruke mest tid på å identifisere, tallfeste og verdsette de virkningene som antas å være mest sentrale. Vi har bygget på metodikken i Direktoratet for økonomistyring sin veileder for samfunnsøkonomiske analyser når vi har vurdert samfunnsøkonomisk lønnsomhet av AU-reiseordningen, og har tatt utgangspunkt i kostnader og nyttevirkninger knyttet til AU-reiseordningen i 2019 (Direktoratet for økonomistyring, 2018). Virkningene er tallfestet og verdsatt så langt det er mulig og hensiktsmessig.

Kostnadene for AU-reiseordningen inkluderer både det offentlige kostnader (kostnader til selve reisene samt administrasjon av ordningen) samt brukernes kostnader knyttet til betaling av egenandeler og egenadministrasjon av reisene. Av brukernes kostnader, velger vi her og kun ta med egenandelene som de betaler for hver reise. Disse utgjorde i 2019 totalt 2,78 millioner kroner. Vi tar for eksempel ikke med brukernes kostnader knyttet til at de med dagens ordning selv står for administrasjon av reisene ved at de bestiller transporten selv og lager avtaler med transportørene. Dette var det de regionale kjørekontorene som gjorde fram til den nye ordningen trådte i kraft i 2014. Det offentlige kostnader med AU-reiseordningen vil være kostnadene til selve AU-reisene samt administrative kostnader.

Det offentlige kostnader som er gjengitt i Tabell 4-4, utgjorde til sammen 76,1 millioner kroner i 2019 og fordeler seg på:

- 73,4 millioner kroner for AU-reisene. Dette inkluderer drosjeregningene minus egenandelene betalt av brukerne pluss kompensasjon til Rogaland Taxi for administrasjon av reisekortene.
- 2,61 millioner kroner for administrasjonskostnader hos NAV. Beløpet består i hovedsak av lønnskostnader til ca. tre årsverk ved NAV Tiltak Innlandet. I tillegg ble

det brukt 213 000 kroner på programvare, lisenser og andre kostnader knyttet til driften av ordningen.

De budsjettmessige virkningene av AU-reiser vil være utbetalingene til reisene og administrasjonskostnadene fratrullet reduserte trygdeutbetalinger og økte skatteinntekter.

Den største utfordringen ved å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet av AU-reiseordningen, er å klare å gi et godt anslag på nytteverdien av ordningen. Ved å ta utgangspunkt i nyttevirkningene som ble identifisert i forrige evaluering av AU-reiseordningen (Solvoll og Anvik 2012), samt de vi har identifisert i dette prosjektet, har vi identifisert de viktigste nytteverdiene av ordningen å være knyttet til forholdene beskrevet i Tabell 8-3.

Tabell 8-3: De mest sentrale nyttevirkningene av AU-reiseordningen.

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Redusert utbetaling av uføretrygd som følge av at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer ut i arbeid, kan arbeide mer og/eller stå lengre i arbeid.⁴² Samfunnsøkonomisk nytte er lik redusert skattefinansieringskostnad⁴³ (20 prosent av reduksjonen i utbetalinger).2. Økt verdiskaping ved at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer ut i arbeidslivet, jobber mer og/eller står lengre i arbeid. Samfunnsøkonomisk nytte er lik brutto lønn pluss sosiale kostnader.3. Redusert utbetaling av sykepenger ved at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer seg tidligere ut i arbeid etter sykdomsperioder. Samfunnsøkonomisk nytte er lik redusert skattefinansieringskostnad (20 prosent av reduksjonen i utbetalinger). Vi har ikke hatt data tilgjengelig for å kunne beregne denne nytten.4. Reduserte offentlige utgifter til medisinsk og annen type behandling ved at det å være i arbeid kan være med å forebygge helseskader. Samfunnsøkonomisk nytte er lik redusert skattefinansieringskostnad (20 prosent av reduksjonen). Vi har ikke hatt data tilgjengelig for å kunne beregne denne nytten.5. Redusert «kjørebelastning» på familie og venner av den som benytter AU-reiser. Dette er vanskelig å måle og verdsette og er derfor ikke tatt med i analysen.6. Den enkelte får bedre selvfølelse ved å kunne oppleve at man bidrar til samfunnet og er mer selvstendig. Dette er vanskelig å måle og verdsette og er derfor ikke tatt med i analysen.7. Økt livskvalitet hos den enkelte. Dette er vanskelig å måle og verdsette og er derfor ikke tatt med i analysen.8. «Gjør livet enklere» slik at den enkelte er bedre i stand til å klare andre oppgaver som å ta seg av barn samt å bidra i foreningsliv og være sammen med venner og familie. Dette er vanskelig å måle og verdsette og er derfor ikke tatt med i analysen. |
|--|

Vi tar først utgangspunkt i virkningene som det er mulig å tallfeste. Vi har tatt utgangspunkt i erfaringstall fra bruken av ordningen i 2019 og gjort følgende forutsetninger:

- Antall AU-reisebrukere som var i arbeid i 2019: 770.⁴⁴

⁴² Vi forutsetter i analysen at funksjonshemmede ikke fortrenger andre arbeidstakere. Dersom de gjør det, vil det kunne medføre lavere reduksjon i uføretrygd og eventuelt lavere verdiskaping.

⁴³ Skattefinansiering av offentlige tiltak innebærer en kostnad for samfunnet som må inkluderes i den samfunnsøkonomiske analysen. Skatter påvirker bruken av ressurser og kan føre til at det oppstår et effektivitetstap. I tillegg påløper administrative kostnader ved skatteinnkreving. For alle tiltak som finansieres over offentlige budsjetter, skal det derfor inngå en skattefinansieringskostnad i analysen (Direktoratet for økonomistyring, 2018).

⁴⁴ Det var 808 registrerte brukere i november 2019. Ca. 5 prosent av brukerne benytter ordningen til utdanningsreiser.

- Antall årsverk utført av AU-reisebrukerne: 560.⁴⁵
- Offentlige utgifter: 76,1 millioner kroner.
- Egenandeler betalt av brukerne: 2,78 millioner kroner
- Gjennomsnittlig brutto årslønn: 450 000 kroner.
- Offentlige kostnader ved utbetaling av uføretrygd: 66 prosent av brutto lønn.
- Skatt, arbeidsgiveravgift og sosiale kostnader: 30 prosent påslag på brutto lønn.
- Gjennomsnittlig skatteprosent: 26 prosent.

Dersom AU-reiseordningen opphørte, oppga 51 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen at de måtte avslutte arbeidsforholdet og 26 prosent at de måtte redusere arbeids-/utdanningsinnsatsen. Anslår vi at de som oppgir å måtte redusere arbeidsinnsatsen, i gjennomsnitt ville redusere stillingsstørrelsen sin med 50 prosent, får vi til sammen at 359 årsverk ville gått tapt dersom AU-reiseordningen ikke fantes (286 årsverk fra de som ville avsluttet arbeidsforholdet og 73 årsverk pga. reduksjon i stillingsstørrelse). Dette tilsvarer at 64 prosent av antall årsverk utført av AU-reisebrukerne i november 2019, ville gått tapt.

Nyttevirkningen av økt verdiskaping av arbeid er lik brutto lønn pluss skatt, arbeidsgiveravgift og sosiale kostnader (Direktoratet for økonomistyring, 2018). I analysen i Tabell 8-4 er nyttevirkningen av økt verdiskaping ved at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i arbeid eller kan jobb mer, beregnet som brutto årslønn, pluss sosiale kostnader, multiplisert med antall årsverk som gjennomføres som følge av at AU-reiseordningen fins (eller alternativt ville ha gått tapt dersom AU-reiseordningen ikke hadde eksistert). Gjennomsnittlig brutto månedslønn var ifølge SSB i 2019 på 47 290 kroner. Det gir en årslønn på 567 500 kroner. Etter samme vurdering som i evaluering i 2012, velger vi å benytte en litt lavere gjennomsnittlig årslønn for den aktuelle målgruppen, og har derfor satt gjennomsnittlig brutto årslønn til 450 000 kroner per årsverk.

Med utgangspunkt i forutsetningene ovenfor, og data vi har hatt til rådighet, har vi laget et regneeksempel som viser både de budsjettmessige og samfunnsøkonomiske effektene av AU-reiseordningen (se Tabell 8-4). Da det er knyttet betydelig usikkerhet til hvor mange årsverk som ville gått tapt dersom AU-reiseordningen ikke hadde vært der, har vi i regneeksemplet laget tre ulike anslag: et middels anslag som tilsvarer at 64 prosent av årsverkene ville gått tapt, et høyt anslag som tilsvarer at 80 prosent av årsverkene ville gått tapt og et lavt anslag som tilsvarer at 40 prosent av årsverkene ville gått tapt. Vi får da at mellom 224 ($560 \times 0,40$) og 448 ($560 \times 0,80$) årsverk ville gått tapt dersom AU-reiseordningen ikke fantes.

⁴⁵ Gjennomsnittlig stillingsstørrelse blant respondentene i spørreundersøkelsen var 73 prosent.

Tabell 8-4: Budsjettmessige og samfunnsøkonomiske virkninger av AU-reiseordningen i 2019 (tall i millioner 2019 kroner).

	Effekt av AU-reiseordningen (millioner kroner)		
	Lavt anslag (224 årsverk)	Middels anslag (359 årsverk)	Høyt anslag (448 årsverk)
Kostnader for det offentlige til AU-reiseordningen (1)	-76,4	-76,4	-76,4
Egenandeler betalt av brukerne (2)	-2,78	-2,78	-2,78
Økt verdiskaping (3)	131	210	262
Økte skatteinntekter (4)	8,9	42	52
Reduksjon i utbetaling av uføretrygd (5)	67	107	133
Skattekostnad (6)	-2	6	11
Budsjettmessige virkning (1+4+5)	-0,7	72,4	110
Samfunnsøkonomisk virkning (1+2+3+6)	50	137	195

Vi ser av Tabell 8-4 at med de forutsetningene som vi har lagt til grunn, er AU-reiseordningen samfunnsøkonomisk lønnsom selv for det lave anslaget på ordningens effekt, hvor det anslås at ordningen bidrar til 224 flere årsverk. I 2020 vil AU-reiseordningen være samfunnsøkonomisk lønnsom dersom den fører til at minst 147 flere årsverk blir utført. Ved det lave anslaget er imidlertid de budsjettmessige virkningene så vidt negative, slik at statsbudsjettet svekkes med 0,7 millioner kroner.

I tillegg til virkningene som er tallfestet i Tabell 8-4, kommer de andre identifiserte nyttevirkningene i Tabell 8-3 som vi ikke har klart å tallfeste. Dette skyldes delvis av vi har manglet data for å kunne gjøre dette, og dels at det er svært vanskelig å verdsette verdien av nyttevirkinger som økt livskvalitet, bedre selvfølelse og redusert belastning på familie og venner. Gjennom spørreundersøkelsen og intervjuene har vi imidlertid fått et klart inntrykk av at dette er virkninger som har stor nytte for brukerne av AU-reiseordningen. Dette er nærmere beskrevet i tidligere kapitler i rapporten.

I regneeksemplet i Tabell 8-4 har vi tatt med alle offentlige utgifter til AU-reiseordningen, men kun tatt med nytten til de som benytter ordningen til arbeidsreiser. Det var i november 2019 i tillegg registrert 38 brukere som benyttet AU-reiseordningen til reiser til og fra utdanningssted. Det at disse personene får mulighet til å ta utdanning, gjør at de vil stå sterkere i arbeidsmarkedet etter endt utdanning. Det er godt dokumentert at utdanning er en av de viktigste enkeltfaktorene for å øke deltakelsen i arbeidslivet for personer med funksjonsnedsettelser (Bliksvær, 2018; Bliksvær og Hanssen 2006; Kittelsaa mfl. 2015). Det er derfor god grunn til å anta at flere av de som benytter AU-reiseordningen til utdanningsreiser etter hvert vil komme ut i arbeid og dermed føre til økt verdiskaping og skatteinntekter og reduserte framtidige utgifter til sykepenges og uføretrygd. De offentlige utgiftene til utdanningsreiser i dag, er på denne måten en investering i fremtidig økt verdiskaping og reduserte kostnader for samfunnet.

Sammenligner vi med resultatene fra den forrige evalueringen som ble gjennomført i 2011 (Solvoll og Anvik, 2012), viste den samfunnsøkonomiske analysen også den gangen at AU-reiseordningen var samfunnsøkonomisk lønnsom, selv for lavt estimat på økning i antall årsverk og uten at ikke-prissatte virkninger var inkludert. Sammenlignet med 2011, oppga

flere av brukerne i 2020 at de ville ha avsluttet arbeidsforholdet dersom AU-reiseordningen ikke fantes (51 prosent i 2020 mot 37 prosent i 2011). Det kan indikere at brukerne er blitt mer avhengig av ordningen enn tidligere, og at ordningen er viktigere for dem som benytter den i dag enn for dem som hadde ordningen i 2011. Hvor mange flere årsverk AU-reiseordningen bidrar til, er imidlertid en svært usikker størrelse som kun bygger på brukernes egenvurdering.

8.6 MÅLOPPNÅELSE, EFFEKTIVITET OG RELEVANS

Evalueringen har tatt utgangspunkt i OECD sin evalueringsmodell som er nærmere beskrevet i kapittel 2.5.

8.6.1 MÅLOPPNÅELSE OG ANDRE VIRKNINGER

Vi har innledningsvis i avsnitt 1.2 beskrevet resultatmålene, effektmålene og samfunnsmålene vi har identifisert knyttet til AU-reiseordningen. En viktig del av evalueringen har gått ut på å vurdere i hvilken grad man har oppnådd disse målene.

Resultatmål

Kort oppsummert er de viktigste *resultatmålene* at AU-reiseordningen skal være av høy kvalitet, bidra til gode brukeropplevelser, være tilpasset den enkeltes behov, være enkel å administrere og kostnadseffektiv. Det er i tillegg et mål om økt digitalisering av tjenester i arbeids- og velferdsetaten, at AU-reiseordningen og informasjon om den skal være lett tilgjengelig og at det skal tilrettelegges for god kompetanse og kvalitet i tjenestene i NAV-kontorene. Grunnlaget for å vurdere hvorvidt resultatmålene er oppnådd, er beskrevet i kapitlene 8.1, 8.2 og 8.3 som omhandler informasjon, kunnskap, kvalitet og forhold knyttet til regelverket og organiseringen av AU-reiseordningen.

Samlet sett må AU-reiseordningen i stor grad sies å oppfylle resultatmålene. De fleste brukerne skriver at de er godt fornøyd med kvaliteten på ordningen. De er fornøyd med den korte søknadsbehandlingstiden og å kunne bestille transporten selv. Reisekortet fungerer godt og er enkelt å administrere, brukerne er stort sett fornøyd med selve transporten og serviceinnstillingen til sjåførene, og ordningen bidrar til at de får dekket sitt transportbehov til og fra arbeid/utdanning.

Det er allikevel rom for noen forbedringer. Mange etterlyser større fleksibilitet i ordningen med hensyn til for eksempel hente- og leveringssted og muligheten til å kunne fordele turene utover uka og døgnet. Brukerne etterlyser også en teknologisk oppgradering av noen av løsningen som for eksempel digitalisering av søknadsprosessen og enklere betalingsløsninger. Det nevnes også som en utfordring at kunnskapsnivået om AU-reiseordningen ser ut til å være lavt, særlig blant mange ansatte i NAV som skal være rådgivere for mulige brukere av AU-reiseordningen. Det kan tyde på at det er brukere som går glipp av ordningen fordi de ikke får informasjon om at den fins. I avsnittet nedenfor som omhandler effektivitet, vurderer vi AU-reiseordningens kostnadseffektivitet.

Effektmål

Når det gjelder *effektmål*, skal AU-reiseordningen bidra til at personer med funksjonsnedsettelse kommer i, og blir værende i, jobb eller utdanning. Det er også et mål at AU-reiseordningen skal være med å bidra til utgiftsbesparelser over folketrygden. I hvilken

grad AU-reiseordningen har bidratt til at personer med funksjonsnedsettelse kommer i arbeid eller utdanning, er beskrevet i kapittel 8.4, mens utgiftsbesparelser over folketrygden er beregnet i kapittel 8.5.

Det er vanskelig å si eksakt hvor mye AU-reiseordningen har bidratt til at flere personer med funksjonsnedsettelse får og beholder arbeid. Ser vi på andelen som er i arbeid nå i forhold til da de søkte om AU-reiser og endringer i stillingsstørrelser (se Figur 8-29), så gir ikke resultatene noe entydig svar. Men ser vi på hva brukerne har svart når de ble spurt om hva som ville skje med deres arbeidsforhold dersom de ikke lengre hadde AU-reiseordningen (se Figur 8-31), så svarer hele 77 prosent at de enten ville måtte avslutte arbeidsforholdet eller redusere stillingsstørrelsen. Kun seks prosent svarer at de ville fortsatt som før. Dette sammen med alle kommentarene fra brukerne om hva AU-reiseordningen betyr for dem, gir et klart inntrykk av at dette er en ordning som i stor grad bidrar til at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i arbeid eller kan ha større stillingsandeler enn hva som hadde vært mulig uten AU-reiseordningen. Dette fører til økt verdiskaping og utgiftsbesparelser over folketrygden som beregnet i kapittel 8.5.

Det ovenstående ser også ut til å være et inntrykk som informantene i NAV har. NAV Tiltak Innlandet ga uttrykk for, med bakgrunn i tilbakemeldingene de får fra brukerne, at AU-reiseordningen er et godt virkemiddel:

«Vi klarer å hjelpe personer som har en funksjonsnedsettelse til å kunne fortsette å stå i jobb eller å komme seg ut i jobb slik at man unngår å måtte takke nei til en jobb fordi at man ikke har et transporttilbud ... Så vi syns det har en veldig stor betydning. Og det blir jo bekreftet av brukerne også som ringer inn og sier: «at uten den ordningen her så måtte jeg uføretrygdet meg. Da hadde jeg ikke klart og stått i jobb eller kommet meg ut i jobb». Det er en del positive tilbakemeldinger på det».

I spørreundersøkelsen blant NAV-ansatte, ble det kommentert av en respondent:

«Dette er en viktig ordning for å holde funksjonshemmede og personer med nedsatt funksjonsevne i arbeid og utdanning. Dersom denne ordning innskrenkes eller fjernes, vil det være det samme som å si at det likevel ikke er så viktig å holde og øke denne gruppens representasjon i arbeid og utdanning».

Samfunns mål og andre virkninger

Viktige *samfunns mål* med AU-reiseordningen er at den skal bidra til økt verdiskaping, fremme økt deltakelse og inkludering blant personer med nedsatt funksjonsevne, bidra til at de kan ha en aktiv hverdag, få økonomisk trygghet, selvrespekt og oppnå selvrealisering. AU-reiseordningens bidrag til økt verdiskaping er beregnet i kapittel 8.5, mens hvordan ordningen bidrar til økt deltakelse, inkludering, selvrespekt og selvrealisering, er beskrevet i kapittel 8.4.

Et av hovedprinsippene bak Agenda 2030 og FNs 17 bærekraftsmål, som også Norge har sluttet seg til, er at ingen skal utelates (Leaving no one behind).⁴⁶ De mest sårbare menneskene skal prioriteres, heriblant mennesker med nedsatt funksjonsevne. Som

⁴⁶ <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>.

kommentarene fra brukerne viser, har AU-reiseordningen stor betydning for at de skal kunne delta aktivt i samfunnet på lik linje med andre. Den bidrar til økt livskvalitet, gir mestringsfølelse og mulighet til å være uavhengig av andre for transport, og lette hverdagen til brukerne slik at de kan ha overskudd til å ta seg av barn og familie i tillegg til å være i arbeid. Ordningen gir frihet og selvstendighet, og er samlet i stor grad med å bidra til oppnåelse av bærekraftsmålene. En av kommentarene som er gjengitt i Tabell 8-2, illustrerer med få ord betydningen av ordningen så godt, utover det å bidra til at flere kommer i jobb, at den er verdt å gjenta her: «*Takk for at dere lar meg fungere i samfunnet på en tilnærmet normal måte*».

8.6.2 EFFEKTIVITET

Fram til 1. september 2014, da den nye AU-reiseordningen ble innført, hadde Arbeids- og velferdsetaten i de fleste fylkene avtale om å benytte de regionale kjørekontorene til bestilling av reiser (Arbeids- og sosialdepartementet, 2014). Da det formelle ansvaret for AU-reisene ble lagt til Arbeids- og velferdsetaten, ble det ansett som mest hensiktsmessig at de også ble ansvarlig for driften av ordningen. Det ble også ansett å bli enklere å administrere ordningen hvis det ble etablert en felles ordning for brukere over hele landet, og ordningen med reisekort ble innført som erstatning for å benytte de regionale kjørekontorene til bestilling av AU-reiser. Reisekortløsningen var forventet å bli mere kostnadseffektiv enn å skulle fortsette å benytte kjørekontorene og anskaffe avtaler med transportører over hele landet (Arbeids- og sosialdepartementet, 2014), selv om Arbeids- og velferdsetaten ville få nye oppgaver knyttet til anskaffelse og oppfølging av leverandør av kortløsning og kontroll av fakturagrunnlag. Brukernes egeninnsats ville også bli større i og med at bestilling og kommunikasjon med transportør ikke lenger ville gå via kjørekontorene.

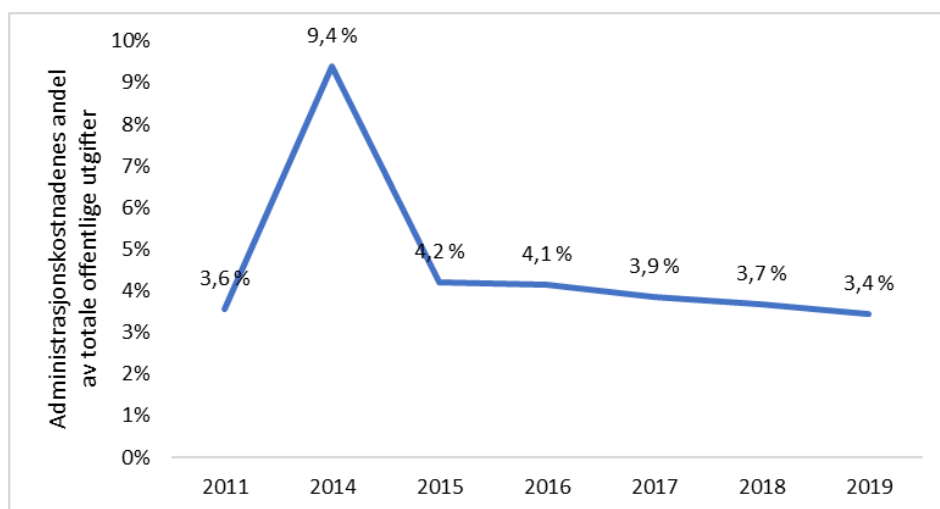
Det var altså en klar forventning om at den nye ordningen med reisekort skulle bli relativt enkel å administrere og at det ville gi lavere administrasjonskostnader enn alternative løsninger. Et sentralt spørsmål er da om den nye ordningen har medført økt effektivitet i ressursbruken.

For å ta brukernes økte egeninnsats først, så velger vi ikke å ta med denne i vurderingen av administrasjonskostnadene ved dagens ordning. Dette fordi brukerne så klart gjennom spørreundersøkelsen og intervjuene har gitt uttrykk for at det å kunne bestille transporten selv og ha direkte kontakt med transportørene, oppleves som en stor forbedring for dem i forhold til tidligere når bestillingene gikk gjennom kjørekontorene. Det har gitt dem større frihet og fleksibilitet med hensyn til både å kunne bestille og avbestille reisene sine på kort varsel og til å kunne velge den transportøren de selv ønsker. Inntrykket er at fordelene med dagens ordning i stor grad overstiger ulempene med å måtte stå for bestillingen av reisene sine selv.

Det er ulike innfallsvinkler til å vurdere om endringen i AU-reiseordningen har medført en mer effektiv ressursbruk. Vi vil først se på utviklingen i NAV sine administrasjonskostnader sett i forhold til totale offentlige utgifter til AU-reiseordningen. Deretter ser vi på utviklingen i offentliges utgifter i forhold til antall brukere av AU-reiseordningen. Til slutt vurderer vi årlige offentlige utgifter i forhold til antall AU-reiser som gjennomføres. Vi har tatt utgangspunkt i resultatene fra den forrige evalueringen gjennomført av Solvoll og Anvik (2012) for å kunne sammenligne den nye ordningen med prøveordningen.

Administrasjonskostnadene til NAV sin andel av totale offentlige utgifter til AU-reiseordningen

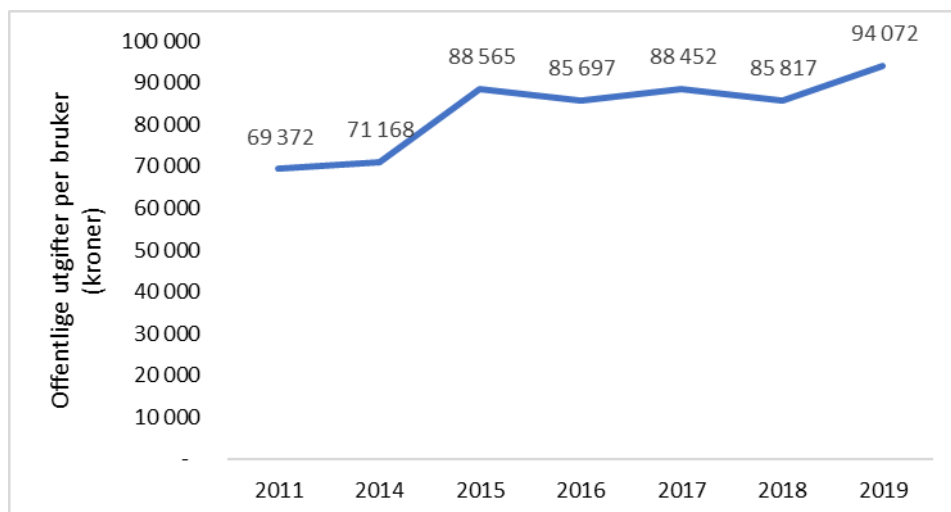
I Tabell 4-4 har vi vist utviklingen i offentliges utgifter til AU-reiseordningen fra ordningen ble permanent i 2014 og fram til og med 2019. Ser vi spesifikt på administrasjonskostnadene i NAV sin andel av totale offentlige utgifter til AU-reiseordningen (da er administrasjonskostnadene hos reisekortleverandør/kjørekontorene holdt utenom), har denne vært jevnt synkende i perioden 2014 til 2019 (se Figur 8-33). Sett i forhold til 2011, gikk administrasjonskostnadene i NAV sin andel av totale utgifter betraktelig opp i 2014, for deretter å synke å legge seg på omtrent samme nivå som i 2011. Det er ikke unaturlig at administrasjonskostnadene var høyere i 2014 da dette var året den nye ordningen ble innført og alle brukerne fra Oslo ble innlemmet i den nasjonale ordningen. Selv om administrasjonskostnadene til NAV har økt litt i perioden 2014 til 2019, har de ikke økt i samme takt som de totale offentlige utgiftene til ordningen. Det indikerer at administrasjonen av ordningen hos NAV har blitt mere effektiv.



Figur 8-33: Administrasjonskostnadene til NAV sin prosentvise andel av totale offentlige utgifter til AU-reiseordningen.

Offentlige utgifter fordelt på antall AU-reisebrukere

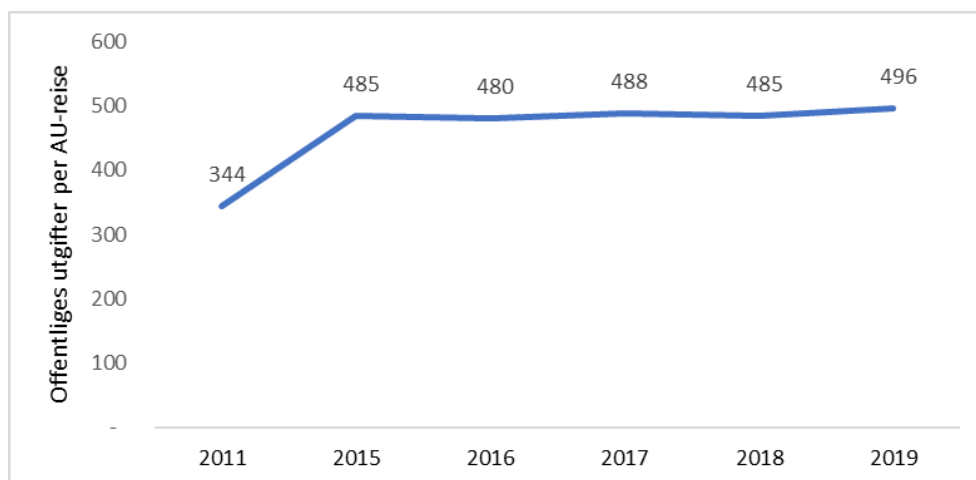
Ser vi så på utviklingen i offentliges utgifter i forhold til antall brukere av AU-reiseordningen, ser vi av Figur 8-34 at den har vært økende i så å si hele perioden. Så selv om antall brukere nesten har doblet seg fra 2011 til 2019, har det offentliges utgifter mer enn doblet seg i samme perioden. Man kunne se for seg at økningen skyldtes at brukerne i gjennomsnitt reiser lengre enn tidligere. Det er imidlertid ikke tilfellet. Mens den gjennomsnittlige reiselengden per tur var 20 km i 2011, så var den 15 km på årsbasis i 2019.



Figur 8-34: Utviklingen i offentliges utgifter per AU-reisebruker (i 2019-kroner).

Offentliges utgifter per AU-reise

I Figur 8-35 har vi sammenstilt offentliges utgifter til AU-reiseordningen og antall turer gjennomført i perioden 2011 til 2019. Av tabellen ser vi at det offentliges utgifter per tur økte betraktelig fra 2011 til 2015 (tallene for 2014 er utelatt siden dette var et overgangsår og statistikken ikke er representativ). Etter det har de gjennomsnittlige utgiftene per tur ligget forholdsvis stabilt rundt 485 kroner med en liten økning i 2019. Det at det offentliges utgifter per tur har økt såpass mye når statistikken viser at gjennomsnittlig lengde per tur er redusert, er også en indikasjon på redusert effektivitet i leveransen av AU-reiser.



Figur 8-35: Offentliges utgifter per AU-reise i perioden 2011 til 2019. Året 2014 er utelatt da statistikken for dette overgangsåret ikke er representativ for årets faktiske antall AU-reiser (i 2019-kroner).

Oppsummert har NAV sine administrasjonskostnaders andel av totale offentlige utgifter til AU-reisene, blitt redusert i perioden 2011 til 2019, mens gjennomsnittlige offentlige utgifter per bruker og per tur, har økt. Selv om det nå er to saksbehandlere som tar seg av behandlingen av AU-reiseordningen i NAV mot en person før den nye ordningen trådte i kraft, så har også antall brukere doblet seg. All saksbehandling ligger hos NAV, mens Rogaland Taxi skriver ut reisekort til brukerne og sender NAV samlet faktura for drosjereisene. Ressursene NAV Tiltak Innlandet har til rådighet brukes til å gi en tjeneste til brukerne som de virker å være svært fornøyde med både i form av å få god veiledning og søknadene sine raskt behandlet.

Slik ordningen er i dag, står AU-reisebrukerne fritt til å velge transportør selv og betaler dermed også vanlig drosjetakst. Det er grunn til å tro at noe av årsaken til at det offentlige utgifter per bruker og per tur har økt, antagelig er knyttet til at kjørekontorene hadde andre avtaler med drosjeselskapene den gangen de bestilte og administrerte AU-reisene. I tillegg ble det noen ganger organisert samkjøring av AU-reisebrukerne, noe som også antas å ha gitt en lavere kostnad per tur per bruker. Vi har imidlertid også sett i Tabell 4-2 at den gjennomsnittlige egenandelen som brukerne betaler, har gått ned i perioden 2014 til 2019. Det vil si at brukerne betaler i dag en mindre del av kostnaden ved reisene enn de gjorde for seks år siden. Når det for 153 300 AU-reiser i 2019 ble betalt 2,30 kroner mindre i egenandel per tur enn det ble i 2014, betyr det at 350 000 kroner av kostnaden er flyttet over fra brukerne til det offentlige. Dette er også med å forklare økningen i det offentlige utgifter.

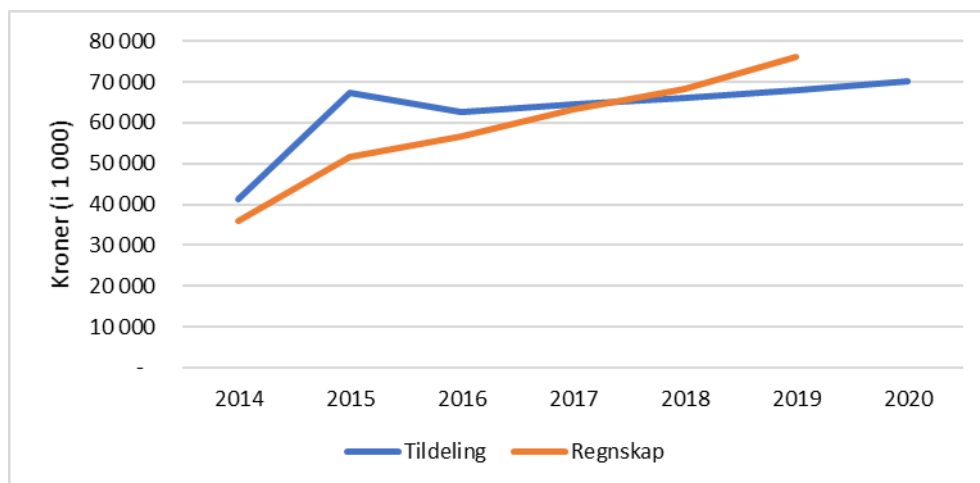
Både brukerne og transportørene virker å være svært fornøyde med reisekortordningen. Reisekortet er for dem en betraktelig mer effektiv løsning enn den tidligere løsningen med rekvisisjoner. Samarbeidet mellom leverandør av reisekortene og NAV, virker også å fungere godt. Begge parter uttrykker at de er fornøyde med dette. Spørsmålet er i hvilken grad det eventuelt foregår dobbelt administrasjonsarbeid mellom reisekortleverandør og NAV. Drosjeselskapene sender faktura til reisekortleverandør som kontrollerer disse og sender videre samlefactura til NAV, som også utfører kontrollvirksomhet. Vi har ikke hatt innsyn i avtalen med reisekortleverandør og vet ikke hvor stort beløp som går til administrasjon av reisekortordningen hos leverandøren. Det kan imidlertid være grunn til å se nærmere på forhold knyttet til administrasjonen av reisekortene med tanke på å identifisere eventuelle muligheter for å øke effektiviteten i leveransen av AU-reisene.

Utviklingen i årlige tildelte midler til AU-reiseordningen

Til slutt vil vi se kort på utviklingen i årlige tildelte midler til AU-reiseordningen. Av Tabell 8-5 ser vi at det har vært en økning i årlige tildelte midler fra ordningen ble innført, men at tildelte midler ikke har økt i samme takt som kostnadene til bruken av ordningen. Denne utviklingen kan tydelig sees i Figur 8-36. Mens årlige tildelinger var tilstrekkelig de første årene, har det de siste par årene oppstått et gap og det har vært behov for å be om ekstrabevilgninger.

Tabell 8-5: Årlige tildelte midler til AU-reiseordningen sammenstilt mot regnskap (nominelle 1 000 kroner) (Kilde: Årlige tildelingsbrev Arbeids- og sosialdepartementet samt NAV Tiltak Innlandet).

År	Ordinær årlig tildeling	Regnskap offentlige utgifter	Differanse (tildelt-regnskap)
2014	41 410	35 962	5 448
2015	67 360	51 623	15 737
2016	62 710	56 784	5 926
2017	64 460	63 180	1 280
2018	66 200	68 401	-2 201
2019	68 120	76 010	-7 890
2020	70 300	-	-



Figur 8-36: Utviklingen i tildelte midler til AU-reiseordningen og kostnadene til faktisk bruk (nominelle kroner).

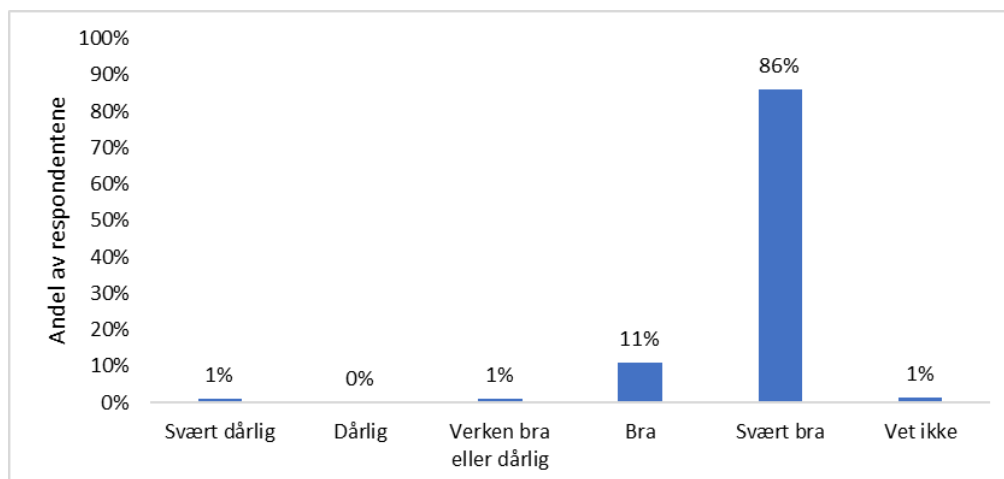
8.6.3 RELEVANS

Sentrale spørsmål i evalueringen er i hvilken grad AU-reiseordningen dekker behovet gitt formålet med ordningen og om ordningen når målgruppen. Fins det personer med nedsatt funksjonsevne og transportbehov som kan ha nytte av ordningen med AU-reiser, men som ikke benytter den eller faller utenfor? I dette kapitlet ser vi nærmere på disse spørsmålene.

Arbeids- og utdanningsreiser er beregnet på personer som har varige forflytningsvansker og dermed ikke kan reise til og fra arbeids- eller utdanningssted med offentlige kommunikasjonsmidler, eller denne reisen vurderes å være en så stor belastning at den hindrer personen i å fungere tilfredsstillende i arbeids- eller utdanningssituasjonen.⁴⁷ I tillegg kan personer som midlertidig blir fratatt førerkortet av medisinske årsaker også få støtte til arbeids- og utdanningsreiser. Ordningen skal dekke dette transportbehovet slik at det ikke er mangelen på transport som hindrer personene i å arbeide eller ta utdanning.

For å finne svar på om AU-reiseordningen dekker dette transportbehovet, ble brukerne gjennom spørreundersøkelsen bedt om å vurdere i hvilken grad ordningen ivaretar deres transportbehov til og fra arbeid. Alt i alt oppga de fleste brukerne i spørreundersøkelsen (86 prosent) at transportbehovet deres til og fra arbeid ble ivaretatt svært bra gjennom AU-reiseordningen (se Figur 8-37). Et par av respondentene svarte svært dårlig, men ga ikke noen nærmere begrunnelse for hvorfor de opplevde det slik. For mange av brukerne er i praksis AU-reiseordningen den eneste transportmuligheten de har for å komme seg til og fra arbeid, mens for andre fungerer ordningen som et supplement til annen transport. Noen benytter kollektivtransport når klarer det, mens andre kjører bil, sykler eller går. For disse gjør AU-reiseordningen at de også kommer seg til jobb eller utdanningssted på dagene når de ikke kan benytte transportmidlene de vanligvis bruker. Flere nevnte for eksempel mørket om vinteren og vanskelig vær og føreforhold som grunner til at de benytter AU-reiseordningen i perioder.

⁴⁷ <https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/hvor-trenger-du-hjelp/arbeid-og-utdanning/arbeids-og-utdanningsreiser>.



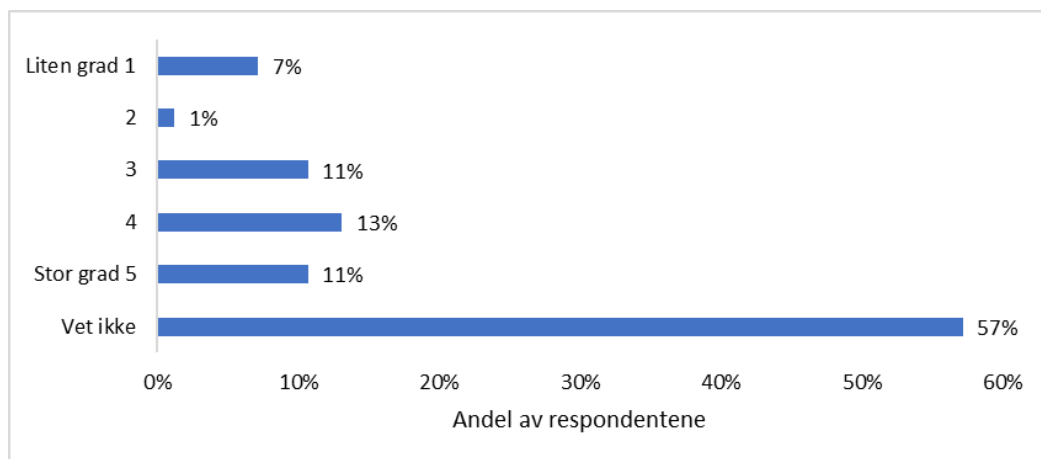
Figur 8-37: Brukernes vurdering av hvor godt transportbehovet deres til og fra arbeid blir ivaretatt gjennom AU-reiseordningen (N=221).

Resultatene gir et klart inntrykk av at AU-reiseordningen har stor betydning for at de som har ordningen skal kunne komme seg til og fra jobb eller utdanningssted, og at det både bidrar til at personer som ellers ville ha vært helt eller delvis uføretrygdet, både kan stå i jobb eller ta utdanning og at de kan jobbe i høyere stilling enn om de ikke hadde hatt ordningen. Spørsmålet er så om ordningen når målgruppen som den er ment å nå.

Dersom de som har behov for AU-reiseordningen skal få den, er man avhengig av at de som har behov for ordningen får kjennskap til ordningen på en eller annen måte. Som resultatene i kapittel 8.1 viser, er det imidlertid nokså bred enighet blant de vi har snakket med og de som har svart på spørreundersøkelsene, at kunnskapsnivået er lavt når det gjelder AU-reiseordningen både blant brukerorganisasjoner, NAV-ansatte og brukere i målgruppen. Flere ga både uttrykk for at det hadde gått flere år før de selv fikk kjennskap til ordningen og at de trodde det sikkert var flere som kunne ha nytte av ordningen som ikke fikk den fordi ingen ga dem informasjon om denne muligheten.

En av transportørene uttrykte at det på sett og vis var bra at ikke så mange hadde ordningen, men at det på den andre siden også kunne være et tegn på at det var noen som kunne trenge ordningen, men som ikke fikk den.

I spørreundersøkelsen blant NAV-ansatte, ble respondentene blant annet spurt om i hvilken grad de tror at de som har behov for AU-reiseordningen får den innvilget. Av Figur 8-38 ser vi at størstedelen av respondentene, hvorav ca. halvparten jobber ved kontaktsenter og den andre halvparten ved NAV lokal, har svart vet ikke på dette spørsmålet. Størstedelen av disse har også svart at de sjeldnere enn en gang i året eller aldri har henvendelser om ordningen.



Figur 8-38: NAV-ansattes vurdering av i hvilken grad de som har behov for AU-reiseordningen får den innvilget (N=84).

I spørreundersøkelsen blant NAV-ansatte, oppga over halvparten at de tror at de som har behov for AU-reiseordningen får den innvilget når de søker. Det kom imidlertid fram under intervjuene at det kan være grupper som faller utenfor AU-reiseordningen som kunne hatt nytte av den.

Informanten fra NAV Tiltak Innlandet ga uttrykk for at de ikke visste om noen grupper som ikke var omfattet av ordningen som burde ha vært det. Informanten mente imidlertid at det var et behov for å se på regelverket for de som blir midlertidig fratatt førerkortet i forbindelse med for eksempel epileptiske anfall og lignende. Disse kan bare få AU-reiseordningen for inntil ett år av gangen, slik regelverket er i dag. Det hender imidlertid av ulike grunner, at det kan gå over ett år før de får førerkortet tilbake. Man bør derfor vurdere å utvide ordningen til å gjelde hele perioden de er avhengig av transport og ikke begrense det til ett år, fordi noen blir stående uten transporttilbud i perioden etter at AU-reiseordningen opphører og fram til de får førerkortet tilbake.

Ellers så var det noen brukere som kom inn på forholdet mellom AU-reiseordningen og uføretrygd og tilgang til kollektivtransport. Det står for det første klart i regelverket at manglende kollektivtransport i nærmiljøet ikke er god nok grunn i seg selv til å få ordningen. Det må være en funksjonsnedsettelse som gjør at man har et transportbehov fordi man ikke klarer å reise med kollektivtransport eller at det er for belastende å benytte kollektivtransporttilbudet. Det siste punktet vil imidlertid innebære en skjønnsmessig vurdering. Hva innebærer det at reisen er en så stor belastning at den hindrer en person med funksjonsnedsettelse å fungere tilfredsstillende i arbeids- eller utdanningssituasjonen? Ville et bedre tilrettelagt kollektivtransporttilbud hvor bussen for eksempel stoppet rett utenfor døra, kunne gjort at personen kunne reise med kollektivtransport uten at det ble for belastende? Ville det at man slapp å bytte transportmiddel underveis for eksempel gjøre at man kunne reise kollektivtransport uten at det ble for belastende? Poenget med å stille disse spørsmålene er å illustrere at det vil være en glidende overgang mellom at det ikke fins kollektivtransporttilbud i nærområdet som personen med funksjonsnedsettelse kan benytte, og det at kollektivtransporttilbudet som fins er dårlig tilrettelagt eller ligger for langt unna til at personen kan benytte det. Inntrykket fra erfaringene til brukerne er at hvordan man argumenterer for behovet for ordningen kan være med å avgjøre om man får den eller ikke. Det kan dermed være noen som faller utenfor, fordi de eller hjelpeapparatet rundt, enten ikke argumenterer godt nok for at de trenger ordningen, eller at de vurderer situasjonen på en

annen måte enn andre ville gjort og dermed tenker at de ikke faller inn under kriteriene for å få ordningen.

Når det gjelder uføretrygd, så står det også klart i regelverket at så lenge man har 100 prosent uføretrygd, så har man ikke rett på AU-reiser. Det er imidlertid slik at det er åpnet opp for at man kan ta utdanning selv om man har 100 prosent uføretrygd med tanke på at det kanskje skal kunne lede til at man kan komme i arbeid etter endt utdanning. Noen opplever at siden det er åpnet opp for at de skal kunne ta utdanning, så burde de også få tilgang til ordninger som AU-reiser. Det kan synes å være en viss mangel på koordinering mellom ulike ordninger som det kanskje kan være behov for å se nærmere på.

9 ENDRINGSFORSLAG MED KONSEKVENSVURDERING

Basert på resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene ser vi her nærmere på forslag til endringer i AU-reiseordningen, herunder regelverk, organisering og ansvarsforhold, som kan bedre AU-reiseordningens måloppnåelse, kvalitet og effektivitet.

I de tre første kapitlene presenterer og diskuterer vi endringsforslagene som kom fram under intervjuene og i spørreundersøkelsene, samt våre vurderinger av forslag til tiltak som kan bedre kostnadseffektiviteten i ordningen. I kapittel 9.4 vurderes administrative og budsjettmessige konsekvenser av utvalgte endringsforslag.

Når vi har diskutert endringsforslagene, og gjort vurderinger av hvilke av dem det kan anbefales å se nærmere på, har vi vurdert endringsforslagene utfra ulike perspektiv. For det første har vi vurdert endringsforslagene i lys av formålet med AU-reiseordningen og med hensyn til hvordan de kan bidra til bedre oppnåelse av resultatmål, effektmål og samfunns mål. Disse er nærmere beskrevet i kapittel 1.2 og oppsummert i kapittel 8.6.

For det andre, vil de fleste være enige om at de ulike forslagene har ulik grad av viktighet, selv om hva som vurderes som viktig eller ikke, også vil variere fra person til person utfra hvilken situasjon man er i. Vi har derfor også gjort en vurdering av hvor viktig endringen antas å være for brukerne.

Hvilke fordelings- og budsjettmessige virkninger en endring medfører, er et tredje moment å ta hensyn til. På den ene siden er det fornuftig å gjøre endringer mange brukere vil sette pris på og nyte godt av. På den andre siden kan endringer som medfører at reisekostnadene til mange brukere øker, få en stor budsjettmessig konsekvens. I og med at AU-reiseordningen er rammefinansiert, og man allerede i dag ligger tett opp til tildelt ramme, vil det for eksempel kunne føre til at færre får tilgang til AU-reiseordningen, dersom reisekostnaden øker for de som allerede har ordningen i dag. Dette er noe som det er viktig å ta med i betraktningen. Med mindre rammene til AU-reiser øker, noe det per i dag ikke fins konkrete planer om, har vi derfor valgt å la dagens rammer være styrende for endringene som foreslås.

For det fjerde er det viktig å vurdere administrative konsekvenser av endringer og i hvilken grad endringene kan medføre administrative utfordringer.

Det siste momentet som må vurderes, er i hvilken grad forslagene til endring fører til at grensesnittet mot andre transportordninger endres. Det er viktig å være bevisst på hva formålet med AU-reiseordningen er sammenlignet med andre ordninger, og at man er varsom med å utvide AU-reiseordningen for mye, slik at den brukes på reiser som andre transportordninger er ment å skulle dekke.

Til slutt vil vi understreke at når det skal gjøres endringer i en ordning som AU-reiseordningen, er det viktig å vurdere nøye hva man velger å forandre, slik at man ikke gjør endringer som fører til at man ender opp med en ordning som samlet sett er dårligere enn den er i dag. Det er mange som er enige om at på de fleste områder, så fungerer dagens AU-reiseordning godt.

9.1 ENDRINGSFORSLAG FRA BRUKERE OG BRUKERORGANISASJONER

Brukerne ble i spørreundersøkelsen bedt om å nevne tre forhold som de mente ville kunne forbedre ordningen for dem. Nedenfor presenteres og diskuteres forslagene som kom inn sammen med forslagene som kom fram gjennom intervjuene med brukere og brukerorganisasjoner. Noen av forslagene til endringer som kom fram, er det rom for å gjennomføre innenfor dagens regelverk. Dette kommenteres og diskuteres der det er aktuelt.

Det er viktig å få med at en stor andel av brukerne ga uttrykk for at de ikke hadde noen forslag til endringer og at de var svært fornøyd med ordningen slik den fungerer i dag. Vi har tatt med et lite utdrag av deres kommentarer til sist i kapitlet for å illustrere dette.

Vi har valgt å dele inn forslagene til endringer i tre hovedkategorier: 1) kunnskap og informasjon, 2) regelverket og 3) kvalitet.

9.1.1 BEDRE KUNNSKAP OG INFORMASJON

Flere brukere pekte på behovet for å øke kunnskapen om AU-reiseordningen. Dette ble også trukket fram i undersøkelsen til Lippestad mfl. (2020). Det ble pekt på behov for bedre kunnskap hos ansatte ved kontaktsentrene slik at de i større grad blir i stand til å sette over til riktig saksbehandler når brukere ringer, og det ble pekt på bedre behov for kunnskap blant saksbehandlere i NAV, slik at de kan opplyse om ordningen til mulige nye brukere. En pekte også på at informasjonen om AU-reiseordningen på nettsiden kunne vært forbedret, uten å komme med konkrete forslag til forbedringer her. Det ble videre pekt på behov for bedre kunnskap blant drosjesjåførene om AU-reiseordningen og hvordan reisekortet fungerer. Flere viste til historier hvor betalingen tok tid, fordi sjåføren var ukjent med betalingssystemet.

Økt kunnskap og informasjon om AU-reiseordningen blant NAV-ansatte, er viktig for bedre å nå effektmålet om at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i arbeid eller arbeidsrettet utdanning. Det vil gjøre at man bedre når målgruppen for AU-reiseordningen. Intervjuene og spørreundersøkelsen viser tydelig at AU-reiseordningen er viktig for de som har den med hensyn til muligheten til å kunne være i arbeid og/eller utdanning. Samtidig peker flere på at det tok lang tid før de fikk vite om ordningen. Det er stor grunn til å tro at det fins personer med nedsatt funksjonsevne som enten er 100 prosent uføretrygdet i dag, men kunne ha vært i arbeid med AU-reiser, eller som kunne ha jobbet mere dersom de hadde hatt AU-reiser. Hvor mange dette gjelder, er imidlertid svært vanskelig å si.

Økonomiske konsekvenser av å informere bedre om AU-reiseordningen, vil på den ene siden være at reisekostnadene øker ved at flere brukere får innvilget ordningen. På den andre siden vil det at flere kommer i arbeid, være med å redusere utbetalingene til uføretrygd og/eller sykepenges og gi økt verdiskaping. Det er grunn til å tro at man fortsatt har administrative stordriftsfordeler i ordningen, slik at administrasjonskostnadene ikke vil øke nevneverdig om noen nye brukere kommer til. Utviklingen fram til nå viser at selv om det har vært en jevn økning i antall brukere det siste tiåret, har ikke administrasjonskostnadene økt tilsvarende. Den økonomiske analysen viser også at det er samfunnsøkonomiske lønnsomt å tilby ordningen dersom det kan føre til at personer kommer i arbeid som ellers ville ha vært uføretrygdet.

Bedre kunnskap om AU-reiseordningen og bruken av reisekortet blant drosjesjåførene, vil bidra til å bedre resultatmålene om å ha en ordning med høy kvalitet og som gir gode brukeropplevelser.

Oppsummert, vil vi vurdere det å bedre kunnskapen og informasjonen om AU-reiseordningen til å være et viktig tiltak for å bedre måloppnåelsen i ordningen og for å bedre nå målgruppen for ordningen.

9.1.2 ENDRINGSFORSLAG KNYTTET TIL REGELVERKET

Oppsummert hadde brukerne følgende forslag til forbedringer i regelverket:

1. Større fleksibilitet med hensyn til hente- og oppmøtested.
2. Mulighet til å kunne gjøre korte stopp og avstikkere på vei til eller fra jobb for å handle mat, dra innom apoteket eller lignende.
3. Mulighet til å kunne benytte AU-reiser til reiser innenfor arbeidsdagen ved reiser til for eksempel kundemøter.
4. Fleksibilitet med hensyn til antall turer per dag/uke og økt fleksibilitet i utregningen av antall arbeidsreiser per uke.
5. Kunne bruke AU-reiseordningen til kurs og etterutdanningsformål.
6. Bedre tilpasning til den enkelte bruker og lokale forhold.
7. Mulighet til å gjøre stopp underveis for å hente barn på skolen.
8. Kunne bruke reisekortet når bilen er på verksted i under en uke.

Forslag 1: Større fleksibilitet med hensyn til hente- og oppmøtested

Det å få økt fleksibilitet i forhold til hente- og oppmøtested, var noe mange av brukerne ytret ønske om å få forbedret. Dette ble også trukket fram som et ønske i undersøkelsen til Lippestad mfl. (2020). Mange viste til behov for å kunne reise direkte til møter og kurs på andre adresser enn ordinært arbeidssted, eller for å kunne dra direkte til fysikalsk behandling, lege eller trening før eller etter jobb. Noen hadde flere arbeidssteder med ulike adresser, og hadde derfor behov for å kunne reise til de ulike adressene. Det ble også pekt på behov for å kunne foreta sporadiske reiser utenbys på arbeidsoppdrag.

Hovedregelen i dagens regelverk er at AU-reisene innvilges til og fra fast arbeidssted, jamfør § 3 som omhandle vilkår for AU-reiseordningen i de utfyllende reglene til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser.⁴⁸ I vilkårene er det imidlertid åpnet for at personer som utfører arbeid på forskjellige steder kan få dekket tur/retur bosted og ulike adresser, innenfor et begrenset geografisk område. Det er også åpnet opp for at man kan bruke AU-reiseordningen til reiser til møter og seminarer og lignende, dersom reiselengden ikke er lengre enn den ordinære reisen til og fra jobb, samt at reisen foretas enten i slutten eller starten av arbeidsdagen. Dette står beskrevet i vedtaket brukerne får om innvilgning av AU-reiser. På samme måte er det heller ikke noe i veien for at man kan benytte AU-reiseordningen til å reise direkte til for eksempel fysikalsk behandling før man drar på jobb, eller eventuelt starte reisen til jobb fra behandlingsstedet, innenfor de samme begrensningene som beskrevet over.

⁴⁸ Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Lov om arbeidsmarkedstjenester – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser (Dokument nr. R76-13-03).

Når det gjelder reise til legebesøk og behandling, kommer man imidlertid i berøring med pasientreiseordningen. Den sier at dersom man har vært til behandling, kan man søke om å få dekket reiseutgifter i etterkant. Alternativt er det mulig å få rekvirert reiser på forhånd, dersom man trenger tilrettelagt transport for å komme til behandling.⁴⁹ Det kan føre til en uheldig sammenblanding av transportordningene, dersom AU-reiseordningen skal brukes til det som pasientreiseordningen er ment å skulle dekke.

Forslaget om større fleksibilitet med hensyn til oppmøtested og hentested, kan derfor deles i to. På den ene siden kan det være behov for å se om det er mulig å informere tydeligere i vedtakene om fleksibiliteten som eksisterer innenfor dagens regelverk. Det kan hende at flere av brukerne allerede har den fleksibiliteten de etterspør, uten å være klar over det, slik at bedre informasjon er det som skal til.

På den andre siden, vil det nok være noen som ønsker å kunne reise lengre avstander enn det vedtaket om AU-reiser tilsier, dersom for eksempel et seminar man skal, på ligger lengre unna enn ordinært arbeidssted. Fra NAV sin side, pekes det imidlertid på flere praktiske utfordringer knyttet til å skulle åpne opp for en slik fleksibilitet. For det første blir det utfordrende å skulle beregne brukerens egenandel, som av hensyn til å minimere administrasjonskostnadene, settes til en fast sum for hver reise. Dersom man generelt skulle øke distansen brukeren kan reise med reisekortet, ville da egenandelen bli høyere på alle AU-reisene brukeren tar. For det andre, kan det bli vanskelig å føre tilsyn med hvilke reiser AU-reiseordningen brukes til. Hvordan vet man at reisen faktisk benyttes til et seminar i forbindelse med jobben og ikke til noe annet? For det tredje, kan det bli veldig kostbart dersom det skal åpnes opp for en ubegrenset reiselengde. Til sist kan det skape uklare grenser mot hva arbeidsgiver bør forventes å betale og ikke. Dersom et arbeidsrelatert møte eller seminar legges til et annet sted enn fast arbeidssted, bør det kunne forventes at arbeidsgiver dekker den ekstra transportkostnaden dette innebærer for arbeidstaker.

Oppsummert vil vi si at selv om mange etterlyser denne typen fleksibilitet som det her er snakk om, vil det kunne bli svært kostbart både med hensyn til økte reisekostnader og økte administrasjonskostnader og skulle utvide ordningen utover mulighetene som allerede ligger i regelverket. Det vil vanskelig kunne gjøres innenfor dagens økonomiske rammer.

Forslag 2: Mulighet til å gjøre korte stopp underveis til og fra jobb

Mange ytret et ønske om å kunne få mulighet til å gjøre korte stopp underveis til og fra jobb. Det gjaldt for eksempel å kunne stoppe for å handle matvarer, dra innom apoteket og lignende. Det ble nevnt at dette ville gjøre «hverdagen mye enklere».

En slik utvidelse av ordningen vil gi et tilbud bedre tilpasset den enkeltes behov og på den måten bidra til å oppnå dette resultatmålet. Det er helt vanlig blant andre arbeidstakere og gjøre slike stopp på vei til og fra jobb. Det er imidlertid ikke grunn til å tro at det er avgjørende for at folk skal være i arbeid eller ikke, og med det fører til bedre oppnåelse av effektmål, eller at det fører til bedre oppnåelse av de viktigste samfunnsmålene med ordningen bortsett fra at det vil kunne gi bedre livskvalitet.

⁴⁹ <https://www.helsenorge.no/pasientreiser/rettigheter/>.

Det at flere har ytret ønske om at det åpnes opp for denne muligheten, tyder på at dette er noe som oppleves som viktig for mange. Dette var også et ønske som kom fram i undersøkelsen til Lippestad mfl. (2020). Basert på sistnevnte rapport har det kommet fram et forslag om å for eksempel tilby AU-reisebrukerne et minimum antall fritidsreiser (dagens TT-ordning), slik at de kan utføre ærend til og fra jobb, og eventuelt også delta på jobbrelaterte aktiviteter utenom arbeidstid, som neste endringsforslag omhandler. Det er imidlertid grunn til å tro at dette er noe som alle brukerne av AU-reiseordningen vil ønske å benytte seg av dersom det ble innført. Det vil derfor kunne få store økonomiske konsekvenser ved at reisekostnadene til hver bruker mest sannsynlig ville øke betraktelig. Det er ikke grunn til å tro at det ville gi øke administrasjonskostnadene av betydning, dersom alle brukerne fikk innvilget et visst antall fritidsreiser i tillegg til reisene til og fra jobb. Det er imidlertid vanskelig å se for seg at en slik utvidelse av regelverket vil kunne skje innenfor dagens økonomiske rammer.

En slik utvidelse av ordningen vil også føre til en litt uklar grense mot TT-ordningen. Alternativt kunne man se for seg at de som hadde AU-reiser, ikke lenger fikk tildelt TT-reiser, men fikk både arbeids- og utdanningsreiser og fritidsreiser dekt gjennom AU-reiseordningen. Ser man på samfunnet som helhet, kunne man sett for seg å overføre midler fra TT-ordningen til AU-reiseordningen. Utfordringen er at TT-ordningen i dag er en fylkeskommunal ordning, mens AU-reiseordningen er statlig.

Forslag 3: Mulighet til å kunne benytte AU-reiser til reiser innenfor arbeidsdagen ved reiser til for eksempel kundemøter

Et litt vanskeligere forslag er knyttet til det å åpne opp for å benytte AU-reiseordningen til reiser i jobben til for eksempel kundemøter eller andre typer møter på andre adresser enn fast kontorsted. I utgangspunktet er dette noe man bør kunne kreve at arbeidsgiver dekker, men det kan nok hende at det er ulik praksis fra arbeidssted til arbeidssted med hvordan dette praktiseres. Enkelte av respondentene opplever det som krevende å skulle be arbeidsgiver om å dekke drosjeregningen når de skal på møter og seminarer. De opplever at de blir mindre attraktive som arbeidstakere. Denne ulempen ble også diskutert i undersøkelsen til Lippestad mfl. (2020). For de det gjelder, oppleves nok dette som viktig. Men man må kunne gå ut fra at det kun gjelder et fåtall brukere, og at de fleste får dekt jobbreiser innenfor arbeidsdagen.

Det er flere utfordringer knyttet til å skulle utvide ordningen til å gjelde for jobbreiser. For det første er ikke formålet med AU-reiseordningen at den skal ta over for arbeidsgivers ansvar for dekning av jobbreiser. For det andre er det grunn til å tro at det vil kunne få store økonomiske konsekvenser, dersom AU-reiseordningen skulle dekke alle jobbreisene som brukerne måtte ha, uten at det kan sies eksakt hva omfanget ville bli. Det er imidlertid grunn til å tro at mange ville ha benyttet seg av muligheten, og at arbeidsgiver ville ha oppfordret brukerne til å benytte seg av et slikt tilbud, dersom det fantes. Administrativt ville det også kunne gi utfordringer ved beregning av egenandeler, i og med at det vil være vanskelig å si på forhånd hvor lang arbeidsreisene til kundemøter vil være.

Selv om dette er en endring som de det gjelder vil oppleve som viktig, er det vanskelig å se for seg at å åpne opp for dette vil kunne gjøres innenfor dagens økonomiske rammer. Det ansees også som uheldig at AU-reiseordningen skal brukes til å dekke reiser som det er arbeidsgivers ansvar å dekke.

Forslag 4: Fleksibilitet med hensyn til antall turer per dag/uke og økt fleksibilitet i utregningen av antall arbeidsreiser per uke

Det var mange som av ulike grunner hadde behov for innimellom å kunne foreta mer enn to reiser per dag. De ønsket seg derfor økt fleksibilitet til å kunne fordele AU-reisene sine utover uka. En av respondentene var for eksempel frilansmusiker. Han kunne noen dager ha flere spilleoppdrag samme dag, mens han andre dager ikke hadde oppdrag i det hele tatt.

I utgangspunktet innvilges hver bruker et visst antall AU-reiser per uke basert på opplysninger fra brukerne om deres behov. Det står imidlertid litt lengre ned i vedtaksbrevet under merknader at «*Ordningen omfatter som hovedregel en reise tur/retur fra bosted til fast studie eller arbeidssted*». Denne merknaden kan ifølge NAV Tiltak Innlandet, enkelt fjernes slik at den ønskede fleksibiliteten oppnås.

Inntrykket er at dette er en forbedring som mange vil oppleve som viktig, med tanke på å kunne få tilpasset AU-reisene bedre til behovene sine for transport i forbindelse med arbeid. Det gjelder særlig for de som har varierende arbeidstid og arbeidstidspunkt. Det vil også kunne gjøre det mulig for enkelte med økt deltakelse i arbeidslivet og derigjennom økt verdiskaping. Det er ikke grunn til å tro at det ville gi merkbare økninger i kostnader, da brukerne allerede har innvilget et gitt antall turer. De får bare muligheten til å fordele turene utover uka på en måte som er bedre tilpasset deres behov. Det vil heller ikke gi økte administrative kostnader.

Et par av respondentene ønsket at det var enklere å endre antall turer per uke. Dette for å gjøre det mulig å kunne reise en dag ekstra på jobb iblant, når man hadde mulighet til det. En annen ytret også ønske om at utviste større fleksibilitet ved utregning av antall arbeidsreiser per uke slik at den ikke kun ble beregnet ut fra stillingsprosent. Ifølge NAV Tiltak Innlandet er det imidlertid rom for denne fleksibiliteten innenfor dagens regelverk. Som sagt ovenfor, baseres vedtaket om AU-reiser og antall turer per uke, på hva brukerne har søkt om og har beskrevet at de har behov for. Dersom man for eksempel normalt reiser tre ganger tur/retur jobb hver uke, men innimellom jobber en dag ekstra, er det ikke noe i veien for å søke om å få innvilget inntil fire tur/retur reiser per uke, slik at man har mulighet til å reise den fjerde gangen i uken, når det er behov for det. Inntrykket fra intervjuet med informanten fra NAV Tiltak Innlandet er at så lenge brukeren søker om dette og begrunner hvorfor dette er nødvendig, så er det rom innenfor regelverket til å gjøre denne typen avveielser.

Oppsummert vil vi si at å fjerne merknaden om at ordningen bare omfatter en reise tur/retur bosted og arbeids- eller studiested, er et viktig endringsforslag å se nærmere på. Det vil kunne bedre måloppnåelsen i ordningen uten at de gir økte offentlige utgifter. Bedre informasjon om mulighetene som ligger i regelverket, vil også løse behovet for fleksibilitet med hensyn til antall AU-reiser per uke.

Forslag 5: Kunne bruke AU-reiseordningen til kurs og etterutdanningsformål

En respondent kom med forslag om at AU-reiser også burde kunne brukes for reiser til og fra etterutdanningssted og kurs av kortere varighet. Ifølge NAV Tiltak Innlandet, er det mulig innenfor dagens regelverk å benytte AU-reiser til disse formålene. For det første, er det mulig å benytte AU-reiser til både kurs og etterutdanning innenfor det innvilgede vedtaket dersom reiseveien til kurs- eller etterutdanningsstedet er kortere reisen til og fra fast arbeidssted, jamfør forslag 1. For det andre er det mulig å søke om AU-reiser til etterutdanning på lik linje

med utdanning så lenge det er beregnet på å øke mulighetene for å få å bli i inntektsgivende arbeid, jamfør Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 1.

Når det gjelder reiser til kortvarige kurs hvor reiselengden er lengre enn vanlig reise til og fra arbeid, er dette å regne som jobbreiser og forventet at dekkes av arbeidsgiver. Det er normalt at arbeidsgiver dekker reiser for alle arbeidstakere til og fra kurs som gjennomføres i forbindelse med jobben. Det vil være urimelig at ikke det også skal gjelde for personer med nedsatt funksjonsevne.

Det var bare en av brukerne i spørreundersøkelsen som kom med dette endringsforslaget, så vi har ikke grunn til å tro at dette er en problemstilling som mange har. Det er også en problemstilling som kan løses innenfor dagens regelverk, for reisene som ikke må regnes som arbeidsreiser og dermed arbeidsgiver bør forventes å dekke.

Forslag 6: Bedre tilpasning til den enkelte bruker og lokale forhold

En respondent kom med forslag om å gjøre regelverket mere fleksibelt med hensyn til å kunne gjøre individuelle tilpasninger til den enkelte brukers særskilte behov og til lokale forhold. Respondentene kom imidlertid ikke med konkrete eksempler på hva dette kunne være.

Vedtak om arbeids- og utdanningsreiser baseres på den informasjonen og de behovene som søkeren melder inn gjennom søknadsskjemaet. Ifølge NAV Tiltak Innlandet blir hver enkelt brukers behov og lokale forhold vurdert når søknadene behandles å innvilges. Det er derfor uklart hva denne brukeren har ment. Det som imidlertid er viktig for brukeren å passe på i søknaden, er at han eller hun gir en god beskrivelse av sitt transportbehov, og gir beskjed dersom det er spesielle lokale forhold som må hensyntas. Et av resultatmålene knyttet til AU-reiseordningen er at den skal være tilpasset den enkeltes behov, noe som også vil være viktig for at ordningen skal ha den ønskede effekten med at flere kommer i jobb eller klarer å jobbe mer. Inntrykket fra intervju med NAV Tiltak Innlandet, er at dette allerede er noe som tilstrebes i innvilgningsprosessen.

En respondent kommenterte i en annen sammenheng at det hadde tatt lang tid før hun oppdaget at det gikk an å bestille allergivennlig drosje. Dette kan være et eksempel på en type individuell tilpasning som er mulig å få til, men som kanskje ikke alle er klar over at eksisterer. Løsningen på dette er å gi bedre informasjon om mulighetene som fins for tilpasninger, selv om dette også er et ansvar som hviler på drosjenæringen. Vi kommer tilbake til forbedringsforslag knyttet til transporten nedenfor.

Forslag 7: Mulighet til å gjøre stopp underveis for å hente barn på skolen

En respondent kom med ønske om å kunne hente barn på skolen på samme måte som det er åpnet for at man kan hente barn i barnehage. I de utfyllende reglene til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 4, er det imidlertid åpnet opp for at det også er mulig å gjøre stopp underveis for å hente barn på skolen. Det står i § 4 tredje ledd blant at «*Ved behov for faste stopp underveis, for eksempel stopp for å levere barn i barnehage, ...*». Det at det står for eksempel stopp for å levere barn i barnehage, gir ifølge NAV Tiltak Innlandet rom for at man også kan innvilge vedtak om stopp for å hente barn på skolen eller SFO innenfor dagens ordning.

Det er imidlertid viktig å se dette opp mot ordningen med skoleskyss. Elever i grunnskolen har under visse vilkår rett til gratis skoleskyss.⁵⁰ Det gjelder ved lang skolevei (mer enn 2 km for 1. trinn og mer enn 4 km for 2.-10. trinn), farlig eller vanskelig skolevei, midlertidig skade eller sykdom, ved behov for båttransport samt ved nedsatt funksjonsevne.

Å kunne levere og hente de minste barna på skolen, SFO eller barnehage er viktig for dem det gjelder, og kan nok være med å bidra til at flere kan være i arbeid eller jobbe mer enn de ville gjort dersom de ikke hadde ordningen. Det er under ti brukere som har vedtak om å kunne levere og hente barn i barnehage i dag. Det er ikke grunn til å tro at bedre informasjon om muligheten til å også kunne hente barn på skole eller SFO, ville fått mange flere til å benytte ordningen. I og med at brukerne selv betaler for ekstrakostnaden med å stoppe ved barnehagen/skolen, vil det ikke få budsjettmessige konsekvenser for staten.

Et forslag det er verdt å vurdere, er å presisere i forskriften at det også er mulig å hente barn på skolen innenfor dagens regelverk. Det vil ha stor betydning for de det gjelder, å få informasjon om dette, uten at det er ventet å gi økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for det offentlige.

Forslag 8: Kunne bruke reisekortet når bilen er på verksted i under en uke

Ifølge rundskrivet med utfyllende regler til forskriften om stønad til AU-reiser § 3 fjerde ledd, er det mulig å benytte AU-reiseordningen dersom trygdefinansiert bil er på service, reparasjon eller tilpassing i *mer enn en uke*. Det ble av flere brukere foreslått å endre dette til å gjelde også ved kortere opphold på verksted.

Det er grunn til å anta at dette er viktig for de det gjelder, og at det vil bidra til at de klarer å jobbe også de dagene bilen er på verksted, selv om det kun er i for eksempel, fem dager. Det er vanskelig å si nøyaktig hvor mange dette vil være aktuelt for. NAV Tiltak Innlandet er imidlertid bekymret for at det vil gi forholdsvis stor administrativ belastning for dem å skulle behandle mange slike søknader, og det vil være utfordrende for dem å ha ressurser til å kunne behandle disse søknadene på kort varsel.

Samlet sett er det grunn til å tro at de negative administrative konsekvensene vil overstige nytten brukerne har av en slik utvidelse av regelverket, selv om økningen i reisekostnader ikke er ventet å bli av betydning. Det er derfor ikke et endringsforslag vi vil tillegge høy prioritet.

9.1.3 ENDRINGSFORSLAG KNYTTET TIL KVALITETEN PÅ AU-REISEORDNINGEN

Oppsummert var endringsforslagene angående kvaliteten på ordningen relatert til:

1. Digitalisering av søknadsprosessen.
2. Forenklet bruk av reisekortet og betaling av egenandelene.
3. Forbedringer knyttet til transporten angående bestilling, betalingsrutiner, informasjon om muligheter for tilpasninger, prioritet i rushtiden og smitteverntiltak.

Forslag 1: Digitalisering av søknadsprosessen

Flere av brukerne nevnte at de savnet at det var mulig å levere søknaden om AU-reiser elektronisk. Digitalisering av søknadsprosessen ble også nevnt av NAV-ansatte som forslag til

⁵⁰ <https://www.udir.no/regelverk-og-tilsyn/skole-og-opplaring/skyss/elev-i-grunnskolen/?path=cehlill>.

forbedring. Ifølge NAV er søknad om AU-reiser så å si den eneste søknadsprosessen som ikke er digitalisert hos NAV. Digitalisering av AU-reisesøknadsprosessen vil være med å bidra til å oppnå resultatmålene om økt kvalitet og digitalisering av tjenestene i NAV. Det er ventet å føre til en forenklet søknadsprosess for de fleste, spesielt for enkelte grupper som for eksempel blinde, og medføre at mange ville benyttet seg av elektronisk søknad.

Det vil være en investeringskostnad knyttet til å lage et system for elektronisk søknadsinnsending, men det vil gi besparelser i driftskostnader. Selv om NAV Tiltak Innlandet allerede i dag mottar og behandler søknadene elektronisk, fordi papirsøknadsskjemaene blir skannet når ankommer NAV og deretter sendes elektronisk til saksbehandlerne, vil digitalisering spare ressurser knyttet til postmottak og skanning hos NAV.

Digitalisering av søknadsprosessen er et tiltak som vil gagne både brukerne og det offentlige og er dermed et tiltak det ansees som viktig å se nærmere på.

Forslag 2: Forenklet bruk av reisekortet og betaling av egenandelen

Det kom flere forslag til endringer når det gjaldt reisekortordningen og betaling av egenandelen. Selv om enkelte av de som oppga å betale relativt høy egenandel, ønsket seg lavere egenandel, gikk de fleste forslagene til forbedringer ut på at man ønsket en enklere måte å håndtere reisekortet og betale egenandelen på. Som en av respondentene beskrev:

«Den tekniske løsningen med kortet kunne ha vært bedre. Det er mange sjåførere som sliter med å forstå hvordan de skal føre opplysninger inn i taksameteret, og særlig skille mellom framgangsmåten til AU-kortet og andre kortordninger. Mer automatikk her hadde gjort det enklere og kjappere for både meg og sjåføren».

Forslagene gikk både ut på at var tungvint med selve betalingen når man både skulle bruke reisekortet og skulle betale egenandelen ved siden av, og at mange følte det som tungvint å skulle betale småbeløp ned i 7-8 kroner to ganger om dagen. Det kom fram ulike forslag til løsninger som kunne gjort betalingsprosessen enklere.

Et forslag går ut på å gjøre det mulig å kunne bruke reisekortet og betale egenandelen i en operasjon. Det kunne gjøres ved å fylle opp reisekortet på forhånd med penger til å betale egenandelen med, slik at man bare trengte å bruke reisekortet når man skulle betale. Alternativt kunne NAV sendt regning etterskuddsvis per måned for egenandelene. En annen løsning som ble foreslått, var å gjøre det mulig å legge inn både reisekortet og Visa-kortet i taxi-appen slik at man slipper å dra fram kort i drosjen i det hele tatt. Slike typer ordninger ville både gjøre at selve avslutningen av turen går raskere og brukerne slipper å måtte betale småsummer hver gang de reiser, og dermed bidra til bedre brukeropplevelse. Det er grunn til å tro at dette er løsninger som også drosjesjåførene ville sette pris på, da det også ville være tidsbesparende for dem.

Etterskuddsvis utsendelse av fakturaer hver måned vil imidlertid gi økte administrasjonskostnader. Med ca. 800 brukere, ville det bety at det måtte sendes ut og behandles 9 600 fakturaer årlig. Anslår vi at det koster 50 kroner å behandle en faktura, gir det en økt administrasjonskostnad på 480 000 kroner årlig. Dette ansees som så lite ressurseffektivt at vi anser det for å være et uaktuelt tiltak.

Løsningen med å kombinere egenandelbetalingen med reisekortet, ble ifølge NAV Tiltak Innlandet vurdert i starten da man innførte den permanente AU-reiseordningen. Av ulike grunner valgte man å ikke gå for en slik løsning. Det var blant annet knyttet til hvem som skulle administrere en slik ordning, hvordan man skulle forholde seg til tilbakebetaling av egenandeler som ikke ble brukt osv. Dersom man igjen skulle vurdere en slik løsning, måtte man tatt en vurdering med hensyn til mulige praktiske løsninger og administrative konsekvenser. Det er derfor vanskelig å anslå hva det ville kostet i både investeringskostnader og eventuelt økte administrasjonskostnader.

Det ble også foreslått at kortene ble gjort om slik hadde de hadde chip og ikke magnetstripe. Det ble vist til at det noen ganger var vanskelig å få lest kortene i drosjene. Magnetstripene slites fort og blir vanskelig å lese. Da må de fornyes. Dette ville gi en forbedring både for alle brukerne, men også for transportørene.

Det er ifølge Rogaland Taxi fullt mulig å produsere kort med chip i stedet for magnetstripe selv om dette er litt dyrere. Det som imidlertid er den største utfordringen, er at chip-kortene ikke fungerer i alle drosjene, fordi de mange drosjer har taksametre og betalingsterminaler som kun fungerer med magnetstripen. Man måtte dermed ha krevd at alle drosjene byttet til nye taksametre og betalingsterminaler, dersom man skulle gått over til chip i kortene. Som informanten i Rogaland Taxi påpekte, var høsten 2020 neppe rette tidspunktet for å gjennomføre en slik endring med tanke på både Covid-19 situasjonen og det nye drosjeregulverket som trådte i kraft 1. november 2020. På sikt, derimot, er dette noe som bør sees nærmere på, i takt med at det blir mere og mere vanlig å bruke chip i kort i stedet for magnetstripe. Rogaland Taxi arbeider med å finne en løsning som skal gjøre det mulig med kontaktløs betaling i drosjene.

Forslag 3: Forbedringer knyttet til transporten angående bestilling, betalingsrutiner, informasjon om muligheter for tilpasninger, prioritet i rushtiden og smitteverntiltak

Til sist kom det fra brukerne forslag til ulike forbedringer når det gjelder selve transporten. Et forslag var å forbedre systemene for bestilling og avbestilling hos drosjene. Det er ulikt hvordan dette fungerer mellom drosjeselskapene og dette bærer nok forslagene til forbedringer preg av. Noen av drosjeselskapene har antagelig velfungerende systemer, mens andre har forbedringspotensial. Noen ønsket seg mulighet til å kunne foreta elektronisk bestilling og avbestilling, mens en annen foreslo å gjøre det mulig å kunne chatte med drosjesentralen i stedet for å måtte bruke bildetelefontolk som opplevdes som tungvint. En annen viste til en positiv rutine hos et drosjeselskap som brukeren mente andre også burde vurdere å innføre:

«Oslo Taxi sier fra 5 minutter før de kommer slik at jeg kan gjøre meg klar og gå ut - dette er bra. Burde også de andre gjøre».

Et annet forslag var knyttet til å få mulighet til å ha fast bil og sjåfør. Dette er også noe som noen drosjeselskap allerede tilbyr, mens andre ikke gjør. En savnet generelt bedre informasjon om muligheter som fins hos drosjeselskapene for individuell tilpasning, slik som for eksempel at det går an å bestille allergivennlig bil. Det kom fram forslag om at det burde stilles krav til at drosjesjåførene behersker norsk språk godt, da det kan være utfordrende for syns- og hørselshemmede når de ikke gjør det. Det å kunne ha mulighet til å ha fast sjåfør, ville

antagelig ha løst dette problemet. En ønsket seg at drosjene skulle se like ut, slik at de var lettere å kjenne igjen.

Flere av brukerne antydte at det kunne være litt utfordrende å få tak i drosje i rushtiden. En foreslo derfor at AU-reiser skulle få prioritet hos drosjeselskapene. Dette kan kanskje være vanskelig å få gjennomført i praksis når ulike drosjebrukergrupper settes opp mot hverandre, men forhåndsbestilling av drosje, med mulighet for på kort varsel å kunne avbestille drosjen, vil kanskje være en mere gjennomførbar ordning som kunne løst denne utfordringen.

En savnet bedre smitteverntiltak i drosjene for å hindre smitte mellom passasjerer. En må gå ut i fra at drosjene følger rådene til helsemyndighetene i forhold til dette spørsmålet, men som en pekte på, så kunne det generelt være en idé å gjennomføre kontroller med hvordan de ulike drosjeselskapene utfører AU-reiser. Inntrykket fra tilbakemeldingene fra brukerne, er at dette kan være svært ulikt mellom de ulike drosjeselskapene, og sikkert også fra sjåfør til sjåfør.

For at brukerne skal ha en god brukeropplevelse av AU-reisene er det viktig at også transporten bidrar til dette ved å være av høy kvalitet og tilpasset den enkeltes behov. Som nevnt ovenfor, er inntrykket at mange transportører allerede tilbyr gode, tilpassede tjenester, men at dette varierer. Endringsforslagene som er knyttet til selve transporten, er det i utgangspunktet transportørene som kan gjøre noe med for å forbedre. Et første steg vil her være å informere drosjenæringen om funnene fra denne studien. Det vil nok variere fra bruker til bruker i hvilken grad de ulike forslagene vil være viktig for dem, men uansett vil mange av forbedringstiltakene kunne gjennomføres uten for store kostnader og være med å gi bedre tjenester til mange, litt avhengig av utgangspunktet til hvert drosjeselskap.

Det som Arbeids- og velferdsdirektoratet eventuelt kan gjøre foruten å informere om funnene fra studien, er å legge inn krav til de som skal kjøre AU-reiser om at utvalgte kvalitetsspesifikasjoner skal være oppfylt. Dette må imidlertid vurderes opp mot at brukerne i dag står fritt til å velge hvilken sjåfør de ønsker å benytte. Kanskje kunne man sett for seg en slags kvalitetstempelordning hvor drosjeselskapene ved å tilfredsstille visse krav til kvalitet, fikk et kvalitetsstempel som de kunne opplyse om til brukerne og ellers også bruke i markedsføringsøyemed.

Forhold som har med selve transporten å gjøre, er viktig for brukerne. Mange av forbedringene som er foreslått, kan også gjøres uten at det får økonomiske konsekvenser av betydning. Vi anser det derfor som viktig å se nærmere på endringsforslagene som kan bedre kvaliteten på transporten.

9.1.4 MANGE FORNØYDE BRUKERE AV AU-REISEORDNINGEN

Selv om det kom inn mange konstruktive forslag til forbedringer i ordningen, så er det viktig å understreke at i underkant av 25 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen ikke hadde noen forslag til endringer i ordningen, men tvert imot ga uttrykk for at de var svært fornøyde med ordningen, og at den fungerer ideelt slik den er i dag. Her er et lite utdrag av brukernes kommentarer:

«Jeg har i utgangspunktet ikke opplevd at systemet ikke fungerer. Sett under ett er det ikke noe jeg kan tenke meg å endre på slik ting fungerer for meg».

«Har bare to små forbedringer til AU - ordningen, så da sier det seg vel selv at jeg har vært utrolig, utrolig fornøyd».

«Alt fungerer 100% og jeg er utrolig takknemlig for ordningen!».

«Jeg er veldig fornøyd slik ordningen fungerer i dag. Jeg er heldig som kan benytte meg av AU reiser på dager da jeg har behov for det. Da jeg ikke har så lang vei til jobb, kan jeg stort sett gå til og fra, men setter stor pris på å kunne sette meg inn i en drosje de dagene det ikke er så enkelt».

«Det kan ikke bli bedre enn det er nå: fast sjåfør, faste men fleksible avtaler og enkel saksbehandling».

«Ordningen slik den er i dag, er noe av det beste og mest fleksible tilretteleggingstiltaket jeg har erfart».

9.2 ENDRINGSFORSLAG FRA NAV OG DROSJENÆRINGEN

Det generelle inntrykket fra spørreundersøkelsen blant ansatte i NAV og intervjuene med informanter i NAV og drosjenæringen, er at AU-reiseordningen er en ordning som stort sett fungerer godt med hensyn til oppnåelse av resultatmål, effektmål og samfunns mål. Det var kun et fåtall forslag til endringer som kom fram, og disse kom i hovedsak fra NAV. Disse kan oppsummeres i følgende punkter:

1. Innvilgelse av AU-reiser for lengre enn ett år når midlertidig fratatt førerkortet.
2. Ordinær egenandel ved levering og henting av barn i barnehage.
3. Innvilgelse av AU-reiser for arbeidstakere som mottar 100 prosent uføretrygd, men er i ordinært lønnet arbeid.
4. Øke kunnskapen om AU-reiseordningen blant NAV-ansatte.
5. Digitalisering av søknadsprosessen.

Når det gjelder det siste punktet om digitalisering av søknadsprosessen, er det diskutert i kapittel 9.1.3 over, og omtales derfor ikke nærmere her.

Forslag 1: Innvilgelse av AU-reiser for lengre enn ett år når midlertidig fratatt førerkortet

De som blir midlertidig fratatt førerkortet i forbindelse med for eksempel epilepsianfall eller hjerneslag, og som ikke kommer seg til og fra arbeid og utdanning på annen måte, har i dag mulighet til å få innvilget AU-reiser med varighet inntil ett år, jmf. Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser § 2 tredje ledd. Det som imidlertid av og til skjer, er at noen av disse får nye anfall i løpet av dette året, og at perioden uten førerkort blir forlenget. For disse er det utfordrende at AU-reiseordningen stopper etter ett år. De blir da stående uten transporttilbud til arbeid/utdanning, og kan i verste fall måtte avslutte eller redusere jobbingen en periode.

NAV Tiltak Innlandet foreslår å fjerne begrensningen med at denne gruppen brukere bare innvilges ordningen i inntil ett år, og at det heller blir slik at man får innvilget ordningen så lenge man er fratatt førerkortet og har behov for ordningen. Det kan gjelde ca. 25 personer hvert år, og det antas at disse i gjennomsnitt har behov for å benytte AU-reiser et halvt år utover det første året som regelverket i dag tillater. Dette vil derfor kun medføre en liten økning i reisekostnader, og ingen økning i administrasjonskostnader.

Med bakgrunn i dette er et endringsforslag som vil ha stor betydning for dem det gjelder, men samtidig kun bety en marginal økning i reisekostnader, mener vi det er verdt å se nærmere på dette endringsforslaget.

Forslag 2: Ordinær egenandel ved levering og henting av barn i barnehage

NAV Tiltak Innlandet foreslo også å se nærmere på egenandelen i forbindelse med stopp underveis for å levere og hente i barnehagen. Slik ordningen er i dag, må personene selv betale for taksten som påløper mens de er inne i barnehagen (jamfør rundskrivet med utfyllende regler til forskrift om stønad til AU-reiser (Dokument nr. R76-13-03) § 4, tredje ledd).

Forslaget går ut på å vurdere å endre slik at de det gjelder, bare betaler en egenandel i forhold til hva det ville kostet med buss på strekningen fra hjemstedet til jobb, slik som andre AU-reisebrukere gjør. Det ble imidlertid pekt på muligheten for at noen kunne misbruke dette og ta seg unødvendig lang tid i barnehagen. Erfaringen til NAV Tiltak Innlandet ved gjennomføring av kontroller, er imidlertid at det er svært få som forsøker å misbruke AU-reiseordningen. Heller tvert imot, så opplever de at brukerne ringer inn og spør om veldig mye fordi de er redde for å gjøre noe galt og dermed bli fratatt AU-reiseordningen.

Per i dag er det kun et fåtall (under ti personer) som har ordningen med å gjøre stopp underveis for å levere og hente barn i barnehage, så den økonomiske konsekvensen ville blitt begrenset dersom disse slapp å betale merkostnaden. Det er imidlertid grunn til å tro at det kan være brukere som ikke benytter seg av muligheten med å kunne stoppe for å levere og hente i barnehagen i dag, fordi de syns det blir for dyrt å betale merkostnaden. For småbarnsforeldre er det å levere og hente barn i barnehagen en viktig del av hverdagen, så det er grunn til å tro at flere ville benyttet seg av ordningen, dersom egenandelen ble lavere. Hvor mange det ville bli, er imidlertid vanskelig å anslå med sikkerhet. Men jo flere, jo mere kostnadskrevende ville det bli.

Dette er et viktig punkt for de det gjelder og en endring for de som bruker ordningen i dag, vil kun gi en liten økning i reisekostnadene. Det er imidlertid viktig å kartlegge hvor mange nye brukere av denne ordningen en reduksjon i egenandelen ville føre til, før man eventuelt innfører denne endringen. Det er vanskelig å se for seg at endringen vil kunne gjennomføres innenfor dagens økonomiske rammer dersom det blir mange flere brukere som benytter seg av tilbudet.

Forslag 3: Innvilgning av AU-reiser for arbeidstakere i ordinært arbeid som mottar 100 prosent uføretrygd

Regelverket for utbetaling av uføretrygd er lagt opp slik at det skal være mulig å kombinere arbeid og uføretrygd, og at man skal kunne jobbe så mye man har mulighet til.⁵¹ Ifølge regelverket kan man tjene inntil 0,4 G⁵² i året uten at det får konsekvenser for utbetalingen av uføretrygd. Tjener man over 0,4 G, vil utbetalingen av uføretrygd bli redusert i forhold til hvor mye man jobber. Når det gjelder AU-reiser, betyr det at en person som tjener like over 0,4 G, vil kunne få innvilget AU-reiser, fordi utbetalingen av uføretrygd ikke lengre er 100 prosent, mens en person som jobber like under 0,4 G, ikke vil få AU-reiser innvilget. I praksis

⁵¹ <https://www.nav.no/no/person/pensjon/uforetrygd/jobbe-ved-siden-av-uforetrygd>.

⁵² Grunnbeløpet (G) er per 1. mai 2020 på 101 351 kroner (kilde: <https://www.nav.no/no/nav-og-samfunn/kontakt-nav/utbetalinger/grunnbelopet-i-folketrygden>).

kan det være snakk om en forskjell på inntekt på kun et par tusenlapper. Tilsvarende er det åpnet opp for at man kan ta arbeidsrettet utdanning samtidig som man mottar 100 prosent uføretrygd, mens det ikke er mulig å få innvilget AU-reiser til dette.

NAV Tiltak Innlandet mener det er grunn til å se på regelverket på dette punktet, fordi det kan føre til at personer som har innvilget 100 prosent uføretrygd, men som er i ordinært lønnet arbeid, kanskje ikke får jobbet så mye som de potensielt hadde kunnet, dersom de hadde hatt AU-reiseordningen, fordi de aldri kommer opp i stor nok inntekt uten AU-reiseordningen. Eller at noen ikke får tatt utdanning som kunne ha ført dem tilbake til ordinært lønnet arbeid, fordi de ikke får muligheten til å benytte AU-reiser. Det står i uføretrygdvedtakene at det skal lønne seg å jobbe, og det legges opp til at man skal kunne kombinere jobb og uføretrygd, men så legges det samtidig ikke til rette for at dette skal være mulig når man ikke får tilgang til for eksempel AU-reiseordningen, som kan være en av forutsetningene for at man skal kunne klare å jobbe. Dette var også et punkt som ble nevnt av en av brukerne under intervjuene.

En oppmyking av regelverket på dette punktet vil antagelig for noen være avgjørende for at de kommer i arbeid/arbeidsrettet utdanning, eller at de kan jobbe mere. Det er imidlertid uvisst hvor mange som ville benyttet seg av en slik mulighet, da det ikke fins noen oversikt over hvor mange det gjelder. Det ville gitt en økning i reisekostnader proporsjonalt med antall som ville benyttet ordningen.

Det er viktig å presisere at endringsforslaget over gjelder personer som er i ordinært lønnet arbeid. Varig tilrettelagt arbeid vil ikke være innbefattet i dette forslaget. Det er vanskelig å se for seg at en utvidelse av AU-reiseordningen til også å skulle omfatte deltakere i VTA, skulle kunne gjennomføres innenfor rammene av AU-reiseordningen i dag, selv om vi ikke har nøyaktig oversikt over hvor mange nye brukere det eventuelt ville blitt. Sistnevnte gjør også at det er vanskelig å gjøre beregninger av hva en eventuell slik utvidelse av ordningen ville medført av økte offentlige utgifter. Det vil kreve utredningsarbeid utover rammene av dette prosjektet å skulle gå dypere inn i transportbehovene og -mulighetene som fins for denne spesifikke gruppen.

Forslag 4: Øke kunnskapen om AU-reiseordningen blant NAV-ansatte

Når det gjelder kunnskap og informasjon, så ble det pekt på et behov for å øke kunnskapen om AU-reiseordningen også blant NAV-ansatte, og at man burde bli flinkere til å informere om ordningen til personer som kan være i målgruppen. Det ble ytret ønske om bedre opplæring blant NAV-ansatte i hvordan reisekortet fungerer samt å få tydeliggjort forskjellene mellom de ulike transportordningene for personer med funksjonsnedsettelse. Det ble også ytret ønske fra kontaktsentrene om å få tilbakemelding fra NAV Tiltak Innlandet dersom kontaktsentrene ikke satte over til riktig saksbehandler når de mottok henvendelser fra brukerne. Som det ble pekt på, var de avhengig av tilbakemeldinger for å kunne ta tak i det som måtte være av utfordringer, og gjennomføre nødvendige informasjonskampanjer, opplæring og repetisjoner.

Bedre kunnskap og opplæring av NAV-ansatte vil høyne kvaliteten på tjenestene som leveres av NAV, samt være med å bidra til at flere i målgruppen for AU-reiser nås. Dette kan igjen føre til at flere kommer i verdiskapende arbeid, og at trygdeutbetalingene reduseres.

Økt fokus på informasjonsarbeid og bedre opplæring i AU-reiser og forhold knyttet til ordningen, ble av NAV Tiltak Innlandet vurdert å gi kun marginal økning i kostnader internt.

Den største kostnadsøkningen vil komme i økte reisekostnader dersom økt kunnskap fører til at flere brukere søker og får innvilget AU-reiser. Med bakgrunn i at økt kunnskap om AU-reiseordningen i NAV vil bedre måloppnåelsen og at flere i målgruppen for ordningen nås, mener vi allikevel at dette er et viktig tiltak å se nærmere på.

9.3 ENDRINGSFORSLAG FOR Å BEDRE KOSTNADSEFFEKTIVITETEN

Ingen av informantene i intervjuene eller i spørreundersøkelsene kom med forslag til hvordan kostnadseffektiviteten eventuelt kan bedres i ordningen. Forslagene vi diskuterer her, er derfor våre vurderinger etter å ha analysert datamaterialet i prosjektet. Vi har valgt å diskutere nærmere følgende forslag:

1. Etablering av avtaler med transportørene for å få redusert drosjetakstene og organisert samreiser
2. Økning av brukernes egenandel
3. Sette maksimumsgrense for reiselengde

Forslag 1: Avtaler med transportørene og bruk av samreiser

Per i dag står brukerne fritt til å velge transportør, de kan bestille og avbestille turer på kort varsel og transportørene får betalt ordinær drosjetakst for reisene. En mulighet for å få redusert kostnadene med AU-reisene, kan være å lyse ut AU-reisene på anbud. Det vil kunne åpne opp for konkurranse mellom drosjeselskapene, slik at drosjetakstene reduseres. Det vil også gjøre det mulig å få til samreising blant AU-reisebrukerne, ved at drosjeselskapet som vinner anbudet, har oversikt over reisene i området, og kan sette sammen turene slik at flere kan reise sammen i en drosje. Det er grunn til å tro at begge deler vil kunne gi reduserte kostnader til AU-reisene.

Det er imidlertid flere argumenter som taler mot å innføre en slik ordning. For det første tror vi at de aller fleste brukerne ville oppleve at de da fikk en mye dårligere ordning enn det de har i dag. Brukerne gir klart uttrykk for at de setter stor pris på å kunne velge transportør selv og å kunne bestille og avbestille turene sine på kort varsel. Mange av brukerne har sykdommer som gjør at formen kan variere mye fra dag til dag. Enkelte dager kan de for eksempel ha behov for å starte litt senere på jobb, eller de kan ha behov for å kunne dra hjem fra jobb på kort varsel ved forverring av sykdom i løpet av dagen. For disse vil det være vanskelig å avtale reisene sine på forhånd, og det vil være et dårlig alternativ å skulle sitte å vente på jobb når man er syk og har behov for å komme seg hjem fort.

Brukerne gir også uttrykk for at det å kunne få velge transportør fritt, betyr mye for dem. Brukerne har ulike behov som de trenger å få dekt, og når man skal reise fram og tilbake til jobb hver dag, er det viktig å ha en transportør som man er komfortabel med. Det er stor forskjell på å ta en drosjereise en gang i ny og ne, og det å gjøre det hver dag. Når reisen er en del av hverdagslivet, blir det enda viktigere at reisen gir en positiv opplevelse.

Til sist må det nevnes at flere av brukerne refererte til blandede erfaringer med samreising. Flere av brukerne fra Oslo opplevde det som en stor forbedring da de fikk ta del i den landsdekkende AU-reiseordningen i 2014 og slapp samreiseordningen som eksisterte i Oslo fram til da. Flere opplevde det som tungvint å måtte kjøre lange omveier for å hente passasjerer, og at dette bidro til at reiseveien til og fra jobb ble lang. Erfaringene fra

forsøksordningen var også at samreise i praksis sjeldent var aktuelt den gangen kjørekontorene organiserte transporten (Solvoll og Anvik, 2012).

For det andre kan det bli utfordrende for brukerne dersom drosjeselskapenes priser på AU-reisene blir lavere enn ordinære drosjetakster. Da vil sjåførene ha insentiv til å velge ordinære drosjereiser før de tar AU-reisene. Det kan igjen føre til at AU-reisebrukerne må vente lengre på drosje i rushtiden. Dette vil nok for mange brukere bli en betydelig ulempe. I spørreundersøkelsen var det noen som ga uttrykk for at de ønsket at AU-reisene skulle få økt prioritet i rushtiden. Dette tyder på at det allerede i dag, kan være et problem med venting på drosje i de travle periodene på dagen. Det er grunn til å tro at dette problemet ville blitt ytterligere forsterket dersom sjåførene fikk mindre betalt for AU-reisene enn ordinære drosjereiser.

For det tredje er det også en fare for at eventuell kostnadsbesparelse i form av reduserte reisekostnader, spises opp av økte administrasjonskostnader dersom AU-reisene skulle settes ut på anbud. AU-reisebrukerne bor spredt i hele Norge, og det er mange ulike transportører som opererer i de ulike delene av landet. Det ville derfor antagelig bli nødvendig å etablere og administrere mange ulike transportavtaler. Det er heller ikke sånn at konkurransen mellom transportørene er like stor i hele landet. I de store byene, har det fram til nå vært flere drosjeselskap etablert, og det er grunn til å tro at det kanskje blir enda flere etter dereguleringen av markedet som fant sted 1. november 2020. I de mindre byene og tettstedene er imidlertid situasjonen en helt annen. Her er markedet mye mindre, og på mange små steder er det ofte bare en drosjesjåfør tilgjengelig, noe som gir dårlig grunnlag for konkurranse.

Med bakgrunn i at brukerne etter vår oppfatning, vil oppleve å få et mye dårligere transporttilbud, og faren for at eventuelle reisekostnadsbesparelser blir spist opp av økte administrasjonskostnader, er det vanskelig å anbefale å lyse ut AU-reisene på anbud. Vi har et klart inntrykk av at brukerne heller vil beholde ordningen slik den er i dag, uten de eventuelle forbedringene som er foreslått i avsnittene over, dersom alternativet er å miste fleksibiliteten knyttet til å kunne bestille transportør selv når de har behov for det.

Forslag 2: Økning av brukernes egenandel

Det er stor variasjon i hvor mye brukerne betaler i egenandel. Noen betaler kun 6-7 kroner per tur, mens andre betaler 50-60 kroner. Ifølge regelverket, skal egenandelen tilsvare rimeligste kollektivtakst med et prosentvis tillegg som per i dag utgjør 10 prosent (jamfør Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Lov om arbeidsmarkedstjenester – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser).

Regelverket slik det fungerer i dag, innebærer at brukerne kan få veldig ulike egenandeler på reisene sine, selv om de har samme reiselengde. Dette kommer av at det er veldig ulikt mellom fylkeskommunene hvilke takster de har på kollektivtransporten i sine respektive fylker. I noen områder fins det veldig gode rabattordninger som gjør at AU-reisebrukerne i disse områdene får lave egenandeler enn brukere i andre områder.

En mulighet som både kan redusere litt av denne forskjellsbehandlingen mellom brukerne og samtidig redusere det offentlige kostnader til AU-reisene, er å sette en minstetakst på egenandelen til for eksempel 10-15 kroner. Det vil gjøre at de som i dag betaler forholdsvis

lite, betaler litt mere, mens de som i dag betaler mye i egenandel, slipper en ytterligere økning. En egenandel på inntil 15 kroner per tur, vil kanskje heller ikke være urimelig høyt sett i forhold til hva andre arbeidstakere normalt betaler for kollektivtransport til og fra arbeid.

Et annet alternativ, er å øke prosentsatsen fra 10 prosent til for eksempel 20 prosent. Ulempen med dette er at det vil gi alle brukerne en økt egenandel, også de som i dag betaler ganske høy egenandel. Etter vår vurdering, er det derfor det første alternativet, med etablering av en minstetakst, som er mest verdt å se nærmere på.

Analysen av utviklingen i egenandelen de siste årene, viser at brukerne i dag i gjennomsnitt betaler mindre i egenandel enn de gjorde for seks år siden. Vi mener derfor at det kan være verdt å se nærmere på mulighetene for å øke brukernes egenandel, både for å redusere det offentlige kostnader i dagens ordning, men også for eventuelt å gi rom for noen av forslagene til forbedringer.

Forslag 3: Innføre maksimum reiselengde for innvilgning av AU-reiser

I regelverket i dag er det ikke satt noen maksimum grense for hvor langt unna arbeidsplassen man kan bo, og likevel få innvilget AU-reiser. Det gjør at det er enkelte brukere som har fått innvilget AU-reiser som har en forholdsvis høy reisekostnad per tur.

Som vi har sett, kan en normalbruker ha en reisekostnad per tur på 236 kroner og en årlig reisekostnad på 39 000 kroner, mens en storbruker kan ha en kostnad per tur på 1 490 kroner og en årlig total reisekostnad på over 400 000 kroner. Storbrukere som sistnevnte, er med å trekke gjennomsnittlig reisekostnad per bruker kraftig opp. Ti normalbrukere kan få plass i ordningen for samme sum som storbrukeren i eksemplet.

Det er verdt å vurdere om det er ønskelig at noen få brukere skal ta så stor del av AU-reisebudsjettet, dersom det medfører at andre brukere som fyller vilkårene for ordningen, ikke får den. For ulempen med å sette maksimum reiselengde, er antagelig at enkelte brukere ikke lenger kan stå i arbeid. Dette må eventuelt veies opp mot at det gir muligheten for flere til å få innvilget ordningen, slik at de kan komme i arbeid eller jobbe mere.

Det kan selvfølgelig også bli utfordrende å sette en eventuell maksimumsgrense. Jo høyere grensen settes, jo færre brukere vil det være snakk om.

9.4 KONSEKVENSVURDERING AV UTVALGTE ENDRINGSFORSLAG

En del av ønskene til endring som kom fram, er det som vi har diskutert, allerede rom for å innfri innenfor dagens regelverk. Dette gjelder for eksempel muligheten for å hente barn på skolen eller i SFO, å kunne få innvilget AU-reiser til etterutdanning samt muligheten for mer fleksibelt antall AU-reiser per uke. Disse diskuterer vi ikke nærmere her. Vi vurderer heller ikke nærmere forslaget om å kunne bruke AU-reiser til reiser i jobben, som vi mener det må kunne forventes at arbeidsgiver dekker for personer med funksjonsnedsettelse på lik linje med andre arbeidstakere. Vi har heller ikke vurdert nærmere forslagene til forbedringer knyttet til selve transporten, da dette er forhold som transportørene i utgangspunktet må ta tak i. Når det gjelder forslagene som kan bedre kostnadseffektiviteten, mener vi at det er så mange ulemper forbundet med å etablere avtaler med bestemte transportører og innføre samreise, som diskutert over, at vi ikke velger å ta med dette forslaget videre.

Av presentasjonen og diskusjonen av endringsforslag i de foregående kapitlene, ser vi at de aktuelle endringsforslagene å se nærmere på, grovt kan deles inn:

1. Økt kunnskap og kompetanse blant NAV-ansatte om AU-reiseordningen
2. Forslag om utvidelse/ending av regelverket til å
 - a. få større fleksibilitet med hensyn til hente- og oppmøtested,
 - b. kunne gjøre korte stopp underveis til og fra jobb,
 - c. få større fleksibilitet med hensyn til antall turer per dag/reisetidspunkt,
 - d. kunne bruke AU-reiser når trygdebilen er på verksted i under en uke,
 - e. få innvilget AU-reiser for lengre enn ett år når en midlertidig har blitt fratatt førerkortet,
 - f. få ordinær egenandel ved henting av barn i barnehage og
 - g. få innvilget AU-reiser når man er i lønnet arbeid, selv om man har 100 prosent uføretrygd.
3. Forbedring i kvaliteten av AU-reiseordningen ved:
 - a. digitalisering av søknadsprosessen og
 - b. forenkling i bruken av reisekortet og betaling av egenandelene.
4. Forbedret kostnadseffektivitet
 - a. økt egenandel
 - b. maksimum reiselengde

Ved valg av konkrete forslag å gjøre en mer utdypende konsekvensvurdering av, har vi lagt spesielt vekt på i hvilken grad endringene vil bidra til bedre måloppnåelse og hvor viktig endringen vil være for brukerne det gjelder. Vi har også vurdert forslagene opp mot i hvilken grad de overlapper med andre transportordninger.

I tillegg til å ta utgangspunkt i endringsforslagene som har kommet fram i denne studien, har vi også vurdert nærmere noen av innspillene til endringer i AU-reiseordningen som kom fram i den samlede evalueringen av ulike transportordninger for personer med funksjonsnedsettelse som ble ferdigstilt i starten av 2020 (Lippestad mfl., 2020). Disse endringsforslagene samsvarer i stor grad med endringsforslag som har kommet fram i vår evaluering. Det gjelder blant annet ønske om en mere fleksibel AU-reiseordning med tanke på oppmøtested og reisetidspunkt, å gi brukere mulighet til å benytte AU-reiser på dager de ikke kan bruke trygdebil samt å gi yrkesaktive med trygdebil og AU-reiser et minimum antall fritidsreiser (dagens TT-reiser), slik at de kan utføre ærend til/fra jobb og delta på jobberelaterte aktiviteter utenom arbeidstid.

Endringsforslagene vil kunne bidra til bedre måloppnåelse på ulike måter. De fleste av forslagene er knyttet til bedre oppnåelse av AU-reiseordningens resultatmål ved å øke kostnadseffektiviteten, øke kvaliteten på ulike deler av tjenesten, gjøre ordningen bedre tilpasset individuelle behov og gi bedre brukeropplevelser. Enkelte av forslagene vil imidlertid også kunne gi økt oppnåelse av effektmål og samfunns mål ved å bidra til at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i arbeid eller kan jobbe i større stillingsprosent, i stedet for å være uføretrygdet eller sykemeldt. Dette gjelder i stor grad forslaget om å bedre kunnskapen om AU-reiseordningen blant NAV-ansatte, dersom dette fører til at man når en større del av målgruppen for ordningen. Det kan også til en viss grad gjelde de tre forslagene om 1) å kunne få tilgang til AU-reiseordningen når trygdebilen er på verksted under en uke, 2) å få innvilget AU-reiser lengre enn ett år når man er midlertidig fratatt førerkortet samt 3) å

få innvilget AU-reiser når man er i lønnet arbeid men mottar 100 prosent uføretrygd, dersom alternativet med og ikke ha AU-reiseordningen gjør at man enten blir sykemeldt i perioder eller ikke klarer å jobbe like mye som med AU-reiseordningen. I tillegg er det viktig å si at mange av endringsforslagene vil ha andre positive virkninger for de det gjelder i form av å «gjøre livet enklere», som mange beskriver.

Vi ser under nærmere på økonomiske konsekvenser av de ulike endringsforslagene, og starter med den sistnevnte gruppen forslag som potensielt kan før til bedre oppnåelse av effektmålene knyttet til at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i inntektsgivende arbeid og dermed bidrar til økt verdiskaping og reduserte trygdeutbetalinger. Deretter ser vi på endringsforslagene som primært vil bidra til bedre oppnåelse av resultatmål.

Ved utregning av økonomiske konsekvenser i form av forventede økte reisekostnader, har vi tatt utgangspunkt i gjennomsnittlig total reisekostnad per år for en «normalbruker» av AU-reiser som vist i Tabell 4-4. En såkalt normalbruker av AU-reiseordningen gjennomfører ca. 165 turer per år til en kostnad per tur på 236 kroner og en total reisekostnad på 39 000 kroner per år. Vi har videre brukt den gjennomsnittlige betalte egenandelen per tur på 18 kroner som vist i Tabell 4-2. I tråd med forutsetningene i beregningen i kapittel 8.5, har vi antatt at hver ny bruker i gjennomsnitt vil bidra med et halvt nytt årsverk. I de tilfellene hvor det har vært vanskelig å anslå hvor mange flere AU-reisebrukere en endring ville kunne gi, har vi valgt å beregne de økonomiske konsekvensene for ulike scenarier.

9.4.1 ENDRINGSFORSLAG SOM KAN BIDRA TIL BEDRE OPPNÅELSE AV EFFEKTMÅL OG SAMFUNNSMÅL

Økt kunnskap om AU-reiseordningen

Økt kunnskap om AU-reiseordningen vil bidra til at flere målgruppen nås og kan få tilbud om AU-reiser. Dette kan igjen gjøre at flere personer med funksjonsnedsettelser kommer i arbeid eller kan jobbe mere (eventuelt kan ta arbeidsrettet utdanning for senere å begynne i arbeid).

Som vi har diskutert tidligere, er det stor variasjon i bruken av AU-reiseordningen mellom fylkene. Vi har imidlertid ikke klart å avdekke i hvilken grad dette eventuelt skyldes at kjennskapen til ordningen er ulik blant NAV-ansatte i de ulike delene av landet. Tvert imot, oppga bare 13 prosent av respondentene fra NAV i Sogn og Fjordane at de hadde liten kjennskap til ordningen, mens 44 prosent av respondentene fra Oslo oppga det samme. Det stemmer lite overens med at Sogn og Fjordane hadde færrest brukere per 1 000 innbygger i 2019, mens Oslo hadde flest. Svarprosenten i denne spørreundersøkelsen var imidlertid lav, så den gir ikke grunnlag for å trekke noen generelle konklusjoner om kjennskapen til AU-reiseordningen mellom fylkene, eller at det er spesielt behov for økt kunnskap om ordningen i utvalgte deler av landet. Inntrykket er heller at det kan være et generelt behov for økt kunnskap uavhengig av hvilken del av landet det er snakk om.

Det er ikke grunn til å tro at det vil bli nevneverdige økte administrative kostnader forbundet med dette. Konklusjonen vår fra effektivitetsanalysen er at dagens AU-reiseordningen drives med forholdsvis lave administrasjonskostnader i NAV, og at administrasjonskostnadene ikke ser ut til å øke i samme takt som økningen i antall AU-reisebrukere.

En økning i antall brukere vil imidlertid føre til økte reisekostnader. Det vil imidlertid kunne gjøre at flere kommer i arbeid, noe som igjen gir økt verdiskaping og reduserte

trygdeutbetalinger. I Tabell 9-1 har vi satt opp økonomiske konsekvenser av økt kunnskap om AU-reiseordningen blant NAV-ansatte basert på tre ulike scenarier i forventet antall brukere og antall årsverk skapt. Vi har som eksempel satt opp som lavt anslag at økt kunnskap og informasjon vil føre til 50 nye brukere, middels anslag at det gir 100 nye brukere og høyt anslag at det gir 150 nye brukere. Beregningene er ellers basert på samme forutsetninger som beregningene i kapittel 8.5.

Tabell 9-1: Økonomiske konsekvenser av at NAV-ansatte får bedre kunnskap om AU-reiseordningen slik at flere i målgruppen for ordningen nås.

	Effekt av økt kunnskap om AU-reiseordningen blant NAV-ansatte (millioner kroner)		
	Lavt anslag nye brukere (50)	Middels anslag nye brukere (100)	Høyt anslag nye brukere (150)
Kostnader for det offentlige til AU-reiseordningen (1)	-2,0	-3,9	-5,9
Egenandeler betalt av brukerne (2)	-0,1	-0,3	-0,4
Økt verdiskaping (3)	14,6	29,3	43,9
Økte skatteinntekter (4)	1,0	2,0	3,0
Reduksjon i utbetaling av uføretrygd (5)	7,4	14,9	22,3
Skattekostnad (6)	1,1	2,2	3,3
Budsjettmessige virkning (1+4+5)	6,5	12,9	19,4
Samfunnsøkonomisk virkning (1+2+3+6)	14	27	41

Vi ser at selv om reisekostnadene vil øke dersom NAV-ansatte får økt kunnskap om AU-reiseordningen, gir det så stor gevinst at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i arbeid at det mer enn kompenseres for den økte kostnaden. Det gjelder både samfunnsøkonomisk (selv uten at de ikke-prissatte nyttevirkningene er tatt med) og budsjettmessig, selv om de positive budsjettmessige virkningene kommer i andre offentlige budsjetter enn AU-reisebudsjettet.

Ser man på AU-reisebudsjettet isolert, vil flere AU-reisebrukere gi en negativ virkning her. Økt antall brukere, vil kunne føre til at rammene for AU-reisene overskrides i og med at dagens bruk allerede ligger tett opptil den bevilgede rammen. Utfra et samfunnsøkonomisk perspektiv, ser vi imidlertid at det er gode argumenter for å vurdere å øke rammen dersom tiltak gjennomføres slik at en større andel av målgruppen for AU-reiseordningen nås og det fører til at flere personer med funksjonsnedsettelse kommer i arbeid.

Få mulighet for å ha AU-reiseordningen lengre enn ett år når midlertidig fratatt førerkortet
NAV Tiltak Innlandet anslår at det hvert år i gjennomsnitt er ca. 25 personer av de som har midlertidig innvilget AU-reiser, som opplever at perioden de av medisinske årsaker blir fratatt førerkortet for, blir forlenget utover ett år. Det gjør at de står uten transporttilbud til og fra jobb/utdanning for perioden etter at AU-reisevedtaket har opphørt og inntil de får førerkortet tilbake. Hvor lang denne perioden er, vil variere, men NAV Tiltak Innlandet anslår at det i gjennomsnitt kan være snakk om ca. seks måneder.

Hvis vi går ut i fra at de det gjelder, blir sykemeldt i perioden fra AU-reisevedtaket opphører til de får førerkortet tilbake fra, og at de i gjennomsnitt jobber i 0,73 prosent stillingsstørrelse (samme forutsetning som beregningene i kapittel 8.5 er basert på), betyr det at ca. 9 årsverk⁵³ går tapt hvert år. Det er ikke ventet å gi økning i administrasjonskostnader å endre regelverket på dette punktet.

Med samme fremgangsmåte (og forutsetninger) som i Tabell 9-1, finner vi at endringsforslaget vil gi en positiv budsjettmessig virkning på 2,5 millioner kroner årlig og at tiltaket vil bidra til en økning i samfunnsøkonomisk lønnsomhet på 5 millioner kroner per år.

Det må imidlertid presiseres at det er høyst usikkert hvordan de det gjelder løser denne utfordringen. Det er mulig at noen vil klare å finne andre måter å reise på som gjør at de klarer å stå i arbeid allikevel. Men for hvert årsverk som kan skapes som alternativ til at en person blir sykemeldt, har det, ut fra våre forutsetninger, positiv effekt både budsjettmessig for det offentlige og samfunnsøkonomisk.

AU-reiser når trygdebilen er på verksted mindre enn én uke

Det er usikkert hvor mange dette er aktuelt for, og hvor ofte situasjonen oppstår for hver enkelt. Reisekostnadmessig vil det ikke gi de store utslagene, da det kun vil være snakk om noen få dager (én uke eller mindre) for hver bruker. Det NAV Tiltak Innlandet er bekymret for, er at det vil gi forholdsvis stor administrativ belastning for dem å skulle behandle mange slike søknader, og det vil være utfordrende for dem å ha ressurser til å kunne behandle disse søknadene på kort varsel. Med en fremtidig elektronisk søknadsprosess, ville dette lettere kunne håndteres.

De budsjettmessige virkningene vil være knyttet til kostnader ved reisene og administrasjonskostnader. Sykemeldingsperioden vil være innenfor arbeidsgiverperioden. Den budsjettmessige virkningen vil derfor være negativ, og samfunnsøkonomisk er det også grunn til å tro at samlede administrasjonskostnader vil overstige mulige positive effekter av en utvidelse av regelverket på dette punktet. Vi vurderer derfor dette til å være et endringsforslag det per i dag ikke er anbefalt å prioritere å vurdere nærmere.

Få innvilget AU-reiser når i lønnet arbeid, men er innvilget 100 prosent uføretrygd

Det er høyst usikkert hva omfanget vil bli av å endre regelverket, slik at de som er innvilget 100 prosent uføretrygd, men er i ordinært lønnet arbeid, kan få AU-reiser selv om de jobber under 0,4 G.

Antall nye brukere av ordningen vil for det første kunne inkludere personer som i dag allerede jobber litt, men som ikke jobber nok til å komme opp i 0,4 G. Disse vil enten stå i samme stilling, men med AU-reiser, noe som vil gi en negativ budsjettmessig konsekvens ved at kun kostnadssiden øker, eller så vil AU-reiseordningen gjøre at de kan øke sin stillingsbrøk. Det vil budsjettmessig kunne gi økte skatteinntekter og reduserte trygdeutbetalinger som veier opp for økningen i reisekostnader og eventuelle administrative kostnader.

Endringen vil også inkludere personer som i dag ikke jobber, men som med AU-reiseordningen vil få mulighet til å komme i jobb. Det vil budsjettmessig gi økte kostnader til AU-reisene, men

⁵³ 25 personer * 0,5 år * 0,73 prosent stillingsstørrelse ≈ 9 årsverk.

bidra positiv ved at skatteinntektene øker og trygdeutbetalingene reduseres. En tredje gruppe vil være de som med AU-reiseordningen får mulighet til å ta arbeidsrettet utdanning som dermed øker deres mulighet til å komme i inntektsgivende arbeid på et senere tidspunkt.

Hva den samlede budsjettmessige virkningen blir, kommer an på hvor stor de ulike gruppene av nye brukere blir. Skal endringen av regelverket på dette punktet få en positiv effekt budsjettmessig, må det føre til at flere personer som er innvilget 100 prosent uføretrygd kommer i arbeid eller jobber mere enn de gjør i dag, og at det positive økonomiske bidraget fra dette overstiger kostnadene til AU-reiser for de som allerede er litt i arbeid, men ikke klarer å jobbe mere selv om de får AU-reiser. Basert på resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene, har vi grunn til å tro at det samlet kan få en svak positiv budsjettmessig effekt. Det er imidlertid så stor usikkerhet knyttet til denne antagelsen, at vi velger og ikke prøve å anslå hvor stor budsjettmessig effekt det vil bli.

9.4.2 ENDRINGSFORSLAG SOM KAN BIDRA TIL BEDRE OPPNÅELSE AV RESULTATMÅL

Nedenfor følger en nærmere konsekvensvurdering av endringsforslagene som vil bidra til å bedre resultatmålene med AU-reiseordningen. Felles for de fleste av forslagene er at de kun øker kostnadssiden, og at de dermed får negativ budsjettmessig virkning. Til sist har vi tatt med to forslag som kan øke kostnadseffektiviteten i ordningen.

Få større fleksibilitet med hensyn til hente- og oppmøtested

Som diskutert i kapittel 9.2, eksisterer det allerede i dag en viss fleksibilitet knyttet til dette så lenge alternativt hente- eller oppmøtested er nærmere boligen enn avstanden mellom boligen og fast arbeidssted. Det som det er aktuelt å se nærmere på, er om denne fleksibiliteten skal utvides ytterligere.

Ved en eventuell utvidelse av ordningen, må flere momenter vurderes. For det første, må man ta stilling til om det skal gjelde for en ubegrenset reiselengde eller ikke. En ubegrenset reiselengde vil fort kunne føre til en betydelig kostnadsøkning, både fordi det er grunn til å anta at ganske mange vil benytte seg av muligheten med fleksibelt hente- og oppmøtested, siden mange har gitt uttrykk for at de savner dette, og fordi ubegrenset reiselengde kan gi høy reisekostnad per reise.

Et alternativ er å legge inn i vedtakene et tak på maksimal reiselengde. Det vil gi en mer begrenset økning i reisekostnader enn alternativet med ubegrenset reiselengde. Det vil imidlertid også føre til økning i brukerens egenandel, da denne beregnes ut fra reiselengden som legges inn. Brukeren vil derfor, med dagens måte å regne ut egenandeler på, måtte betale en litt høyere egenandel for hver reise dersom maksimum reiselengde økes. I tillegg vil det kunne gi økte administrasjonskostnader til å kontroll med at reisene ikke benyttes til annet enn det som er avtalt.

Det siste punktet som er viktig å vurdere, er om det er ønskelig å bruke AU-reisordningen til reiser som strengt tatt arbeidsgiver eller andre ordninger som for eksempel pasientreiser skal dekke. Det vil gi økte kostnader å åpne opp for dette, som igjen kan føre til at rammene for ordningen overskrides. Det vil igjen kunne føre til at andre potensielle brukere som fyller vilkårene for AU-reiser, kanskje ikke får ordningen.

Samlet sett, er det mye som taler for at fleksibiliteten som allerede eksisterer innenfor dagens regelverk ikke bør utvides.

Kunne gjøre korte stopp underveis til og fra jobb

Mye av argumentasjonen knyttet til en endring av regelverket på dette punktet, blir tilsvarende forrige punkt om fleksibelt hente- og oppmøtested.

Et konkret forslag som er nevnt ovenfor, går ut på å gi brukere med trygdebil og AU-reiser et minimum antall fritidsreiser (dagens TT-reiser), slik at de kan utføre ærend til/fra jobb og delta på jobbrelevante aktiviteter utenom arbeidstid. Dette er imidlertid en ordning som det er grunn til å tro at alle brukerne av ordningen vil ønske å benytte seg av kanskje så ofte som hver uke. Dersom vi tenker oss at alle brukerne (808 per november 2019) vil benytte tilbudet dersom de fikk mulighet til å gjøre en stopp underveis til og fra jobb per uke, og denne stoppen kostet 100 kroner ekstra, ville det gi en ekstra kostnad på nesten 8,5 millioner kroner per år.

Dette er en stor økning i reisekostnader som det er vanskelig å se for seg at dagens ramme tillater uten at det blir mange brukere som fyller vilkårene for å få AU-reiser, som ikke får den, fordi rammen er brukt opp. Som det står i forslaget, så vil dette også overlappe med TT-reiseordningen.

Få større fleksibilitet med hensyn til antall turer per dag/reisetidspunkt

Dette er et punkt som lett kan løses uten at det får noen budsjettmessige konsekvenser. Forslaget går ut på å stryke setningen i vedtakene som sier at «Ordningen omfatter som hovedregel en reise tur/retur fra bosted til fast studie eller arbeidssted». Dersom denne setningen strykes, står brukeren fritt til å kunne fordele de innvilgede turene sine per uke slik som han eller hun ønsker. Da vil det for eksempel bli mulig å foreta to reiser tur/retur jobb på samme dag. Det vil ikke få noen administrative konsekvenser.

Få ordinær egenandel ved henting av barn i barnehage

Det er per i dag kun ca. seks brukere som har vedtak om å kunne hente og bringe barn i barnehagen. De betaler i dag ca. 40 kroner ekstra i egenandel per tur. Hvis vi tar utgangspunkt i en normalbruker som i gjennomsnitt foretar 165 AU-reiser per år, vil det å fjerne påslaget i egenandelen, gi en økt årlig kostnad på 39 600 kroner. Det vil ikke gi økte administrasjonskostnader, kanskje heller tvert imot.

Et spørsmål er hvorvidt dette kan medføre at flere ønsker å benytte seg av ordningen dersom merkostnaden i egenandel ble borte. Det er grunn til å tro at noen flere vil ønske det, men NAV Tiltak Innlandet mener det ikke vil bli mange. De kan bare huske å ha vært i kontakt med én bruker som sa nei til ordningen da han/hun fikk vite hvor mye merkostnaden ved stoppen kom til å bli.

Dersom vi anslår at det blir ti brukere til som ønsker å benytte ordningen dersom den ekstra egenandelen blir borte, vil det gi en økning i kostnader på 66 000 kroner. Til sammen med de som har ordningen med stopp i barnehage i dag, vil det gi en ekstra kostnad på ca. 100 000 kroner per år.

Digitalisering av søknadsprosessen

Det vil være en investeringskostnad knyttet til utviklingen og innføringen av elektronisk søknadsprosess, men tiltaket forventes å gi besparelser i administrasjonskostnader både for

NAV og for brukeren. Det er vanskelig å anslå nøyaktig hvor mye det vil koste å innføre elektronisk søknadsskjema, men med tanke på at dette er en av de siste søknadsprosessene i NAV som er manuell, er det grunn til å tro at mange av systemene som allerede er på plass, relativt lett kan tilpasses til også å gjelde for AU-reiser.

Forenkling i bruken av reisekortet og betaling av egenandelene

Som diskutert i kapittel 9.2, er det noen tekniske og administrative utfordringer, mer enn økonomiske utfordringer, knyttet til å skulle gå over til chip i kortene i stedet for magnetstripe, og det å kunne benytte reisekortet til også å betale egenandelen med. Vi diskuterer derfor ikke dette nærmere.

Et konkret forslag som går an å vurdere de økonomiske konsekvensene av, er alternativet med at brukerne får tilsendt faktura på egenandelen hver måned i stedet for å måtte betale den ved hver tur. Dette vil gi en betraktelig økning i administrasjonskostnader. Med ca. 800 brukere (som var tallet på registrerte brukere i november 2019), vil det innebære å sende ut og behandle 9 600 fakturaer årlig. Anslår vi at det koster 50 kroner å behandle én faktura, noe som nok er et lavt anslag, gir det en økt administrasjonskostnad på 480 000 kroner årlig.

Økt egenandel

En mulighet for å redusere offentliges kostnader til hver AU-reise, er å øke egenandelen som brukerne betaler. Det kan enten gjøres ved at egenandelen økes generelt for alle turene med et prosentvist påslag. Hvis vi tar utgangspunkt i tallene for 2019, så betalte brukeren 2,78 millioner kroner i egenandel dette året. En ti prosent økning i egenandelen for alle ville redusert offentliges kostnader med 278 000 kroner. En økning av egenandelene med 3,6 prosent for alle, ville dekt forventet ekstrakostnad ved å gi de som gjør stopp for å hente og levere i barnehage ordinær egenandel for sine reiser.

Et annet alternativ er å innføre minstetakst for egenandelene. Det ville betydd at de som betaler de laveste egenandelene, ville fått litt høyere egenandel, mens de som allerede betaler en høy egenandel i dag, ikke ville blitt berørt. Vi har ikke detaljert oversikt over hva hver enkelt betaler i egenandel, slik at det er vanskelig å gjøre et konkret anslag på hva det ville gitt i reduserte reisekostnader for det offentlige.

Det er også en mulighet å øke egenandelen for de som ønsker å gjøre ekstra stopp underveis til og fra jobb, tilsvarende slik ordningen er med å gjøre stopp i barnehage er i dag. Da kunne hele ekstrakostnaden med denne forbedringen bli betalt av brukeren, og ikke ført til økte kostnader i det totale AU-reisebudsjettet.

En økning i egenandelen er ikke ventet å påvirke administrative kostnader.

Innføre maksimal reiselengde for innvilgning av AU-reiser

Hvilke besparelser dette vil gi budsjettmessig, er avhengig av både hvilken grense man eventuelt setter for maksimal reiselengde, og hvor mange dette vil gjelde. Da vi ikke har detaljerte opplysninger om hver enkelt bruker, er det vanskelig å sette opp et eksempel på hvilken budsjettmessigvirkning dette eventuelt ville fått. Det er ikke ventet å innvirke på de administrative kostnadene.

9.4.3 OPPSUMMERING KONSEKVENSVURDERING AV ENDRINGSFORSLAG

Tabell 9-2 viser en oppsummering av konsekvensene av noen av endringstiltakene som er diskutert i de to foregående kapitlene.

Tabell 9-2: Oppsummering av konsekvenser av endringstiltak.

Endringstiltak	Konsekvenser			
	Brukerne		NAV	
	Fordeler	Ulemper	Budsjettmessig (per år)	Administrativt
Økt kunnskap om AU-reiser i NAV	Flere i målgruppen får tilbud om AU-reiser Økt deltakelse i arbeidslivet	Noen brukere ikke får AU-reiseordningen fordi rammen er overskredet	Positivt bidrag med 6,5 mill. kr (lavt anslag) (-2 mill. kr i AU-reisebudsjettet)	Liten økning i saksbehandlingsmengde
Utvidet midlertidig AU-reiser ved fratatt førerkort	Kan stå i arbeid helt til får førerkortet tilbake	Noen brukere ikke får AU-reiseordningen fordi rammen er overskredet	Positivt bidrag med 2,5 mill. kr (-0,5 mill. kr i AU-reisebudsjettet)	Marginal økning i saksbehandlingsmengde
AU-reiser når bilen er på verksted 1 uke eller kortere	Kan være i arbeid når bilen har korte opphold på verksted	Må skrive «små» søknader	Begrenset negativ effekt (alt i AU-reisebudsjettet)	Forholdsvis stor økning i saksbehandlingsmengde
AU-reiser ved 100 % uføretrygd og i lønnet arbeid	Flere får mulighet til å komme i jobb eller jobbe mere	Noen brukere ikke får AU-reiseordningen når rammen er overskredet	Svak positiv effekt (negativ effekt i AU-reisebudsjettet)	Liten økning i saksbehandlingsmengde
Begrenset økning i reiselengde	Økt fleksibilitet hente- og oppmøtested	Økt egenandel Noen brukere ikke får AU-reiseordningen når rammen er overskredet	Negativ effekt (alt i AU-reisebudsjettet)	Økte kostnader til kontroll
Få en stopp per uke til fritidsformål	Gjøre det mulig å foreta korte stopp på vei til og fra jobb	Noen brukere ikke får AU-reiseordningen når rammen er overskredet	-8,5 mill. kr (alt i AU-reisebudsjettet)	Begrenset økning saksbehandlingstid
Stryke regelen om én reise tur/retur per dag	Økt fleksibilitet reisetidspunkt/antal turer per dag	Ingen	Ingen	Ingen
Digitalisert søknadsprosess	Økt kvalitet og mindre tidsbruk på søknadsprosessen	Ingen	En begrenset investering (ingen i AU-reisebudsjettet)	Reduserte administrative kostnader
Ordinær egenandel ved stopp i barnehage	Lavere egenandel for de som gjør stopp i barnehage	Minimal	-100 000 kr (alt i AU-reisebudsjettet)	Ubetydelig økning i saksbehandlingsmengde
Etterskuddsvis fakturering av egenandel	Slipper å betale egenandel ved hver tur	Ingen	-480 000 kr (alt i AU-reisebudsjettet)	480 000 kr i økte administrasjonskostnader per år
10 % økning i egenandelene	Kan åpne for andre kostnadsøkende forbedringer	Økte reisekostnader	278 000 kr (alt i AU-reisebudsjettet)	Ingen
Maksimal reiselengde	Kan åpne for andre kostnadsøkende forbedringer	Noen brukere utelukkes fra ordningen	Positiv (alt i AU-reisebudsjettet)	Ingen

Det er endringer som kan føre til bedre oppnåelse av effekt- og samfunnsmålene knyttet til at flere personer som har funksjonsnedsettelse kommer i arbeid eller kan arbeide mere, som har potensial til å gi positiv budsjettmessig effekt, i tillegg til å gi fordeler for brukerne. De fleste forslagene som bidrar til bedre resultatoppnåelse, vil først og fremst vil gi fordeler til brukerne i form av at tjenesten får bedre kvalitet og er bedre tilpasset deres behov. Forslagene som kan redusere det offentliges kostnader, vil kunne bedre kostnadseffektiviteten i ordningen.

Det er særlig to endringer som ifølge våre beregninger vil kunne få positiv budsjettmessig effekt. Det er å øke kunnskapen om AU-reiser blant NAV-ansatte samt å utvide ordningen for dem som er midlertidig fratatt førerkortet til å gjelde for mere enn ett år. Dersom disse endringene gjennomføres, vil det imidlertid kunne føre til at den finansielle rammen for AU-reiseordningen overskrides, og at noen brukere ikke får AU-reiseordningen selv om de fyller dagens vilkår. Når beregningene viser at dette er endringer som samlet sett har både en positiv budsjettmessig og samfunnsøkonomisk effekt, er det et gode argument for at rammene burde økes for å tillate disse endringene. Da vil det bli mulig å foreta endringene uten at det går utover andre brukere. Når AU-reiseordningen først fins, og den har så positiv effekt som studien indikerer at den har, er det et gode argument for at det legges til rette for at flest mulig i målgruppen får ta del i ordningen.

Når man skal vurdere å gjennomføre endringer som først og fremst bidrar til bedre resultatmål oppnåelse i form av økt kvalitet i ordningen, må dette vurderes opp mot ulempen med at det kan føre til at noen brukere ikke får innvilget AU-reiseordningen selv om de fyller vilkårene, dersom rammen brukes opp på brukerne som allerede har ordningen. Innenfor dagens rammer, som ble overskredet i 2019, er det vanskelig å kunne foreta kostnadsøkende regelendringer uten at AU-reiseordningen tilføres økte økonomiske rammer. Vi har over diskutert muligheter for å redusere det offentliges kostnader per reise for å gi rom for eventuelle forbedringer i ordningen. Vi anser det å se på mulighetene for å øke egenandelene, kanskje helst ved å øke minstetaksten, og vurdere innføring av maksimal reiselengde for innvilgning av AU-reiser, som de mest realistiske alternativene, som diskutert over.

To forslag som vil øke kvaliteten på tjenesten og bidra til at den bedre er tilpasset den enkeltes behov, uten at driftskostnadene øker, er å gjøre det mulig å fordele tildelte turer fritt per uke samt å digitalisere søknadsprosessen. Digitalisering vil dessuten gi besparelser på sikt, selv om det vil påløpe en engangskostnad ved utviklingen og innføringen av et elektronisk søknadsskjema.

10 KONKLUSJON OG AVSLUTTENDE KOMMENTARER

Formålet med AU-reiseordningen er å bidra til at personer med forflytningsvansker på grunn av nedsatt funksjonsevne, skal kunne være i ordinært arbeid eller gjennomføre arbeidsrettet utdanning. Resultatene fra evalueringen tyder på at AU-reiseordningen i stor grad virker etter hensikten.

Hovedinntrykket fra brukernes tilbakemeldinger, er at de opplever at AU-reiseordningen er en ordning med god kvalitet, som er forholdsvis godt tilpasset deres behov for transport til og fra arbeid, er enkel å bruke og gir en opplevelse av selvstendighet ved at de kan organisere transporten selv og slipper å være avhengig av andre. Brukerne gir en klar tilbakemelding om at ordningen er viktig for at de skal kunne klare å være i arbeid, og at det for mange vil bety flere sykemeldinger og mer uføretrygd, dersom de ikke hadde tilgang til ordningen. Det å være i arbeid betyr i seg selv mye for den enkelte i form av økonomisk trygghet, selvrespekt og følelse av å være inkludert og delta på lik linje med andre. I tillegg, beskriver mange at AU-reiseordningen bidrar til at hverdagen blir litt enklere, slik at de etter arbeidstid har overskudd til å også klare å ta seg av familie og være sammen med venner. Det beskrives som «muligheten til å leve et normalt liv».

Regelverket i forsøksordningen ble i stor grad videreført ved overgangen til dagens permanente AU-reiseordning i 2014. Den største endringen som ble gjort, var innføringen av reisekortet som erstatning for tidligere rekvisisjoner som ble utstedt av de regionale kjørekontorene. Bortsett fra at det fins rom for tekniske forbedringer, for eksempel innføring av kontaktløs betaling, er det bred enighet blant de vi har spurt om at ordningen med reisekortet fungerer godt. I tillegg ble det også i det nye regelverket gitt mulighet for å kunne gjøre stopp underveis til og fra arbeid for å levere og hente barn i barnehage, mot at brukeren selv betalte merkostnaden med dette. Det har imidlertid vært få som har benyttet denne muligheten. Overgangen til den permanente AU-reiseordningen i 2014 opplevdes nok størst for brukerne fra Oslo, som inntil da hadde hatt en fylkeskommunal ordning med arbeids- og utdanningsreiser. Selv om noen uttrykte at de hadde vært godt fornøyd med ordningen i Oslo før 2014, er hovedinntrykket at de fleste hovedstadsbrukerne opplever dagens AU-reiseordning som bedre.

Det samfunnsøkonomiske regnskapet viser at AU-reiseordningen med stor sannsynlighet er samfunnsøkonomisk lønnsom. Det offentlige utgifter til ordningen er mindre enn det samfunnet får igjen i form av økt verdiskaping, reduserte «skattekostnader» og en bedre hverdag for personer med funksjonsnedsettelse og deres familier og venner. Beregningene tyder også på at ordningen bidrar positivt i de offentlige budsjettene ved at den fører til reduserte trygde- og sykepengeutbetalinger og økte skatteinntekter. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til denne typen beregninger, særlig når mange av nyttevirkningene er vanskelig å måle og verdsette. De budsjettmessige og samfunnsøkonomiske beregningene er svært følsomme for hvor mange ekstra årsverk AU-reiseordningen bidrar til. Med utgangspunkt i brukerne som er inne i ordningen i 2020, finner vi at dersom AU-reiseordningen medfører at disse bidrar med minst 147 årsverk, som ellers ikke ville blitt utført, er ordningen samfunnsøkonomisk lønnsom. Dersom antall «nye» årsverk som utføres er minst 226, viser beregningene at ordningen også bidrar positivt i de offentlige budsjettene.

Selv om AU-reiseordningen samlet sett virker å være en ordning som har god kvalitet og fungerer godt etter hensikten, har det i evalueringen også kommet fram forslag til endringer som kan bedre måloppnåelsen og kvaliteten på ordningen. Det som raskt ble klart da vi startet datainnsamlingen, var at AU-reiseordningen er en ordning som ikke så mange kjenner til. Det gjelder både blant NAV-ansatte, brukerorganisasjonene og antagelig også blant potensielle brukere. I NAV er det en forholdsvis liten ordning som saksbehandlerne sjelden får spørsmål om. Det gjør nok at ordningen blir litt glemt. På den andre siden er brukerne svært fornøyd med hjelpen de får fra de som har kjennskap til ordningen. Et naturlig tiltak er derfor å gjøre ordningen bedre kjent, særlig blant NAV-ansatte, slik at brukere som er i målgruppen nås i større grad.

Når det gjelder brukernes forslag til endringer i regelverket, ser vi at en stor del av forslagene går ut på å gjøre ordninger mer fleksibel. Det gjelder i forhold til hente- og oppmøtested, reisetidspunkt/fordeling av tildelte turer per uke, å kunne gjøre korte stopp på vei til og fra jobb for å kunne handle mat eller for eksempel dra innom apoteket, samt å kunne benytte AU-reiser til reiser i jobben (til kundemøter, kurs etc.). Andre forslag som har framkommet, er for det første å utvide AU-reiseperioden for de som blir midlertidig fratatt førerkortet, til å gjelde lengre enn ett år dersom det er behov for det. For det andre er det foreslått å gjøre det mulig å få AU-reiser når bilen er på verksted kortere enn én uke. Et tredje forslag er å la de som henter barn i barnehage betale ordinær takst på barnehagedelen av reisen. Til slutt er det foreslått å la de som er i lønnet arbeid, men samtidig mottar 100 prosent uføretrygd, få AU-reiser, slik at mangel på transport ikke hindrer dem i å prøve seg i arbeid eller ta utdanning med tanke på å komme seg i arbeid.

Når det gjelder forslag til forbedringer i kvaliteten på tjenesten, pekte flere på et behov for at søknadsprosessen digitaliseres og at betalingen gjøres enklere. Det kom fram ønske om kontaktløs betaling, og at betalingen av egenandelen kunne knyttes sammen med reisekortet, slik at betalingen kunne gjøres i én operasjon, og ikke to som i dag. Det kom også fram forslag til forbedringer knyttet til selve transporten som først og fremst transportørene bør ta tak i.

Beregningene av budsjettmessige og administrative konsekvenser av endringsforslagene viser at mange av forslagene til forbedringer vil innebære økt ressursbruk. Med tanke på at AU-reiseordningen er en rammefinansiert ordning, er det derfor viktig å vurdere eventuelle endringer som gir økte kostnader, opp mot den økte risikoen for avslag med begrunnelse i at rammen er brukt opp. Et alternativ er å se på kostnadsbesparende tiltak som kan redusere det offentlige kostnader til AU-reisene. Her har vi for det første forslått å se på muligheten for å øke egenandelen, enten for alle eller kun for de som betaler de laveste egenandelene. For det andre har vi diskutert muligheten for å endre regelverket ved å sette en maksimumsgrense for hvor lang reisevei man kan få innvilget AU-reiser for, for å unngå at for store deler av budsjettet går til kun noen få brukere.

For særlig to av endringsforslagene, er det imidlertid gode argumenter for å øke rammen, da de ifølge beregningene samlet sett kan bidra positivt i offentlige budsjetter. Det gjelder forslagene om å øke kunnskapen om ordningen slik at målgruppen for AU-reiseordningen kan nås mer treffsikkert, samt å øke AU-reiseperioden for de som blir midlertidig fratatt førerkortet. Begge disse tiltakene kan føre til at flere kommer i arbeid eller kan jobbe mere, eller slippe å bli sykemeldt.

AU-reiseordningen må betraktes som et godt virkemiddel både inkluderingspolitisk og i en arbeidsmarkedssammenheng. Ordningen er for mange helt nødvendig for at de skal kunne klare å komme seg ut i arbeidslivet eller ta arbeidsrettet utdanning. Betydningen og virkningen av AU-reiseordningen henger imidlertid sammen med flere andre forhold. For det første, skal flere personer med funksjonsnedsettelse kunne være i arbeid, må både offentlige og private arbeidsgivere være villig til å legge arbeidsplassene til rette for dem. I tilbakemeldingene fra brukerne kan vi lese at mange opplever at det kan være utfordrende å be arbeidsgiverne om å få dekt reisene de gjør i arbeid. Det kan være reiser til kundemøter og seminarer og lignende. Noen antyder også at de opplever å bli forbigått, fordi arbeidsgiver heller sender noen andre som kan reise på en rimeligere måte. Her bør man kunne forvente at arbeidsgiverne gjør de nødvendige grepene slik at arbeidstakere med funksjonsnedsettelse kan delta i aktiviteter på arbeidsplassen på lik linje med andre.

For det andre, vil behovet for AU-reiser henge tett sammen med i hvilken grad kollektivtransportsystemet og annen infrastruktur er universelt utformet. Teoretisk kan man si at dersom kollektivtransportsystemet hadde vært universelt utformet, ville det ikke vært behov for særtransportordninger som AU-reiser. Selv om det ikke er mulig å oppnå dette i overskuelig framtid, kan selv mindre forbedringer gjøre behovet for AU-reiser mindre. Enkelte former for bestillingstransport, er eksempel på kollektivtransportløsninger som vil kunne tilpasses personer med lettere forflytningsvansker.

Til slutt vil vi trekke fram viktigheten av å se AU-reiseordningen i sammenheng med andre tiltak og virkemidler for å øke arbeidsdeltakelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne. Det har i evalueringen blitt pekt på utfordringen knyttet til at man på den ene siden legger til rette for at personer som er innvilget og mottar 100 prosent uføretrygd, skal kunne være i ordinært lønnet arbeid og jobbe så mye de klarer eller ta arbeidsrettet utdanning. På den andre siden, er det ikke mulig å få AU-reiser så lenge man mottar 100 prosent uføretrygd. For noen kunne kanskje AU-reiser være det som skulle til for at de skulle klare å arbeide mer, men de får aldri prøvd det fordi de ikke får tilgang til ordningen.

REFERANSER

- Barne- og likestillingsdepartementet. (2018). Et samfunn for alle. Regjeringens strategi for likestilling av mennesker med funksjonsnedsettelse for perioden 2020-2030.
- Bliksvær, T. (2018). Disability, labour market participation and the effect of educational level: compared to what? *Scandinavian Journal og Disability Research* 20(1), pp. 6-17.
- Bliksvær, T., og Hanssen, J.-I. (2006). Funksjonshemming, utdanning og arbeidsmarkedsdeltakelse. *I Respekt*(2/06).
- Bø, T. P. (2018). Potensial for flere funksjonshemmede i arbeid. SSB analyse.
- Direktoratet for økonomistyring. (2018). Veileder i samfunnsøkonomiske analyser: <https://dfo.no/filer/Fagområder/Utreddinger/Veileder-i-samfunnsokonomiske-analyser.pdf> .
- Försäkringskassan. (2015). Sjukpenning, rehabilitering och rehabiliteringsersättning *Vägledning 2015:1 Version 12*.
- Hellevik, O. (2015). Hva betyr respondentbortfallet i intervjuundersøkelser? *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 56(2), 211-229.
- Helsedirektoratet. (2019). Om kvalitet og kvalitetsindikatorer. <https://www.helsedirektoratet.no/statistikk/statistikk/kvalitetsindikatorer/om-kvalitet-og-kvalitetsindikatorer#!>
- ISF. (2017). Arbetsresor i stället för sjukpenning. En granskning av Försäkringskassans utredning av merkostnader för arbetsresor i sjukpenningärenden. *ISF-rapport 2017:17. Stockholm*.
- Kittelsaa, A. M., Kristensen, G. K., og Wik, S. E. (2016). Kjønn i forskning om funksjonshemming: En litteraturstudie. Rapport NTNU Samfunnsforskning Mangfold og inkludering.
- Kittelsaa, A. M., Wik, S. E., & Tøssebro, J. (2015). Levekår for personer med nedsatt funksjonsevne: Fellestrekk og variasjon. Rapport 2015 NTNU Samfunnsforskning Mangfold og inkludering.
- Kjørstad, K. N., Amundsen, M., & Ellis, I. O. (2019). *Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) - Status 2018. Urbanet Analyse Rapport 128/2019*.
- Lippestad, J. W., Halvorsen, T., Bjerkan, K. Y., & Øderud, T. (2020). Utredning av transportordninger for personer med funksjonsnedsettelser. SINTEF rapport 2019:01414-Åpen.
- Lovdata. (2004). Lov om arbeidsmarkedstjenester (arbeidsmarkedsloven) Kapittel 5. Arbeidsmarkedstiltak mv. §13. Ytelser til gjennomføring av arbeidsmarkedstiltak mv.
- Lovdata. (2014a). Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser.
- Lovdata. (2014b). Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser.
- Lovdata. (2017). Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og diskrimineringsloven).
- NAV. (2014). Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Lov om arbeidsmarkedstjenester – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser.

- NAV. (2019). Arbeids- og utdanningsreiser.
<https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/hvor-trenger-du-hjelp/arbeid-og-utdanning/arbeids-og-utdanningsreiser>
- NOU 2001:22. (2001). *Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer*. Sosial- og helsedepartementet.
- OECD. (2009). *Guidelines for Project and Programme Evaluations*.
- Pettersen, P. A., og Rose, L. E. (2000). Det lokale selvstyrets omdømme—opphev og betydning. I Offerdal, Audun og Jacob Aars (red.): *Lokaldemokartiet: Status og utfordringer*. Oslo: Kommuneforlaget.
- Pettersson, A. (2015). *Out and about in the welfare state: the right to transport in everyday life for people with disabilities in Swedish, Danish and Norwegian law*. Umeå University,
- Samset, K. (2014). I riktig retning. Prosjekters mål og målstruktur. *Concept temahefte nr. 5*.
- Solvoll, G., og Anvik, C. H. (2012). Arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Erfaringer etter 10 år. *SIB-rapport 1-2012*.
- Solvoll, G., og Hanssen, T.-E. S. (2015). Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2015. *UiN-rapport 5, Universitetet i Nordland, Handelshøgskolen*.
- SSB. (2019). Funksjonshemmede, arbeidskraftundersøkelsen.
- St. Meld. nr. 33. ((2016-2017)). National Transport Plan 2018-2029.
- St. Meld. nr. 46. (1999-2000). Nasjonal Transportplan 2002-2011.
- St. Meld. nr. 50. (1998-1999). Utjamningsmeldingen.
- Trafikanalys. (2019). Kollektivtrafikkens barriærer – kartlegging av hinder i kollektivtrafikkens tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettning. . *Rapport 2019:3. Stockholm: Trafikanalys*.
- Tøssebro, J., og Wik, S. E. (2015). Funksjonshemmedes tilknytning til arbeidslivet. En kunnskapsoversikt. Rapport NTNU Samfunnsforskning.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Informasjonsskriv intervju

Vedlegg 2: Intervjuguide brukere

Vedlegg 3: Intervjuguide representanter fra brukerorganisasjonene

Vedlegg 4: Intervjuguide representanter fra transportørene

Vedlegg 5: Intervjuguide representanter fra NAV

Vedlegg 6: Invitasjonsbrev til AU-reisebrukerne om å delta i spørreundersøkelsen

Vedlegg 7: Spørreundersøkelse AU-reisebrukere

Vedlegg 8: Spørreundersøkelse NAV-ansatte

Vedlegg 9: Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser

Vedlegg 10: Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser

Vedlegg 1: Informasjonsskriv intervju

Vil du delta i forskningsprosjektet «Evaluerings av arbeids- og utdanningsreiser»?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å evaluere ordningen med arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) i NAV. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Formålet med prosjektet er å evaluere ordningen arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) i NAV som har fungert siden 2014 og få mer innsikt i hvordan ordningen fungerer med vekt på:

- Regelverk
- Måloppnåelse, kvalitet og effektivitet
- Organisering og ansvarsforhold

Det vil i prosjektet bli gjennomført en spørreundersøkelse rettet mot alle brukere av AU-reiseordningen, samt bli gjennomført intervjuer med representanter fra brukerorganisasjonene, NAV, utstedere av reisekort og transportører.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Nordlandsforskning er ansvarlig for prosjektet og prosjektet gjennomføres på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

For å få fram erfaringene med AU-reiseordningen, blir alle brukere av AU-reiseordningen bedt om å svare på spørreundersøkelsen, mens representanter fra brukerorganisasjonene, NAV, utstedere av reisekort og transportører blir intervjuet.

Spørreundersøkelsen sendes ut av Arbeids- og sosialdepartementet. Nordlandsforskning har ikke tilgang til kontaktopplysninger om brukerne av AU-reiseordningen.

Hva innebærer det for deg å delta?

Deltakelse i spørreundersøkelsen:

Hvis du som bruker velger å delta i prosjektet, innebærer det at du fyller ut et spørreskjema. Det vil ta deg ca. 20-30 minutter. Spørreskjemaet inneholder spørsmål om:

- Din brukerstatus
- Kjønn, alder, bostedsfylke
- Hvilken type funksjonshemming du har av kategoriene orienteringshemming, bevegelseshemming eller anfallssykdom.
- Arbeids- og utdanningsstatus
- Din erfaring knyttet til informasjon, søknads- og saksbehandling og bruk av AU-reiseordningen
- Hvordan AU-reiseordningen kan forbedres

Dine svar fra spørreskjemaet blir registrert elektronisk.

Deltakelse i intervju:

Dersom du velger å delta i intervju, vil rådata fra intervjuene vil oppbevares hos Nordlandsforskning og vil kun være tilgjengelig for prosjektteamet. Data vil bli anonymisert i formidlingen av resultatene fra prosjektet. Lyddopptak vil bli foretatt av intervjuet dersom du tillater det.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykke tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle opplysninger om deg vil da bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Nordlandsforskning AS er ansvarlig for undersøkelsen og seniorforsker Kjersti Granås Bardal ved Nordlandsforskning er prosjektleder.

Data vil oppbevares og behandles hos Nordlandsforskning, vil kun være tilgjengelig for prosjektteamet og vil bli lagret på forskningsserver ved Nordlandsforskning.

Data vil bli anonymisert i formidlingen av resultatene fra prosjektet.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Prosjektet skal etter planen avsluttes 01.07.2021. Eventuelle lydopptak av intervju blir da slettet og alle data fra prosjektet blir anonymisert.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- få slettet personopplysninger om deg,
- få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra Nordlandsforskning har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- Nordlandsforskning ved prosjektleder Kjersti Granås Bardal, e-post: kgb@nforsk.no, tlf. 75 41 18 40
- Nordlandsforskning personvernombud for forskning er NSD (Norsk senter for forskningsdata) AS, e-post: personverntjenester@nsd.no, telefon: 55 58 21 17 (tast 1).

Med vennlig hilsen

Kjersti Granås Bardal
Prosjektleder og seniorforsker ved Nordlandsforskning

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet *[sett inn tittel]*, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- ☐ å delta i spørreundersøkelsen
- ☐ å delta i intervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet, ca. 01.07.2021.

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 2: Intervjuguide brukere

Hvilken kjennskap har du til ordningen med AU-reiser?

- Hvordan opplever du at kjennskapen om ordningen er blant brukere og NAV?
- Hvordan opplever du at informasjonen om AU-reiseordningen er?
- Hvor har du fått informasjon om ordningen? (NAV, venner, via helsevesenet ...)

Søknadsprosessen:

- Hvordan oppleves søknadsprosessen for å bli godkjent som bruker av ordningen?
- Nødvendig hjelp fra NAV eller andre instanser i søknadsprosessen?
- Har du oppfatninger om: I hvilken grad har overgangen til nytt regelverk i 2014 medført forenkling i søknadsprosessen?
- Utfordringer slik det er i dag?
- Muligheter for forbedringer?

Bestilling av transport, reisekort og selve reisen:

- Hvordan fungerer bestillingen av transporten?
- Hvordan oppleves ventetiden fra bestilling til transporten kommer?
- Hvordan opplever du kvaliteten på transporten?
- Opplever du å få den servicen de forventer fra transportøren?
- Hvordan fungerer reisekortet?
- Hvordan vurderes modellen med reisekort sammenlignet med tidligere forsøksordning og andre former for organisering av reiser?
- Hvordan vurderer du størrelsen på egenandelen på transporten?
- Hvordan fungerer ordningen med mellomstopp underveis (for eksempel for å levere i barnehage)?
- Utfordringer?
- Muligheter for forbedringer?

Måloppnåelse:

- I hvilken grad opplever du at du får dekt ditt behov for transport til og fra arbeid/utdanning med AU-reiseordningen?
- I hvilken grad vil du si at ordningen bidrar til at funksjonshemmede får beholde arbeidet/gjennomføre studier?
- Kjenner du noen som kan ha nytte av ordningen med AU-reiser, men som ikke benytter den eller faller utenfor?

Hvordan opplever du ordningen med AU-reiser i forhold til andre tilgrensende ordninger?

- TT-kort?
- Andre?

Oppsummert:

- Hva er din samlede opplevelse av regelverket, organiseringen, ansvarsforhold og måloppnåelse knyttet til AU-reiser?
- Samlet sett (dersom kjennskap til endringene i 2014), tror du at den nye ordningen har blitt bedre for brukerne?
- Menr du det er behov for å foreta endringer i ordningen med AU-reiser, herunder regelverket, organiseringen og ansvarsforhold? Eventuelt hvilke endringer vil du foreslå?

Vedlegg 3: Intervjuguide representanter fra brukerorganisasjonene

Hvilken kjennskap har du/din forening til ordningen med AU-reiser?

- Hvordan opplever du at kjennskapen om ordningen er blant brukere og NAV?
- Hvordan opplever du at informasjonen om AU-reiseordningen er?
- Hvor får målgruppen informasjon om ordningen? (NAV, venner, via helsevesenet ...)

Får dere noen tilbakemeldinger fra brukerne av AU-reiser?

- Hva går eventuelt tilbakemeldingene ut på?
- Henter dere aktivt inn tilbakemeldinger fra brukerne på AU-reiseordningen?

Søknadsprosessen:

- Hvordan oppleves søknadsprosessen for å bli godkjent som bruker av ordningen?
- I hvilken grad får man nødvendig hjelp fra NAV eller andre instanser i søknadsprosessen?
- I hvilken grad har overgangen til nytt regelverk i 2014 medført forenkling i søknadsprosessen?
- Utfordringer slik det er i dag?
- Muligheter for forbedringer?

Bestilling av transport, reisekort og selve reisen:

- Hvordan fungerer bestillingen av transporten?
- Hvordan oppleves ventetiden fra bestilling til transporten kommer?
- Hvordan opplever brukerne kvaliteten på transporten?
- Opplever brukerne å få den servicen de forventer fra transportøren?
- Hvordan fungerer reisekortet?
- Hvordan vurderes modellen med reisekort sammenlignet med tidligere forsøksordning og andre former for organisering av reiser?
- Hvordan vurderer du størrelsen på egenandelen på transporten? Har dere fått tilbakemeldinger fra brukerne på denne? Eventuelt hvilke?
- Hvordan fungerer ordningen med mellomstopp underveis (for eksempel for å levere i barnehage)?
- Utfordringer?
- Muligheter for forbedringer?

Måloppnåelse:

- I hvilken grad opplever du at brukerne får dekt sitt behov for transport til og fra arbeid/utdanning med AU-reiseordningen?
- I hvilken grad bidrar ordningen til at funksjonshemmede får beholde arbeidet/gjennomføre studier?
- Er det personer som kan ha nytte av ordningen med AU-reiser, men som ikke benytter den eller faller utenfor? Hva skyldes i tilfelle dette?

Hvordan opplever du ordningen med AU-reiser i forhold til andre tilgrensende ordninger?

- I hvilken grad eksisterer det grenseflater mot andre ordninger og samordningsproblemer?
- Hvordan håndteres dette i ordningen med AU-reiser?

Oppsummert:

- Hva er din samlede opplevelse av regelverket, organiseringen, ansvarsforhold og måloppnåelse knyttet til AU-reiser?
- Samlet sett, tror du at den nye ordningen har blitt bedre for brukerne?
- Er det behov for å foreta endringer i ordningen med AU-reiser, herunder regelverket, organiseringen og ansvarsforhold?
- Eventuelt hvilke endringer vil du foreslå?

Vedlegg 4: Intervjuguide representanter fra transportørene

Hvordan vil du beskrive prosessen i forhold til AU-reiser fra deres side?

- Bestiller brukerne drosje via sentralen eller direkte til sjåfør?
- Er det faste sjåførere som tar seg av AU-reisene?
- Har brukerne en fast sjåfør?

Hvor ofte har dere oppdrag i forbindelse med AU-reiser?

Hvordan opplever du at ordningen med betaling av egenandel fungerer?

Kjenner du til endringen som fant sted i 2014 da reisekort ble innført?

- Hvordan vurderes eventuelt modellen med reisekort sammenlignet med tidligere forsøksordning og andre former for organisering av reiser for funksjonshemmede?
- Har reisekortet ført til forenkling for dere eller for brukerne? Eventuelt hvordan?

Servicegrad:

- Hvor lenge må kundene i snitt vente på transporten?
- I hvilken grad opplever du at du klarer å innfri forventningene til de reisende med hensyn til servicegrad?
- Hvordan opplever du at ordningen med mellomstopp fungerer? Brukes det ofte?

Vet du om personer med nedsatt funksjonsevne og transportbehov som kunne hatt nytte av ordningen med AU-reiser, men som ikke benytter den eller faller utenfor? Eventuelt hvorfor?

Er det noen utfordringer knyttet til ordningen?

Hvilke endringer/forbedringer mener eventuelt du man bør vurdere?

Samlet sett, hvordan opplever du at ordningen med AU-reiser fungerer?

Vedlegg 5: Intervjuguide representanter fra NAV

Hvordan er arbeidet med AU-reiseordningen organisert i NAV?

- Hvem har ansvar for tildeling/avslag?
- Hvem behandler eventuelle klager?
- Hvem har ansvar for informasjon om ordningen?
- Hva er din rolle når det gjelder AU-reiseordningen?

Regelverket:

- Hvordan opplever du regelverket for AU-reiser?
- I hvilken grad opplever du at overgangen til nytt regelverk i 2014 har medført forenkling?
- Hvordan opplever du ordningen med AU-reiser i forhold til andre tilgrensende ordninger?
- Hvilke utfordringer eksisterer i forhold til regelverket?
- Hva er din forståelse av omfanget av bruken av AU-reiser?
- Er det mange som faller utenom som kunne hatt nytte av ordningen, men ikke får det pga. kriteriene for tildeling?
- Hvilke muligheter for forbedringer fins?

Organisering og ansvarsfordeling med eksterne (utenfor NAV):

- Hvordan fungerer avtalen med Rogaland Taxi?
- Hvordan fungerer ordningen med reisekort?
- Hvordan vurderes modellen med reisekort sammenlignet med tidligere forsøksordning og andre former for organisering av reiser?
- Hvilke vurderinger er gjort i forhold til egenandelen som brukerne betaler?
- Hvordan fungerer ordningen med mellomstopp på vei til arbeid/utdanning?
- I hvilken grad eksisterer det grenseflater mot andre ordninger og samordningsproblemer og hvordan håndteres dette i ordningen med AU-reiser?
- Hvilke utfordringer eksisterer i forhold til organisering og ansvarsfordeling?
- Hvilke muligheter for forbedringer fins?

Måloppnåelse og effektivitet:

- Hvilken betydning mener du/NAV at AU-reiser har som arbeidsmarkedspolitisk virkemiddel?
- Hvilke endringer bør gjøres for å eventuelt bedre måloppnåelsen?
- I hvilken grad dekkes behovet gitt formålet med ordningen?
- Er det personer med nedsatt funksjonsevne og transportbehov som kan ha nytte av ordningen med AU-reiser, men som ikke benytter den eller faller utenfor? Hva skyldes i tilfelle dette?
- Hvilke endringer bør gjøres for å bedre nå målgruppen?
- Hvordan oppleves ressursbruken i NAV i forbindelse med ordningen?
- Har endringen i regelverk og organisering ført til forenklinger og mer effektiv ressursbruk for NAV?

Kvalitet:

- Hvordan vurderer du kvaliteten i ordningen?
- Tror du at den nye ordningen har blitt bedre for brukerne? Eventuelt på hvilken måte?
- Får dere noen tilbakemeldinger fra brukerne? Hvilke, og hva er de mest opptatt av?
- Foretar dere noen systematisk innhenting av tilbakemeldinger?

Oppsummert forslag til endringer:

- Er det behov for å foreta endringer i ordningen med AU-reiser, angående regelverk, organisering og ansvarsforhold?
- Hvilke endringer mener du vil være viktigst å gjøre? Hvorfor?

Til

Oslo, 14 august 2020

Vi vil gjerne høre dine erfaringer med bruken av arbeids- og utdanningsreiser

Nordlandsforskning evaluerer på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet ordningen med arbeids- og utdanningsreiser i NAV. I forbindelse med dette, trenger vi dine innspill og håper derfor du vil svare på noen spørsmål om dine erfaringer med bruken av arbeids- og utdanningsreiser. Dine innspill vil være viktig i arbeidet med å gjøre ordningen best mulig.

I dette brevet finner du informasjon om hvordan du kan delta, hvilke opplysninger som samles inn, hvordan disse behandles og hvilke rettigheter du har dersom du deltar.

Hvordan deltar du?

Spørreundersøkelsen gjennomføres på nett. Det vil ta ca. 8-10 minutter å svare på undersøkelsen.

Du finner undersøkelsen her: <https://tinyurl.com/aureiser>

Alternativt kan du benytte denne QR-koden:



Vi ber deg svare på spørreundersøkelsen innen to uker etter at du har mottatt denne invitasjonen til å delta.

Behandling av dine opplysninger

Alle som er registrert som brukere av arbeids- og utdanningsreiser blir bedt om svare på undersøkelsen. Det er forskningsinstituttet Nordlandsforskning som gjennomfører datainnsamlingen, mens henvendelsen om å delta sendes ut fra NAV. Nordlandsforskning vil ikke ha tilgang til kontaktopplysninger om deg. Det er kun Nordlandsforskning som mottar svarene fra spørreundersøkelsen. Svarene er anonyme og ingen enkeltpersoner vil kunne bli identifisert i resultatene fra prosjektet.

På oppdrag fra Nordlandsforskning har Norsk senter for forskningsdata AS (NSD) vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket. Nordlandsforsknings personvernombud for forskning er NSD. De kan kontaktes på e-post: personverntjenester@nsd.no og telefon: 55 58 21 17 (tast 1).



Prosjektet gjennomføres i perioden 1. november 2019 til 1. juli 2021.

Det er frivillig å delta

Hvis du deltar i undersøkelsen samtykker du i at vi behandler opplysningene dine på den måten som vi har beskrevet over. Du kan når som helst trekke samtykket ditt uten å oppgi noen grunn. Hvorvidt du deltar og hva du eventuelt svarer, vil ikke ha betydning for rettighetene dine fra NAV.

Du har du rett til å få:

- innsyn i hvilke personopplysninger vi har registrert om deg
- å få rettet eller slettet personopplysninger om deg
- å få begrenset behandlingen av personopplysningene
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Har du spørsmål?

Dersom du har spørsmål, ønsker mer informasjon om undersøkelsen eller ønsker hjelp til å fylle ut spørreskjemaet, ta kontakt med:

- Nordlandsforskning ved prosjektleder Kjersti Granås Bardal, e-post: kgb@nforsk.no, tlf. 75 41 18 40

Med vennlig hilsen

Kjell Hugvik
Arbeids- og tjenestedirektør

Arbeids- og utdanningsreiser

Takk for at du tar deg tid til å svare på spørsmålene.

Svarene fra undersøkelsen er anonyme slik at det ikke er mulig å spore tilbake til hvem som har svart på spørreundersøkelsen.

Under noen av spørsmålene er det mulig å komme med utfyllende opplysninger. Vi ønsker gjerne at du gjør det, men at du ikke kommer med sensitive, identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre.

1) Hva er din alder (år)?

2) Kjønn?

☐ Mann ☐ Kvinne ☐ Annet

3) Hvilket fylke bodde du i per 31.12.2019?

- ☐ Østfold
- ☐ Akershus
- ☐ Oslo
- ☐ Hedmark
- ☐ Oppland
- ☐ Buskerud
- ☐ Vestfold
- ☐ Telemark
- ☐ Aust-Agder
- ☐ Vest-Agder
- ☐ Rogaland
- ☐ Hordaland
- ☐ Sogn og Fjordane
- ☐ Møre og Romsdal
- ☐ Trøndelag
- ☐ Nordland
- ☐ Troms
- ☐ Finnmark

4) Hvordan kan din husholdning beskrives?

- ☐ Jeg bor alene
- ☐ Jeg bor alene sammen med barn
- ☐ Jeg bor sammen med ektefelle/samboer/partner
- ☐ Jeg bor sammen med ektefelle/samboer/partner og barn
- ☐ Annet

5) Disponerer husstanden du bor i bil?

- ☐ Ja
- ☐ Nei

6) Dersom husstanden du bor i disponerer bil, kan du kjøre bilen?

- ☐ Ja
- ☐ Nei

7) Hvordan vil du beskrive stedet der du bor?

- ☐ Spredt bebyggelse
- ☐ Tettsted (inntil ca. 8 000 innbyggere)
- ☐ By (ca. 8 000 - 60 000 innbyggere)
- ☐ Storby (over 60 000 innbyggere)
- ☐ Vet ikke

8) Hvor langt er det fra ditt bosted til ditt arbeids- eller utdanningssted (ca. km)?**9) Hvilken funksjonshemming har du (flere kryss mulig)?**

- ☐ Bevegelseshemming
- ☐ Nedsatt orienteringsevne (nedsatt syn, hørsel etc.)
- ☐ Nedsatt psykisk funksjonsevne
- ☐ Annet


10) Hvordan fikk du kjennskap til AU-reiseordningen (flere valg mulig)?

- ☐ Gjennom media
☐ Fra fylkeskommunen
☐ Fra kommunen
☐ Fra NAV
☐ Fra lege/helsepersonell
☐ Fra organisasjoner for funksjonshemmede
☐ Gjennom familie/venner
☐ Husker ikke
☐ Annet, spesifiser:

11) Hvor fornøyd er du med følgende forhold ved AU-reiseordningen?

	Svært misfornøyd	Litt misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Fornøyd	Svært fornøyd	Vet ikke
Informasjon om AU-reiseordningen generelt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Informasjon, råd og veiledning fra NAV	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Søknadsskjemaet	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kontakten med legen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Søknadsbehandlingstiden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
NAV sin behandling av deg totalt sett under søknadsbehandlingen	☐	☐	☐	☐	☐	☐

12) Eventuelle utdypende kommentarer til informasjon, søknads- og saksbehandlingen (ikke skriv sensitive, identifiserbare opplysninger):

**13) Hva var ditt hovedgjøremål da du søkte om AU-reiser (flere valg mulig)?**

- ☐ Jeg var i et arbeidsforhold
- ☐ Jeg var under utdanning
- ☐ Jeg mottok arbeidsavklaringspenger i kombinasjon med arbeid
- ☐ Jeg var uføretrygdet
- ☐ Jeg var alderspensjonist
- ☐ Annet, spesifiser:

14) Dersom du var i et arbeidsforhold, hvilken stillingsstørrelse hadde du (prosent)?**15) Hvordan reiste du til og fra arbeid da du søkte om AU-reiser (flere valg mulig)?**

- ☐ Jeg kjørte egen bil
- ☐ Jeg ble kjørt av venner/familie/slekt
- ☐ Jeg brukte ordinær kollektivtransport (buss, tog, trikk, bane)
- ☐ Jeg brukte vanlig drosje
- ☐ Jeg brukte tilrettelagt drosje
- ☐ Jeg gikk/syklet
- ☐ Annet, spesifiser:

16) Hvordan ble reisene under forrige spørsmål finansiert?

	Nei	Delvis	Helt
Jeg betalte reisene selv	☐	☐	☐
Reisene ble betalt av NAV (arbeidsavklaringsytelser)	☐	☐	☐
Reisene ble betalt med TT-kort	☐	☐	☐
Reisene/bruk av egen bil ble finansiert med grunnstønad	☐	☐	☐
Egen bil finansiert med bilstønad	☐	☐	☐
Annet/vet ikke	☐	☐	☐


17) Hva er ditt hovedgjøremål i dag (flere valg mulig)?

- ☐ Jeg er i samme arbeidsforhold og samme stillingsprosent som da jeg søkte om AU-reiser
- ☐ Jeg er i samme arbeidsforhold men i en lavere stillingsbrøk enn da jeg søkte om AU-reiser
- ☐ Jeg er i samme arbeidsforhold men i en høyere stillingsbrøk enn da jeg søkte om AU-reiser
- ☐ Jeg er i et annet arbeidsforhold men samme stillingsbrøk som da jeg søkte om AU-reiser
- ☐ Jeg er i et annet arbeidsforhold men lavere stillingsbrøk enn da jeg søkte AU-reiser
- ☐ Jeg er i et annet arbeidsforhold men høyere stillingsbrøk enn da jeg søkte AU-reiser
- ☐ Jeg er under utdanning
- ☐ Jeg mottar arbeidsavklaringspenger (AAP)
- ☐ Jeg er uføretrygdet
- ☐ Jeg er alderspensjonist
- ☐ Annet, spesifiser:

18) Dersom du er i et arbeidsforhold, hvilken stillingsstørrelse har du (prosent)?

19) I hvilken grad har AU-reiseordningen gjort det mulig for deg å (grader fra 1 til 5 hvor 1 er liten grad og 5 er stor grad):

	1. Liten grad	2.	3.	4.	5. Stor grad	Ikke aktuelt/vet ikke
Jobbe i større stillingsstørrelse	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ta andre typer/flere arbeidsoppgaver	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gitt deg flere jobbvalgmuligheter	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Jobbe til andre tider på døgnet/i uken	☐	☐	☐	☐	☐	☐

20) Hvor viktig er det at du ankommer arbeids-/utdanningsstedet ditt til et bestemt tidspunkt (grader fra 1 til 5 der 1 er ingen betydning og 5 er stor betydning)?

- ☐ 1. Ingen betydning ☐ 2. ☐ 3. ☐ 4. ☐ 5. Stor betydning ☐ Vet ikke



21) Når det gjelder transporten til og fra arbeids-/utdanningssted, hvor fornøyd er du med følgende forhold (grader fra 1 til 5 hvor 1 er svært misfornøyd og 5 er svært fornøyd):

	1. Svært misfornøyd	2.	3.	4.	5. Svært fornøyd	Vet ikke
Kontakten med drosjesentralen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hvor presis drosjen ankommer bosted (ved reise til arbeids-/utdanningssted)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hvor presis drosjen ankommer arbeids-/utdanningssted (ved hjemreise)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hvor lett det er å endre hentetidspunkt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hvor lett det er å avbestille turer	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sjåførens serviceinnstilling	☐	☐	☐	☐	☐	☐

22) Eventuelle utdypende kommentarer når det gjelder selve transporten (ikke skriv sensitive/identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre):



23) Hvor lenge har du vært bruker av AU-reiseordningen (anslå ca. antall år dersom det er vanskelig å huske nøyaktig)?

24) Ordningen med AU-reiser ble endret i 2014. Dersom du benyttet ordningen før 2014, vil vi be deg prøve å huske tilbake til hvordan du opplevde ordningen da i forhold til nå (grader fra 1 til 5 der 1 er svært uenig og 5 er svært enig)?

	1. Svært uenig	2.	3.	4.	5. Svært enig	Vet ikke
Dagens ordning gir meg mer forutsigbarhet enn ordningen før 2014	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Dagens ordning dekker mitt behov for transport bedre enn før 2014	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Dagens ordning med reisekort fungerer bedre enn betalingsordningen før 2014	☐	☐	☐	☐	☐	☐

25) Har du særskilt vedtak for å gjøre faste stopp underveis til arbeid/utdanning, for eksempel for å levere barn i barnehage?

☐ Ja ☐ Nei

26) Har du behov for å gjøre faste stopp underveis til arbeid/utdanning som du ikke får dekket slik ordningen er i dag?

☐ Ja ☐ Nei

27) Dersom du svarte ja i forrige spørsmål, utdyp hvorfor (ikke skriv sensitive/identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre):



28) Hvor mye betaler du i egenandel per tur i dag (kr) (angi cirkabeløp dersom du ikke husker nøyaktig)?

29) Hvordan vil du vurdere at størrelsen på egenandelen er (grader fra 1 til 5 hvor 1 er veldig lav og 5 er veldig høy)?

- ☐ 1. Veldig lav ☐ 2. ☐ 3. ☐ 4. ☐ 5. Veldig høy ☐ Vet ikke

30) Hvordan ser du på å måtte bestille drosje selv (grader fra 1 til 5 der 1 er svært negativt og 5 er svært positivt)?

- ☐ 1. Svært negativt ☐ 2. ☐ 3. ☐ 4. ☐ 5. Svært positivt ☐ Vet ikke

31) Hvordan syns du ordningen med reisekort fungerer (grader fra 1 til 5 hvor 1 er svært dårlig og 5 er svært bra)?

- ☐ 1. Svært dårlig ☐ 2. ☐ 3. ☐ 4. ☐ 5. Svært bra ☐ Vet ikke

32) Eventuelle utdypende kommentarer til ordningen med reisekort (ikke skriv sensitive/identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre):



33) Tenk deg at du ikke hadde ordningen med AU-reiser, hva tror du da ville skje med ditt arbeids-/utdanningsforhold (velg ett alternativ)?

- ☐ Jeg ville fortsette som nå
- ☐ Jeg måtte redusere arbeids-/utdanningsinnsatsen
- ☐ Jeg måtte avslutte arbeidsforholdet/utdanningsløpet
- ☐ Jeg måtte flytte til et annet sted/finne meg en annen jobb/utdanning
- ☐ Annet, spesifiser:

34) Eventuelle utdypende kommentarer og/eller spesifisering av annet i spørsmålet over (ikke skriv sensitive/identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre):

35) Tenk deg at du ikke hadde ordningen med AU-reiser og du skal fortsette ditt arbeidsforhold/utdanningsløp, hvordan ville du da reise til/fra arbeidssted/utdanningsinstitusjon (flere valg mulig)?

- ☐ Jeg ville kjøre egen bil
- ☐ Jeg ville bli kjørt av familie/slekt/venner
- ☐ Jeg ville bruke ordinær kollektivtransport (buss, tog, trikk, bane)
- ☐ Jeg ville bruke vanlig drosje
- ☐ Jeg ville bruke tilrettelagt drosje
- ☐ Jeg ville gå/sykle
- ☐ Vet ikke
- ☐ Annet, spesifiser:

36) Eventuelle utdypende kommentarer til spørsmålet over (ikke skriv sensitive/identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre):



37) Nevn inntil tre forhold i prioritert rekkefølge som ville forbedre AU-reiseordningen for deg:

38) Alt i alt, hvordan opplever du at transportbehovet ditt til og fra arbeid blir ivaretatt gjennom AU-reiseordningen?

- ☐ Svært dårlig ☐ Dårlig ☐ Verken bra eller dårlig ☐ Bra ☐ Svært bra ☐ Vet ikke

39) Hvis du har synspunkter på transportutfordringer for forflytningshemmede og spesielt på tilrettelagte arbeids- og utdanningsreiser, ser vi gjerne at du skriver noen ord her (ikke skriv sensitive/identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre):

40) Tenk tilbake på dine egne erfaringer med NAV de siste seks månedene. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med NAV, helhetlig sett? (grader fra 1 til 6 hvor 1 er svart misfornøyd og 6 er svært fornøyd)

- ☐ 1. Svært misfornøyd
☐ 2.
☐ 3.
☐ 4.
☐ 5.
☐ 6. Svært fornøyd
☐ Vet ikke/ikke aktuelt

41) Hvor stor tillit har du til NAVs arbeid i sin helhet? (grader fra 1 til 6 hvor 1 er svært liten tillit og 6 er svært stor tillit)

- ☐ 1. Svært liten tillit
- ☐ 2.
- ☐ 3.
- ☐ 4.
- ☐ 5.
- ☐ 6. Svært stor tillit
- ☐ Vet ikke/ikke aktuelt

© Copyright www.questback.com. All Rights Reserved.

AU-reiser NAV

Takk for at du tar deg tid til å svare på spørsmålene.

Svarene fra undersøkelsen er anonyme slik at det ikke er mulig å spore tilbake til hvem som har svart på spørreundersøkelsen.

Under noen av spørsmålene er det mulig å komme med utfyllende opplysninger. Vi ønsker gjerne at du gjør det, men at du ikke kommer med sensitive, identifiserbare opplysninger om deg selv eller andre.

For å kunne analysere data, trenger vi litt bakgrunnsinformasjon om deg:

1) I hvilket år er du født?

- ☐ 2002
- ☐ 2001
- ☐ 2000
- ☐ 1999
- ☐ 1998
- ☐ 1997
- ☐ 1996
- ☐ 1995
- ☐ 1994
- ☐ 1993
- ☐ 1992
- ☐ 1991
- ☐ 1990
- ☐ 1989
- ☐ 1988
- ☐ 1987
- ☐ 1986
- ☐ 1985
- ☐ 1984
- ☐ 1983
- ☐ 1982
- ☐ 1981
- ☐ 1980
- ☐ 1979
- ☐ 1978
- ☐ 1977
- ☐ 1976
- ☐ 1975
- ☐ 1974
- ☐ 1973
- ☐ 1972
- ☐ 1971
- ☐ 1970
- ☐ 1969
- ☐ 1968
- ☐ 1967

- ☐ 1966
- ☐ 1965
- ☐ 1964
- ☐ 1963
- ☐ 1962
- ☐ 1961
- ☐ 1960
- ☐ 1959
- ☐ 1958
- ☐ 1957
- ☐ 1956
- ☐ 1955
- ☐ 1954
- ☐ 1953
- ☐ 1952
- ☐ 1951
- ☐ 1950
- ☐ 1949
- ☐ 1948
- ☐ 1947
- ☐ 1946
- ☐ 1945

2) Kjønn?

- ☐ Mann ☐ Kvinne ☐ Annet

3) Ved hvilken type kontor jobber du ved?

- ☐ Kontaktsenter
- ☐ NAV Lokal
- ☐ Fylkesledd
- ☐ Hjelpemiddelsentralen
- ☐ Forvaltningsenheten
- ☐ Annet

4) I hvilket fylke ligger kontoret du jobber ved?

- ☐ Østfold
- ☐ Akershus
- ☐ Oslo
- ☐ Hedmark
- ☐ Oppland
- ☐ Buskerud
- ☐ Vestfold
- ☐ Telemark
- ☐ Aust-Agder
- ☐ Vest-Agder
- ☐ Rogaland
- ☐ Hordaland
- ☐ Sogn og Fjordane
- ☐ Møre og Romsdal
- ☐ Trøndelag
- ☐ Nordland
- ☐ Troms
- ☐ Finnmark



5) I hvilken grad opplever du (kryss av for alternativet som passer best på en skala fra 1-5, hvor 1 er i liten grad og 5 er i stor grad)?

	Liten grad				Stor grad	Vet ikke
	1	2	3	4	5	
At du kjenner til AU-reiseordningen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
At du har fått tilstrekkelig med informasjon om AU-reiseordningen slik at du kan svare på enkle spørsmål fra brukerne eller informere om ordningen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
At det er lett å finne fram i regelverket for AU-reiseordningen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
At det er lett å skille de ulike transportstøtteordningene for funksjonshemmede fra hverandre (eks. TT-ordningen, trygdebil osv.)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
At det er lett å finne fram til hvem som jobber med AU-reiseordningen i NAV i ditt system?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
At dere får tilbakemelding fra NAV Tiltak Innlandet om forhold knyttet til håndtering av AU-reiseordningen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6) Hvor ofte vil du anslå at du i gjennomsnitt får henvendelser om AU-reiseordningen?

- ☐ Sjeldnere enn 1 gang i året eller aldri
☐ Ca. 1-5 ganger i året
☐ Ca. 1-3 ganger i måneden
☐ Ca. 1 gang i uken
☐ Flere ganger i uka
☐ Vet ikke

7) Hvilke typer henvendelser har du fått fra brukere i forbindelse med AU-reiseordningen (flere valg mulig)?

- ☐ Generell informasjonsinnhenting - ønske om å få høre mer om ordningen
☐ Spørsmål knyttet til regelverket og tolkning av dette
☐ Spørsmål knyttet til søknadsprosessen
☐ Ønske om å bli satt videre til saksbehandler
☐ Spørsmål om hvordan man skal fremføre klage
☐ Annet

8) I hvilken grad opplever du (vurder på skala fra 1-5 hvor 1 er i liten grad og 5 er i stor grad):

	Liten grad				Stor grad	Vet ikke
	1	2	3	4	5	
At de som har behov for AU-reiseordningen, kjenner til ordningen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
At de som har behov for AU-reiseordningen, får innvilget ordningen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

9) Har du noen andre kommentarer, innspill eller forslag til forbedringer angående AU-reiseordningen?

© Copyright www.questback.com. All Rights Reserved.



Rettskilder

Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser

Dato	FOR-2014-05-16-648
Departement	Arbeids- og sosialdepartementet
Publisert	I 2014 hefte 6
Ikrafttredelse	01.09.2014
Sist endret	<u>FOR-2016-01-20-53</u>
Gjelder for	Norge
Hjemmel	<u>LOV-2004-12-10-76-§13</u>
Kunngjort	20.05.2014 kl. 14.20
Korttittel	Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser

Generelle rundskriv

NAV - Arbeids- og velferdsetaten: R76-13-03

Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13: Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser

§ 1. Formål

Stønad til arbeids- og utdanningsreiser skal bidra til at personer med forflyttingsvansker på grunn av nedsatt funksjonsevne, kan være i ordinært arbeid eller gjennomføre arbeidsrettet utdanning.

§ 2. Hvem kan få stønad

Stønad kan gis til personer som grunnet varig nedsatt funksjonsevne har forflytningsvansker som medfører at personen ikke kan reise til og fra arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler. Med varig nedsatt funksjonsevne menes at forflytningsvanskene vil vare i mer enn ett år.

Stønaden kan gis til personer som er i ordinært arbeid eller som gjennomfører arbeidsrettet utdanning for å skaffe seg eller beholde ordinært arbeid.

Personer som av medisinske årsaker midlertidig er fratatt førerkortet og ikke kan komme seg til arbeid/utdanning på annen måte, kan innvilges stønad til tilrettelagt transport i den aktuelle perioden.

§ 3. Vilkår

Det kan gis stønad til nødvendig transport til og fra arbeid eller utdanning. Reisen må medføre så store belastninger at offentlige kommunikasjonsmidler ikke kan benyttes. Dersom deler av reisen kan gjennomføres med offentlige kommunikasjonsmidler uten at dette medfører store belastninger, gis det ikke stønad til transport for denne delen av reisen.

Stønaden gis som tilskudd til tilrettelagt transport utført av transportører med godkjent løyve for persontransport. I særlige tilfeller kan det gis stønad til leiebil for kortere perioder.

§ 4. Beregning av stønaden

Stønaden dekker de faktiske utgiftene til tilrettelagt transport, fratrukket en egenandel.

Stønaden gis tidligst fra det tidspunkt søknad er framsatt.

§ 5. Forhold til andre ytelser

Det gis ikke stønad etter denne forskriften til personer som

- a. mottar grunnstønad til transport til arbeid eller utdanning, jf. folketrygdloven § 6-3,
- b. mottar stønad til bil, jf. folketrygdloven § 10-7 og denne er ment å skulle benyttes til transport til arbeid eller utdanning. Det kan likevel gis stønad etter denne forskriften dersom det foreligger særlige forhold som gjør at bilen ikke kan benyttes til dette formålet,
- c. er elever i grunn- eller videregående skole der kommunen eller fylkeskommunen har ansvaret for å dekke reisen til skolen,
- d. deltar på arbeidsmarkedstiltak som er tildelt av Arbeids- og velferdsetaten. Det kan likevel gis stønad etter denne forskriften til personer som deltar på midlertidig eller varig lønnstilskudd jf. forskrift 11. desember 2015 nr. 1598 om arbeidsmarkedstiltak kapittel 9 og 10, eller arbeidsavklaringspenger som lønnstilskudd, jf. forskrift 21. desember 2012 nr. 1418 om forsøk med arbeidsavklaringspenger som lønnstilskudd,
- e. mottar en full ytelse til livsopphold etter folketrygdloven, eller
- f. får dekket transportutgifter til utdanning eller arbeid etter annet regelverk.

Personer som mottar sykepenger etter lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd kapittel 8, kan likevel motta stønad etter denne forskriften når de deltar i tiltaket opplæring i form av ordinær utdanning jf.

forskrift 11. desember 2015 nr. 1598 om arbeidsmarkedstiltak kapittel 7.

Personer som mottar full alderspensjon etter folketrygdloven kapittel 19 eller 20, kan likevel få stønad etter denne forskriften.

§ 6. Søknad

Søknad om stønad til arbeids og utdanningsreiser fremmes for Arbeids- og velferdsetaten på det nivå Arbeids- og velferdsdirektoratet bestemmer.

§ 7. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. september 2014.

§ 8. Overgangsregler

Bestemmelsene i § 5 gjelder ikke personer som har fått innvilget stønad til arbeids- og utdanningsreiser i regi av Arbeids- og velferdsetaten før 1. september 2014, så lenge de opprinnelige forutsetningene for å innvilge stønaden er uendret.

Personer som mottar TT-reiser til arbeid og utdanning fra Oslo kommune når denne forskriften trer i kraft, kan uavhengig av § 5 bokstav f) innvilges stønad til arbeids- og utdanningsreiser dersom de fyller de øvrige vilkårene etter denne forskriften. Stønad til arbeids- og utdanningsreiser kan innvilges under forutsetning av at stønad til TT-reiser til arbeid og utdanning fra Oslo kommune opphører.



NAV Rettskilder er en tjeneste utviklet og forvaltet i samarbeid mellom Stiftelsen Lovdata og NAV — ©2019.
[Cookies og personvern, \(åpnes i nytt vindu\)](#)



Rettskilder

Rundskriv til arbeidsmarkedsloven § 13 – Lov om arbeidsmarkedstjenester – Hovednr. 76 § 13 – Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser

Myndighet	NAV – Arbeids- og velferdsetaten
Dato	2014-09-01
Doknr/publisert	R76-13-03
Sammendrag	Rundskriv til <u>arbeidsmarkedsloven § 13</u> : Utfyllende regler til forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser Henvisninger: <u>Arbeidsmarkedsloven (2004) §13</u> <u>Forskrift om stønad til arbeids- og utdanningsreiser (2014), §1, §2, §3, §4, §5, §6</u>
Saksgang	2015-09-16

Kapitteloversikt

- § 1 Formål
- § 2 Hvem kan få stønad
- § 3 Vilkår

- § 4 Beregning av stønaden
- § 5 Forhold til andre ytelser
- § 6 Søknad

Utarbeidet 1. september 2014 Arbeids- og velferdsdirektoratet, Tjenesteavdelingen, Tiltakskontoret.

§ 1 Formål

FOR-2014-05-16-648-§1

Ordinært arbeid er arbeid som gir ordinære lønns- og arbeidsvilkår.

Arbeidsrettet utdanning er utdanning som vil føre til ordinært lønnet arbeid. Introduksjonskurs eller norskkurs anses ikke som arbeidsrettet utdanning.

§ 2 Hvem kan få stønad

FOR-2014-05-16-648-§2

[Endret 9/15]

For personer som midlertidig innvilges støtte til stønad til arbeids- og utdanningsreiser kan denne perioden ha en varighet på inntil ett år.

Stønad til arbeids- og utdanningsreiser kan kun gis til personer som ikke kan reise til og fra arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler pga funksjonsnedsettelse.

Manglende kollektiv transporttilbud i nærmiljøet er ikke tilstrekkelig grunn til å innvilge støtte til arbeids- og utdanningsreiser.

Dersom en person er innvilget støtte til arbeids- og utdanningsreiser og ikke har benyttet ordningen i løpet av en periode på 12 måneder, skal vedtaket vurderes pånytt. Hvis ikke det kan sannsynliggjøres at vedkommende vil gjenoppta inntektsgivende arbeid eller arbeidsrettet utdanning i løpet av 6 måneder skal vedtaket avsluttes

§ 3 Vilkår

FOR-2014-05-16-648-§3

Ved vurdering knyttet til belastning ved bruk av offentlige transportmidler, skal både belastningene ved selve reise vurderes, samt at en slitsom reise kan være så stor belastning at den hindrer tilfredsstillende fungering i arbeids- eller utdanningssituasjonen.

Ordningen omfatter som en hovedregel en reise tur/retur fra bosted til fast studie eller arbeidssted. Personer som utfører arbeidet på forskjellige steder kan likevel få dekket reiser tur/retur bosted og ulike adresser innenfor et begrenset geografisk område. Ordningen omfatter ikke stønad til arbeidsreiser som utføres i jobben. Dette anses som arbeids- eller tjenestereise som arbeidsgiver skal dekke.

Selvstendig næringsdrivende kan få stønad til transport fra bosted til fast arbeidssted eller kontorsted.

Det kan gis tilskudd til leiebil når egen trygdebil er ute av drift i mer enn en uke. Kostnadene til leiebil kan ikke overstige utgifter til tilrettelagt transport.

§ 4 Beregning av stønaden

FOR-2014-05-16-648-§4

Egenandel tilsvarer rimeligste kollektivtakst med et prosentvis tillegg. Fra 1.9.14 utgjør dette tillegget 10 prosent.

Hva som anses som pris for kollektivtransport, blir vurdert av Arbeids- og velferdsetaten på vedtakstidspunktet med utgangspunkt i hvilke rabattordninger som ville vært aktuelle for bruker hvis vedkommende hadde reist kollektivt.

Ved behov for faste stopp underveis, for eksempel stopp for å levere barn i barnehage, må det gis særskilt vedtak om dette. Merkostnadene for eventuelle stopp skal inngå i beregningen av egenandelen.

For personer som får stønad til tilrettelagt transport til/fra offentlig kommunikasjon, skal det ikke bli beregnet egenandel for denne delen av reisen. Kostnadene ved den delen av reisen som utføres med tilrettelagt transport dekkes i sin helhet av NAV.

§ 5 Forhold til andre ytelser

FOR-2014-05-16-648-§5

[Endret 9/15]

5a)

Dersom grunnstønad til transport ikke dekker de reelle transportutgiftene, kan vedkommende eventuelt si fra seg grunnstønaden til transport og få dekket reiseutgiftene gjennom ordningen med arbeids- og utdanningsreiser.

5b)

Eksempler på forhold som gjør at trygdefinansiert bil ikke kan benyttes;

- bilen er på service/reparasjon/tilpassing i mer enn en uke
- bil kan ikke benyttes til arbeid/utdanning pga helsemessige årsaker
- vanskelige værforhold
- vanskelige parkeringsforhold

5e)

- *Personer som er innvilget full uføretrygd men mottar redusert uføretrygd på grunn av inntektsgivende arbeid kan få støtte til arbeids- og utdanningsreiser.*
- *Personer som kombinerer en deltidsjobb med deltidsstudier og er innvilget støttet til arbeids- og utdanningsreiser både til arbeid og studiested, kan beholde støtte til arbeids- og utdanningsreiser til studiestedet selv om vedkommende er helt sykmeldt fra deltidsjobben men kan følge studiene.*

§ 6 Søknad

FOR-2014-05-16-648-§6

Det er ikke fastsatt takst for legeerklæring for arbeids- og utdanningsreiser. Bruker må dekke denne utgiften selv.



NAV Rettskilder er en tjeneste utviklet og forvaltet i samarbeid mellom Stiftelsen Lovdata og NAV — ©2019.
[Cookies og personvern, \(åpnes i nytt vindu\)](#)

Rapporten oppsummerer en evaluering av ordningen med arbeids- og utdanningsreiser i NAV. Evalueringen har belyst problemstillinger knyttet til regelverk, kvalitet, måloppnåelse, effektivitet og organisering. Problemstillingene har blitt belyst gjennom analyse av dokumenter, registerdata, data fra intervju med brukere, brukerorganisasjoner, NAV og transportører, samt data fra to spørreundersøkelser – en blant brukerne av ordningen og en blant ansatte i NAV. Med utgangspunkt i resultatene fra analysen, diskuterer rapporten avslutningsvis et utvalg forbedringsforslag med hensyn til måloppnåelse, kvalitet, effektivitet, og budsjettmessige og administrative konsekvenser.



NORDLANDSFORSKNING
NORDLAND RESEARCH INSTITUTE

Postboks 1490
N-8049 Bodø
Norge

Tlf: +47 75 41 18 10
nf@nforsk.no
www.nordlandsforskning.no

ISBN:
978-82-7321-810-0 (trykt)
978-82-7321-811-7 (digital)
ISSN-nr: 0805-4460