

De Samvirkende Invalideorganisationer



Kløverprisvej 10B · 2650 Hvidovre · Tlf.: 36 75 17 77 · Fax: 36 75 14 03 · dsi@handicap.dk · www.handicap.dk

· Trafikministeriet
6. Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 8. oktober 2004
J.nr. 4101.49 [10.18.1] SL/kt

Høring om forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

Generelt vil vi påpege, at en væsentlig forudsætning for, at mennesker med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse kan inkluderes, og i det hele taget indgå i samfundets aktiviteter på lige fod med alle andre borgere, er, at det er muligt frit at bevæge sig overalt i samfundet. Dette betyder selvsagt, at transportområdet får en central rolle at spille i forbindelse med mobiliteten for personer med handicap.

De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) finder derfor især den individuelle handicapørsel for meget central i denne forbindelse.

Det fremgår da også af bemærkningerne til lovforslaget, at det *"var hensigten at etablere en kørselsordning, der så vidt muligt svarede til principperne bag de kollektive trafikordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som f.eks. taxikørsel. Ordningen skulle afhjælpe, at de kollektive transportmidler kun i en vis udstrækning er indrettet handicapvenligt, og at den almindelige kollektive trafik – selv om denne efterhånden er blevet mere handicapvenlig – kun i en vis udstrækning er og kan blive egnet til befordring af svært bevægelseshæmmede"*.

Det er med stor bekymring, at man i handicapbevægelsen de seneste år har måttet se, at bl.a. serviceniveauet i forbindelse med denne ordning er blevet væsentligt forringet. Det er desværre en konsekvens af en lovgivning, der giver meget uklare og derved vide rammer for udbyderne af den individuelle handicapbefordring til selv at fastsætte serviceniveauet. Det har blandt andet betydet, at serviceniveauet fra udbyder til udbyder er meget uensartet og i mange amter opleves som kontinuerligt forringet.

DSI, Det Centrale Handicapråd og Folketingets Ombudsmand har derfor gennem længere tid set hen til den kommende revision af lovgivningen på dette område med store forventninger.

Det er afgørende, at lovgivningen for den fremtidige individuelle kørselsordning for personer med handicap tilrettelægges, så den er afstemt i forhold til nutidens og fremtidens handicappolitiske grundlag om lige muligheder, og så den inkluderer alle relevante handicapgrupper baseret på en vurdering af deres livssituation og muligheder for at kunne eller ikke kunne benytte den almindelige kollektive transport – trods dens øgede grad af tilgængelig indretning.

Det er bestemt ikke DSI's vurdering, at det fremsatte lovforslag lever op til denne ambition. Det er langt fra tilfældet. Det er derfor DSI's klare vurdering, at det fremsatte lovforslag er helt utilstrækkeligt og bør trækkes tilbage.

For det første er det afgørende, at en transportordning for personer, der som følge af omfanget eller betydningen af deres varige og betydelige funktionsnedsættelse ikke kan benytte den almindelige offentlige transport, omfatter alle med en fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse – uanset karakteren af denne, deres bopæl m.v. Det skal være personernes evne til at færdes, der skal fokuseres på ved visitationen. Denne vurdering skal ses i et helhedsperspektiv, hvor evnen til at færdes blandt andet ses i forhold til niveauet af tilgængelighed til den kollektive transport.

Det udsendte lovforslag lægger op til en fortsat **diskrimination af forskellige typer af fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse** med samme behov for adgang til særlig kørsel. Der lægges fortsat op til primært at fokusere på personer med et fysisk bevægelseshandicap og tilkendte hjælpemidler, f.eks. kørestol, rollator etc.

Det er ikke tilfredsstillende, at amtskommuner og trafikselskaber med udgangspunkt i lovgivningen kan vælge at tilbyde andre grupper med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse at deltage i ordningen. Det skaber urimelig vilkårlighed og ulighed.

Der skal være en lige og sikret ret til at kunne blive behovsvisiteret til denne særlige kompenserende kørselsordning – uanset hvilket handicap man har, hvilket amt man bor i, eller hvilket trafikselskab, man hører under.

For det andet er det vigtigt, at en **høj eller lav alder ikke udelukker personer** med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse fra den særlige transportordning. Det er fint, at lovforslaget understreger, at der ikke er en højeste alder.

Det er imidlertid ikke DSI's vurdering, at der er behov eller belæg for at fastsætte en laveste alder for at kunne blive behovsvisiteret til denne særlige kompenserende kørselsordning. Hvis der skal være en laveste alder, må den ikke være højere end det alderstrin, hvor unge

almindeligvis benytter offentlig transport uledsaget af voksne, f.eks. 10 eller 12 år. Det er vigtigt, at børn med handicap også kan leve et individuelt liv.

I Trafikministeriets egen analyse fra marts 1998 "Analyse af de individuelle kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede" har ministeriet selv erkendt et behov for en lavere alder en 18 år. Ministeriet peger her på 15 år som aldersgrænse.

Det er derfor ikke tilfredsstillende, som noget ganske nyt i forhold til denne ordning, at fastsætte en laveste alder til 18 år med begrundelsen, at det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for yngre end 18 år med begrundelsen, at de dermed ville risikere at blive stillet ringere i forhold til andre eksisterende og mere fleksible kørselstilbud. Det bør være muligt at sikre andre ordningers kvalitet uden en kvalitetssænkende aldersgrænse i den særlige kollektive personbefordring.

Mindreårige børn bør ligeledes kunne visiteres til ordningen i følgeskab med deres forældre.

Det er derfor bestemt ikke tilfredsstillende, at amtskommuner og trafikelskaber kan bestemme, at unge under 18 år kan deltage i ordningen. Det skaber mulighed for ulighed.

Der skal være en lige og sikret ret til at kunne blive behovsvisiteret til denne særlige kompenserende kørselsordning - uanset hvilken alder man har, hvilket amt man bor i, eller hvilket trafikelskab, man hører under.

For det tredje er det naturligt, at bestemmelsen fremtidigt kommer til at omfatte alle former for såkaldt normalkørsel - uanset formål.

Handicapkørselsordningen indgår jo som en del af amtskommunernes almindelige forpligtelse til at udføre kollektiv persontrafik. Principperne for den individuelle handicapkørsel for personer med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse skal således i tilpasset form svare til principperne bag de andre offentlige kollektive ordninger. Her er der ingen begrænsninger med hensyn til kørselsformål for personer uden fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse.

Det er klart utilfredsstillende, og udtryk for forskelsbehandling, at personer med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke kan benytte den særlige transportordning til f.eks. kørsel til og fra beskæftigelse, men kun til kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål.

Der kan dog være god ræson i at fastholde en anden tilstrækkelig transportløsning for personer med handicap i forhold til behandling, terapi m.v.

For det fjerde skaber lovforslaget desværre ikke den nødvendige sikkerhed og klarhed i forhold til princippet om kørselens omfang og service med den foreslåede ændring af

princippet "fra dør-til-dør" til "så tæt på gadedøren som muligt". Dette nye princip skaber desværre større forvirring og mulighed for endnu ringere service.

I Trafikministeriets analyse fra 2002 konkluderes det blandt andet, at der ikke er tvivl om, at den eksisterende ordning ikke omfatter dør-til-dør kørsel i den forstand, at den bevægelsehæmmede skal følges helt til entredøren. Da den pågældende passagergruppe jo netop har svært ved at bevæge sig, er der logik i handicaporganisationernes synspunkt om, at ordningen bør justeres til også at omfatte den "ydelse".

Det er DSI's vurdering, at brugerne af den særlige kollektive kørselsordning skal sikres kørsel til og fra hoveddøren i egen bolig, hvis der er behov herfor – og nogle har behov for at få hjælp til at tage overtøj på eller af. Mange af de visiterede brugere har ikke mulighed for ved egen hjælp at bevæge sig ud af egen bolig. Dertil kommer, at f.eks. hjemmehjælp ikke med fornuft kan koordineres og tilbydes, så der altid kan være én i hjemmet før køreturens start og ved dens afslutning. Det er samtidig bemærkelsesværdigt, at netop HUR leverer dør-til-dør service, når de nok har de vanskeligste muligheder herfor.

Med begrebet så tæt på gadedøren som muligt, skabes der et hul i den sammenhængende service, som kan betyde, at nogle fra målgruppen ikke kan drage nytte af den individuelle handicapkørsel.

For det femte er det beklageligt, at den næsten landsdækkende og frivilligt indførte amtskørselsordning ikke lovfæstes, så alle amter forpligtes til at arrangere kørsel ud over naboamtet.

Den landsdækkende amtskørselsordning bør endvidere fremtidigt omfatte mulighed for at tillade lokal kørsel mellem flere besøgsadresser i tredje amt. I dag er det kun muligt at komme hjemmefra f.eks. Københavns Amt til ét bestemmelsessted i f.eks. Nordjyllands Amt – uanset, at personen gerne vil besøge f.eks. tre familier.

For det sjette er det klart utilfredsstillende, at trafikudbyderne, bortset fra ved de store højtider og ved udenamtskørsel, ikke klart forpligtes til at tilnærme sig mulighed for individuel spontankørsel med f.eks. max. 2 timers varsling.

Hertil kommer, at der desværre heller ikke lægges op til en regulering af det tidsrum, der i forbindelse med kørslen maksimalt må benyttes til at tilgodeses amternes mulighed for optimal drift via samkørsel, f.eks. på 30 minutter pr. tur til ventetid og omkørsel.

Lovforslaget burde som minimum pålægge amterne en forpligtelse til, i samarbejde med handicaporganisationerne, at udarbejde fyldestgørende, behovsbestemte og præcise kvalitetsstandarder for serviceniveauet.

For det syvende rummer forslaget en betydelig mulighed og risiko for fortsat **illegitim økonomisk forskelsbehandling** af personer med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse. Det understreges atter i lovforslaget, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må ligge væsentligt højere end prisen for øvrig kollektiv persontransport i amtet.

Det er erfaringen, at denne formulering er alt for uklar til at sikre økonomisk ligestilling med andre brugere af kollektiv transport. Center for Ligebehandling af Handicappede har flere gange dokumenteret, at personer med handicap oftest betaler meget højere takster end andre.

I Trafikministeriets analyse fra marts 2002 har ministeriet noteret sig, at spredningen i taksterne for de individuelle kørselsordninger ikke følger spredningen for taksterne i den kollektive bustrafik som helhed. Ministeriet konstaterer også, at der i visse tilfælde finder en overtaksering sted, som ikke var forudset i forbindelse med indførelsen af de individuelle kørselsordninger.

Et centralt omdrejningspunkt i dansk handicappolitik er solidaritetsprincippet, som bl.a. indebærer, at merudgifter, som følge af fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse, skal afholdes af samfundet og f.eks. betales via skatteopkrævning eller generelle takstforhøjelser. Personer med handicap skal således betale for deres almindelige udgifter ved deltagelse i samfundet, f.eks. deres egen busbillet, mens samfundet solidarisk dækker deres eller andres merudgifter.

Det betyder, at brugerne af den særlige kollektive transportordning ikke i gennemsnit må kunne pålægges højere betaling end andre brugere af den kollektive transport.

For det ottende indføres ikke en forpligtelse eller en hjemmel til etablering af et **administrativt klageorgan** i forbindelse med visitering til og udførelsen af den særlige kollektive transportordning for personer med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse.

Det er i strid med dansk retssikkerhedstradition ikke at tillade etablering af eller adgang til et administrativt klageorgan, som kan efterprøve og vurdere en tvist om en konkret visitation og udførelse af opgaven.

For det niende er det utilfredsstillende, at man fortsat normalt er låst til individuel kørsel i eget amt, dvs. borgere, som er visiteret til ordningen i eget amt, ikke kan bruge et andet amts ordning, hvis personen f.eks. befinder sig i det andet amt på ferie m.v.

Afsluttende skal lovforslaget roses for, at det understreger, at brugerne af den særlige kollektive kørselsordning har ret til **minimum 104 ture årligt efter eget valg**.

Det betyder, at f.eks. HUR's regler om, at de visiterede har adgang til 26 ture pr. kvartal, og at ubrugte ture ikke kan overføres til næste kvartal, klart defineres som værende ulovlige.

DSI finder det samtidig uacceptabelt, at der ikke stilles krav om, at de 104 ture skal kunne suppleres ved tilkøb af ekstra ture.

DSI vedlægger høringssvar fra Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede samt Dansk Blindesamfund.

BUDSKABET ER KLART: OM IGEN!

Hilsen



Stig Langvad
Formand

c.c.: Folketingets Trafikudvalg
Folketingets Ombudsmand
Amtsrådsforeningen



De Samvirkende Invalideorganisationer
Kløverprisvej 10 B
2650 Hvidovre

Fjeldhammervej 8
2610 Rødovre
Telefon: 3673 9000
Direkte: 3673 9020
Telefax: 3673 9029
E-mail: mro@ptu.dk
Internet: www.ptu.dk

Dato: 5. oktober 2004
Vor ref.: MRO
Deres ref.:
Afdeling:
Medlemsrådgivnings- og
handicappolitisk afdeling

Høringssvar vedr. ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

PTU - Landsforeningen af Polio- Trafik og Ulykkesskadede, har fra De Samvirkende Invalideorganisationer modtaget ovenstående lovforslag til høring. PTU takker for muligheden for at kunne kommentere lovforslaget.

PTU kan tilslutte sig, at reglerne for individuel handicapkørsel tydeliggøres således, at brugerne af ordningerne får en større retssikkerhed. PTU finder dog, at det nærværende forslag er meget uambitiøst, og skal derfor foreslå, at forslaget tydeliggøres og forbedres på en række punkter.

Målgruppen

Målgruppen for ordningen er defineret som "svært bevægelseshæmmede".

PTU finder, at en bedre formulering ville være "*personer som på grund af en funktionsnedsættelse ikke kan benytte de ordinære kollektive trafikmidler*". Det bør i bemærkningerne fastslås, at der både kan være tale om situationer, hvor de kollektive trafikmidler ikke kan benyttes på grund af deres konstruktion og indretning og situationer, hvor brugerens funktionsnedsættelse gør at han/hun ikke selv kan komme frem til de ordinære kollektive trafikmidler.

Aldersgrænsen

PTU skal beklage, at man har valgt at fastholde en lavalder for benyttelsen af ordningen på 18 år.

I lovforslagets bemærkninger er anført, at man ikke har ønsket at åbne for en lavere aldersgrænse, da man vurderer, at det kunne gruppen kunne blive ringere stillet i forhold til mere fleksible kørselstilbud, som gruppen er berettiget til ifølge anden lovgivning. Det skal hertil bemærkes, at dette problem kunne løses ved at fastslå, at ordningen skal være et supplement til andre ordninger. Det skal også bemærkes at ordningen af personer over 18 år kan bruges ved siden af andre ordninger som fx handicapbil.

For unge med handicap består de fleksible ordninger i mange tilfælde af, at forældrene for tilskud til kørsel med den unge. PTU finder, at unge med handicap bør

have mulighed for at færdes, uden at forældrene skal involveres. Dette princip er fastslået i serviceloven, hvor adgangen til at benytte ledsager 15 timer pr. måned er ændret til også at omfatte de 16 - 17 årige. Muligheden for at benytte individuel handicapbefordring efter det nærværende regelsæt bør derfor under alle omstændigheder udvides til at omfatte de 16 - 17 årige og også gerne de 10 - 15 årige, således at unge med handicap ikke diskrimineres i forhold til unge uden handicap .

Dør-tildør

Lovforslaget fastsætter, at turene skal gå så tæt til *gadedøren som muligt*.

PTU finder at den rette formulering må være, at turene skal gå så tæt til *hoveddøren som nødvendigt*. PTU finder herunder, at det må sikres at brugere, kan blive båret op og ned ad trapper, når det er nødvendigt.

Landsdækkende kørsel

PTU finder, at amterne og HUR (evt. i samarbejde med DSB og de øvrige jernbaneselskaber) skal forpligtes til at etablere system, der gør det muligt for alle personer, at gennemføre landsdækkende rejser og ikke kun rejser, der rækker ind i naboamtet.

Bestilling af ture

PTU finder, det uacceptabelt at lovforslaget bestemmer at individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid, uden at definere dette nærmere.

PTU finder, at det må være et rimeligt krav, at individuel handicapbefordring kan bestilles med et varsel på ikke der normalt ikke overstiger én time og i hvert fald ikke overstiger 2- 3 timer. Der kan gøres undtagelser fra disse frister i forbindelse med højtider som jul og nytår.

Pris

Bestemmelsen om at taksterne for benyttelse af individuel handicapkørsel ikke må være *væsentligt højere* end taksten for øvrig kollektiv persontrafik er upræcis og uheldig.

Det bør slås fast, at taksten for benyttelse af individuel handicapkørsel skal være den samme som taksten for øvrig kollektiv persontransport i amtet.

PTU kan i øvrigt tilslutte sig DSI høringssvar.

Med venlig hilsen

Mads Roesdahl
Afdelingschef

De Samvirkende invalideorganisationer
Kløverprisvej 10B
2650 Hvidovre

Vedr. høring om lov om ændring af lov om den lokale og regionale personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Dansk Blindesamfund har modtaget DSI's udkast til høringssvar vedr. ovenfor angivne emne. DBS kan fuldt og helt tilslutte sig udtalelsen men vurderer, at de kritiske kommentarer der fremsættes godt kan tydeliggøres.

Som vi bl.a. drøftede – DSIs medlemsorganisationer imellem – i.f.m. en ny bekendtgørelse på området handicapbiler, servicelovens § 99, finder Dansk Blindesamfund, at DSI i højere grad kan markedsføre begrebet "personer med en funktionsnedsættelse i deres færden" eller "færdenshandicappede". Dette begreb vil også kunne anvendes på dette område og vi har på Dansk Blindesamfunds side tilladt os at udarbejde en ordlyd til en ny § 1:

Til § 1

Til nr. 1

Ordningen er en transportordning for personer, der som følge af deres færdenshandicap har behov for hjælpemidler og som har ganske svært ved at benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet. Ved svært færdenshandicappede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke, gangbukke og lignende samt blinde og svagsynede personer. Personer, der har invalidevogn, er ikke udelukket fra transportordningen.

Denne tekst finder vi er mere sigende og vil måske med tiden kunne betragtes som mere fleksibel overfor andre handicapgrupper, som ønsker at blive inddraget under ordningen.

På grund af tidligere korrespondance med Trafikministeriet har DBS følt sig foranlediget til at indsende selvstændigt høringssvar til Trafikministeriet – se vedlagte kopi.

Med venlig hilsen

Jens Bromann

Thoravej 35 – 2400 København NV. – Telefon 38 14 88 44 – Skrivetelefon 38 19 36 08
Fax 3814 8800 – SE 18 20 39 28 – Giro 300-2217
E-mail info@dkblind.dk – Internet www.dkblind.dk
Protector: Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Alexandra

Trafikministeriet
6. Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

**Dansk
Blindesamfund**
Landsforening af blinde
og svagsynede i
Danmark

København, 04.10.2004
JBR/JB
Direkte tlf. 38 14 88 66

Vedr. høring om lov om ændring af lov om den lokale og regionale personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik.

Dansk Blindesamfund (DBS) har på baggrund af ordlyden af det fremsatte lovforslag følt sig nødsaget til at fremkomme med et individuelt høringssvar vedr. de absolut ikke forbedrede muligheder for en transportordning for blinde og svagsynede.

Vi taler i det danske samfund meget i dag om lige muligheder og adgang for alle borgere, og vi kan med tilfredshed konstatere, at begrebet tilgængelighed i stigende grad bliver taget seriøst. Det er derfor klart utilfredsstillende, at vi i DBS må konstatere, at det fremsatte lovforslag overhovedet ikke tager hensyn til vore medlemmer. Vi vil således fremkomme med et forslag til affattelse af lovens § 1 nr. 1:

Til § 1
Til nr. 1

Ordningen er en transportordning for personer, der som følge af deres færdenhandicap har behov for hjælpemidler og som har ganske svært ved at benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet. Ved svært færdenhandicappede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke, gangbukke og lignende samt blinde og svagsynede personer. Personer, der har invalidevogn, er ikke udelukket fra transportordningen. DBS har omkring 12.000 medlemmer, hvoraf ca. 70 pct. er over 70 år, og hvoraf mange har mistet synet p.g.a. aldersbetingede synslidelser. Det er en særdeles stor ændring i den daglige tilværelse at skulle færdes med et syn, som er reduceret til 10 pct. eller der under, hvilket er kriteriet for medlemskab af DBS.

Vi oplever ved kontakten til vore ca. 50 lokalt placerede synshandicappede konsulenter, at flere og flere medlemmer udtrykker stor utryghed ved at færdes såvel om dagen, men ikke

Thoravej 35 – 2400 København NV. – Telefon 38 14 88 44 – Skrivetlfefon 38 19 36 08
Fax 3814 8800 – SE 18 20 39 28 – Giro 300-2217
E-mail info@dkblind.dk – Internet www.dkblind.dk
Protector: Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Alexandra

mindst om aftenen, i et samfund, hvor trafiktætheden stiger, og tingene skal gå hurtigere og hurtigere.

Hertil kommer, at flere og flere rutebilstationer og togstationer i store dele af døgnets timer er ubemandede. På mange stationer, hvor man kan opnå handicapassistance kan dette kun lade sig gøre i tidsrummet mellem kl. 8.00 og 16.00, og kun efter bestilling flere dage i forvejen. Det er derfor meget ufleksibelt at bruge disse ordninger.

Alt i alt skaber disse forhold stor utryghed, og medfører, at mange synshandicappede ikke tør rejse. Ældre blinde og svagsynede er derfor en meget isoleret gruppe af borgere i det danske samfund, og dette faktum afhjælper dette lovforslag langt fra.

Det skal fremhæves, at også gruppen af blinde og svagsynede, som har haft et synshandicap fra fødslen eller gennem længere tid, kan have behov for en transportordning. Ofte kan man finde de lokale offentlige transportmidler i nærheden af hjemmet, men når man når frem til andre byer, og skal finde den konkrete adresse vil det ofte ikke være muligt, da den synshandicappedes lokalkendskab ikke er tilstrækkeligt, og man er således ofte henvist til den meget dyre løsning med taxakørsel.

Vedr. den fastsatte laveste aldersgrænse på 18 år for at komme i betragtning til de individuelle kørselsordninger, er det klart DBS's opfattelse, at denne grænse er alt for høj. Det er af den aller største betydning, at blinde og svagsynede børn fra 12 års alderen i lighed med jævnaldrende seende kammerater kan færdes mere selvstændigt og uafhængigt af forældrene. Der vil i dagligdagen være mange situationer, hvor de synshandicappede børn vil have et behov for hjælp fra forældrene samt eventuel støtte i forbindelse med skolegangen. Det er således af stor betydning i forhold til løsrivningsprocessen fra hjemmet, at de f.eks. ved hjælp af individuelle kørselsordninger får mulighed for at opbygge den nødvendige selvstændighed.

DBS er af den helt klare opfattelse, at dette lovforslag overhovedet ikke indeholder nogen form for nytænkning, og at man med opretholdelse af det foreslåede ikke stiller gruppen af handicappede lige. Det er derfor særdeles væsentligt, at et begreb som "færdenshandicappede" implementeres i den danske lovgivning.

Afslutningsvis skal vi henlede ministeriets opmærksomhed på Dansk Blindesamfunds breve af 1. oktober 2003 og 18. november 2003 vedrørende blinde og svagsynedes transportmuligheder. Det er, udover hvad der er nævnt ovenfor, i disse breve klart dokumenteret, at det er på højeste tid, at Trafikministeriet iværksætter tiltag på det trafikpolitiske område som kan øge blinde og svagsynede borgeres mobilitet.

Idet jeg håber på forståelse fra ministeriets side imødeser jeg tiltag til ændring af de fremsendte forslag til en ny lov for

Med venlig hilsen

Jens Bromann
landsformand



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 7 . januar 2005
J.nr. : 550-000002

MODTAGET

- 7 JAN. 2005
12.05
Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 1 vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 1:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 8. oktober 2004 fra De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), jf. L 105 – bilag1."

Svar:

Formålet med lovforslagets § 1, nr. 1-4, og § 2, nr. 1-3, er en præcisering af, hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel. Det nuværende lovgrundlag vedrørende individuel handicapkørsel er for upræcist, og det rettes der op i lovforslaget.

Der fastlægges således ikke et præcist serviceniveau i lovforslaget, men alene minimumskrav, som amterne og trafikkselskaberne skal leve op til. Det præcise serviceniveau for individuel handicapkørsel fastlægges som for øvrig lokal og regional kollektiv trafik af amter og trafikkselskaber.

Jeg vil herefter kommentere De Samvirkende Invalideorganisationers ni indvendinger mod lovforslaget, jf. organisationens brev af 8. oktober 2004. Det bemærkes, at dette høringssvar ligeledes er kommenteret i mit brev af 26. november 2004 til Trafikudvalget.

Ad. 1. Målgruppen

Målgruppen for individuel handicapkørsel udvides ikke. Ordningen er således fortsat møntet på svært bevægelseshæmmede, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og som følge deraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet. Det fremgår af bemærkningerne, at ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjulshjælpemidler som krykke stokke og gangbukke og lignende.

Ad. 2. Aldersgrænsen

Det fremgår af lovforslaget, at målgruppen foreslås præciseret til at omfatte gruppen af svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover.

Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet det dermed ville risikeres, at gruppen blev stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Den hjælp, som bevægelseshæmmede børn og unge er berettiget til i henhold til serviceloven, er ikke underlagt bestemte restriktioner f.eks. med hensyn til turantal. Desuden ydes hjælpen efter serviceloven som en fast månedlig ydelse udmålt på baggrund af en konkret vurdering af merudgifterne til befordring for det kommende år, hvilket giver barnet/den unge mulighed for selv at tilrettelægge, hvordan behovet bedst kan dækkes. Den hjælp, som børn og unge er berettiget til i forhold til serviceloven, er imidlertid subsidiær i forhold til befordringsydelse efter anden lovgivning, herunder også i givet fald individuel handicapkørsel i medfør af kollektiv trafiklovgivning. Hvis stærkt bevægelseshæmmede børn og unge blev henvist til at benytte den individuelle handicapkørsel i henhold til de kollektive trafiklove, ville de ikke samtidig være berettiget til hjælp til befordring i fritiden efter serviceloven, og de ville desuden være underlagt restriktioner bl.a. med hensyn til turantal.

Ad. 3. Formålet med kørslen

Den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede omfatter kørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. Ordningen omfatter således kørsel med sociale formål og til fritidsaktiviteter.

Ad. 4. Kørselens omfang

Lovforslaget indebærer ikke et krav om transport fra entrédør til entrédør, men alene transport til så tæt på gadedøren som muligt. Formålet med ordningen er en kompensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Der er således tale om en kørselsordning, hvis formål svarer til principperne bag de kollektive trafikordninger. Ordningen skal dermed ses i modsætning til egentlige individuelle ordninger som taxakørsel. Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel, er den en del af den lokale og regionale kollektive trafik.

Ad. 5. Kørsel ud over naboamtet

Handicapkørslen for svært bevægelseshæmmede skal indeholde mulighed for kørsel over amtsgrænser. Dette svarer til amternes ansvar for den øvrige kollektive trafik, hvor de også har en forpligtelse til at tilbyde kollektiv trafik på tværs af amtsgrænserne. Der kan således fra brugernes side stilles krav til trafikselskaberne/amterne om at medtage kørsel over amtsgrænserne i planlægningen af handicapkørslen.

De fleste amter/trafikelskaber har i samarbejde med DSB indført et tilbud om landsdækkende kørsel, som omfatter transport fra bopæl til station i hjemamtet, rejse med DSB og transport fra stationen til besøgssted i besøgsamtet.

Ad. 6. Spontankørsel

Det fremgår af lovforslaget, at individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen. Dette krav opstilles af hensyn til amtskommunernes og trafikelskabernes mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen. Der vil typisk være tale om bestilling flere timer før kørslen, men der kan også i visse særlige situationer være tale om flere dage før kørslen. Fastlæggelsen af serviceniveauet og tilrettelæggelsen af kørslen sker hos det enkelte amt eller trafikelskab, og derfor er det i lovforslaget alene fastsat, at kørslen skal bestilles i rimelig tid, inden den skal finde sted.

Ad. 7. Takster

Det fremgår af lovforslaget, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv trafik i amtet/hovedstadsområdet. Prissammenligninger mellem handicapkørsel og øvrig kollektiv trafik er vanskelig, bl.a. fordi zoneprincipperne ikke er de samme.

Trafikministeriet vil følge op på bestemmelsen ved løbende at indhente oplysninger om takstniveauet i ordningerne.

Ad. 8. Klagemuligheder

For så vidt angår forslaget om nedsættelse af et klageorgan skal det bemærkes, at der ikke i dag er hjemmel til at påklage konkrete afgørelser om afslag på optagelse i ordningen. Der er alene mulighed for at anmode den myndighed, der har truffet afgørelse, om at genoptage denne med henblik på at foretage en fornyet vurdering af, hvorvidt der er grundlag for at træffe en anden afgørelse.

Derudover er der mulighed for at rette henvendelse til tilsynsmyndighederne, som i henhold til lov om kommunernes styrelse fører tilsyn med, at

amtskommunerne, trafikselskaberne og HUR overholder lovgivningen, herunder offentligretlige grundsætninger. Jeg vil i øvrigt henvise til min besvarelse af spørgsmål 20.

Ad. 9. Mulighed for at bruge andre amters ordninger

Ordningen er amtsbunden, fordi der er tale om en del af amternes forpligtelse til at udføre busdrift inden for amtskommunens grænser. Derudover er der en forpligtelse til, at ordningen skal indeholde kørsel til et tilstødende amt.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

Notat fra De Samvirkende Invalideorganisationer om lovforslag om den individuelle handicapkørsel – forslag til ændringer i forhold til L 105 og ek- sempler på mangler

I dette notat kommer De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) først med nogle konkrete forslag til vigtige ændringer i teksten i L105 om den individuelle handicapkørsel. Dernæst kommer DSI med nogle konkrete eksempler til illustration af behovene for ændringsforslagene.

DSI's forslag til ændringer i forhold til L 105

Den gældende lov er karakteriseret ved at være en overordnet rammelov, som erfaringsmæssigt har givet rig mulighed for lokale implementeringer heraf.

Trafikministeriet har fremsat et lovforslag, som forsøger at stramme op i forhold til vilkårligheden i forbindelse med lokal implementering.

Det er DSI vurdering, at Trafikministeriets lovforslag, desværre, indeholder en række forslag, som medfører indskrænkninger i forhold til den hidtidige vurdering af det gældende lovgrundlag. Hertil kommer, at lovforslaget desværre ikke indeholder en for DSI og handicaporganisationerne vigtig tilpasning af loven i forhold til gældende erfaringer og nutidig levevis for personer med handicap.

Det er DSI's vurdering, at eventuelle udgiftskrævende forslag evt. kan besluttes implementeret pr. 1. januar 2006.

§	Tekst i lovforslaget	Alternativ tekst	Argumentation
§ 1, stk. 3	Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.	Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for personer over 12 år, som pga. fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.	<p>1: Børn og unge fra 12 års alderen benytter den almindelige kollektive trafik på egen hånd. Der er ingen grund til at antage, at børn og unge med handicap ikke skulle have samme transportbehov. Der er tale om en simpel ligestilling mellem børn og unge med og uden handicap.</p> <p>DSI deler – så længe formålet opretholdes - ikke Trafikministeriets frygt for, at en aldersgrænse på 12 år vil forrykke noget i forhold til øvrige ordninger, som har andre transportformål.</p> <p>2: Alle personer med handicap, og et transportbehov, bør kunne få dette imødekommet via den individuelle handicapkørsel, hvis den almindelige kollektive transport ikke er en mulighed. Det bør være således, at der er personer med behov for individuel transport, så skal de kunne visiteres (evt. via kommunal visitering) hertil uanset typen af deres handicap.</p> <p>3: Det bør som minimum i bekendtgørelsen understreges, at også adgang til transport til og fra f.eks. erhvervsarbejde bør være omfattet af den individuelle handicapkørsel. Det vil være vigtigt for at kunne integrere og fastholde personer med handicap på arbejdsmarkedet.</p>

§ 1, stk. 4, nr. 1	Individuel handicapkørsel skal som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt på gadedøren som muligt.	Individuel handicapkørsel skal som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt på gadedøren som muligt. Personer med betydelig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne kan, efter en individuel vurdering, visiteres til hjælp til at komme til/fra gadedøren fra/til entredøren i forhold til deres konkrete behov. Ud over de 104 enkeltture skal der være mulighed for at tilkøbe yderligere ture.	1: Det bør være sådan, at alle der kan visiteres (evt. via kommunal visitering) til den individuelle handicapkørsel også sikres reel mulighed for at kunne bruge ordningen. Da målgruppen netop er personer med handicap som pga. fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, så virker det meget bagvendt, at nogle ikke kan være med i ordningen – netop på grund af deres funktionsnedsættelse. Der er flere trafikselskaber, som tilbyder dør-til-dør, og vognmændene vil det gerne (jf. høringsvar fra Danske Busvognmænd). 2: Da de 104 ture er et minimum, så bør der være mulighed for tilkøb af ekstra ture. Δ
§ 1 stk. 5	Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.	Individuel kørsel skal kunne bestilles i rimelig tid inden kørslen. Der skal udarbejdes en kvalitetsstandard, som fastsætter servicemål for bestillingsfrister, ventetider, omvejskørsel, taksering mv. Kvalitetsstandarder forelægges brugerrådet (jf. § 1 stk. 7)	1: Der er vigtigt, at myndigheder, brugerorganisationer og brugere af ordningen får et præcist udtryk af, hvad serviceniveauet er i den enkelte ordning. Det giver klarhed i kommunikationen med brugerne, og det giver myndigheder og andre tilsynsvirksomheder mulighed for at se om den individuelle handicapkørsel lever op til lovens intention. 2: Det er afgørende, at kvalitetsstandarder udarbejdes i dialog med brugernes organisationer.

§ 1 stk. 6	Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet.	Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet. Trafikselskaberne skal en gang om året afgive en redegørelse til "brugerrådet" herom. Redegørelsen skal indeholde en sammenligning mellem taksterne i den individuelle kørsel og den øvrige kollektive persontransport.	1: Taksterne i den individuelle kørsel benytter ikke samme takseringsprincipper, som den øvrige kollektive trafik. Derfor er en umiddelbar sammenligning af taksterne svær. Det foreslås, at amterne "selvangiver" deres takster over for samarbejdsorganet mellem brugere og amtsrådet (jf. § 1 stk.7)
§ 1 stk. 7	Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.	Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel. Amtsrådet nedsætter til det formål et brugerråd bestående af repræsentanter udpeget af DSI og repræsentanter for trafikselskabet, som høres om alle forhold af relevans for de individuelle kørselsordninger. Brugerrådet får desuden kompetence til at vurdere og afgøre klager over visitationen til ordningen	1: Det er vigtigt at sikre brugerorganisationerne en rimelig indflydelse på den regionale administration af ordningen. 2: Det er vigtigt, at der sikres brugerne en klageadgang i forhold til visitationen til den individuelle handicapkørsel.

Eksempler på mangler i forhold til den individuelle handicapkørsel:

Afgrænsning i forhold til målgruppe:

Der er flere grupper af personer med handicap, som i dag ikke er sikret adgang til den individuelle handicapkørsel – trods et klart transportbehov, som ikke kan tilgodeses via den kollektive transport.

Hjerneskadede

Der er mennesker, som f.eks. rammes af et handicap efter en hjerneblødning, blodprop, hjerteslag m.v. Mange af disse får, som følge af deres handicap, funktionsnedsættelser i forhold til deres rum- og retningssanser. Det betyder, at de ikke selv kan orientere sig i det offentlige rum. De kan således ikke orientere sig, finde vej, genkende steder eller finde ud af at orientere sig i forhold til informationer om offentlige transportmidler i forhold til retning, afgang- og ankomst tider m.v.

Det betyder, at personer med hjerneskader ofte ikke vil kunne finde den/det rigtige bus/tog eller at stå af ved det rigtige stoppested, hvorfor de reelt ikke er i stand til at færdes i den offentlige trafik uden - som minimum - at have følgeskab af en personlig ledsager.

Lignende funktionsnedsættelser findes også hos f.eks. udviklingshæmmede og autister.

Eksempel

En kvinde fra Århus fortæller til Århus Stiftstidende, hvordan hun efter en hjerneblødning er blevet svært orienteringshandicappet. Hun bliver let konfus og kan ikke orientere sig om retning i det offentlige rum. Det betyder, at hun ofte tager de forkerte busser, ikke kommer af på det rigtige sted og tidspunkt, og i visse tilfælde står af på forkerte steder og her ikke kan finde ud af, hvor hun er endt, og hvordan hun skal komme videre. Informationer i form af skilte eller auditive signaler vil ikke hjælpe hende, da hun ikke kan forholde sig til dem eller forstå dem p.g.a. hendes hjerneskade. Kvinden fortæller, at hun indtil hjerneblødningen, fungerede helt normalt i et ansvarsfuldt job.

Hverken den nuværende lovgivning eller det foreliggende lovforslag omfatter klart f.eks. hjerneskadede med nedsat funktionsevne i forhold til kollektiv transport, hvilket stiller dem langt ringere i forhold til offentlig transport end andre borgere.

Blinde og synshandicappede

Mange blinde og svagsynede kan af forskellige grunde have behov for den individuelle handicapkørsel.

Blinde og svagsynede har problemer med at finde til og fra de kollektive trafikmidler. Hvis man ikke er ganske godt kendt, kan det være utrolig svært at finde stoppesteder og stationer for at tage kollektive trafikmidler, og når man så kommer frem til bestemmelsesstedet, kan det være lige så svært at finde frem til den adresse, man ønsker at besøge.

Nogle blinde og svagsynede har endvidere problemer med at færdes, fordi de simpelthen ikke kan finde rundt. Det kan f.eks. skyldes retnings- eller rumforvirring, eller det kan skyldes problemer med at høre ordentligt. Eller det kan skyldes helt andre forhold.

Andre blinde og svagsynede erhverver deres synshandicap så sent i alderen, at det kan være svært at lære at finde rundt. De fysiske og psykiske knubs, det giver at skulle lære at finde rundt, kan medføre, at disse mennesker bliver decideret bange for at gå ud alene.

Fælles for problemerne er, at synshandicappet medfører, at de pågældende bliver isoleret fra det øvrige samfund, da de ikke kan eller tør gå uden for en dør. Derfor vil individuel befordring fra gadedør til gadedør være en stor hjælp for disse mennesker.

Eksempel

Inge er 55 år. Hun mistede pludselig 99 % af sit syn ved en trafikulykke. Hun har modtaget træning i at bevæge sig i omgivelserne, så hun kan finde rundt i sit lokalområde, men hun er meget utryk ved at færdes alene, og hun færdes aldrig udenfor, når det er mørkt. Inges nærmeste familie er hendes søster, der bor 60 km. væk. Inge besøger aldrig sin søster, da rejsen er meget besværlig. Først skal Inge nemlig gå 800 m. for at finde busstoppestedet, hvorfra hun kan tage med regionalbussen. Desværre skal hun skifte bus på vejen, og hun kan ikke finde rundt på den pågældende rutebilstation uden hjælp. Når hun når frem til søsterens by, skal hun finde en bybus, som holder i nærheden af rutebilstationen, og når hun når frem til det rigtige stoppested, skal hun gå 200 m. ad forskellige villaveje, før hun finder søsterens hus.

For Inge er vejen frem til regionalbussen i hendes hjemby, skiftet mellem busserne på en fremmed rutebilstation samt skiftet fra regionalbus til bybus og turen fra bybus til søsterens hus et uoverstigeligt problem. Og hele turen skal gøres to gange, først frem og så tilbage. Altså; Inge bliver hjemme og møder sjældent sin søster.

Dækningsområde i forhold til aktiviteter:

Regeringen har som et af sine mål, at skabe et mere rumligt arbejdsmarked. Dette betyder blandt andet, at flere mennesker med handicap skal ind på arbejdsmarkedet.

Det betyder, at også personer med handicap bliver afhængige af at kunne transportere sig mellem hjemmet og arbejdspladsen.

Det er kun en begrænset andel af personer med et fysisk handicap, der har adgang til støtte til køb af bil. Det betyder, at den resterende del er afhængige af en velfungerende kollektiv transport til at bringe dem fra hjem til arbejde.

Som reglerne er i dag er f.eks. erhvervskørsel ikke omfattet af reglerne om den individuelle handicapkørsel. Derved udelukkes nogle personer med handicap fra at kunne deltage på arbejdsmarkedet – trods forekomst af erhvervsmæssige kompetencer.

Eksempel

En sag fra Århus eksemplificerer det ovennævnte problem. En person med et fysisk handicap (kørestolsbruger) – som er visiteret til kørselsordningen – har et 3-dages løntilskudsjob til én med førtidspension i en amtslig boform, men kunne ikke blive omfattet af den individuelle transport mellem hjemmet og arbejdspladsen. Derfor måtte han betale transporten ud af egen lomme, hvilket han kun kunne få råd til 2 dage om ugen.

Nedre aldersgrænse:

I dag er der ikke i lovgivningen en generel aldersgrænse i forhold til den individuelle handicapkørsel, og der er flere amter, der tillader børn og unge med handicap adgang til den individuelle handicapkørsel.

Hvis der indføres en aldersgrænse på 18 år vil børn og unge med handicap under 18 år blive udelukket fra at benytte den og blive fuldt integreret i fritidsaktiviteter som fritidshjem, sportsaktiviteter, kulturaktiviteter, musikaktiviteter og en lang række andre forhold i samfundet.

Eksempel

En dreng på 16 år med muskelsvind og el-kørestol ønsker at gå i biografen i nabo-byen med sin kæreste fra klassen og uden deltagelse af forældrene. Der findes ingen tilgængelig busforbindelse.



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 7. januar 2005
J.nr. : 550-000002

MODTAGET
- 7 JAN 2005
Den Centrale Individering

Trafikudvalget har i brev af 26. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 2 vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 2:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 25. november 2004 fra De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), jf. L 105 - bilag 4."

Svar:

Jeg vil nedenfor kommentere DSIs forslag til ændrede formuleringer af de enkelte bestemmelser i L 105 om individuel handicapkørsel.

DSI's foreslår følgende formulering af § 1 stk. 3:

"Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for personer over 12 år, som pga. fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindeligt kollektivt transport, etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende."

Som tidligere nævnt har Trafikministeriet i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men jeg ønsker ikke at risikere at stille gruppen ringere, derfor foreslås aldersgrænsen til 18 år, jf. min besvarelse af spørgsmål 3.

Den handicapkørsel, der omtales i de kollektive trafiklove, er alene for svært bevægelseshæmmede. Andre grupper af handicappede kan have et ligeså legitimt behov for særlige transportmuligheder, men ordningen kan ikke udvides, uden at finansieringen er på plads.

DSI's foreslår følgende formulering af § 1 stk. 4:

"Individuel handicapkørsel skal som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt på gadedøren som muligt. Personer med betydelig nedsat fysik eller psykisk funktionsevne kan, efter en individuel vurdering, visiteres til

hjælp til at komme til/fra gadedøren fra/til entredøren i forhold til deres konkrete behov. Ud over de 104 enkeltture skal der være mulighed for at tilkøbe yderligere ture."

Lovforslaget indebærer ikke et krav om transport fra entrédør til entrédør, men alene transport til så tæt på gadedøren som muligt. Formålet med ordningen er en kompensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Der er således tale om en kørselsordning, hvis formål svarer til principperne bag de kollektive trafikordninger. Ordningen skal dermed ses i modsætning til egentlige individuelle ordninger som taxakørsel. Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel, er den en del af den lokale og regionale kollektive trafik.

Jeg skal endvidere henvise til min besvarelse af spørgsmål 5.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at de enkelte trafikselskaber eller amter kan tilbyde flere end 104 ture eller give mulighed for tilkøb af flere ture. De 104 enkeltture er et minimumskrav.

DSI's foreslår følgende formulering af § 1 stk. 5:

"Individuel kørsel skal kunne bestilles i rimelig tid inden kørslen. Der skal udarbejdes en kvalitetsstandard, som fastsætter servicemål for bestillingsfrister, ventetider, omvejskørsel, taksering mv. Kvalitetsstandarderne forelægges brugerrådet (jf. 1 stk. 7)."

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller nærværende lovforslag fastlægger et præcist serviceniveau for handicapkørslen, men fastlægger alene minimumskrav. Det er de enkelte amtskommuner og trafikselskaber, der i gennemførelsen af handicapkørslen skal fastlægge det præcise serviceniveau på basis af minimumskravene. Fastlæggelse af det præcise serviceniveau vil således fortsat kunne variere, idet det er overladt til amterne/trafikselskaberne at fastlægge dette – således som det også er tilfældet med serviceniveauet for den øvrige lokale og regionale kollektive trafik.

Udarbejdelse af en servicedeklaration vil f.eks. kunne ske som udmøntning af den plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som amterne efter lovgivningen er forpligtet til at udarbejde i samarbejde med handicaporganisationerne.

DSI's foreslår følgende formulering af § 1 stk. 6:

"Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet. Trafikselskaberne skal en gang om året afgive en redegørelse til "brugerrådet" herom. Redegørelsen skal indeholde en sammenligning mellem taksterne i den individuelle kørsel og den øvrige kollektive persontransport."

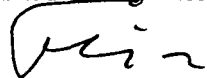
Prissammenligninger mellem handicapkørsel og almindelig kollektiv trafik er vanskelig, bl.a. fordi zoneprincipperne ikke er de samme. Trafikministeriet er indstillet på i fornødent omfang at følge op på bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 2, jf. den foreslåede formulering af § 1, stk. 6, ved at indhente oplysninger om takstniveauet.

DSI's foreslår følgende formulering af § 1 stk. 7:

"Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel. Amtsrådet nedsætter til det formål et brugerråd bestående af repræsentanter udpeget af DSI og repræsentanter for trafikskabet, som høres om alle forhold af relevans for de individuelle kørselsordninger. Brugerrådet får desuden kompetence til at vurdere og afgøre klager over visitationen til ordningen."

Jeg mener, at den nuværende ordning, hvor administrationen af handicapkørslen er underlagt det almindelige kommunale tilsyn, fungerer tilfredsstillende. Præciseringen af lovgrundlaget vil gøre det lettere at følge op på, om ordningen administreres i overensstemmelse med lovgrundlaget. Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 19.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 7. januar 2005
J.nr. : 550-000002

MODTAGET

- 7 JAN. 2005
/ 205
Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget har i brev af 2. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 3:

"Hvorfor har regeringen ikke indsat en aldersgrænse på 12 eller 15 år i stedet for 18 år for individuel handicapkørsel i lovforslaget?"

Svar:

Det fremgår af lovforslaget, at målgruppen foreslås præciseret til at omfatte gruppen af svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover.

Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet det dermed ville risikeres at gruppen blev stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Den hjælp, som bevægelseshæmmede børn og unge er berettiget til i henhold til serviceloven, er ikke underlagt bestemte restriktioner f.eks. med hensyn til turantal. Desuden ydes hjælpen efter serviceloven som en fast månedlig ydelse udmålt på baggrund af en konkret vurdering af merudgifterne til befordring for det kommende år, hvilket giver barnet/den unge mulighed for selv at tilrettelægge, hvordan behovet bedst kan dækkes. Den hjælp, som børn og unge er berettiget til i forhold til serviceloven, er imidlertid subsidiær i forhold til befordringsydelse efter anden lovgivning, herunder også i givet fald individuel handicapkørsel i medfør af kollektiv trafiklovgivning. Hvis stærkt bevægelseshæmmede børn og unge blev henvist til at benytte den individuelle handicapkørsel i henhold til de kollektive trafiklove, ville de ikke samtidig være berettiget til hjælp til befordring i fritiden efter serviceloven, og de ville desuden være underlagt restriktioner bl.a. med hensyn til turantal.

Dette er baggrunden for, at aldersgrænsen i lovforslaget er fastsat til 18 år.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget udelukker aldersgrænsen ikke, at amtskommuner og trafikskoler kan bestemme, at unge under 18 år kan deltage i ordningen, men i givet fald vil der være tale om en supplerende hjælp til kørsel i forhold til anden lovgivning.

Spørgsmål 4:

"Ministeren bedes præcisere definitionen på dør-til-dør kørslen i lovforslaget."

Svar:

Det fremgår af lovforslaget, at individuel handicapkørsel skal foregå så tæt til gadedøren som muligt. Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår det, at transporten vil ske til og fra en bestemt adresse i modsætning til almindelig kollektiv transport, som sker til og fra stoppesteder, stationer mv.

Kørslen skal som minimum omfatte hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpe midlet og eventuel bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover stilles der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren modtager i forbindelse med kørslen.

Ordnningen har således ikke til formål at sikre, at enhver uanset førerlicens kan benytte ordningen. Bl.a. har det ikke været intentionen, at der i forbindelse med den individuelle handicapkørsel skulle tilbydes bistand i samme udstrækning som den, der ydes af ambulanceførere, dvs. bistand inde i boligen, nedbæring eller liggende befording.

Jeg må i den forbindelse minde om, at formålet med ordningen er en kompensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Der er således tale om en kørselsordning, hvis formål svarer til principperne bag de kollektive trafikordninger. Ordningen skal således ses i modsætning til egentlige individuelle ordninger som taxakørsel.

Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel er den således en del af den kollektive trafik.

Spørgsmål 5:

"Vil handicappede, som ikke er svært bevægelseshæmmede, men som har et handicap, som gør, at de har en alvorlig funktionsnedsættelse, kunne få individuel handicapkørsel - og hvis ikke, hvilke transportmuligheder har de så?"

Svar:

Jeg har indhentet følgende svarbidrag fra Socialministeriet, som jeg skal henholde mig til.

”Der er flere muligheder i serviceloven for at få tilskud til befordring. Efter servicelovens § 103 kan kommunen give tilskud til individuel befordring til personer, der på grund af en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne ikke kan benytte offentlige transportmidler. Kommunalbestyrelsen i hver kommune tilrettelægger selv, efter hvilke retningslinjer og i hvilket omfang tilskud bør ydes. Tilskuddet udbetales ikke til fri disposition, men til dækning af den konkrete befordringsudgift.

Efter servicelovens § 84 kan der ydes tilskud til personer mellem 18 og 65 år til handicapbetingede merudgifter til dækning af egenbetalingen til befordring til og fra uddannelse, behandling, arbejde og fritid, herunder tilskud til merudgifter til befordring i egen bil uanset bilen er lånt, lejet eller anskaffet med støtte efter servicelovens § 99. Formålet med hjælpen er at medvirke til, at en person med varigt nedsat funktionsevne og dennes eventuelle familie kan leve som andre ikke-handicappede på samme alder og i samme livssituation. Hjælpen ydes efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. Tilskuddet er subsidiært i forhold til befordringsydelse efter andre bestemmelser.

Efter servicelovens § 28 kan der ydes dækning af merudgifter til befordring til børn med betydelig og varigt nedsat funktionsevne til dagtilbud, uddannelse, behandling og fritid. Når det drejer sig om børn og unge under 18 år, kan der i merudgiftsydelsen indregnes et beløb til befordring. Hjælpen udmåles som en fast månedlig ydelse på baggrund af en konkret vurdering af merudgifterne til befordring for det kommende år. Tilskuddet er subsidiært i forhold til befordringsydelse efter andre bestemmelser.

Ved aftalen om finansloven for 2005 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne er det aftalt, at der skal gennemføres en udredning, der vurderer mulighederne for at tilbyde blinde og svagtseende kørsel fra bopæl til nærmeste offentlige transportmiddel. En sådan udredning vil omfatte en beskrivelse af blinde og svagtseendes særlige befordringsvanskeligheder. Ud over en kort beskrivelse af gældende befordringsmuligheder må det forventes, at udredningen vil munde ud i en række vurderinger af, i hvilket regi eventuelle nye løsninger kan finde sted.”

Spørgsmål 6:

”Med henvisning til bemærkningerne til den del af lovforslaget, der omhandler rejsekort, bedes ministeren tilkendegive, om ministeren finder det rimeligt, at der kan udbetales udbytte, så længe staten har nogle garantforpligtelser.”

Svar:

Med lovforslaget gives hjemmel til, at parterne i Rejsekort A/S kan få udbetalt udbytte. Rejsekort A/S har oplyst, at driften af rejsekortet på nuværende tidspunkt ikke forventes at resultere i en udbyttebetaling. Udbyttebetaling forventes især at blive aktuel i det tilfælde, at rejsekortets funktioner udvides til at omfatte andet end rejsehjemmel. Rejsekort A/S oplyser, at der på nuværende tidspunkt ikke er planer om en udvidet anvendelse af rejsekortet.

DSB har i medfør af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog a/s allerede adgang til at modtage udbyttebetaling. Lovforslaget giver således hjemmel til, at de øvrige parter i Rejsekort A/S kan få udbetalt udbytte og hermed blive sidestillet med DSB.

Jeg kan oplyse, at staten ikke har garantiforpligtelser over for Rejsekort A/S.

Spørgsmål 7:

"Kan ministeren bekræfte, at Serviceloven kun gælder de 15-18 årige og at Serviceloven efterlader en mulighed for fortolkning hos de regionale myndigheder m.h.t., hvilke ydelser de skal stille til rådighed for de handicappede?"

Svar:

Serviceloven gælder ikke kun for de 15-18 årige. Enhver, der opholder sig lovligt her i landet, har ret til hjælp efter denne lov.

I den sociale lovgivning ydes kompensation på grund af en nedsat funktionsevne. I den forbindelse er årsagen til funktionsevnen uden betydning. Dette gælder også, når det drejer sig om støtte til befordring. Det afgørende er, om den pågældendes funktionsevnenedsættelse medfører, at han/hun ikke er i stand til at færdes, herunder også finde vej, uden særlige støtteforanstaltninger.

Spørgsmål 8:

"Vil trafikelskaberne frit kunne anvende proventet fra rejsekortet?"

Svar:

I lovforslaget er der ikke sat begrænsninger på eller krav om, til hvilke formål trafikelskaberne kan anvende det eventuelle provenu, som genereres i Rejsekort A/S, men trafikelskaberne har ikke til formål at oparbejde et overskud af sin samlede drift.

Som udgangspunkt er det min vurdering at et eventuelt provenu vil kunne medgå til at billiggøre investeringer i Rejsekortet for det offentlige, herunder billiggøre driften mv. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 6.

Spørgsmål 9:

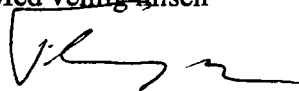
”Mener ministeren, at der er den nødvendige kapacitet i den kollektive trafik til at imødekomme den øgede efterspørgsel, som rejsekortet må forventes at skabe?”

Svar:

Jeg har lagt til grund for besvarelsen af spørgsmålet, at kapacitetsproblemer i den kollektive trafik primært knytter sig til togdriften.

DSB har oplyst, at merefterspørgslen som følge af rejsekortets indførelse ikke i sig selv forventes at kræve en kapacitetsforhøjelse i DSB's togtrafik.”

Med venlig hilsen



Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 7. januar 2005
J.nr. : 550-000002

MODTAGET

7 JAN 2005
12.05
Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget har i brev af 3. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 10-23 vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 10:

Vil ministeren redegøre for 12-18-åriges retstilling i forhold til handicapkørsel?

Svar:

Jeg har indhentet følgende svarbidrag fra Socialministeriet, som jeg skal henholde mig til:

”Efter servicelovens § 28 kan der ydes tilskud til dækning af merudgifter til befordring af et barn/en ung under 18 år med nedsat funktionsevne eller en kronisk/langvarig lidelse til dagtilbud, uddannelse, behandling og fritid.

Befordringsydelser efter servicelovens § 28 er alle subsidiaire til befordringsydelser efter andre bestemmelser i andre sektorer. Dette følger af sektoransvarlighedsprincippet, hvorefter opgaverne skal løses i den sektor, hvor ydelser til ikke-handicappede hører hjemme.

Der kan gives dækning af merudgifter til befordring til følgende:

Befordring til dagtilbud

Førældrenes merudgifter til befordring af børn med nedsat funktionsevne m.v. til almindelige dagtilbud kan afholdes efter § 28, hvis udgiften ikke dækkes af andre bestemmelser. Udgifter til befordring af børn til og fra særlige dagtilbud afholdes af det særlige dagtilbud, hvis udgiften ikke dækkes af andre bestemmelser.

Befordring til uddannelse

Der vil kunne ydes hjælp til dækning af de nødvendige befodringsudgifter, hvis et barn eller en ung i videre omfang end normalt og som en direkte følge af den nedsatte funktionsevne eller lidelse skal befodres til eller fra skole eller andet uddannelsessted.

Det sker dog kun i det omfang, udgifterne hertil ikke dækkes efter andre bestemmelser eller ved andre ordninger, jf. Undervisningsministeriets regler om befodrning af børn og unge med handicap.

Befodrning til behandling

Der kan ydes hjælp til betaling af befodringsudgifter, som er nødvendige ved ledsagelse af et barn eller en ung til behandling, som følge af den nedsatte funktionsevne eller lidelse. Det sker dog kun i det omfang, udgifterne ikke dækkes efter andre bestemmelser eller ved andre ordninger. Befodringsudgifter til sygehus vil som hovedregel kunne dækkes efter Sundhedsministeriets regler.

Der ydes hjælp til betaling af såvel barnets/den unges som ledsagerens befodrning. Normalt vil det være tilstrækkeligt, at der kun er en ledsager, fx enten faderen eller moderen. Der kan imidlertid være situationer, hvor det er nødvendigt eller hensigtsmæssigt, at begge forældre ledsager barnet/den unge, fx fordi det er nødvendigt under selve befodrningen, eller fordi begge forældre skal orienteres samtidigt ved en undersøgelse/behandling.

Der kan endvidere under barnets/den unges ophold på hospital e.l. ydes hjælp til betaling af forældrenes merudgifter til befodrning til besøg hos barnet/den unge, i det omfang besøgene er nødvendige af hensyn til barnet/den unge.

Befodrning i fritiden

Hvis et barn eller en ung på grund af nedsat funktionsevne eller kronisk/langvarig lidelse ikke er i stand til at benytte offentlige transportmidler, kan der ydes tilskud til merudgifter til befodrning i fritiden. Der er ikke bestemte grænser for, hvor meget der kan ydes, idet der må tages hensyn til hjemmets afstand til fritidstilbud, kammeraters hjem, mulighederne for almindelig fritidsbeskæftigelse, leg i nærheden osv.

Serviceovens § 28 åbner således for en del muligheder for et barn/ung under 18 år med nedsat funktionsevne eller kronisk eller langvarig lidelse for at få dækket befodringsudgifterne. Men kun i det omfang udgiften ikke kan dækkes efter anden lovgivning og kun i det omfang, at barnet/den unge ikke kan benytte offentlige transportmidler.”

Spørgsmål 11:

”Er ministeren enig i, at også andre svære funktionsnedsættelser end bevægelseshæmmede – f.eks. blinde – kan have nøjagtig det samme behov for individuel handicapkørsel?”

Svar:

Jeg vedkender mig sektoransvaret, herunder at infrastrukturen og de offentlige transportmidler udformes på en sådan måde, at de i så vid udstrækning som bl.a. økonomisk muligt kan benyttes af personer med fysiske handicap.

Jeg er enig i, at mange andre grupper kan have behov for tilpassede transportløsninger. Den individuelle handicapkørsel i kollektiv trafiklovgivning vedrører imidlertid alene kørsel for svært bevægelseshæmmede.

I henhold til aftalen om finansloven for 2005 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne er der afsat midler til at få forbedret vilkårene vedrørende handicapbiler.

Parterne bag finanslovsaftalen har endvidere aftalt at igangsætte et udredningsarbejde, der skal vurdere mulighederne for at tilbyde blinde og svagtseende kørsel fra bopæl til nærmeste offentlige transportmiddel.

Spørgsmål 12:

”Hvad ligger der præcist i bestemmelsen om, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport – hvor meget vil ”væsentligt højere” sige, og hvilken øvrig kollektiv trafik sammenlignes der med?”

Svar:

Det er vanskeligt at sammenligne priserne for individuel handicapkørsel og øvrig kollektiv persontransport, fordi måden at opgøre egenbetalingen varierer. I nogle amter/trafikselskaber anvendes et zoneprincip, som varierer fra det princip, der anvendes for øvrig kollektiv persontransport, og andre steder anvendes et taksameterprincip.

Sammenligningen bliver derfor skønsmæssig bl.a. ud fra en sammenligning af rejser med samme længde. Det er således ikke muligt præcist at sige, hvad der forstås med væsentligt højere.

Spørgsmål 13:

"Hvorledes vil ministeren i praksis sikre, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke er væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport?"

Svar:

Jeg agter at følge op på bestemmelsen ved at spørge amterne om takstniveauet for individuel handicapkørsel. I den forbindelse vil jeg i fornødent omfang henstille til, at lovgivningen overholdes.

Spørgsmål 14:

"Hvilken klageadgang er der for at sikre, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke er væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport?"

Svar:

Amternes og trafiksekskabernes administration af de individuelle kørselsordninger er underlagt det almindelige kommunale tilsyn, og det er således statsamtmandene, jf. § 47 i lov om kommunernes styrelse, der fører tilsyn med, at amterne og trafiksekskaberne overholder lovgivningen.

Spørgsmål 15

"Hvorledes forestiller ministeren sig, at en svært bevægelseshæmmet person skal kunne få glæde af ordningen med individuel handicapkørsel, hvis ikke vedkommende kan transporteres fra hjemmet til det punkt, der er så tæt på gadedøren som muligt?"

Svar:

Visse svært bevægelseshandicappede vil ikke kunne have glæde af ordningen, hvis de f.eks. har brug for nedbæring eller liggende befordring. Denne gruppe af svært bevægelseshæmmede vil være berettiget til hjælp efter serviceloven, jf. besvarelsen af spørgsmål 5.

Spørgsmål 16:

"Hvad er begrundelsen for, at ordningen alene omfatter kørsel til et tilstødende amt og ikke er landsdækkende?"

Svar:

Handicapkørslen for svært bevægelseshæmmede skal indeholde mulighed for kørsel over amtsgrænser. Dette svarer til amternes ansvar for den øvrige kollektive trafik, hvor de også har en forpligtelse til at tilbyde kollektiv trafik på tværs af amtsgrænserne. De fleste amter/trafikselskaber har i samarbejde med DSB indført et tilbud om landsdækkende kørsel, som omfatter transport fra bopæl til station i hjemamtet, rejse med DSB og transport fra stationen til besøgssted i besøgsamtet.

Amterne har således ikke en retlig forpligtelse til at transportere de svært bevægelseshæmmede rundt i hele landet, men de fleste amter tilbyder som nævnt i samarbejde med DSB mulighed for landsdækkende kørsel.

Spørgsmål 17:

”Eftersom formålet med forslaget er at ligestille de svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv transportmuligheder med kollektiv trafik, burde kørselsordningen så ikke være landsdækkende for at sikre reel ligestilling?”

Svar:

Landsdækkende kollektiv trafik er ikke en forpligtelse, der påhviler amterne/trafikselskaberne. Amter, kommuner og trafikselskaber har alene ansvaret for den lokale og regionale trafik. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede i henhold til de kollektive trafiklove afgrænses tilsvarende. Den landsdækkende kollektive trafik foregår typisk med tog, hvor staten i de indgåede kontrakter om offentlig servicetrafik har indsat krav om handicapservice mv.

Spørgsmål 18:

”Ministeren bedes redegøre for, hvorledes transport til beskæftigelse er dækket ind af denne eller anden lovgivning?”

Svar:

Jeg har indhentet svarbidrag fra henholdsvis Socialministeriet og Arbejdsmarkedsstyrelsen, hvortil jeg skal henholde mig.

Socialministeriet har oplyst følgende:

”Efter servicelovens § 84 kan der til personer mellem 18 og 65 år med varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne ydes hjælp til betaling af de nødvendige merudgifter, der er forbundet med befordring til og fra et ar-

bejde. Der vil være tale om merudgifter efter det særlige skattefradrag, som kan benyttes ved befordring til og fra arbejde, jf. ligningslovens § 9D.

Merudgifter til og fra arbejde vil gælde for de udgifter, der ligger udover, hvad den pågældende selv ville have afholdt, hvis der ikke havde foreligget særlige problemer i forbindelse med pågældendes nedsatte funktionsevne.”

Arbejdsmarkedsstyrelsen har oplyst følgende.

”Arbejdsmarkedsstyrelsen kan oplyse, at der i lov om aktiv beskæftigelsesindsats på Beskæftigelsesministeriets område, er mulighed for få befordringsgodtgørelse ved tilbud efter kapitel 15.

Der er således mulighed for at få befordringsgodtgørelse for personer, der er omfattet af § 2, nr. 1 (ledige, der modtager dagpenge eller ydelser efter § 55 i lov om arbejdsløshedsforsikring mv.), 4 (personer med begrænsninger i arbejdsevnen, som er omfattet af kapital 6 i lov om aktiv socialpolitik, bortset fra personer, der er omfattet af nr. 5) og 5 (personer, der modtager dagpenge under sygdom efter lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel, og som jf. kapitel 6 i lov om aktiv socialpolitik, skal have et tilbud som led i afklaring af den enkeltes arbejdsevne) og som deltager i tilbud efter kapitel 10-12, når den daglige transport mellem bopæl og stedet, hvor tilbuddet gennemføres, og retur er mere end 24 kilometer.

Personer, der er omfattet af § 2, nr. 2 (personer, der modtager kontanthjælp eller starthjælp efter lov om aktiv socialpolitik alene på grund af ledighed) og 3 (personer, der modtager kontanthjælp eller starthjælp efter lov om aktiv socialpolitik ikke alene på grund af ledighed), og som deltager i tilbud efter kapitel 10 og 11, kan efter kommunens vurdering få udbetalt op til 1.000 kroner om måneden i hel eller delvis godtgørelse til anslåede udgifter ved at deltage i tilbuddet.”

Spørgsmål 19:

Ministeren bedes redegøre for mulighederne i dag og efter lovforslægets vedtagelse for at klage over tilbud – eller mangel på samme – om individuel handicapkørsel?”

Svar:

Amternes/trafikselskabernes administration af den individuelle handicapkørsel er underlagt det almindelige kommunale tilsyn. Tilsynet omfatter spørgsmål om, hvorvidt der er sket en tilsidesættelse af den lovgivning, der gælder for offentlige myndigheder, herunder offentligretlige grundsætninger. Derimod kan tilsynsmyndighederne ikke tage stilling til om sagsbehandlingen er rimelig eller hensigtsmæssig, eller til spørgsmål, om skøns-

udøvelsen, så længe skønnet udøves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen.

Dette tilsyn fungerer efter hensigten, hvilket bl.a. to sager fra 2002 og 2003 vidner om.

Indenrigsministeriet tilkendegav i de to sager over for henholdsvis et amt og Hovedstadens Udviklingsråd, at de ikke kunne tillægge et særligt udvalg en beslutningskompetence vedrørende klage over afslag i ordningen. For det første kræves der lovhjemmel for, at kommunale afgørelser kan påklages til en anden administrativ myndighed. En sådan hjemmel findes ikke. Indbringelsen af et afslag må derfor betragtes som en anmodning om genoptagelse af sagen om afslag på optagelse i handicapkørselsordningen. For det andet kan afgørelse af, om der på baggrund af en anmodning om genoptagelse er baggrund for at træffe en anden afgørelse, efter Indenrigs- og Sundhedsministeriets opfattelse ikke henlægges til et særligt udvalg.

Ligeledes har Indenrigsministeriet anmodet om, at de to konkrete sager blev genoptaget, fordi de ikke var afgjort i overensstemmelse med lovgrundlaget. I begge disse sager er Indenrigsministeriets afgørelse truffet på baggrund af en udtalelse fra Trafikministeriet.

På baggrund af den ene af de to sager sendte jeg efterfølgende et brev til samtlige amtsråd, Hovedstadens Udviklingsråd og Amtsrådsforeningen, hvori jeg præciserede, at personer, der er blevet svært bevægelseshæmmede i en sen alder, også er omfattet af ordningen.

Amternes/trafikselskabernes administration af individuel handicapkørsel vil efter lovforslaget fortsat være underlagt det almindelige kommunale tilsyn, men den præciserede lovgivning vil gøre det lettere at følge op på, om ordningerne administreres i overensstemmelse med lovgrundlaget.

Spørgsmål 20:

”Er ministeren enig i, at der bør være mulighed for at klage over visiteringen til individuel handicapkørsel, og hvordan vil ministeren sikre dette?”

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 19. Derudover kan jeg tilføje, at jeg er positiv over for at vurdere spørgsmålet på ny, når den præciserede lovgivning har virket i nogen tid.

Spørgsmål 21:

”Er ministeren enig i, at det er væsentligt lettere for de bevægelseshæmmede at stille krav til den individuelle handicapkørsel, hvis de enkelte amter forpligtes til at udarbejde en servicedeklaration på deres konkrete udmøntning af indholdet?”

Svar:

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller indeværende lovforslag fastlægger et præcist serviceniveau for handicapkørslen, men fastlægger alene minimumskrav. Det er de enkelte amtskommuner og trafikskaber, der i gennemførelsen af handicapkørslen skal fastlægge det præcise serviceniveau på basis af minimumskravene. Fastlæggelse af det præcise serviceniveau vil således fortsat kunne variere, idet det er amterne, der fastlægger dette – således som det også er tilfældet med serviceniveauet for den øvrige lokale og regionale kollektive trafik.

Den foreslåede bestemmelse til § 1, stk. 7, indebærer, at handicaporganisationerne løbende skal inddrages i forbindelse med amtskommunernes eller trafikskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne. På den måde sikres, at de svært bevægelseshæmmedes erfaringer med tilrettelæggelse af ordningerne indgår i forbindelse med tilpasninger af ordningerne. Endvidere skal handicaporganisationerne inddrages i forbindelse med udarbejdelsen af en plan efter § 2, stk. 5, i loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, og § 5, stk. 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Jeg mener derfor, at der er det fornødne grundlag for, at handicaporganisationerne og amterne /trafikskaberne kan have en dialog om udarbejdelse af en beskrivelse af det konkrete indhold i ordningen, herunder en servicedeklaration.

Det er mit indtryk, at amterne og trafikskaberne i vidt omfang har udarbejdet materiale f.eks. i form af orienteringspjecer og hjemmesider på Internettet, der beskriver det præcise indhold af den individuelle handicapkørsel i det pågældende amt. Såfremt handicaporganisationerne ikke bliver inddraget i fornødent omfang må organisationerne med henvisning til lovgrundlaget rette henvendelse til det pågældende amt eller trafikskaber.

Spørgsmål 22:

”Er ministeren enig i, at også demente kan have brug for adgang efter visitation til ordningen med individuel handicapkørsel, hvis denne gruppe borgere skal ligestilles med landets øvrige borgere?”

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 11.

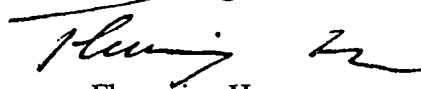
Spørgsmål 23:

”Vil ministeren redegøre for, om en udvidelse af målgruppen til personer med fysisk og psykisk funktionsnedsættelse også vil omfatte demente?”

Svar:

Som det fremgår af lovforslaget påtænkes målgruppen ikke udvidet.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 4. januar 2005
J.nr. : 550-000002

MODTAGET

- 7 JAN. 2005
1205
Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget har i brev af 6. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 24-31 vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 24:

"I forlængelse af spørgsmål 7 bedes ministeren redegøre for, hvilke rettigheder de handicappede (herunder de 15-18 årige) har i Serviceloven i forhold til det foreliggende lovforslag."

Svar:

Vedrørende handicappedes rettigheder, herunder de 15-18 åriges til hjælp til befordring efter serviceloven, henvises til svar på spørgsmål 5 og spørgsmål 18.

Spørgsmål 25:

"Er definitionen af en svært bevægelseshæmmet i lovforslaget magen til den, der er anvendt tidligere?"

Svar:

Ja.

Såvel det nuværende lovgrundlag som lovforslaget omhandler individuel handicapørsel for svært bevægelseshæmmede. I det gældende lovgrundlag, henvises der i de almindelige bemærkninger til bemærkningerne til forslaget til folketingsbeslutning af 7. maj 1991, hvoraf det fremgår, at problemet med hensyn til befordring for en mindre gruppe af bevægelseshæmmede ikke kan løses, "...selv om de busser, der benyttes til rutekørsel, bliver handicapvenlige. Det drejer sig således om transportmulighed for mennesker, der ikke kan komme fra egen bolig til offentligt transportmiddel."

Det fremgår endvidere af Trafikudvalgets betænkning over lovforslaget afgivet den af 1. april 1992, at et flertal har udtalt, at ved svært bevægelseshæmmede "forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke og gangbukke og lignende".

Disse bemærkninger er videreført i det nuværende lovforslag, jf. bemærkningerne til 1, nr. 1.

Den ordning, der er forudsat med loven, er således en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet.

I bemærkningerne til det nuværende lovforslag er tilføjet, at tillige svært bevægelseshæmmede, der har behov for, men - f.eks. på grund af et syns handicap - ikke anvender et ganghjælpemiddel, også er omfattet af ordningen.

Spørgsmål 26:

"Er definitionen af en svært bevægelseshæmmet magen til den definition, som anvendes i det sociale system?"

Svar:

Jeg har indhentet følgende svarbidrag fra Socialministeriet, som jeg skal henholde mig til.

"I serviceloven ydes hjælp/kompensation på grund af en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne. I den forbindelse er årsagen til den nedsatte funktionsevne uden betydning. Det er ikke funktionsevnenedsættelsens art eller omfang, der er det afgørende, men i hvilken udstrækning funktionsnedsættelsen hindrer, at ansøgeren kan benytte kollektive transportmidler - om den pågældendes funktionsevnenedsættelse medfører, at han/hun ikke er i stand til at færdes, herunder også finde vej, uden særlige støtteforanstaltninger. Det er således ikke kun personer med en fysisk bevægelseshæmning, der kan være berettiget til hjælp til merudgifter til befordring.

Nedsat funktionsevne efter lov om social service omfatter således alle former for nedsat funktionsevne, hvad enten denne er fysisk, kognitiv eller en kombination. Når man vurderer en persons nedsatte funktionsevne efter den sociale lovgivning vil det således bero på en konkret vurdering i forhold til de udfordringer og sammenhænge, den pågældende skal indgå i."

Spørgsmål 27:

"Hvorledes undgås det, at ældre, der er mobile med rollator og derfor ikke svært bevægelseshæmmede, bruger dette lovforslag til at få individuel handicapkørsel?"

Svar:

Jeg er af den opfattelse, at når man er bevilget et ganghjælpemiddel, som f.eks. en rollator, så er man pr. definition svært bevægelseshæmmet og derfor berettiget til individuel handicapkørsel i henhold til de kollektive trafiklove.

Efter § 97 i serviceloven er det kommunen, der bevilger ganghjælpedmidler.

Spørgsmål 28:

"Hvorledes tilgodeses svært bevægelseshæmmede, der ikke har gangstativ eller rullestol?"

Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 5.

Spørgsmål 29:

"Er det korrekt, at de 15-18-årige svært bevægelseshæmmede i henhold til Serviceloven kan få kørsel til skole og behandling, men ikke til fritidsaktiviteter? Hvis dette er tilfældet, hvorledes tilgodeses de 15-18 årige svært bevægelseshæmmede så i forbindelse med transport til fritidsaktiviteter?"

Svar:

Der henvises til svar på spørgsmål 10.

Spørgsmål 30:

"Ville det være muligt at indføre en visitationsordning via det sociale system, hvor de svært bevægelseshæmmede visiteres til ret til individuel handicapkørsel?"

Svar:

Visitationen til individuel handicapkørsel foregår i henholdsvis amterne og trafikselskaberne. I alle tilfælde skal ansøgningen påtegnes af ansøgerens hjemkommune med henblik på at sikre, at ansøgeren opfylder betingelserne for optagelse i ordningen, dvs. om ansøgeren er bevilget et ganghjælpe-

middel. Visitationen foregår således også i dag i et vist omfang henhold til sociallovgivningen.

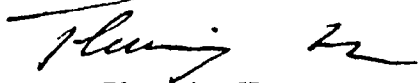
Spørgsmål 31:

"I forlængelse af spørgsmål 21 bedes ministeren oplyse, om det vil være muligt at kræve, at amterne skal beslutte og offentliggøre en servicedeklaration vedr. individuel handicapkørsel?"

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 21.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 7. januar 2005
J.nr. : 550-000002

MODTAGE
-7 JAN. 2005
Den Centrale Indlevering

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 32-39 vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 32:

"I forlængelse af spørgsmål 10 bedes ministeren oplyse, hvordan de 12-18 årige handicappede sikres en tidssvarende handicapkørsel, som den lovforslaget giver handicappede fra 18 år og opefter?"

Svar:

Jeg henviser til besvarelsen af spørgsmål 10.

Spørgsmål 33:

"I forlængelse af spørgsmål 18 bedes ministeren oplyse, hvordan de handicappedes transport til arbejde sikres, hvis den ikke er dækket ind af denne eller anden lovgivning?"

Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 18.

Spørgsmål 34:

"I forlængelse af spørgsmål 4 bedes ministeren oplyse, om de handicappede med lovforslaget har ret til at blive hentet inde i deres bolig?"

Svar:

Mindstekravet er kørsel så tæt til gadedøren som muligt. Amterne og trafikselskaberne tilrettelægger selv deres individuelle handicapkørsel og kan f.eks. bestemme, at ordningen omfatter, at brugeren hentes inde i egen bolig.

Spørgsmål 35:

”Hvilke rettigheder giver regeringens finanslov aftale med Dansk Folkeparti de handicappede udover de rettigheder dette lovforslag giver?”

Svar:

Aftaleteksten indeholder følgende om handicappede:

”Forbedrede vilkår for reparation og udskiftning af hjælpemidler i handicappede biler

Parterne er enige om, at reglerne for reparation og udskiftning af den nødvendige særlige indretning i handicappede biler skal ligestilles med reglerne for hjælpemidler i hjemmet.

Friere valg ved køb af handicappede biler

Parterne er enige om, at reglerne for handicappedes køb af biler skal være mere fleksible med henblik på imødekomme af brugerønsker, herunder muligheden for køb af brugte biler.

Bedre transportmuligheder for blinde og svagtseende

Parterne har aftalt at igangsætte et udredningsarbejde, der vurderer mulighederne for at tilbyde blinde og svagtseende kørsel fra bopæl til nærmeste offentlige transportmiddel.

Frit valg af ledsager

Parterne er enige om at forbedre ledsageordningen for handicappede, så personer, der er berettiget til ledsagelse, får mulighed for selv at udpege sin ledsager. Lovforslaget forudsættes ikke at indebære merudgifter.”

Pr. 1. januar 2005 er der trådt en ny bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter servicelovens § 99 i kraft, som medfører bl.a. følgende ændringer:

1. Mulighed for udskiftning og reparation af den særlige indretning, som er bevilget og installeret efter bilbekendtgørelsen.
2. Tydeliggørelse og synliggørelse af betingelserne for tildeling af bil.
3. Mulighed for, at en bil kan indrettes, så den kan bruges af flere.
4. Mulighed for køb af bil, der tidligere har været indregistreret som handicappede bil, og som samtidig er under 2 år regnet fra bilens første registrering.

Pr. 1. januar 2005 er lov om ændring af lov om social service og ligningsloven (Frit valg af ledsager m.v.) trådt i kraft. Ændringen indebærer, at brugeren vil få mulighed for at vælge en ledsager, som han eller hun i højere grad har interessefællesskab med. Ændringen giver desuden brugeren mulighed for at vælge en ledsager, når brugeren ønsker det.

Spørgsmål 36:

"Hvilke konsekvenser for den individuelle handicapkørsel mener ministeren, kommunalreformen vil få"

Svar:

Efter kommunalreformen skal trafikskaberne varetage opgaven vedrørende individuel handicapkørsel inden for trafikskabets område. Selve finansieringen af individuel handicapkørsel påhviler derimod kommunerne.

Spørgsmål 37:

"Hvilke konsekvenser vil det få for de handicappede, når handicapkørsel iht. den nye kommunalreform forudsættes finansieret af kommunen?"

Svar:

Jeg forventer ikke, at det vil få væsentlige konsekvenser. Fastlæggelsen af det præcise serviceniveau for individuel handicapkørsel vil fortsat kunne variere fra trafikskab til trafikskab, men skal holde sig inden for de rammer, der er fastsat i loven.

Spørgsmål 38:

"Hvordan kan lovforslaget sikre, at kommunerne bliver i stand til at leve op til det nuværende serviceniveau på handicapkørsel, når de fremover skal finansiere handicapkørslen?"

Svar:

Med det foreliggende lovforslag præciseres minimumskravene vedrørende individuel handicapkørsel, og disse regler vil blive videreført i det nye lovgrundlag. Dermed sikres de krav, brugerne kan stille til tilrettelæggelsen af ordningen uanset hvilke myndigheder, der finansierer ordningen.

Spørgsmål 39:

"I forlængelse af spørgsmål 8 bedes ministeren oplyse, om trafikskaberne må have en større indtjening end de udgifter de har?"

Svar:

Efter kollektiv trafiklovgivning har trafikselskaberne ikke til formål at oparbejde et overskud af sin samlede drift.

Trafikselskabernes aktiviteter skal dels dækkes af de indtægter, der stammer fra salg af billetter og kort samt eventuelle aktiviteter, der er knyttet til trafikydelsen, dels af tilskud fra de deltagende amter og kommuner. Et overskud, der ligger ud over det, som selskabets ledelse måtte anse for nødvendigt af hensyn til at konsolidere den løbende drift, må forudsættes anvendt til enten at udvide serviceniveauet eller til at reducere tilskuddet.

Mød venlig hilsen



Flemming Hansen



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 13 januar 2005
J.nr. : 550-000002

Trafikudvalget har i brev af 10. januar 2005 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 40:

"M.h.t. den del af lovforslaget, der omhandler rejsekortet, bedes ministeren oplyse, om det juridisk vil kunne lade sig gøre på et senere tidspunkt at ændre på udbyttefordelingen uden at blive mødt af erstatningskrav fra investorer, som oprindeligt investerede i rejsekortet med en forventning om et givet udbytte".

Svar:

I forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet har jeg været i kontakt med Rejsekort A/S, der har oplyst følgende:

"Det årlige udbytte fastlægges af generalforsamlingen i Rejsekort A/S. Der er ikke i vedtægter eller aktionæroverenskomst for Rejsekort A/S fastlagt en udbyttepolitik, idet det er overladt til selskabets generalforsamling at vedtage udbetaling af udbytte, når selskabet har opnået en rimelig konsolidering.

Aktionærene i Rejsekort A/S fastlægger således selv udbyttepolitikken i overensstemmelse med aktieselskabslovgivningens regler."

Der henvises i øvrigt også til bevarelsen af spørgsmål 6.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen