

Det Centrale Handicapråd

KOPI

Trafikministeriet
Att.: Jens Peter Bang
6. Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København den 29-09-2004
J.nr.: 13-006
Ulrik Kampmann

Det Centrale Handicapråd har den 24. september med tak modtaget Lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort samt rejseplan) i høring.

Indledningsvis vil vi gerne benytte lejligheden til at udtrykke vores tilfredshed med, at den længe ventede lovændring nu ser ud til at blive fremsat. Vi skal imidlertid ikke lægge skjul på vores store skuffelse over indholdet i den lovændring, der hermed er sendt i høring. Det var faktisk rådets opfattelse, at vi var i dialog om og havde en vis gensidig forståelse med ministeriet om, at den massive kritik af ordningerne skulle adresseres i et kommende lovforslag. Den opfattelse har ministeriet åbenbart ikke delt.

Det Centrale Handicapråd betragter den individuelle handicapkørsel som et væsentligt element i at sikre medborgere med handicap lige befordringsmuligheder. Den individuelle handicapkørsel er en kompensation for mennesker, der på grund af deres funktionsnedsættelse ikke kan benytte det ordinære kollektive trafiksystem. Den forståelse har også været grundlaget for den betydelige kritik, som regelsættet og amternes udmøntning af reglerne har været udsat for. De nuværende ordninger lever efter rådets opfattelse ikke op til intentionen om at fungere som kompensation for de grupper, der ikke kan betjene sig af den kollektive trafik.

Det Centrale Handicapråd har på den baggrund følgende bemærkninger til lovforslaget:

Aldersgrænsen

Ordningen bør under ingen omstændigheder være reserveret personer over 18 år. Der er ingen grund til at antage, at handicappedes transportbehov og transportmønster ændrer sig nævneværdigt fra fx 16 til 18 års alderen. En aldersgrænse på 18 år er efter rådets opfattelse derfor helt vilkårlig. At Trafikministeriet tidligere har delt denne opfattelse med rådet fremgår af Trafikministeriets egen analyse fra marts 1998 "Analyse af de individuelle kørselsordninger for svært bevægelses-

hæmmede". Her konkluderer ministeriet, at ministeriet samlet set finder, at det kan være hensigtsmæssigt, at trafikskaberne/amterne visiterer personer over 15 år til kørselsordningerne.

Det fremgår ganske vist af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, at præciseringen af aldersgrænsen i selve lovteksten på 18 år ikke udelukker, at amtskommuner og trafikskaber kan optage personer under 18 år i kørselsordningerne. Hertil skal blot anføres, at bemærkninger til et lovforslag normalt anvendes som fortolkningsbidrag, hvis der er uklarhed omkring forståelsen af lovens tekst. Med en præcisering i lovteksten af, at "*Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere...*" bliver der formentlig ikke megen tvivl hos de enkelte amtsråd samt HUR om, hvor aldersgrænsen for optagelse i de individuelle kørselsordninger skal trækkes.

Det fremgår ligeledes af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, at man har overvejet at sænke aldersgrænsen for optagelse i de individuelle kørselsordninger, men man har fundet det uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for en yngre målgruppe, idet gruppen dermed ville risikere at blive stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning. Rådet er uforstående overfor denne konklusion, så længe de individuelle kørselsordninger alene kan anvendes til kørsel til sociale aktiviteter og fritidstilbud. De ordninger, en udvidet individuel kørselsordning påstås at ville konkurrere med, findes efter vores opfattelse ikke. For så vidt angår biler, så kender vi ikke til analyser, som påviser, at den individuelle kørselsordning har påvirket bevillingspraksis mærkbart for biler til personer over 18. Der er derfor heller ingen grund til at antage, at det skulle ske for personer under 18. Det er i den forbindelse også værd at påpege, at flere trafikskaber i dag har en aldersgrænse, som ligger lavere end 18 år.

Det kan naturligvis diskuteres, hvor man så skal sætte den nedre aldersgrænse. Her er det rådets opfattelse, at der bør gælde samme aldersgrænser for den individuelle handicapkørsel, som der gælder i den øvrige kollektive trafik, fx 10-12 år.

I de tilfælde, hvor der er tale om meget alvorlige funktionsnedsættelser, bør der på samme måde som ved personer over 18 være mulighed for at have en hjælper med under befordringen

Mindreårige børn bør ligeledes kunne visiteres til ordningen i følgeskab med deres forældre. Sådan fungerer den kollektive trafik.

Taksering

I lovforslaget anføres det, at taksterne for den individuelle handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksterne for den øvrige kollektive personbefordring.

Adskillige analyser viser imidlertid, at taksterne i de individuelle kørselsordninger er langt højere end i den kollektive trafik i øvrigt. Dette fremgår også af Trafikministeriets analyse fra marts 2002, hvor ministeriet noterer sig, at spredningen i taksterne for de individuelle kørselsordninger ikke følger spredningen for taksterne i den kollektive busstrafik som helhed. Ministeriet konstaterer også, at der i visse tilfælde finder en overtaksering sted, som ikke var forudsat i forbindelse med indførelsen af de individuelle kørselsordninger.

Rådet er vidende om, at ministeriet har arbejdet med en model for taksering, og vi har forståelse for, at problemstillingen kan være svær at løse. Med det formål at komme overtaksering til livs skal rådet derfor opfordre til, at trafikselskaberne forpligtes til en gang om året at fremlægge dokumentation for, at taksterne i den individuelle kørsel er på niveau med den kollektive trafik i øvrigt.

Dør-til-dør

Det Centrale Handicapråd har ved adskillige lejligheder gjort gældende, at en forudsætning for, at ordningerne kan leve op til deres formål som kompensation i forhold til den kollektive trafik, er, at begrebet "dør-til-dør-kørsel" forstås således, at brugeren har krav på ledsagelse helt frem til entredøren – også der hvor dette forudsætter opbæring, sådan som tilfældet er i bl.a. HUR's ordning. Konsekvensen af, at dør-til-dør opfattes som fra kantsten-til-kantsten er, at mange (som i øvrigt kunne visiteres til ordningen) i praksis ikke ville kunne benytte ordningen, fordi de ikke ved egen hjælp kan bevæge sig frem til køretøjet.

Med den foreslåede ændring lægges op til en ændring af definitionen på "dør-til-dør-kørsel". Også på det punkt er der tale om en kovending i forhold til ministeriets tidligere holdning. I konklusionerne fra Trafikministeriets analyse fra 2002 står der bl.a.: *Der er således ikke tvivl om, at den eksisterende ordning ikke omfatter dør-til-dør kørsel i den forstand, at den bevægelseshæmmede 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". En sådan udvidelse af ordningen vil dog kræve ekstra ressourcer og må i givet fald indgå i forhandlingerne om kommunernes/amternes økonomi".*

Tur-antallet

Den nuværende ordning slår fast, at antallet af ture er minimum 104 ture. Erfaringerne fra adskillige analyser viser imidlertid, at denne minimumsgrænse admi-

nistreres som en maksimumsgrænse, ligesom enkelte trafikskaber administrerer turtallet på kvartalsbasis med det resultat, at ubrugte ture inden for et kvartal fortabes. Det er derfor glædeligt at læse, at der i bemærkningerne til lovforslaget slås fast, at der ikke kan stilles krav til den enkelte bruger om at fordele sine ture jævnt hen over året. Det bør derudover indføjes, at der skal være mulighed for tilkøb af ture til en rimelig pris - udover det minimum på 104 ture, som loven foreskriver.

Amtsoverskridende kørsel – landsdækkende kørsel

Det er positivt, at amterne har taget initiativ til en frivillig landsdækkende kørselsordning. Men den nuværende frivillige ordning, som sikrer brugerne af den individuelle handicapkørsel mulighed for kørsel ud over naboamtet, skal gøres obligatorisk, dvs. skrives ind i loven. Det er nødvendigt for at sikre den nødvendige ensartethed i ordningen. Den nuværende frivillige ordning er uigennemsigtig, og det er krænkende for lighedsprincippet og retsfølelsen, at den samme offentlige ydelse takseres vidt forskelligt fra amt til amt. En tur fra Aalborg til København kan i realiteten koste en helt anden pris end rejsen fra København til Aalborg.

Den landsdækkende ordning må ligeledes udvides til at omfatte yderligere kørsel i destinationsamter. I dag er det kun muligt at blive kørt fra A til B, hvorimod det ikke er muligt at forlænge rejsen fra B til C og D. Har man således brug for at besøge fx flere familiemedlemmer under et besøg fra København til Aalborg, så har man ikke mulighed for at køre internt i Nordjylland.

Serviceerklæring

For at sikre gennemsigtheden i de enkelte ordninger og for at sikre at der er fuldstændig klarhed om de forventninger, man som bruger har lov til at have til serviceniveauet i de enkelte ordninger, skal rådet foreslå, at det pålægges de enkelte amtskommuner/trafikskaber at udarbejde en serviceerklæring/kvalitetsstandard, som beskriver de centrale servicemål i ordningen. Det omfattes som minimum:

- standarder for køretøjernes udformning
- hvor lang tid forud for kørslen skal kørslen bestilles (dvs. en definition på spontankørsel).
- fastsætter den maksimale ekstratid, der må bruges til "omvejskørsel" i forbindelse med samkørsel. Ved denne fastsættelse må den normalt accepterede "omvejskørsel" i forbindelse med lokal og regional kollektiv buskørsel bruges som målestok

- det maksimale tidsinterval køretøjet må ankomme indenfor, når man skal afhentes
- prisen for kørsel og eventuelt abonnement.

Brugergruppen

Det slås i lovforslaget fast, at brugergruppen er svært bevægelseshæmmede, som benytter sig af kørestol eller andre former for ganghjælpemidler. Det Centrale Handicapråd finder denne definition alt for snæver. Målgruppen må udvides, så den omfatter alle med en funktionsnedsættelse, der gør, at de ikke kan benytte det ordinære kollektive trafiksystem.

Det er helt nødvendigt med en grundig drøftelse af, hvem gruppen er, som kan profitere af det nuværende kollektive system, og hvem der ikke kan – og dermed har behov for en individuel ordning. Det nuværende (og i lovforslaget videreførte) visitationskriterium er alt for mekanisk og upræcist. Mange personer med hjerte- og lungelidelser, udviklingshæmmede, personer med bestemte psykiske lidelser (fx social angst), blinde og andre vil være mindst lige så relevante målgrupper for ordningen. Tilsvarende bør det kunne diskuteres, om nogle grupper i dag visiteres unødigt til ordningen i lyset af en mere tilgængelig kollektiv trafik.

De to folketingsbeslutninger, som er baggrunden for de individuelle kørselsordninger (B 137 af 12. maj 1987 og B 60 af 7. maj 1991), bruger begreberne "handicappede" og "svært bevægelseshæmmede". Formålet med at indføre de individuelle kørselsordninger har været, at handicappede/svært bevægelseshæmmede skulle ligestilles med andre i forhold til at "kunne anvende" de kollektive transportsystemer. Kun ved at åbne op for en udvidelse af målgruppen, vil ordningen med de individuelle kørselsordninger leve op til intentionen om at være et alternativ for handicappede/svært bevægelseshæmmede i forhold til det ordinære kollektive transportsystem.

Rådet skal derfor opfordre til, at der straks tages initiativ til en drøftelse med de relevante parter om målgruppen for ordningen.

Klageorgan

Beslutningen om visitation til ordningen er en afgørelse i forvaltningsretslig forstand. Derfor må en sådan afgørelse naturligvis være omfattet af en formel klageadgang, hvor borgeren har mulighed for at få prøvet myndighedens afgørelse. Det Centrale Handicapråd finder det derfor nødvendigt, at der etableres et administrativt klageorgan, hvor borgerne kan klage over visiteringen til den individuelle handicapkørsel. Indholdet i ydelsen (service, efterlevelse af servicemål etc.) bør kunne påklages til det samarbejdsorgan (mellem myndigheder og brugerorganisa-

tioner), der har ansvaret for planlægningen og udmøntningen af den individuelle handicapkørsel.

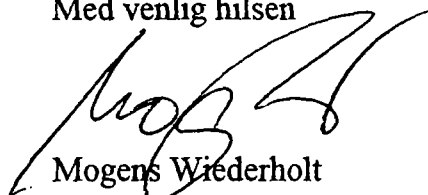
Rejsekort og rejseplan

Det Centrale Handicapråd skal understrege, at det er helt afgørende, at såvel rejsekortet som rejseplanen gøres fuldt tilgængelig for mennesker med handicap.

Specielt i forhold til rejseplanen indebærer det, at planen må forsynes med oplysninger om, hvorvidt de enkelte forbindelser er tilgængelige. Tilgængelighedsgraden af materiellet er så uensartet, at det er nødvendigt med en konkret tilgængelighedsmarkering afgang for afgang.

Det Centrale Handicapråd står naturligvis til enhver tid til rådighed for en uddybning af de anførte synspunkter og indgår meget gerne i en hurtig revision af lovforslaget.

Med venlig hilsen



Mogens Wiederholt
Sekretariatschef

Kopi til: Folketingets trafikudvalg
Ombudsmanden