

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 handicapkørsel 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 bevægelsehandicap og tilkendte hjælpemidler, f.eks. kørestol, rollator etc.

Det er ikke tilfredsstillende, at amtskommuner og trafikelskaber 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 trafikelskab, 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 bevægelses-hæmmede 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 busstrafik 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 høringsvar 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



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

De Samvirkende Invalideorganisationer
Kløverprisvej 10 B
2650 Hvidovre

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 handicpbiler, 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 ganghjulshjælpemidler 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 hovedstadsområdets 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 medlemsskab 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 – 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

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 uflexibelt 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