



Trafikministeriet

Notat

Dato : 26. november 2004
J.nr. : 550-00002
:

Vedr. forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan)

Udkast til ovennævnte lovforslag blev den 24. september 2004 sendt i høring til følgende:

Dansk Handicap Forbund, De Samvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Ældre Sagen, DSB, Ørestadsselskabet I/S, Rejsekort A/S, Rejseplan A/S, Hovedstadens Udviklings Råd, Dansk Busvognmænd og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik.

Desuden har lovforslaget været tilgængeligt på Trafikministeriets hjemmeside www.trm.dk.

Den 11. oktober 2004 havde Trafikministeriet modtaget høringssvar fra følgende:

Amtsrådsforeningen, Dansk Blindsamfund, Dansk Blindesamfunds Ungdom, Danske Busvognmænd, Det Centrale Handicapråd, De Samvirkende Invalideorganisationer, HUR, Rejsekort A/S Ældresagen, og Ørestadsselskabet.

Dansk Blindsamfund, Dansk Blindesamfunds Ungdom, Danske Busvognmænd, De Samvirkende Invalideorganisationer og Det Centrale Handicapråd kritiserer den i lovforslaget fastsatte aldersgrænse på 18 år, som organisationerne mener burde være lavere.

Kommentar:

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

Det er blevet overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet gruppen dermed ville risikere at blive stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de

er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Dette skyldes, at den hjælp, som børn og unge er berettiget til i forhold til serviceloven er subsidiær i forhold til befordringsydelse efter anden lovgivning. Den hjælp, som bevægelseshæmmede børn og unge, er berettiget til efter serviceloven er ikke underlagt bestemte restriktioner fx mht. 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.

Hvis stærkt bevægelseshæmmede børn og unge blev henvist til at benytte den individuelle handicapkørsel iht. 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. mht. turantal.

Dansk Blindsamfund, Dansk Blindesamfunds Ungdom, De Samvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd og Ældresagen er alle af den opfattelse, at ordningen burde udvides til at omfatte alle med en funktionsnedsættelse, der gør, at de ikke kan benytte den ordinære kollektive trafik.

Kommentar:

De to kollektive trafiklove pålægger amterne at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Lovforslaget indebærer for så vidt angår dette emne, alene en præcisering af hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, således at det bliver mere klart, hvilke krav brugerne af ordningen kan stille til tilrettelæggelsen af kørslen.

Ordningen er en transportordning for personer, 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. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke og gangbukke og lignende.

Andre grupper af handicappede end svært bevægelseshæmmede er ikke omfattet af ordningen, men amter og trafikskaber kan tilbyde andre grupper af handicappede at deltage i ordningen.

Dansk Blindsamfund, Dansk Blindesamfunds Ungdom, Danske Busvognmænd, De Samvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd og Ældresagen anbefaler, at ordningen kommer til omfatte kørsel fra entredør til entredør.

Kommentar:

Lovforslaget indebærer ikke et krav om transport fra entredør til entredør, men alene transport til så tæt på gadedøren som muligt. Det har således ikke været formålet med ordningen at sikre, at enhver uanset førlighed kan benytte ordningen. Bl.a. har det ikke været - og vil fortsat ikke være - intentionen, at der i forbindelse med den individuelle handicapkørsel kan stilles krav om bistand i samme udstrækning som den, der ydes af ambulanceførere, dvs. bistand inde i boligen, nedbæring eller liggende befordring.

Formålet med ordningen er en kompensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelig offentlig 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. Selvom ordningen omtales individuel handicapkørsel er den en del af den kollektive trafik.

De Samvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd og Ældresagen foreslår, at der nedsættes et klageorgan, der skal kunne behandle afslag på visitation og klager over serviceniveauet.

Kommentar:

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. Trafikministeriet har ikke fundet grundlag for at ændre på dette.

Danske Busvognmænd, De Samvirkende Invalideorganisationer og Det Centrale Handicapråd foreslår, at der pålægges de enkelte amter/trafikselskaber at udarbejde en servicedeklaration for ordningen.

Kommentar:

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller indeværende 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 at fastlægge dette – således som det også er tilfældet med serviceniveauet for den øvrige kollektive trafik .

Udarbejdelse af en servicedeklaration vil fx 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.

Danske Busvognmænd, Det Centrale Handicapråd og Hovedstadens Udviklingsråd anbefaler, at der i hele landet sikres mulighed for tilkøb af ture ud over de lovpligtige 104 ture årligt.

Kommentar:

Lovforslaget indebærer fortsat mulighed for at amterne/trafikselskaberne kan tilbyde tilkøb af ekstra ture ud over de 104 årlige ture, som de skal tilbyde.

De Samvirkende Invalideorganisationer, Det Centrale Handicapråd og Ældresagen anbefaler, at trafikselskaberne forpligtes til en gang om året at fremlægge dokumentation for, at taksterne i den individuelle handicapkørsels er på niveau med den øvrige kollektive trafik.

Kommentar:

Bestemmelsen om, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv trafik i amtet er en af de bestemmelser, der i lovforslaget er flyttet fra lovbemærkningerne om i lovteksten.

Prissammenligninger mellem handicapkørsel og alm. kollektiv trafik er vanskelig bl.a. fordi zoneprincipperne ikke er de samme. Trafikministeriet er indstillet på i fornødent omfang at følge op på bestemmelsen ved at indhente oplysninger om takstniveauet.

Det Centrale Handicapråd og De Samvirkende Invalideorganisationer anbefaler, at ordningen udvides til at omfatte kørsel udover naboamtet, således at ordningen gøres landsdækkende.

Kommentar:

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 handicapkørselen.

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 tilbud om landsdækkende kørsel.

De Samvirkende Invalideorganisationer og Ældresagen anbefaler, at ordningen

ikke begrænses til fritidsformål, men udvides til også at kunne anvendes til transport til og fra arbejde.

Kommentar:

Den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede omfatter kørsel som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. Transport til disse formål er reguleret via andre ordninger i henhold til anden lovgivning og er således ikke en del af den kollektive trafik.

Det Centrale Handicapråd anbefaler, at rejseplanen forsynes med oplysninger om, hvorvidt de enkelte forbindelser er tilgængelige for handicappede.

Kommentar:

Lovforslagets bestemmelser vedrørende rejseplanen vedrører ikke rejseplanens funktionalitet og Det Centrale Handicapråds anbefalinger hertil har derfor ikke relevans i forhold til lovforslaget.

Hovedstadens Udviklingsråd vurderer, at HURs takstpolitik og regler for tidsbestilling, samt det forhold, at HUR ikke tilbyder amtsoverskridende kørsel i forbindelse med jul, påske og pinse, vil være i overensstemmelse med indholdet af lovforslaget.

Kommentar:

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget har en opdeling af de 104 ture i kortere intervaller hen over året i visse tilfælde givet en negativ virkning for brugerne, som på den måde er blevet frataget muligheden for selv at tilrettelægge kørslen. Derfor er det fundet hensigtsmæssigt eksplicit at nævne, at der fremover ikke vil kunne stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler sine ture jævnt hen over året.

Det fremgår af lovforslaget, at individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid forinden kørslen skal finde sted, således at amtskommunerne eller trafikselskaberne har mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen.

Handicapkørslen for svært bevægelseshæmmede skal indeholde mulighed for kørsel over amtsgrænser, dvs. at der kan fra brugernes side stilles krav til trafikselskaberne/amterne om at medtage kørsel over amtsgrænserne i planlægningen af handicapkørselen.

Dansk Blindesamfunds Ungdom anbefaler, at tilgængelighedsbegrebet indtænkes i tilrettelæggelsen af rejseplanen og udviklingen af rejsekortet.

Kommentar:

Lovforslagets bestemmelser vedrørende rejseplan og rejsekort vedrører ikke rejseplanen og rejsekortets funktionalitet, og Dansk Blindesamfunds Ungdoms anbefalinger hertil har derfor ikke relevans i forhold til lovforslaget. Det kan dog bemærkes, at de centrale handicaporganisationer allerede har været inddraget af Rejsekorts A/S i forbindelse med planlægningen af rejsekortet, og Rejsekort A/S har tilkendegivet, at handicaporganisationerne ligeledes vil blive inddraget senere i projektførløbet.

Rejsekort A/S og Ørestadsselskabet havde ikke indholdsmæssige bemærkninger til lovforslaget.