

Den 25. november 2004
J.nr. 4035.62 [26.01] SL/kt

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 rammelo, 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 trafikkselskaber, som tilbyder dør-til-dør, og vognmændene vil det gerne (jf. høringssvar fra Danske Busvognmænd). 2: Da de 104 ture er et minimum, så bør der være mulighed for tilkøb af ekstra ture.
§ 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. Kvalitetsstandarden 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 kvalitetsstandarden udarbejdes i dialog med brugernes organisationer.

<p>§ 1 stk. 6</p>	<p>Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet.</p>	<p>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.</p>	<p>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)</p>
<p>§ 1 stk. 7</p>	<p>Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.</p>	<p>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</p>	<p>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.</p>

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 hjerneskadener 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 hjerneskode. 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.