

SCANNET

446-275 (28)



**Amtsråds-  
foreningen**

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

05-10-2004  
J.nr. 350-20603  
Sagsbehandler  
Henrik Severin Hansen  
Tel. 3529 8174  
Internet: hsh@arf.dk

**Ændringsforslag til lov om den lokale og regionale kollektive trafik**

Amtsrådsforeningen har den 24-09-2004 modtaget "Forslag til ændring af lov om den kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring" i høring."

Lovforslaget er opdelt i 3 dele vedrørende henholdsvis handicapkørsel, rejsekort og rejseplanen.

Amtsrådsforeningen har ingen bemærkninger til ændringsforslaget vedrørende handicapkørsel.

Ændringsforslaget vedrørende rejsekortet og rejseplanen skaber mulighed for, at fællesskaberne kan indgå aftaler om kommerciel anvendelse af systemerne, og at der kan udbetales udbytte til parterne i samarbejdet.

Amtsrådsforeningen er positivt indstillet over for disse ændringer, idet det giver parterne det fulde udbytte af samarbejdet til fordel for borgerne.

Med venlig hilsen

Niels Mortensen

Dampfærgevej 22  
Postboks 2593  
2100 København Ø

E-post: arf@arf.dk  
Tlf. 3529 8100  
Fax 3529 8300

SCANNET

446-275 (22)  
 INDKOMMET  
 - 5 OKT. 2004  
 Betjentstuen

→ JPB samlede og skrevet

BGU 5/10  
 DMP ✓ 5/10-04



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

Ordringen 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 ganghjulpedaler 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

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.

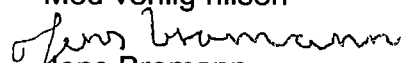
Vedr. den fastsatte laveste aldersgrænse på 18 år for at komme i betragtning til de individuelle kørselsordninger, er det klart DBS's opfattelse, at denne grænse er alt for høj. Det er af den aller største betydning, at blinde og svagsynede børn fra 12 års alderen i lighed med jævnaldrende seende kammerater 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

INDKOMMET

11 OKT. 2004

Betjentstuen



Trafikministeriet  
6. Kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

446-275(27)

8. oktober 2004

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

Dansk Blindesamfunds Ungdom (DBSU) har på baggrund af ordlyden af det fremsatte lovforslag fundet det nødvendigt at fremkomme med et høringssvar vedr. de absolut ikke forbedrede muligheder for en transportordning for blinde og svagsynede. Vores forening organiserer synshandicappede borgere i alderen fra 0 til 36 år. Det er af største betydning for vores medlemmers mulighed for at tage del i samfundslivet, at sektoransvaret også slår igennem på trafikområdet.

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 DBSU 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, som svarer til indførelse af begrebet færdselshandicappet:

Til § 1

Til nr. 1

Ordnningen er en transportordning for personer, der som følge af deres færdselshandicap 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 færdselshandicappede 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.

Vi oplever i kontakten med vore ca. 450 synshandicappede medlemmer, at de føler sig begrænsede i mulighederne for at komme rundt til de steder, hvor de har deres gang. Som synshandicappede har vi meget ringe chance for at komme helt hen til en adresse, selvom vi er kommet en del af vejen med et tilgængeligt offentligt transportmiddel. Dét at finde hen til et bestemt sted fra et busstoppested eller en togstation er særdeles vanskeligt uden brug af synet. Hertil kommer at den offentlige transport ofte ikke er særligt tilgængelig for synshandicappede. Flere og flere rutebilstationer og togstationer er ubemandede i store dele af døgnets timer samtidig med at højtalerannonceringen enten er mangelfuld eller ganske enkelt ikke eksisterende. Også i tog og busser mangler annonceringen af stop og

stationer meget ofte. 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. Blinde og svagsynede er derfor en meget isoleret gruppe af borgere i det danske samfund, og dette faktum afhjælper det fremsatte lovforslag langt fra, hvorfor ovenstående forslag er en nødvendighed, hvis vi i Danmark skal nærme os noget der minder om ligebehandling af handicappede på trafikområdet.

Det skal fremhæves, at såvel blindfødte som nyblinde 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. Endvidere må det konstateres, at dækningen ud over landet med den kollektive transport efterhånden er så mangelfuld, at det ikke er muligt at transportere sig som synshandicappet fra punkt A til punkt B inden for en rimelig tidshorisont uden at betale store summer til taxakørsel.

Vedr. den fastsatte laveste aldersgrænse på 18 år for at komme i betragtning til de individuelle kørselsordninger finder DBSU, 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. En udvidelse af målgruppen i den retning ville være i overensstemmelse med FN's Børnekonvention, som Danmark tiltrådte i 1991. En kørselsordning for de under 18-årige ville kunne sikre de synshandicappede børns ret til udvikling – f.eks. i form af mulighed for deltagelse i fritidsaktiviteter. Endvidere vil en kørselsordning for denne målgruppe kunne bidrage positivt til, at børnenes ret til medbestemmelse sikres, idet afhængigheden af forældrenes mulighed for at kunne transportere barnet fjernes. Det må af ligestillingshensyn være den samme aldersgrænse der finder anvendelse over hele landet. Vi finder argumentationen i bemærkningerne til lovforslaget på dette punkt yderst mangelfulde.

Det skal endeligt understreges, at brugen af ordet tilgængelighed i lovforslagets bemærkninger klinger en smule hult, hvis ikke handicaptilgængeligheden til såvel rejsekort som elektroniske rejseplaner sikres ved lov. Som forholdene er nu, er "Rejseplanen.dk" meget vanskelig at benytte som synshandicappet, fordi der ved udformningen ikke er taget hensyn til synshandicappedes brug af kompenserende talesoftware. Vi er derudover ikke vidende om, at man har gjort noget for at gøre et fremtidigt landsdækkende rejsekort tilgængeligt for synshandicappede. Ud over at vi som synshandicappede har et stærkt behov for en individuel kørselsordning, er det også af vital betydning, at handicaptilgængeligheden på alle fronter hæves i den kollektive trafik. Hvis ikke det sker, vil udgifterne til den individuelle befordring tage dimensioner, som langt overgår, hvad det vil koste at benytte den moderne teknologi, som allerede findes, på en ordentlig måde, så



tilgængeligheden faktisk tilvejebringes for alle. Vi forventer som synshandicappede at blive inddraget i bestræbelserne på at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig for os. Det er vigtigt, at inddragelsen sker så tidligt som muligt, når nye projekter igangsættes, - dette gælder f.eks. et projekt som et landsdækkende rejsekort. Jo tidligere særlige hensyn tages med i betragtning, jo lettere er det at gøre dem til en integreret del af et projekt.

DBSU 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 "færdselshandicappede" implementeres i den danske lovgivning.

Synshandicappede er færdselshandicappede og har brug for en fleksibel transport form, som kan ligestilles med, hvordan seende kan sætte sig bag et rat eller på en cykel og køre til en bestemt destination på det tidspunkt, hvor det måtte ønskes. Dette uanset om det er til arbejde, uddannelse eller fritidsaktiviteter.

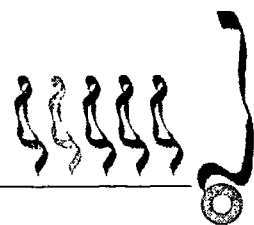
Kopi sendt til De Samvirkende Invalideorganisationer og Dansk Blindesamfund. DBSU kan i øvrigt fuldt ud tilslutte sig ordlyden i høringssvarene fra disse to organisationer.

Med venlig hilsen

Ask Andersen  
formand  
Dansk Blindesamfunds Ungdom  
Theklavej 48 st.  
2400 København NV  
e-mail: dbsu@dbsu.dk

446-275

# DANSKE BUSVOGNMÆND



Trafikministeriet  
Frederiksholmskanal 27F  
1220 København K  
att. Jens Peter Bang

Dato 8. oktober 2004  
Deres ref. J. nr. 446-275  
Vores ref. k-3926/64 lr

## Individuel handicapkørsel, rejsekortet og rejseplanen

Danske Busvognmænd er blevet anmodet om at fremsætte sine bemærkninger til forslag til Lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (handicapkørsel, rejsekort og rejseplan).

Vi skal indledningsvist hilse lovforslaget velkomment, idet det giver en kærkommen anledning til fornyet drøftelse af det serviceniveau, brugerne af den individuelle handicapkørsel tilbydes samt en sikring af et ensartet tilbud i hele landet.

### Aldersgrænsen på 18 år og antallet af ture

Forslaget fastsætter minimumsalderen på 18 år. I vores dagligdag med kollektiv bustrafik oplever vi, at mange børn og unge benytter bussen som transportmiddel – også til diverse fritidsformål. Derfor har vi vanskeligt ved at forstå formålet med denne aldersgrænse.

Vi er bekendte med, at flere amter og trafikselskaber tilbyder tilkøb af ture ud over de 104 årlige ture. Det er efter vores kendskab en mulighed som mange brugere benytter sig af, og vi mener den som minimum bør tilsikres alle landets brugere.

Kommende strukturændringer i den kommunale opgaveløsning samt udbredelsen af den såkaldte "koordinerede kollektive trafik" forbedrer efter vores opfattelse de relevante myndigheders muligheder for at sikre et højt servicetilbud i handicapkørslen i relation til de 2 ovenfor anførte punkter.

### Dør-til-dør

Danske Busvognmænd repræsenterer et erhverv, der lægger stor vægt på at yde en sammenhængende transportydelse af høj kvalitet. Forslagets krav om, at handicapkørslen skal ske "så tæt til gadedøren som muligt" er derfor efter vores opfattelse ikke præcist nok. Det bør være klart, at transport skal ske fra entredør til entredør, således at brugeren ikke får brug for assistance fra 3. mand efter at have benyttet kørselsordningen. Erhvervet uddanner chauffører i håndtering af kørestole og betjening af trappemaskiner, således at transportydelsen for kunden kan blive et samlet og værdifuldt hele.



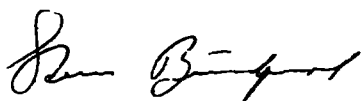
### **Egnet køretøj**

Vi bifalder forslagets præcision af, at den individuelle handicapbefordring skal finde sted med et "egnet køretøj". Siden ordningens indførelse i 1992 er der sket store tekniske fremskridt, således at mange køretøjer, der anvendes til befordring af bevægelseshæmmede – her tænkes især på kørestolsbrugere – opfylder en ganske høj standard med hensyn til sikkerhed, fastspænding og passagerens komfort. Et "egnet køretøj" tager i vores terminologi også højde for, at der er tale om en arbejdsplads for chaufførerne, og er derfor indrettet så chaufføren kan udføre sit arbejde med betjening og fastspænding på en arbejdsmiljømæssigt forsvarlig måde. Danske Busvognmænd vil også i fremtiden lægge stor vægt på, at de ansvarlige myndigheder tilsikrer, at kørslen foregår med på alle måder egnede køretøjer.

I den forbindelse vil vi foreslå, at de enkelte amter og trafikselskaber pålægges at udarbejde en servicedeklaration, der beskriver den enkelte myndigheds serviceniveau i handicapkørslen. Deklarationerne udformes på en ensartet måde, således at sammenligning kan ske på tværs af ordningerne. Sådanne servicedekclarationer kunne foruden standarder for de anvendte køretøjer bl.a. omfatte normer for omfang af omvejs- og samkørsel samt ventetider, priser samt andre væsentlige forhold, der kan variere mellem trafikselskaberne.

Danske Busvognmænd kan tilslutte sig de anførte ændringer vedrørende rejsekortet og rejseplanen. Vi har noteret os, at lovforslaget ikke tager stilling til på hvilke betingelser og økonomiske vilkår ikke-deltagere vil kunne optages.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard  
Adm. direktør

SCANNET

446-275<sup>(29)</sup>

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 bustrafik 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 trafikskaberne 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 trafikselskaber 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 indføres, 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.

#### **Servicedeklaration**

For at sikre gennemsigtigheden 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/trafikselskaber at udarbejde en servicedeklaration/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-

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

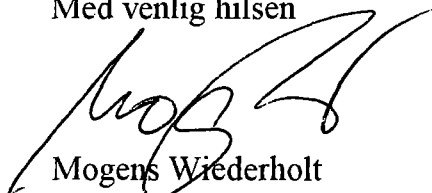
### **Rejsekort og rejseplan**

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

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 høj-tider 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**.

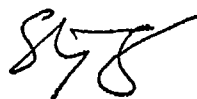
Det betyder, at f.eks. HUR's regler om, at de visiterede har adgang til 26 ture pr. kvartal, og at ubrugte ture ikke kan overføres til næste kvartal, klart defineres som værende ulovlige.

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 Ulykkeskadede 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

## Hørings svar vedr. ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsrådets 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 hørings svar.

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 hovedstadsrådets 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

Ordringen 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 ganghjulpedaler 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 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 – 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  
**Projektor: 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

INDKOMMET

11 OKT. 2004

Betjentstuen

446 - 275<sup>(24)</sup>

1/2

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K.Sagsnummer  
95095-454108Sagsbehandler MLL  
Direkte 36 13 15 05  
Fax 36 13 18 96  
MLL@hur.dk

8. oktober 2004

**Høringssvar vedr. ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik**

Trafikministeriet har den 24. september anmodet om Hovedstadens Udviklingsråds bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. HUR skal i den anledning meddele følgende bemærkninger:

Bemærkninger vedr. bestemmelser om handicapkørsel

Lovforslaget fastsætter, at trafikselskabet som minimum skal tilbyde 104 ture om året. Det præciseres i bemærkningerne, at der ikke må ske en opdeling i eksempelvis kvartaler uden mulighed for at overføre ikke forbrugte ture i et kvartal til de efterfølgende.

HT og HUR har traditionelt anvendt en kvartalsopdeling af kundernes berettigede ture, således at kunderne har ret til 26 ture i kvartalet. Ikke forbrugte ture i et kvartal kan ikke under den nuværende ordning overføres til næste kvartal. Kunderne kan tilkøbe yderligere ture i et kvartal. De seneste statistiske undersøgelser viser, at syv procent af de aktive kunder i et kvartal har benyttet muligheden for at købe ture ud over de 26, og tre procent af de gennemførte ture i kvartalet var tilkøbte ture. Opdelingen på kvartaler tjener til at udjævne turforbruget og dermed undgå nogle spidsbelastningssituationer med deraf følgende kapacitetsproblemer, hvor der må meldes udsolgt til kunderne. Tilkøbsmuligheden bevirker en indtægt til HUR på cirka en million kr., som delvis bortfalder med forslaget. Der vil således være økonomiske konsekvenser ved forslaget, for de trafikselskaber, der har en HUR-lignende ordning.

Efter lovforslaget skal HUR tilbyde handicapkørsel i tilstødende amter. Det er også tilfældet i den gældende ordning for HURs Handicap Service; blot med undtagelse af perioderne skærtorsdag - 2. påskedag, pinselørdag - 2. pinsedag og 24/12 - 26/12, begge dage inklusive. Restriktionen begrundes med, at den lokale transport, det vil sige inden for hovedstadsregionen, tilgodeses i disse tre perioder med særlig spidsbelastning, således at flest mulige kunder kan få et kørselsbehov opfyldt. HUR går ud fra, at denne restriktionsadgang fortsat vil være til stede.

CVR nummer 25 45 74 30

Endvidere fastsættes i lovtæksten, at handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid i forvejen. Det uddybes i bemærkningerne således, at der typisk vil være tale om flere timer og i særlige tilfælde flere dage før kørslen.

Den generelle bestemmelse i HURs Handicap Service er, at telefonbestilling senest skal ske klokken 16.00 dagen før. I perioder med spidsbelastning kan næste dags kapacitet være opbrugt på dette tidspunkt. Der kan bestilles flere ture ad gangen op til tre måneder i forvejen. Spontane ture med en kortere frist kan ske mod et tillæg på 80 kr., men turen kan ikke garanteres gennemført som ønsket. HURs praksis i forbindelse med kørsel i julen er, at der bestilles flere måneder i forvejen. HURs praksis vurderes at være i overensstemmelse med lovforslaget.

Det skal for det tredje bemærkes, at Udviklingsrådet i maj 2004 besluttede at implementere et nyt takstsystem for Handicap Service medio 2005. Takstsystemet vil til forskel fra det nuværende system være delvist baseret på turlængden, således at ture indtil 10 kilometer koster en grundtakst, hvortil kommer en kilometertakst for ture ud over 10 kilometer. Det er HURs vurdering, at den kommende takststruktur ikke vil være i konflikt med lovforslagets bestemmelse om, at taksterne i den individuelle handicapkørsel ikke væsentligt må overstige taksterne i det almindelige kollektive trafiksystem i regionen. Med et afstandsbaseret takstprincip vil der selvfølgelig kunne konstrueres rejser, som udelukkende udført med handicapbefordringsmiddel vil være betydeligt dyrere, end hvis de foregik med almindelig bus og tog, men det er vurderingen, at det reelle antal af sådanne rejser vil være forsvindende lille. I de fleste tilfælde vil sådanne lange rejser blive gennemført som kombinationsrejser bestående af et mix af handicapkørsel og normal banetransport. I det lys kan den lange rejse udført som ren "handicaptur" opfattes som et valg af en højklasset løsning, som derfor har en merpris.

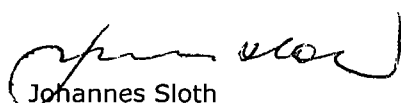
Det skal i øvrigt bemærkes, at HUR i forvejen tilbyder et højere serviceniveau med hensyn til selve kørselens udførelse end foreskrevet i lovforslaget, idet kunderne i HURs handicap Service hentes og bringes ved entredør og ikke gadedør.

HUR vil naturligvis følge erfaringerne med det nye system tæt og vil hurtigt kunne foretage eventuelle nødvendige tilpasninger.

Bemærkninger til bestemmelserne vedr. rejsekortet og rejseplanen

HUR har ikke bemærkninger til denne del af lovforslaget.

Venlig hilsen



Johannes Sloth

**TRM Nina Siegenfeldt***Fra fælles mail 8/10-04*

**Fra:** Bent Lund Nielsen [bln@rejsekort.dk]  
**Sendt:** 7. oktober 2004 17:13  
**Til:** TRM Mail 6. Kontor  
**Cc:** Bent Lund Nielsen  
**Emne:** D906 sv på høring af lovforslag af 24.9.2004.

*446-275<sup>(23)</sup>*

→ JPB  
BGL  
DMF

**Til 6. kt**

For god ordens skyld meddeles, at Rejsekortselskabet ikke har bemærkninger til udkastet til lovforslag af 24.9.2004, men der vedlægges to forslag til pædagogiske forbedringer til:

1

Ad pkt 2.1 (side 4)

3. afsnit erstattes med følgende:

"På rejsekortet placeres en elektronisk pung, der bruges til at betale rejser med. Der kan indsættes elektroniske penge på kortet i automater, betjente kortsalg samt gennem automatiske betalingsordninger. Til rejsekortet kan også knyttes en bankkonto, så rejser kan betales via betalingservice."

2

Til nr 5 (side 9)

Sidste sætning erstattes af:

"På den måde vil de offentligt ejede virksomheder få mulighed for at få den indskudte egenkapital forrentet."

Med venlig hilsen

Bent Lund Nielsen

tlf. 33432406 mob. 24281406

[bln@rejsekort.dk](mailto:bln@rejsekort.dk)

Rejsekort A/S  
Borgergade 14, 3.  
1300 København K

446 - 275 (30)

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

København den 7. oktober

/SJ

**Høring om Lov om ændring af Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.**

Ældre Sagen mener, at det bør være en rettighed for alle mennesker med fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse at være en del af samfundet og i det hele taget indgå i samfundets aktiviteter på lige fod med alle andre borgere, som kan bevæge sig frit overalt. Transportområdet i almindelighed og kollektive transportordninger i særdeleshed har en afgørende betydning for de aktiviteter, som mennesker med funktionsnedsættelse kan deltage i. Det er afgørende, at transportordningerne fungerer, så ingen bliver fanget i deres hjem. Herved mindskes risikoen for nogle afledte samfundsøkonomiske omkostninger, som kan være langt større end de offentlige udgifter til transport. Danmark har længe ført en 'længst mulig i eget hjem' politik, og Ældre Sagen mener, at denne politik forpligter samfundet til at støtte borgerne til at opretholde et værdigt og uafhængigt liv.

Generelt er Ældre Sagen skuffet over de meget begrænsede ændringer, der lægges op til med det nuværende lovforslag. Regeringen offentliggjorde sin 'Handlingsplan for handicapområdet' den 5. februar 2003 og anførte bla. på side 25:

*"Der foregår i øjeblikket en lovrevision af de kollektive trafiklove. I den forbindelse vil bestemmelserne vedrørende de individuelle kørselsordninger blive præciseret. "*

Ældre Sagen finder det overraskende, at man i dette lange tidsrum ikke har været i stand til at indføre de væsentligste ændringer i lovtæksten, især i lyset af Folketingets Ombudsmands gentagne præciseringer af de alvorligste mangler i loven – eksempelvis takseringen - overfor Trafikministeriet og Trafikministeren.

Ældre Sagen har følgende ændringsforslag:

### **Rammerne for visitering er fortsat forkerte - ang. § 1 stk. 3**

Ældre Sagen mener, at det nuværende forslag begrænser mange borgere, som har store behov for hjælp til transport. Den fremtidige visitering til de særlige kollektive kørselsordninger skal inkludere alle mennesker med varig og betydelig fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse, som ikke kan benytte den almindelig kollektive trafik. Visitering skal foretages ud fra en individuel vurdering af borgerens livssituation. Forslaget bør ændres, hvis diskriminationen på tværs af forskellige typer af fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse skal undgås.

For eksempel inkluderer Trafikselskaberne ikke svagtseende i den særlige kollektive kørselsordning. Særligt ældre, som mister synet i en høj alder, vil uhyre sjældent kunne færdes i trafikken på egen hånd. Andre grupper af svage ældre kunne i høj grad få forbedret deres livskvalitet, hvis de kunne inkluderes i kørselsordningerne – eksempelvis demente og borgere med svære hjerte- og lungesygdomme.

Ældre Sagen foreslår ændring § 1 stk. 3 i henholdsvis lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, og lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995.

*"Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal etablere individuel handicapkørsel for borgere over 18 år med varig og betydelig fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse, som ikke kan benytte den almindelig kollektive trafik,"*

*"Hovedstadens udviklingsråd skal etablere individuel handicapkørsel for borgere med varig og betydelig fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse, som ikke kan benytte den almindelig kollektive trafik, over 18 år,"*

### **Kørsel til behandling, terapi og lignende er påkrævet - ang. § 1 stk. 3**

Ældre Sagen får dagligt henvendelser fra meget svage ældre, som har svært ved at komme ud på egen hånd, og de ældre, som er blevet visiteret til den særlige kollektive kørselsordning kan ikke begribe, hvorfor det offentlig vil betale for deres kørsel til købmanden, men ikke til fysioterapien eller den kommunale genoptræning. De svageste ældre, som det her drejer sig om, kan ikke gennemskue kørselsordningerne, som baserer sig på flere forskellige lovgivninger og mange forskellige instanser - amt, kommune og sygesikringen. Mange kommuner er ikke gode nok til at oplyse borgerne om deres muligheder, og enkelte kommuner har meget begrænsede kørselstilbud.

Baggrunden for lovgivningen er ligebehandling og lige ret til brug af den kollektive trafik. Den gruppe borgere, som i dag visiteres til den særlige kollektive kørselsordning har ikke mulighed for at benytte den almindelige kollektive trafik til behandling. Trafikministeriet kan være med til at forenkle mulighederne for kørsel til denne gruppe meget trængende borgere, uden at det i dette tilfælde ville koste ekstra.

Mange svage ældre har i højere grad behov for at få hjælp til kunne komme til f.eks. tandlæge og fysioterapi end at kunne deltage i sociale aktiviteter. En trafikundersøgelse blandt Ældre Sagens medlemmer viser, at ældre har langt lettere ved køre med venner og pårørende til social arrangementer end til eksempelvis lægebesøg.



Ældre Sagen foreslår den sidste sætning af §1 stk. 3 "*...som rækker ud over behandling, terapi og lignende.*" slettet

Dette gælder for såvel loven uden for hovedstadsområdet som loven inden for hovedstadsområdet.

### **Hoveddørsprincippet**

Ældre Sagen finder det paradoksalt, at formuleringen '*så tæt til gadedøren som muligt*' stadig findes i lovtæksten. De ældre, som i dag bliver visiteret til den særlige kollektive kørselsordning, er ofte så svækkede, at de har brug for hjælp til at komme til ud af deres egen lejlighed

Ældre Sagen oplevelse er, at brugerne af den særlige kollektive kørselsordning skal sikres kørsel til og fra hoveddøren i egen bolig, hvis der er behov herfor. Mange af de visiterede brugere har *netop ikke* mulighed for ved egen hjælp at bevæge sig ud af egen bolig.

Ældre Sagen foreslår § 2 stk. 4,1 ændret til

*"1) som minimum pr. år skal omfatte 104 enkeltture til og fra borgerens hoveddør,"*

### **Tidsintervaller**

Ældre Sagen er meget tilfreds med, at det understreges, at brugerne af den særlige kollektive kørselsordning har ret til minimum 104 ture årligt efter eget valg. Det har været til gene for mange brugere, at de skulle bruge deres 'ture' indenfor et kvartal, for eksempel efter lange hospitalsindlæggelser.

### **Taksering skal dokumenteres**

Den gruppe borgere, som visiteres til den særlige kollektive kørselsordning, har ofte kun deres pension at leve for. Hvis brugerne skal kunne benytte sig af ordningerne, er det vigtigt at trafikskaberne overholder loven i forhold til takseringen. 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.

Trafikskaberne bør 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.

### **Kørsel over amtsgrænser kan blive bedre**

Priserne for brugerne bliver i nogle amter meget høje, hvis amtsgrænserne overskrides. Det er positivt, at amterne har taget initiativ til en frivillig landsdækkende kørselsordning. Denne

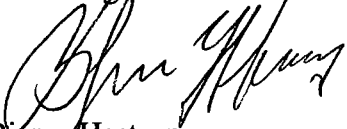
næsten landsdækkende amtskørselsordning bør lovfæstes, så alle amter forpligtes til at arrangere kørsel ud over naboamtet.

**Ingen mulighed for at anke afgørelsen**

Ældre Sagen beklager, at der ikke mulighed for at efterprøve afgørelser efter den særlige kollektive kørselsordning ved en anden instans.

Med venlig hilsen

Ældre Sagen



Bjarne Hastrup  
Adm. Direktør

**TRM Jens Peter Bang**

446 - 275 (32)

**Fra:** Rasmus Warborg Larsen [RWL@orestad.dk]**Sendt:** 6. oktober 2004 13:51**Til:** TRM Jens Peter Bang**Cc:** Nina Kampmann; Per Als**Emne:** høring af lovforslag vedr. ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

Ørestadsselskabet har modtaget Trafikministeriets mail af 24. september 2004 vedr. ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Ørestadsselskabet har ingen bemærkninger til lovforslaget.

mvh.

Rasmus Warborg Larsen

-----  
Rasmus Warborg Larsen  
Direktionssekretær

Ørestadsselskabet  
Arne Jacobsens Allé 17  
2300 København S

Telefon: 33 11 17 00  
Telefon: 33 67 02 52 (direkte)  
Mobil: 20 75 17 20

[www.orestadsselskabet.dk](http://www.orestadsselskabet.dk)

Til

Dansk Handicap Forbund

De Samvirkende Invalideorganisationer

Det Centrale Handicapråd

Amtsrådsforeningen

Kommunernes Landsforening

Ældre Sagen

DSB

Ørestadsselskabet I/S

Rejsekort A/S

Rejseplan A/S

06-10-2004

Hovedstadens Udviklingsråd

Dansk Busvognmænd

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Trafikministeriet lægger d.d. et udkast til forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik på Trafikministeriets hjemmeside på internettet under "Love/Lovudkast, der er i høring".

Adressen på Trafikministeriets hjemmeside er [www.trm.dk](http://www.trm.dk).

Eventuelle bemærkninger til udkastet bedes sendt til [6kt@trm.dk](mailto:6kt@trm.dk) senest fredag den 8. oktober 2004

Med venlig hilsen

Jens Peter Bang, Fuldmægtig

Trafikministeriet, 6. Kontor

Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27F

DK-1220 København K