



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 7. januar 2005  
J.nr. : 550-000002

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 1 vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

### **Spørgsmål 1:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 8. oktober 2004 fra De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), jf. L 105 – bilag1."

### **Svar:**

Formålet med lovforslagets § 1, nr. 1-4, og § 2, nr. 1-3, er en præcisering af, hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel. Det nuværende lovgrundlag vedrørende individuel handicapkørsel er for upræcist, og det rettes der op i lovforslaget.

Der fastlægges således ikke et præcist serviceniveau i lovforslaget, men alene minimumskrav, som amterne og trafikselskaberne skal leve op til. Det præcise serviceniveau for individuel handicapkørsel fastlægges som for øvrig lokal og regional kollektiv trafik af amter og trafikselskaber.

Jeg vil herefter kommentere De Samvirkende Invalideorganisationers ni indvendinger mod lovforslaget, jf. organisationens brev af 8. oktober 2004. Det bemærkes, at dette høringssvar ligeledes er kommenteret i mit brev af 26. november 2004 til Trafikudvalget.

#### *Ad. 1. Målgruppen*

Målgruppen for individuel handicapkørsel udvides ikke. Ordningen er således fortsat møntet på svært bevægelseshæmmede, 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. Det fremgår af bemærkningerne, at ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke og gangbukke og lignende.

### *Ad. 2. Aldersgrænsen*

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

Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet det dermed ville risikeres, at gruppen blev stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Den hjælp, som bevægelseshæmmede børn og unge er berettiget til i henhold til serviceloven, er ikke underlagt bestemte restriktioner f.eks. med hensyn til 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. Den hjælp, som børn og unge er berettiget til i forhold til serviceloven, er imidlertid subsidiær i forhold til befordringsydelse efter anden lovgivning, herunder også i givet fald individuel handicapkørsel i medfør af kollektiv trafiklovgivning. Hvis stærkt bevægelseshæmmede børn og unge blev henvist til at benytte den individuelle handicapkørsel i henhold til 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. med hensyn til turantal.

### *Ad. 3. Formålet med kørslen*

Den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede omfatter kørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. Ordningen omfatter således kørsel med sociale formål og til fritidsaktiviteter.

### *Ad. 4. Kørselens omfang*

Lovforslaget indebærer ikke et krav om transport fra entrédør til entrédør, men alene transport til så tæt på gadedøren som muligt. Formålet med ordningen er en kompensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige 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. Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel, er den en del af den lokale og regionale kollektive trafik.

#### *Ad. 5. Kørsel ud over naboamtet*

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 handicapkørslen.

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.

#### *Ad. 6. Spontankørsel*

Det fremgår af lovforslaget, at individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen. Dette krav opstilles af hensyn til amtskommunernes og trafikselskabernes mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen. Der vil typisk være tale om bestilling flere timer før kørslen, men der kan også i visse særlige situationer være tale om flere dage før kørslen. Fastlæggelsen af serviceniveauet og tilrettelæggelsen af kørslen sker hos det enkelte amt eller trafikselskab, og derfor er det i lovforslaget alene fastsat, at kørslen skal bestilles i rimelig tid, inden den skal finde sted.

#### *Ad. 7. Takster*

Det fremgår af lovforslaget, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv trafik i amtet/hovedstadsområdet. Prissammenligninger mellem handicapkørsel og øvrig kollektiv trafik er vanskelig, bl.a. fordi zoneprincipperne ikke er de samme.

Trafikministeriet vil følge op på bestemmelsen ved løbende at indhente oplysninger om takstniveauet i ordningerne.

#### *Ad. 8. Klagemuligheder*

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.

Derudover er der mulighed for at rette henvendelse til tilsynsmyndighederne, som i henhold til lov om kommunernes styrelse fører tilsyn med, at

amtskommunerne, trafikselskaberne og HUR overholder lovgivningen, herunder offentligretlige grundsætninger. Jeg vil i øvrigt henvise til min besvarelse af spørgsmål 20.

*Ad. 9. Mulighed for at bruge andre amters ordninger*

Ordningen er amtsbunden, fordi der er tale om en del af amternes forpligtelse til at udføre busdrift inden for amtskommunens grænser. Derudover er der en forpligtelse til, at ordningen skal indeholde kørsel til et tilstødende amt.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen