



Tåstrup, d. 29. maj 2013

Dansk Handicap Forbunds 20 anbefalinger til revision af kørselsordningen:

1. Kørselsordningerne samles til ét samlet tilbud – på tværs af de nuværende trafikselskabers geografiske grænser og på tværs af de forskellige paragraffer. Afregningen til de forskellige kasser kan løses med moderne teknologi og ændrede bestillingsprocedurer.
2. De geografiske grænser for hvor vi kan bruge kørselsordningen ophæves. Der skal således være mulighed for at kunne bruge sin kørselsordning på kurser eller ferie et andet sted i landet, fx skal en sønderjyde kunne bruge sin handicapkørselsordning på sin ferie i København eller på Bornholm.
3. Alle med et ledsagekort skal have adgang til den nye handicapkørsel. Derudover skal der fortsat være mulighed for at blive visiteret til ordningen, som i dag.
4. Alle der ikke er berettiget til et ledsagekort skal også have adgang til ordningen, men mod en højere (fuld) egenbetaling.
5. Der skal ikke være begrænsning på antallet af ture.
6. Der skal ikke være et årligt gebyr for at være tilknyttet kørselsordningen.
7. Prisen på handicapkørsel skal svare til prisen på ordinær offentlig transport – men der skal også være mulighed for rabatordninger i form af fx klippekort og tidspunktet man rejser på.
8. Flere muligheder for at betale for kørslen – udover kontant til chauffør
9. Mulighed for handicapkørsel døgnet rundt.
10. Handicapkørsel fra entrédør til entrédør – inkl. hjælp til overtøj og låsen og mulighed for at blive fulgt helt ind i lokalet for aktiviteten også ved offentlige bygninger.
11. Tilbud om trappemaskine til kørestol eller lånestol med løftekapacitet på op til 160 kg.
12. Mulighed for at medbringe hjælper/ledsager, service- eller førerhund alle nødvendige hjælpemidler, bagage, børn under 12 år og et lille dyr i en taske/kurv.
13. Mulighed for mod betaling at medbringe yderligere børn i alderen 12-15 år til halv pris samt voksne og større dyr til fuld pris.
14. Mulighed for at bestille handicapkørsel via internettet og telefon døgnet rundt – samt mulighed for at komme i kontakt med vagttelefon/kundeservice døgnet rundt.
15. Mulighed for at komme i kontakt med administrationen inden for ordinære kontortider.
16. Mulighed for at bestille handicapkørsel og kunne justere handicapkørslen, inkl. at afbestille indtil 15 min før.
17. Mulighed for at bestille ud fra et ønsket ankomsttidspunkt og sikkerhed for at man højest kommer 15 min før det ønskede tidspunkt og aldrig efter.
18. Afhentning op til 5 min før og 15 min efter det aftalte tidspunkt. Det skal være muligt at få en opdateret besked om, hvornår handicapkørslen kommer, så man kan gøre sig klar og gå ud, hvis man har mulighed for det.
19. Højest 30 minutters omvejskørsel.
20. Derudover skal man kunne tage sin handicapkørsel med til udlandet - i første omgang i Europa. Samt europæiske borgere kan bruge den danske handicapkørsel.



Baggrund for Dansk Handicap Forbunds forslag til en revideret handicapkørsel

Dansk Handicap Forbund har været med til at skabe den landsdækkende handicapkørsel og har i lige så lang tid, som handicapkørslen har eksisteret, sat fokus på de problemstillinger, der også er ved et ellers godt tilbud.

For der er ingen tvivl om, at handicapkørslen er et godt tilbud. I den ideelle verden ville alle offentlige transportmidler være tilgængelige for alle - og så ville det kun være de ganske få der havde brug for handicapkørslen. I dag er der flere, der har brug for den, fordi kun ganske få af de offentlige transportmidler er helt tilgængelige.

I april 2013 samlede Dansk Handicap Forbunds Bygge- og Trafikpolitiske Udvalg oplysninger fra de nuværende 6 trafikselskaber, oplysningerne er samlet fra trafikselskabernes oplysninger på deres hjemmesider og kan dermed afvige, hvis trafikselskaberne ikke har opdateret disse. Formålet med at indsamle disse oplysninger var at gøre status og bruge det som udgangspunkt for vores bud på, hvordan den ideelle handicapkørsel ville se ud. Her er vores bud:

I dag tilbydes handicapkørsel af 6 forskellige trafikselskaber, hvilket betyder, at der er stor forskel tilbuddene, og at det er problematisk eller nogle steder umuligt at færdes uden for ens eget trafikselskabs område.

Dertil kommer, at handicapkørslen kun er et tilbud til befordring af bestemte mennesker med handicap til fritidskørselsformål. Der findes andre tilbud til patientbefordring, transport til skole eller dagtilbud - og dertil kommer, at der i flere områder tilbydes "teletaxaer" eller lignende, der supplerer de ordinære offentlige transportmuligheder i yderområderne eller i ydertidspunkterne.

Helhedstænkning - uddybning af de enkelte anbefalinger:

Anbefaling 1 og 2: Dansk Handicap Forbund mener, at det er spild af ressourcer hos både den enkelte, trafikselskaberne og samfundet som helhed at have et system, der er så kompliceret at finde rundt i, og hvor der bruges så mange ressourcer på administration. I stedet anbefaler vi forenkling til ét samlet tilbud, hvor man kan bestille sin kørsel, uanset hvilket formål der er med kørslen, og uanset hvor i landet kørslen skal finde sted.

Dansk Handicap Forbund foreslår også at blive inspireret af BAT (Bornholms busselskab), hvor alle kan bestille denne kørsel, og hvor prisen sættes efter behov. Dvs. at lade den centrale persongruppe køre billigt med, lade fx mennesker, der bor mere end 3 km fra et offentligt transportmiddel, køre med til dobbelt takst og lade øvrige køre med til tredobbelt takst.

Anbefaling 3: Dansk Handicap Forbund foreslår i øvrigt at spare ressourcer på visitationsprocessen i form af administrative timer og lægeerklæringer og i stedet lade den centrale persongruppe være definerede som alle med et ledsagekort. Derudover skal der fortsat være mulighed for at blive visiteret til ordningen, som i dag.

Anbefaling 4: Da afgrænsningerne mellem de forskellige kørselsformer til fx handicapkørsel, siddende patientbefordring og kommunalt visiteret kørsel udelukkende bunder i, hvem der skal betale for kørslen, anbefaler Dansk Handicap Forbund en befriende forenkling ved ophævelse af afgrænsningen mellem de forskellige typer kørsel, inkl. ordinær kørsel, så der blot eksisterer én slags kørsel. Afregningen til de respektive kasser i henholdsvis kommunalt og regionalt regi, kan ikke være et problem, da afregningen til de kommuner, regioner og operatører, som deltager i Flextrafik i dag, i forvejen varetages af trafikelskaberne. Hvis der fortsat skal være brug for at kunne opdele udgifterne til en handicapkørselsordning i forskellige kommunale og regionale kasser, kan opgørelse simpelthen ske ved en ændret bestillingsprocedure.

Anbefaling 5: Denne nye tilgang til kørslen vil samtidigt gøre op med den rigide begrænsning på antal ture, der er over det meste af landet. En begrænsning der for de fleste er underordnet, fordi de rejser ganske få ture pr. år, men som for de få betyder, at deres mulighed for at kunne leve et selvvalgt aktivt liv begrænses til, hvad der svarer til én tur ud og hjem om ugen. En begrænsning der ikke findes for andre kundegrupper eller andre steder i den kollektive trafik, og som vi mener er konventionsstridigt jf. principperne i FN's Handicapkonvention om retten til ikke-diskrimination.

Betaling for handicapkørsel

Anbefaling 6: Ligesom ingen der kan benytte den almindelige kollektive trafik begrænses i, hvor mange ture de må køre, er der heller ingen steder, man skal betale et årligt gebyr for retten til – mod betaling – at måtte benytte fx bussen. Dansk Handicap Forbund ser det derfor som diskrimination, at 4 af de 6 trafikelskaber i dag opkræver et årligt gebyr på mellem 300 og 455 kr. for retten til overhovedet at kunne bestille kørsel. Dette anbefaler vi selvfølgelig også afskaffet fremover.

Anbefaling 7: Udover at der flere steder opkræves et årligt transportgebyr, er den nuværende handicapkørsel et noget dyrere alternativ til at kunne bruge de ordinære offentlige transportmidler. Som udgangspunkt svarer prisen på en tur med handicapkørsel til prisen for en ordinær billet på samme strækning, men i nogle tilfælde er billetprisen op til flere gange dyrere end en ordinær billet. Men da det er de færreste, der bruger offentlig transport, som vælger en ordinær billet frem for klippekort eller andre rabatordninger, bliver ordningen et noget dyrere alternativ. I dag er det kun NT (Nordjyllands Trafikelskab) der tilbyder en form for rabatordning.

Dansk Handicap Forbund anbefaler tiltag der sikrer, at prisen er den samme som de gældende lokale takster inklusiv mulighed for diverse rabatordninger.

Anbefaling 8: I dag er der kun mulighed for at betale kontant til chaufføren ved rejsens begyndelse hos 4 af de 6 trafikelskaber, og flere steder kan man ikke få nogen form for kvittering (fx en billet) på købet. Denne udvikling er særlig uheldig samtidigt med, at der lukkes flere og flere bankfilialer lokalt, så det bliver stadigt sværere at komme i banken og hæve penge. Dansk Handicap Forbund anbefaler derfor, at det også skal være muligt at betale med dankort, via betalingservice, via rejsekort, med klippekort, via sin mobil, eller hvilken andre betalingsmuligheder der ellers er gængse.

Hjælpens omfang

Anbefaling 9: Da handicapkørslen skal erstatte al offentlig transport for mennesker med handicap, og der er ganske få taxier med lift, der kan være et supplement, er det vigtigt, at det er muligt at benytte

tilbuddet hele døgnet.

Anbefaling 10: Da tilbuddet gives til nogle af de svageste borgere i Danmark, er det også vigtigt, at det som i MOVIA området (Østdanmark minus Bornholm) er et tilbud fra entrédør-til-entrédør på privatadresser inklusiv at hjælpe borgeren med jakken og få låst døren, hvor det er nødvendigt. Herudover anbefaler vi mulighed for en udvidet hjælp til kunder, som ikke er selvhjulpne, så man kan blive fulgt helt frem til (og hentet fra) det relevante lokale i offentligt tilgængelige bygninger som teatre, hospitaler, konferencesteder, restauranter, festlokaler, kulturhuse, skoler, og lignende.

Anbefaling 11: I dag tilbyder 3 ud af de 6 trafikselskaber en trappemaskine/trappetjener, der kan hjælpe en manuel kørestol op ad trapperne. Sydtrafik tilbyder det derudover i nogle kommuner og NT mod en egenbetaling på 250 kr. En trappemaskine/trappetjener til en manuel kørestol eller en lånestol, der kan klare op til 160 kg er en afgørende hjælp for mennesker, der ikke kan gå på trapper permanent eller i en midlertidig periode fx efter en operation. En hjælp der modvirker isolation, og som fx var uundværlig i den periode, hvor der var oversvømmelse i København i 2011, hvor mange af de ældre elevatorer efterfølgende var ude af drift i månedsvis.

De forskellige trafikselskaber har i dag vidt forskellige regler om, hvad man må medbringe på rejsen. I dag er der eksempler på, at man end ikke må medbringe en kuffert, men skal sende den med en fragtmand. Der er eksempler på, at man skal betale dobbelt takst, hvis man har været på indkøbstur og ikke kan have indkøbsposerne på skødet på turen hjem. Men der er også eksempler på regler, der svarer til dem, der findes i den øvrige offentlige transport – inklusiv i flytrafikken. **Anbefaling 12:** Dansk Handicap Forbund finder det rimeligt, at man må medbringe en hjælper/ledsager, en service- eller førerhund og de nødvendige hjælpemidler og bagage uden ekstraomkostninger. Som i øvrige offentlige transportmidler bør man også uden ekstra betaling kunne medtage børn under 12 år og et lille dyr i taske/kurv. **Anbefaling 13:** Derudover bør man til halv pris kunne medbringe øvrige børn i alderen 12-15 år og til fuld pris øvrige voksne og evt. større dyr.

Anbefaling 14: Det skal være muligt at bestille handicapkørslen døgnet rundt via internet og telefon, ligesom det også skal være muligt at få fat i en driftsvagt/kundeservice døgnet rundt. **Anbefaling 15:** Administrationen skal bare være mulig at kontakte inden for de ordinære kontortider.

Anbefaling 16: Handicapkørslen skal være mulig at bestille og justere bestillingen, inklusiv at afbestille, indtil 15 min før det aftalte afgangstidspunkt.

Anbefaling 17: Det er vigtigt, at man kan melde, hvornår man har brug for at være fremme, og at man ikke risikerer at være fremme før 15 minutter før det aftalte tidspunkt. Hvis man ikke har mulighed for at komme ind i bygningen, kan man nå at blive meget kold eller våd, hvis man er fremme lang tid før det aftalte tidspunkt.

Anbefaling 18: Afhentning bør finde sted op til 5 min før og 15 min efter det aftalte tidspunkt. Det skal være muligt at få besked om hvornår handicapkørslen kommer via sms, så man kan gøre sig klar og gå ud, hvis man har mulighed for det. **Anbefaling 19:** Da handicapkørslen bygger på at flere kører sammen, er omvejskørsel uundgåelig, men der bør højst være en omvejskørsel på 30 min.

Anbefaling 20: Derudover ønsker vi, at man fremover kan tage sin handicapkørsel med til udlandet - i første omgang i Europa. Og at andre europæiske statsborgere kan bruge den danske handicapkørsel.