



Transportudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 14. maj 2012
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. april 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 607:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26. marts 2012 fra Dansk Handicap Forbund jf. TRU alm. del – bilag 285.

Svar:

Individuel handicapkørsel

De i loven antal nævnte ture er et minimum, hvorfor der indenfor lovens rammer gives mulighed for, at de enkelte trafikskaber samt kommuner kan tilbyde flere ture eller kan give mulighed for tilkøb af flere ture. Der er således ikke i loven fastsat et loft for, hvor mange ture der kan tildeles.

Det er op til trafikskaberne selv, hvordan de administrerer den individuelle handicapkørsel, så længe det foregår indenfor lovens rammer.

Det fremgår dog af forarbejderne til lov om trafikskaber, at der ikke kan stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler sine ture jævnt hen over året.

Bl.a. derfor vil det også være problematisk at lave en ordning, hvor der oprettes en pulje, der bevirker, at borgere der har brug for flere end de tildelte ture, kan bruge andres ture, da der ikke før årets udgang kan konstateres, om en borger har brugt samtlige tildelte ture.

Jeg er opmærksom på, at prisen for individuel handicapkørsel med få undtagelser generelt er højere end almindelig rutekørsel. Transportministeriet har tidligere henstillet til samtlige trafikskaber, at taksterne ikke må være væsentlig højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikskaberne.

Jeg har forståelse for, at det kan være begrænsende for brugeren, at ordningen alene kan anvendes i et bestemt geografisk område. Flere af trafikskaberne er dog på nuværende tidspunkt behjælpelige med at arrangere længere ture, hvis den handicappede skal fra f.eks. Sjælland til Jylland.



Taxi

Maksimalkoster for taxikørsel, herunder særlige tillæg til taksterne, fastsættes af kommunalbestyrelserne.

Side 2/3

Kommunalbestyrelserne kan således fastsætte særskilte maksimumtakster for taxier over en vis størrelse og med særlig indretning og udstyr, f.eks. lift. Taxi-lovgivningen indeholder dog et udtrykkeligt forbud mod opkrævning af et særligt tillæg for brug af lift til f.eks. kørestole.

Det er derfor i dag op til kommunalbestyrelserne, om maksimumtaksterne skal ensrettes.

I den nærmeste fremtid nedsætter jeg et Personbefordringsudvalg, som bl.a. skal se på erhvervsmæssig befordring i personbiler, herunder de forskellige tilladelsestyper og rammevilkår. Her vil det være naturligt, at Dansk Handicap Forbunds synspunkt kan indgå.

Den kollektive trafik – busser

Bussernes ramper kan anvendes, hvis kørestolsbrugeren har en ledsager med, der vil kunne hjælpe kørestolsbrugeren med at betjene rampen.

Forordningen om buspassagerers rettigheder, der træder i kraft den 1. marts 2013, stiller krav om, at personale, herunder buschauffører, skal modtage en handicapbevidstgørende uddannelse.

Der vil derfor fra 2013 være større fokus på at uddanne buschauffører, så de har større forståelse for den handicappedes situation.

Den kollektive trafik – tog

Jeg er af DSB blevet oplyst om, at aftalen vedrørende handicapassistance til de kunder, der er visiteret til at få et ledsagerkort, er en del af den landsdækkende handicapkørselsordning der blev indgået mellem DSB, den daværende Amtsrådsforening og Trafikselskaberne. Aftalen indebærer, at kunder, der er visiteret til handicapassistanceordningen, i perioden 06.00 til 24.00 tilbydes en samlet dør til dør transportløsning.

Det blev samtidig aftalt, at handicapassistancen skulle bestilles senest 72 timer før rejsens start, for dør til dør rejser, henholdsvis 48 timer før, for DSB rejser (station til station), for at sikre, at kunder med et synshandicap, eller som benytter kørestol eller har anden mobilitetsnedsættelse, kunne sikres den bedste mulige service med hensyn til hjælp til at komme ind og ud af toget på de udpegede stationer i forbindelse med dør til dør rejser og DSB rejser.

Denne aftale udgør samtidig baggrunden for den handicapservice, der behandles i DSB's trafikkontrakt med Transportministeriet for perioden 2005 -2014.



Modellen er videreført i trafikaftalerne med andre togoperatører, såsom Arriva og DSBFirst/DSBØresund.

Side 3/3

Udvidelse af tidsrummet vil forudsætte ændringer i kontrakterne med operatørerne. Jeg har ikke på nuværende tidspunkt planer om at indgå sådanne ændringer af kontrakterne.

Rejseplanen

Jeg henviser til min besvarelse af TRU alm. del spm. 225.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen