

**Brevdato** 07-01-2014

**Afsender** mol@handicap.dk (mol@handicap.dk) Sendt af Monica Løland - DH: mol@handicap.dk

**Modtagere** Transportministeriet (trm@trm.dk)

**Akttitel** Høringssvar fra DH: Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

**Identifikationsnummer** 401370

**Versionsnummer** 1

**Ansvarlig**

**Vedlagte dokumenter** Høringssvar fra DH: Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber  
Høringssva-143518\_(1)  
Høringssva-120778\_(1)

**Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)**

**Udskrevet** 07-01-2014

Til

Til  
Transportministeriet,  
e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk),  
c.c.: [ahvh@trm.dk](mailto:ahvh@trm.dk)

Blekinge Boulevard 2  
2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
Fax: +45 3675 1403  
[dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk)  
[www.handicap.dk](http://www.handicap.dk)

Taastrup, den 7. januar 2014  
Sag 19-2013-00878– Dok. 143518 SL/mol/kft

## Høringssvar: Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

---

Danske Handicaporganisationer (DH) har modtaget ovenstående og har følgende kommentarer:

### § 5 nyt, stk. 3

I forbindelse med ejerskab eller opsætning, driftsopsætning mv., samt finansiering af faste anlæg, mener vi, at der skal tilføjes, hvem der har ansvaret for, at de pågældende anlæg, stoppesteder mv. er tilgængelige for personer med handicap.

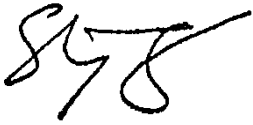
### § 5 nyt, stk. 5, der omhandler samarbejde mellem trafikskaberne om bl.a. handicapkørslen

I evaluering af lov om trafikskaber og ved andre anledninger har DH efterlyst muligheden for, at trafikskaberne kan samarbejde og hermed sikre individuel handicapkørsel på tværs af trafikskaberne grænser. Mennesker med handicap har problemer med at rejse på tværs af regionsgrænser, hvis der er behov for individuel handicapkørsel i begge ender af rejsen. Vi synes derfor, det er meget positivt, at dette indsættes i loven.

I forbindelse med evaluering af lov om trafikskaber gjorde vi i DH's høringssvar opmærksom på mange u hensigtsmæssigheder i loven vedr. individuel. Da kommentarerne ikke er indarbejdet i dette udkast, vedlægger vi det tidligere høringssvar. Vi er desuden meget interesserede i at høre yderligere om den særlige analyse af individuel handicapkørsel, der ifølge evalueringen skulle igangsættes efterfølgende.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: [mol@handicap.dk](mailto:mol@handicap.dk).

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'SL' followed by a stylized flourish.

Stig Langvad  
Formand

Til  
Transportministeriet,  
e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) & [ahvh@trm.dk](mailto:ahvh@trm.dk)

Blekinge Boulevard 2  
2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
Fax: +45 3675 1403  
[dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk)  
[www.handicap.dk](http://www.handicap.dk)

Taastrup, den 31. maj 2013  
Sag 19-2013-00336– Dok. 120778 SL/mol/kft

## Høringssvar: Evaluering af lov om trafikskaber

---

Danske Handicaporganisationer (DH) har modtaget høring af evaluering af lov om trafikskaber og har følgende kommentarer:

### **Vedr. løsningsforslag i afsnit 3.2.3 og 3.2.4:**

Vi mener, at det strategiske grundlag/planer skal indeholde tilgængelighed (fysisk såvel som kommunikativt og kognitivt); at man herved kan tvinge til systematisk at forholde sig til udfordringerne. Desuden bør disse planer indeholde bud på, hvordan man sikrer betjening af yderområder (både på landet og i større provinsbyer). DH oplever, at der desværre efterhånden er ved at blive etableret en del handicapghettoer (relativt store botilbud) i byernes udkanter (industri kvarterer). Den gruppe borgere, som er tvunget til at bo i disse ghettoer, har typisk ikke andre muligheder end kollektiv transport (eller dyr egen betalt taxa), hvis de vil rejse på egen hånd – fx i aftentimerne til aktiviteter i bykernen.

DH mener, der i evalueringen også skal sikres øget tilgængelighed til og i de almindelige busser, herunder ramper og hjælp til betjening af sådanne fra buschaufførernes side, mulighed for fastspænding af kørestole, stoppestedannoncering, gerne både visuelt og med tale.

### **Særlige hensyn ved udformning af stoppesteder og ”perroner” med henblik på niveaufri adgang og opmærksomhedsfelter**

Klar ansvarsfordeling vedr. tilgængelighed mellem trafikskaber og kommune, jf. forslaget om ændringer i ansvaret i øvrigt.

### **Adgang for el-scootere til de havnebusser, hvor der er niveaufri adgang**

Som det er nu, har elektriske kørestole adgang, mens el-scootere ikke har. Helt uden grund. (Alene fordi havnebusserne ligestilles med de almindelige busser, hvor el-scootere ikke har adgang.)

### **Mulighed for at melde sig ud af trafikskabet**

Det foreslås, at kommuner/øer, der ikke har bro- eller anden fast forbindelse, kan melde sig ud af trafikskabet. Hvilken betydning har dette for den individuelle handicapkørsel, for patientkørsel og de mange andre former for specialkørsel, som ofte leveres af de regionale

trafikskaber? Det er vigtigt, at en evt. ordning, hvor det er muligt at melde sig til/fra den kollektive befordring, ikke må komme til at få negative konsekvenser for personer med nedsat mobilitet.

### **Rejser over regionsgrænser, jf. afsnit 5.1.4**

Der står: ”Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.” Mennesker med bevægelseshandicap har problemer med at rejse på tværs af regionsgrænser, hvis der er behov for individuel handicapkørsel i begge ender af rejsen.

Eksempel: Hvis en person med vidtgående fysisk handicap skal rejse fra Region H til et sted i Jylland, der ligger noget væk fra en station, er der problemer. Personen kan bestille handicapkørsel hjemmefra til Hovedbanegården i København eller Taastrup, og hertil bestille hjælp til togrejsen til en relevant (og mulig) station i Jylland. Hvis man kun kan komme videre med en liftbus, så er den eneste mulighed, at man selv bestiller en lokal vognmand. Det betyder også, at man skal betale en meget høj pris for at komme til sit bestemmelsessted. Det er ikke muligt at benytte den individuelle handicapkørsel i den pågældende region. Det burde være muligt at benytte handicapkørslen i andre regioner under ferier.

### **Større taxi udstyret med handicaprelateret udstyr**

Lov om Trafikskaber har et overlap med Taxiloven, som indeholder tilladelse til at opkræve højere takster ved behov for en større taxi udstyret med handicaprelateret udstyr som f. eks. kørestolslift. Dermed udsættes passagerer med handicap for forskelsbehandling, som er i strid med principperne i FN's Handicapkonvention, og som nationalstaterne via deres nuværende og under revision af lovene har påtaget sig at eliminere. I samspil med revision af Lov om Trafikskaber anbefaler DH derfor denne regel fjernet fra Taxiloven.

### **Uddrag af taxiloven:**

*”Der fastsættes endvidere typisk forhøjede takster for kørsel i taxier indrettet til mere end fire passagerer eller for kørsel i større taxier med særlig indretninger og udstyr, f.eks. lift, som er særligt indrettede til befordring af kørestole.*

Loven omfatter et udtrykkeligt forbud mod fastsættelse af særlige maksimaltakster for brug af lift for kørestole.

Loven omfatter derimod ikke et forbud mod højere maksimaltakster for kørsel i større taxier *med særlig indretninger og udstyr, f.eks. lift.*”

Det må aldrig være sådan, at den enkelte person med et handicap bliver udsat for at skulle betale mere end andre for den ”samme vare”, blot fordi vedkommende har behov for særligt udstyr. Det vil være i strid med FN's Handicapkonventions artikel 2, 3, 9 med flere. Det er ikke tilstrækkeligt at sige, at en taxa, der kan køre med flere personer, og som tilfældigvis

også har særligt udstyr til befording for personer med handicap, også kan tillade sig at koste mere!

Derfor har DH denne opfattelse, at en person med handicap aldrig må kunne komme til at betale mere for den samme ydelse på grund af handicap – heller ikke selvom vedkommende har behov for særligt udstyr (lift, fastspænding eller andet).

### **Individuel handicapkørsel**

DH støtter de specifikke bemærkninger fra Dansk Handicap Forbund vedrørende den individuelle handicapkørsel, som for en god ordens skyld gentages her:

”På side 10 i evalueringen fremgår det, at individuel handicapkørsel ikke er behandlet i evalueringen, da denne indgår i en særlig analyse, der igangsættes efterfølgende. Da handicapkørselsordningen er en af Dansk Handicap Forbunds mærkesager, vil vi med håb om indflydelse på dette arbejde alligevel nævne forbedringer, der er behov for i den individuelle handicapkørsel.

### **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 chauffører.
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 i 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 trafikselskaberne. 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 trafikskaber 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 Trafikskab) 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 trafikskaber, 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 stadig 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 gangse.

## 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 trafikskaber 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 trafikelskaber 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.”

DH's holdninger vedr. individuel handicapkørsel fremgår som sagt af ovenstående høringssvar fra Dansk Handicap Forbund. Desuden henviser vi til Dansk Handicap Forbunds bilag om "Handicapkørsel i de 6 trafiksekskaber". Oplysningerne er samlet fra trafiksekskabernes oplysninger på deres hjemmesider og kan dermed afvige, hvis trafiksekskaberne ikke har opdateret disse.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: [mol@handicap.dk](mailto:mol@handicap.dk).

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'SL' followed by a stylized flourish.

Stig Langvad  
Formand