

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Den 7. maj 1991 vedtog Folketinget en beslutning om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede. Formålet med folketingsbeslutningen er at ligestille de svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap for så vidt angår transportmuligheder. Ifølge beslutningen skal alle amtskommunale trafikselskaber senest den 1. maj 1992 have etableret individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Der er i bemærkningerne til beslutningsforslaget henvist til, at kun Hovedstadsområdets Trafikskab (HT), Vestsjællands og Storstrøms Amter samt enkelte kommuner har etableret kørselsordninger for handicappede.

Det er endvidere oplyst i bemærkningerne til forslaget, at personer, som er væsentligt bevægelseshæmmede, er i en yderst vanskelig situation, når det gælder almindelig samkvem med familie, venner, omgangskreds m.v. og at enhver teknisk mulighed må udnyttes for at gøre adgangen til »samfærdsel« med andre så lig den, mennesker med fuld førlighed har. For en mindre gruppe af bevægelseshæmmede kan dette problem ikke løses, selv om de busser, der benyttes til rutekørsel bliver handicapvenlige. Det drejer sig således om transportmulighed for mennesker, der ikke kan komme fra egen bolig til offentlig transportmiddel. Omkring 50.000 borgere er ifølge beslutningsforslaget totalt udelukket fra at benytte almindelige transportmidler på grund af fysisk handicap.

Etablering af individuelle kørselsordninger for handicappede skal ifølge beslutningsforslaget betragtes som et spørgsmål om en solidarisk løsning på det trafikpolitiske område, hvilket vil sige, at omkostningerne skal afholdes inden for den sektor, hvor opgaven foreligger og skal løses. Det vil ifølge forslaget i praksis betyde, at billetpriserne (abonnementspriserne) for ikke-handicappede må stige lidt, således at omkostningerne ved kørselsordningen (udover de handicappedes egen betaling) herved dækkes ind. Det er i beslutningsforslaget oplyst, at

en individuel kørselsordning vil beløbe sig til kun 1½-4 pct. af trafikselskabernes samlede udgifter.

Individuel handicapkørsel, der i almindelig tale betegnes som dør til dør-transport for svært handicappede, har været indført i HT-området siden 1979, i Storstrøms Trafikskab siden 1985 og i Vestsjællands Trafikskab siden 1987. Udgifterne til kørselsordningerne i disse selskaber er dækket ind gennem de ikke-handicappede passagerers betaling for billetter (abonnement) – udover de handicappedes egen betaling samt tilskud.

Det er i forslaget til folketingsbeslutning forudsat, at nedenstående krav til kørselsordningerne opfyldes:

- 1) Kørselsordningen bør indeholde et mindsteantal ture.
- 2) Prisen bør ikke ligge væsentlig højere end prisen for transport af ikke-handicappede.
- 3) Ordningen skal også omfatte plejehjemsbeboere.
- 4) Ordningen skal tilrettelægges i samarbejde med handicaporganisationerne, således at de bedste principper kan danne grundlag for den fremtidige model. Brugernes erfaringer skal indgå i forhandlingerne.
- 5) Ordningen skal åbne mulighed for kørsel over amtsgrænserne.
- 6) Ordningen må ikke få indflydelse på den eksisterende ordning for invalidebiler. Invalidevognsejere skal ikke kunne optages i ordningen.
- 7) Ordningen skal etableres uafhængigt af den eksisterende transport til behandling, terapi og lignende. D.v.s. det skal fremgå, at kørslen alene anvendes som spontankørsel og til fritidsformål (besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle aktiviteter m.v.)

Under behandlingen af beslutningsforslaget bad Folketingets Trafikudvalg om oplysninger om, hvorledes de enkelte plejehjem får dækket deres udgifter til kørsel for plejehjemsbeboerne ud over en eventuel kørsel til behandling, terapi og lignende, herunder hvem der yder tilskud til denne kørsel.

I sit svar til Trafikudvalget oplyste trafikministe-