

ønsker som supplement til denne lov at indføre krav om tilgængelighed i forbindelse med ejerskifte i liberale erhverv, som f.eks. sundhedsklinikker og apoteker, hvor op til tredjedele i dag ikke er tilgængelige for handicappede.

Ad 5

I 1992 vedtog Folketinget at indføre de individuelle kørselsordninger for bevægelseshæmmede ved en ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring (uden for hovedstadsområdet) og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Desværre er de individuelle kørselsordninger i dag præget af store forskelle i serviceniveauet hos trafik-selskaberne i de forskellige amter, og derfor er det nødvendigt at få præciseret lovgivningen på området for at sikre en betydelig regelforenkling og større ensartethed i serviceniveauet. Indtil dato er der ikke lavet tilfredsstillende undersøgelser over variationen i priserne.

I lovforarbejderne er det angivet, at prisen for kørselsordningerne ikke bør ligge væsentligt højere end prisen for transport af ikkehandicappede. Priserne på handicapkørsel ligger dog væsentligt højere end på offentlig trafik varierende efter, hvilken aftale der er lavet med det udførende trafik-selskab/vognmands-firma. Forslagsstillerne mener, at det som minimum bør præciseres, at priser, der er mere end 50 pct. højere end ved en tilsvarende distance i kollektiv trafik, er en væsentlig afvigelse.

Aldersgrænsen for individuel kørsel er i dag som oftest 18 år. Unge mennesker uden et handicap har mulighed for at benytte den offentlige transport og derved undgå afhængighed af deres forældre. Denne mulighed mener forslagsstillerne, at også unge bevægelseshæmmede skal have. Forslagsstillerne ønsker, at aldersgrænsen for individuel kørsel sættes ned til 12 år.

Hjælp fra dør til dør er ikke inkluderet som en service i alle ordninger. Derfor ønsker forslagsstillerne, at det i lovgivningen præciseres, at dør til dør indebærer hjælp med bagage og varer i forbindelse med afgang og ankomst. Kantsten til kantsten er ikke hjælp nok for en handicappet.

Endelig ønsker forslagsstillerne, at det i lovgivningen præciseres, at de 104 årlige ture, som er minimumsantallet, er et årsantal. Restriktioner på turantal-let i enkelte kvartaler er dermed klart ulovlig.

Forslagsstillerne ønsker finansieringen af en ny ordning inddraget i kommuneforhandlingerne til finansloven 2005.

Ad 6

Sektoransvarlighedsprincippet indebærer, at uddannelsessystemet tager hele ansvaret for uddannelse af personer med funktionsnedsættelse. Dette princip er gældende for det ordinære uddannelsessystem, hvor det sikres, at der findes en brugbar, tilpasset løsning på, hvordan personer med funktionsnedsættelse, som ønsker at benytte uddannelsen, får mulighed for det.

Sektoransvarlighedsprincippet gælder ikke i forhold til voksen- og efteruddannelsesområdet. Dette er alarmerende, idet mange handicappede netop skulle kunne benytte sig af disse uddannelser. Regeringens ytringer om, at personer med funktionsnedsættelse skal have mulighed for at bidrage til samfundet ved at være i beskæftigelse, hænger ikke sammen med, at disse personer i dag afskæres fra videreuddannelse.

Det er ikke nok, at regeringen, som det beskrives i »Handlingsplan for handicapområdet«, etablerer en tilgængelighedsportal på internettet, hvor det fremgår, hvilke uddannelsessteder der har de nødvendige fysiske faciliteter. Der skal arbejdes målrettet for reel adgang til alle uddannelsesinstitutioner for personer med funktionsnedsættelse.