

Trafikskelskabernes planlægning vil også skulle indgå i kommunernes udarbejdelse af kommuneplaner, jf. planloven. For at sikre, at kommunerne får tilstrækkelig tid til at behandle sammenhængen til trafikplanlægningen i den fysiske planlægning, bør trafikskelskabet udarbejde sine planer i forlængelse af statens trafikplan.

Trafikskelskabet skal sende deres trafikplan til Trafik- og Energiministeriet og skal samtidig offentliggøre denne.

#### *Til § 10*

Med bestemmelsen bemyndiges trafik- og energiministeren til at udarbejde regler om, hvilke oplysninger trafikskelskaberne skal levere.

Trafikskelskaberne vil fx skulle levere oplysninger om passagerantal, vogntimer og vogntimepris, fordelingen på lokal og regional rutetrafik, udgifter, takster, oplysninger om køreplanstimer pr. operatør, kontraktbetaling pr. operatør og antal busser pr. operatør.

Databasen vil være offentlig tilgængelig og hermed være et nyttigt værktøj for trafikskelskaberne til bl.a. at sammenligne forhold vedrørende økonomi og service og sikre god udnyttelse af midlerne i trafikskelskaberne til gavn for passagererne i den offentlige servicetrafik.

#### *Til § 11*

Til stk. 1

Der er tale om en videreførelse af de nuværende regler om handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede med de præciseringer af minimumskravene, som forventes indført ved Folketingets vedtagelse af lovforslag om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), som forventes fremsat i foråret 2005 (genfremsættelse af L 105, Folketingstidende 2004-2005 tillæg A, side 2991).

Ordningen er en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og som følge deraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjulpe midler som krykkestokke og gangbukke og lignende. Svært bevægelseshæmmede, der har behov for, men - fx på grund af et synshandicap - ikke anvender et ganghjulpe middel, er også omfattet af ordningen. Personer, der har

invalidevogn, er ikke udelukket fra transportordningen. Det samme gælder plejehjemsboere.

Andre grupper af handicappede end svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover er ikke omfattet af ordningen, men bestemmelsen udelukker ikke, at trafikskelskaberne kan tilbyde andre grupper af handicappede at deltage i ordningen.

Bestemmelsen omfatter kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål (spontankørsel), idet kørsel til behandling, terapi og lignende er omfattet af anden lovgivning. Spontankørsel skal ses i modsætning til, at kørsel til behandling, terapi og lignende typisk er en tilbagevendende kørsel. Der er således ikke tale om krav på "her og nu kørsel", jf. bemærkningerne nedenfor til stk. 3, om at kørslen skal bestilles i rimelig tid, inden den skal finde sted.

Til stk. 2

Der fastlægges minimumskrav til kørslen, som kan stilles fra brugerens side til den individuelle handicapkørsel. Der er tale om en præcisering af det gældende lovgrundlag.

Handicapkørselsordningen indgår som en del af trafikskelskabernes almindelige forpligtelse til at udføre offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel. Principperne for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede skal således i tilpasset form svare til principperne bag de offentlige kollektive ordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Den tidsmæssige placering af kørslen skal derfor være inden for normal køreplan-tid.

#### *104 enkeltture årligt*

Der skal som minimum tilbydes 104 enkeltture årligt til den enkelte svært bevægelseshæmmede. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at de enkelte trafikskelskaber tilbyder flere ture eller giver mulighed for tilkøb af flere ture.

En opdeling af de 104 ture i kortere intervaller hen over året (fx en opdeling, hvor der tilbydes 26 enkeltture pr. kvartal, hvor ikke-benyttede ture bortfalder ved kvartalets slutning) har i visse tilfælde givet en negativ virkning for brugerne, som på den måde er blevet frataget muligheden for selv at tilrettelægge kørslen. Som et eksempel kan nævnes kørsel til fritidsaktiviteter, som kun kan dyrkes om sommeren. Der vil derfor ikke kunne stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler sine ture jævnt hen over året. Brug af ordningen sker alene efter ønske fra brugeren, som kan bestille kørsel på de tidspunkter, der passer brugeren.