

Kørsel til gadedøren

Kørslen skal foregå så tæt til gadedøren som muligt. Hermed menes, at da der er tale om en individuel kørselsordning, vil transporten ske til og fra en bestemt adresse i modsætning til almindelig kollektiv transport, som sker til og fra stoppesteder, stationer m.v.

Kørslen omfatter hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpe midlet og eventuel bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover er der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren kan forvente i forbindelse med kørslen.

Ordningen har således ikke til formål at sikre, at enhver uanset førerlighed kan benytte ordningen. Bl.a. har det ikke været intentionen, at der i forbindelse med den individuelle handicapkørsel skulle tilbydes bistand i samme udstrækning, som den ydes af ambulancetjeneste, dvs. bistand inde i boligen, nedbæring eller liggende befording.

Egnede køretøjer

Kørslen skal foregå i biler eller busser, der er egnede til transport af svært bevægeshæmmede, som er brugere af kørestol eller et ganghjælpe midlet. Kørslen vil typisk foregå i specialindrettede handicapbusser.

Til stk. 3

Brugerne skal bestille kørsel i rimelig tid, således at trafikkselskaberne har mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen. Der vil typisk være tale om flere timer før kørslen, men der kan også i visse særlige situationer være tale om flere dage før kørslen. Fx i forbindelse med højtider og kørsel over længere afstande kan det være nødvendigt af hensyn til trafikkselskabernes tilrettelæggelse og planlægning af kørslen, at kørslen bestilles længere tid i forvejen.

Til stk. 4

Det var forudsat i forbindelse med det oprindelige lovforslag, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må ligge væsentligt højere end prisen for øvrig kollektiv persontransport inden for trafikkselskabets område.

Til stk. 5

Forslaget indebærer, at handicaporganisationerne løbende skal inddrages i forbindelse med trafikkselskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne. På den måde sikres, at de svært bevægeshæmmedes erfaringer med tilrettelæggelse af ordningerne indgår i forbindelse med løbende tilpasninger af ordningerne.

Til § 12

Der er tale om en videreførelse af bestemmelserne i § 6 a i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og § 4 a i lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik. Disse bestemmelser vil fremover gælde for trafikkselskaberne.

Trafikkselskaberne får med lovforslaget en funktion som *trafikkøber* i forhold til privatbanerne på linje med og ved siden af Trafik- og Energiministeriets rolle som *trafikkøber* efter lov om jernbane. Endvidere bliver trafikkselskaberne infrastrukturforvaltere i forhold til jernbaneinfrastruktur, som trafikkselskaberne enten selv ejer eller efter aftale med ejeren forvalter. Endelig kan et trafikkselskab *deltage i selskaber, der udfører jernbanevirksomhed m.v.*

Bestemmelsen fastlægger i stk. 1 de tre funktioner i forhold til jernbanedrift, som trafikkselskaberne kan vælge at udøve på privatbanestrækninger.

Efter nr. 1 kan trafikkselskabet indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service, jf. lov om jernbane, herunder tildeling af kanaler til den ønskede trafik fra vedkommende infrastrukturforvalter, hvis denne ikke er trafikkselskabet selv. Det skal bemærkes, at bestemmelsen i nr. 1 alene vedrører egentlige købsaftaler, hvor en operatør mod betaling stiller en vis mængde jernbanetrafik til rådighed. Der er således ikke efter denne bestemmelse mulighed for, at trafikkselskabet kan engagere sig på anden måde i forhold til operatøren end ved betaling for den pågældende transportydelse. Der kan således ikke fra trafikkselskabets side ydes drifts- eller anlægsstøtte, hverken i form af tilskud, garantistillelse eller lignende. Sådant støtte kan alene meddeles inden for rammerne af den foreslåede § 13, stk. 1.

I henhold til den foreslåede nr. 2 kan trafikkselskabet derfor fungere som infrastrukturforvalter efter reglerne herom i lov om jernbane. Denne funktion omfatter først og fremmest ansvaret for infrastrukturen (skinner, signaler og broer m.v.), vedligeholdelse samt muligheden for mod betaling at tildele ledig infrastrukturkapacitet (kanaler) til jernbanevirksomheder. Opnåelse af status som infrastrukturforvaltere forudsætter, at det pågældende trafikkselskab erhverver ejendomsretten til jernbaneinfrastruktur fra et privatbaneselskab, jf. § 13, stk. 4, eller det på anden måde ved aftale skaffer sig adgang til at råde over infrastrukturen.

Endelig gives med nr. 3 trafikkselskabet en generel adgang til at deltage *uden bestemmende indflydelse* i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur eller driver jernbanevirksomhed, herunder virksomhed uden