

kende kørsel. Dertil kommer, at sikringen af et rimeligt takstniveau ikke er god nok. Det er bekymrende - ikke mindst under den nuværende regering, hvor det generelle takstniveau i den kollektive trafik er steget voldsomt. Endelig bør der efter SF's opfattelse etableres et uafhængigt klageorgan for den individuelle handicapørsel.

- På baggrund af lovforslagets sammenblanding af to meget forskellige elementer som rejsekort og handicapørsel har SF foreslået og gerne set en deling af lovforslaget, så der i stedet var tale om to lovforslag om henholdsvis om rejsekort og om handicapørsel.

Et tredje mindretal i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de stillede ændringsforslag.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at lovforslaget ikke giver øget tilgængelighed for de handicappede i forhold til den nuværende status, og det omfatter ikke en bredere gruppe af handicappede, som f.eks. synshandicappede, der ikke har bevægelsehandicap i øvrigt, eller psykisk handicappede. Lovforslaget er stadig upræcist vedrørende betalingen for individuel handicapørsel, og dermed har man ikke sikret de handicappede en maksimal pris. At man sorterer folk fra, fordi de kan være så handicappede, at de har behov for at blive hentet i egen bolig eller andet steds er helt uhyrligt. Lovforslaget er derfor alt for uambitiøst og minimumsrettighederne er for minimale. De stillede ændringsforslag udgør forbedringer, som Enhedslisten kan støtte, men de er dog ikke så omfattende, at det samlede lovforslag hermed bliver godt nok. Enhedslisten vil desuden grundlæggende støtte et rejsekort, men er ikke tilhængere af, at der skal kunne hæves udbytte fra ordningen, endside at det skal være muligt at kommercialisere kortet. Rejsekortet bør ikke kunne give operatørerne mulighed for at lave differentieret betaling, således at f.eks. myldretidspassagerer betaler mere for at køre en given distance, og således at operatørerne kan undgå at sætte den kapacitet ind, der reelt er behov for, ved at tvinge passagererne til at rejse uden for myldretiden.

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut, og Fólkaflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang

til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (S, RV og EL):

Til § 1

1) Nr. 1 affattes således:

»1. § 1, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for personer over 15 år, som på grund af fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, etablere individuel handicapørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

[Udvidelse af gruppen, der kan få individuel handicapørsel]

2) Det under nr. 2 foreslåede § 1, stk. 4, nr. 1, affattes således:

»1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt, herunder kan personer med betydelig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne efter en individuel vurdering visiteres til hjælp til at komme fra gadedøren til entrédøren og omvendt alt efter deres konkrete behov.«

[Hjælp til at komme fra gadedøren til entrédøren og omvendt]

3) De under nr. 2 foreslåede § 1, stk. 5-7, affattes således:

»Stk. 5. Individuel handicapørsel skal kunne bestilles i rimelig tid inden kørslen. Der skal udarbejdes en kvalitetsstandard, som fastsætter servicemål for bestillingsfrister, ventetider, omvejskørsel, taksering m.v. Kvalitetsstandarderne forelægges et brugerråd, jf. stk. 7.

Stk. 6. Taksterne for individuel handicapørsel må ikke være væsentlig højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet. Trafikskaberne skal en gang om året afgive en redegørelse til et brugerråd herom. Redegørelsen skal indeholde en sammenligning mellem tak-