

Bilag 2

14 af Trafikudvalgets spørgsmål til trafikministeren i forbindelse med udvalgsbehandlingen af L 105 i folketingsåret 2004-05, 1. samling og ministerens svar herpå

Spørgsmål 2, 3, 4, 5 og 35 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra V og KF. Spørgsmål 10 og 25 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra V, S og KF. Spørgsmål 12, 13, 15, 19 og 20 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra S og SF. Spørgsmål 18 og 36 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra S.

Spørgsmål 2:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 25. november 2004 fra De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), jf. L 105 - bilag 4.

Svar:

Jeg vil nedenfor kommentere DSI's forslag til ændrede formuleringer af de enkelte bestemmelser i L 105 om individuel handicapkørsel.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 3:

»Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for personer over 12 år, som pga. fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

Som tidligere nævnt har Trafikministeriet i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men jeg ønsker ikke at risikere at stille gruppen ringere, derfor foreslås aldersgrænsen til 18 år, jf. min besvarelse af spørgsmål 3.

Den handicapkørsel, der omtales i de kollektive trafiklove, er alene for svært bevægelseshæmmede. Andre grupper af handicappede kan have et ligeså legitimt behov for særlige transportmuligheder, men ordningen kan ikke udvides, uden at finansieringen er på plads.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 4:

»Individuel handicapkørsel skal som minimum pr. år omfatte 104 enkelt-ture så tæt på gadedøren som muligt. Personer med betydelig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne kan, efter en individuel vurdering, visiteres til hjælp til

at komme til/fra gadedøren fra/til entredøren i forhold til deres konkrete behov. Ud over de 104 enkeltture skal der være mulighed for at tilkøbe yderligere ture.«

Lovforslaget indebærer ikke et krav om transport fra entrédør til entrédør, men alene transport til så tæt på gadedøren som muligt. Formålet med ordningen er en compensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Der er således tale om en kørselsordning, hvis formål svarer til principperne bag de kollektive trafikordninger. Ordningen skal dermed ses i modsætning til egentlige individuelle ordninger som taxakørsel. Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel, er den en del af den lokale og regionale kollektive trafik.

Jeg skal endvidere henvise til min besvarelse af spørgsmål 5.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at de enkelte trafikelskaber eller amter kan tilbyde flere end 104 ture eller give mulighed for tilkøb af flere ture. De 104 enkeltture er et minimumskrav.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 5:

»Individuel kørsel skal kunne bestilles i rimelig tid inden kørslen. Der skal udarbejdes en kvalitetsstandard, som fastsætter servicemål for bestillingsfrister, ventetider, omvejskørsel, taksering mv. Kvalitetsstandarden forelægges brugerrådet (jf. 1 stk. 7).«

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller nærværende lovforslag fastlægger et præcist serviceniveau for handicapkørslen, men fastlægger alene minimumskrav. Det er de enkelte amtskommuner og trafikelskaber, der i gennemførelsen af handicapkørslen skal fastlægge det præcise serviceniveau på basis af minimumskravene. Fastlæggelse af det præcise serviceniveau vil således fortsat kunne variere, idet det er overladt til amterne/trafikelskaberne at fastlægge dette – således som det også er tilfældet med serviceni-