

Lovforslag nr. L 36. Fremsat den 9. oktober 1991 af trafikministeren (Ikast)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet

§ 1

I lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, som ændret ved lov nr. 192 af 29. marts 1989, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Det påhviler hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende«.

2. I § 2 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet udarbejder i samarbejde med handicaporganisationerne en plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 1, stk. 2.«

3. I § 4 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Virksomheden udfører individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede i amtskommunen, jf. § 1, stk. 2.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

4. I § 5, stk. 2, ændres »§ 4, stk. 2« til: »§ 4, stk. 3.«

5. I § 6, stk. 2-4, ændres »§ 4, stk. 2« til: »§ 4, stk. 3.«

6. I § 7 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Uoverensstemmelser om planlægningen efter § 2, stk. 5, kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

7. I § 7, stk. 2, der bliver stk. 3, ændres »§ 4, stk. 2« til: § 4, stk. 3«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. maj 1992.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Den 7. maj 1991 vedtog Folketinget en beslutning om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede. Formålet med folketingsbeslutningen er at ligestille de svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap for så vidt angår transportmuligheder. Ifølge beslutningen skal alle amtskommunale trafikselskaber senest den 1. maj 1992 have etableret individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

Der er i bemærkningerne til beslutningsforslaget henvist til, at kun Hovedstadsområdets Trafikskab (HT), Vestsjællands og Storstrøms Amter samt enkelte kommuner har etableret kørselsordninger for handicappede.

Det er endvidere oplyst i bemærkningerne til forslaget, at personer, som er væsentligt bevægelseshæmmede, er i en yderst vanskelig situation, når det gælder almindelig samkvem med familie, venner, omgangskreds m.v. og at enhver teknisk mulighed må udnyttes for at gøre adgangen til »samfærdsel« med andre så lig den, mennesker med fuld førlighed har. For en mindre gruppe af bevægelseshæmmede kan dette problem ikke løses, selv om de busser, der benyttes til rutekørsel bliver handicapvenlige. Det drejer sig således om transportmulighed for mennesker, der ikke kan komme fra egen bolig til offentlig transportmiddel. Omkring 50.000 borgere er ifølge beslutningsforslaget totalt udelukket fra at benytte almindelige transportmidler på grund af fysisk handicap.

Etablering af individuelle kørselsordninger for handicappede skal ifølge beslutningsforslaget betragtes som et spørgsmål om en solidarisk løsning på det trafikpolitiske område, hvilket vil sige, at omkostningerne skal afholdes inden for den sektor, hvor opgaven foreligger og skal løses. Det vil ifølge forslaget i praksis betyde, at billetpriserne (abonnementspriserne) for ikke-handicappede må stige lidt, således at omkostningerne ved kørselsordningen (udover de handicappedes egen betaling) herved dækkes ind. Det er i beslutningsforslaget oplyst, at

en individuel kørselsordning vil beløbe sig til kun 1½-4 pct. af trafikselskabernes samlede udgifter.

Individuel handicapkørsel, der i almindelig tale betegnes som dør til dør-transport for svært handicappede, har været indført i HT-området siden 1979, i Storstrøms Trafikskab siden 1985 og i Vestsjællands Trafikskab siden 1987. Udgifterne til kørselsordningerne i disse selskaber er dækket ind gennem de ikke-handicappede passagerers betaling for billetter (abonnement) – udover de handicappedes egen betaling samt tilskud.

Det er i forslaget til folketingsbeslutning forudsat, at nedenstående krav til kørselsordningerne opfyldes:

- 1) Kørselsordningen bør indeholde et mindsteantal ture.
- 2) Prisen bør ikke ligge væsentlig højere end prisen for transport af ikke-handicappede.
- 3) Ordningen skal også omfatte plejehjemsbeboere.
- 4) Ordningen skal tilrettelægges i samarbejde med handicaporganisationerne, således at de bedste principper kan danne grundlag for den fremtidige model. Brugernes erfaringer skal indgå i forhandlingerne.
- 5) Ordningen skal åbne mulighed for kørsel over amtsgrænserne.
- 6) Ordningen må ikke få indflydelse på den eksisterende ordning for invalidebiler. Invalidevognsejere skal ikke kunne optages i ordningen.
- 7) Ordningen skal etableres uafhængigt af den eksisterende transport til behandling, terapi og lignende. D.v.s. det skal fremgå, at kørslen alene anvendes som spontankørsel og til fritidsformål (besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle aktiviteter m.v.)

Under behandlingen af beslutningsforslaget bad Folketingets Trafikudvalg om oplysninger om, hvorledes de enkelte plejehjem får dækket deres udgifter til kørsel for plejehjemsbeboerne ud over en eventuel kørsel til behandling, terapi og lignende, herunder hvem der yder tilskud til denne kørsel.

I sit svar til Trafikudvalget oplyste trafikministe-

ren følgende efter at have indhentet en udtalelse i sagen fra Socialministeriet:

»I et plejehjem skal der kunne gives den fornødne omsorg og pleje efter den enkeltes behov. Herudover har plejehjemsbeboerne ret til ydelser, der sædvanligvis gives i et plejehjem. Hvad der er sædvanlige ydelser, varierer fra kommune til kommune og fra plejehjem til plejehjem. Der er ikke herudover fastsat regler om befordring af plejehjemsbeboere ud over kørsel til behandling, terapi og lignende.

Det følger heraf, at det er den kommune, som driver plejehjemmet, eller som har indgået overenskomst med et privat plejehjem, herunder et selvejende plejehjem, der fastsætter omfanget af kørselsordningen for plejehjemmets beboere, og hvilken betaling der skal ydes herfor. Kommunen kan herunder fastsætte, at udgifterne afholdes over plejehjemmets drift. Det gælder også i de tilfælde, hvor plejehjemmet råder over egen bil, som eventuelt kan være anskaffet ved frivillige bidrag. Herudover kan der til plejehjemsbeboere ydes kørsel efter bestemmelsen i bistandslovens § 61 om befordring med individuelle transportmidler, når helbredsmæssige grunde taler derfor. Endelig vil befordring kunne ydes som personligt tillæg til pensionen.

Herudover er der i visse amter mulighed for at benytte de amtslige trafikselskabers handicap-/ældre-kørsel, i det omfang disse har bestemt, at plejehjemsbeboere skal være omfattet af ordningen.«

Der gøres i Trafikudvalgets betænkning af 3. maj 1991 over forslaget til folketingsbeslutning opmærksom på, at de allerede aftalte 5 x 50 mio. kr. til forbedring af fysisk handicappedes, gangbesværedes og ældres mulighed for at benytte den kollektive busstrafik, jf. lov om buskørsel, som blev vedtaget af Folketinget den 30. maj 1990, er uafhængige af beslutningsforslaget.

Nærværende lovforslag fremsættes med henblik på opfyldelse af folketingsbeslutning af 7. maj 1991 om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede uden for HT-området. Tilsvarende lovforslag fremsættes med henblik på opfyldelse af beslutningen i HT-området (forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik).

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

§ 1

Til nr. 1

Uden for HT-området varetages den almindelige rutekørsel med bus i de enkelte amter af et fælleskommunalt trafikselskab, såfremt et sådant er oprettet, eller af amtet (Århus Amt og Fyns Amt).

Individuel handicapkørsel er ikke særligt udbredt hos trafikselskaber eller amter uden for HT-området. Kun Storstrøms Trafikselskab (STS) og Vestsjællands Trafikselskab (VT) har siden henholdsvis 1985 og 1987 udført denne form for kørsel. Kørselsordningerne sigter mod at gøre det muligt for den enkelte handicappede at komme i kontakt med familie og venner ved besøg i disses hjem, samt at komme i kontakt med andre mennesker ved deltagelse i sammenkomster, teater/biograf/udstillingsbesøg etc. (fritidskørsel). Ordningerne er derimod ikke beregnet til lovbestemt kørsel f.eks. til lægebehandling eller fysioterapi, idet det er den sociale sektor, der skal sørge for denne kørsel. VT udfører allerede idag transport af plejehjemsbeboere og STS vil fra 1. januar 1992 også udføre denne form for kørsel.

De eksisterende kørselsordninger omfatter personer, der på grund af fysiske handicap er afskåret fra at benytte offentlige trafikmidler. Handicapkørslen udføres i alle tilfælde af private vognmænd som entreprenører for trafikselskaberne. Der anvendes både almindelige hyrevogne og liftbusser efter den handicappedes behov.

Ved lovændringen gøres det obligatorisk at etablere særlige kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede, der også omfatter plejehjemsbeboere.

Da kørselsordningen principielt skal indgå som en del af trafikselskabets eller amtets forpligtelse til at udføre kollektiv persontrafik er det forudsat, at ordningen kun kan benyttes inden for normal køreplan-tid. Det er endvidere en forudsætning, at der kan stilles krav om, at »spontankørsel« skal anmeldes i god tid, f.eks. en eller flere timer før kørslen.

Kørselsordningen skal indeholde et mindsteantal ture. Prisen for kørslen må ikke ligge væsentlig højere end prisen for transport af ikke-handicappede. Udgifterne til kørselsordningen dækkes ind gennem de ikke-handicappede passagerers betaling for billetter (abonnement) – udover de handicappedes egen betaling.

Til nr. 2

Det pågældende trafikselskab eller amtsråd skal i henhold til § 2, stk. 2, udarbejde en plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik i amtskommunen.

De respektive trafikselskaber eller amter skal ifølge lovforslaget udarbejde en særskilt plan for den individuelle handicapkørsel. Udarbejdelsen af planen skal ske i samarbejde med handicaporganisationerne, således at de »bedste principper« kan danne grundlag for den fremtidige model for disse kørselsordninger. Brugernes erfaring med hensyn til kørselsordningerne skal indgå som et vigtigt element i

udarbejdelsen af planen for den individuelle handicapkørsel.

Ordningen skal åbne mulighed for kørsel over amtsgrænserne. Det forudsættes således, at der indgås aftale med et eller flere tilstødende trafikskaber eller amter om tilrettelæggelsen af den amtsoverskridende handicapkørsel.

Kørselsordningen må ikke få indflydelse på den eksisterende ordning for invalidebiler. Det er endvidere forudsat, at invalidevognsejere ikke skal kunne optages i ordningen.

Ordningen skal endelig etableres uafhængig af den eksisterende transport til behandling, terapi og lignende, hvilket vil sige, at kørslen alene anvendes som spontankørsel eller til fritidsformål (besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle aktiviteter m.v.).

Til nr. 3

I de amtskommuner uden for hovedstadsområdet, hvor der er oprettet fælleskommunale trafikskaber (samtlige amter med undtagelse af Århus Amt og Fyns Amt) påhviler forpligtelsen til at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede trafikskabet.

Til nr. 4 og 5

Der er alene tale om konsekvensændringer.

Til nr. 6

Uoverensstemmelser om planlægningen af den kollektive persontrafik kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.

Der foreslås indført en tilsvarende adgang til at indbringe uoverensstemmelser mellem trafikskabet/amtet og handicaporganisationerne om planlægning af den individuelle handicapkørsel for trafikministeren til afgørelse.

Til nr. 7

Der er alene tale om konsekvensændringer.

§ 2

Det er i Folketingsbeslutning af 7. maj 1991 fastsat, at de amtskommunale trafikskaber senest den 1. maj 1992 skal have etableret individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende, hvorfor ikrafttrædelsen af lovforslaget er fastsat til dette tidspunkt. Trafikskaberne vil herved også have mulighed for at forberede sig på kørselsordningernes indførelse.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, som ændret ved lov nr. 192 af 29. marts 1989, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Det påhviler hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

2. I § 2 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet udarbejder i samarbejde med handicaporganisationerne en plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 1, stk. 2.«

3. I § 4 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Virksomheden udfører individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede i amtskommunen, jf. § 1, stk. 2.«

Stk. 2. bliver herefter stk. 3.

4. I § 5, stk. 2, ændres »§ 4, stk. 2« til: »§ 4, stk. 3.«**§ 5. — — —**

»Stk. 5. Vilkårene for overtagelsen fastsættes ved aftale mellem parterne. Det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg har pligt til at overtage faste anlæg med tilbehør samt materiel, der af de pågældende virksomheder anvendes til udførelse af almindelig rutekørsel. Ved vurderingen af materiellets værdi skal tages hensyn til

dettes anskaffelsespris, levetid, alder og vedligeholdelsesstand.«

5. I § 6, stk. 2-4, ændres »§ 4, stk. 2« til: »§ 4, stk. 3.«**§ 6. — — —**

»Stk. 2. I det omfang, det er foreneligt med hensynene til en banevirksomheds øvrige trafik, anlæggets og driftsmateriellets kapacitet og de sikkerhedskrav, der stilles til jernbanedrift, skal en banevirksomhed imødekomme forslag fra et amtsråd eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg om køreplan eller takst- og billetteringssystem for den i § 2, stk. 3, nævnte togtrafik mod at få godtgjort de med forslagens gennemførelse forbundne merudgifter eller indtægtstab.«

»Stk. 3. reglen i stk. 2 finder tilsvarende anvendelse på forslag fra et amtsråd eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg om takst- og billetteringssystem for personbefordring mellem steder i amtskommunen udført med anden togtrafik end den i § 2, stk. 3, nævnte.«

»Stk. 4. De nærmere bestemmelser for det i stk. 2 og 3 nævnte samarbejde fastlægges i en overenskomst mellem amtsrådet eller det i § 4, stk. 2, nævnte udvalg og banevirksomheden. Overenskomsten skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder.«

6. I § 7 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Uoverensstemmelser om planlægningen efter § 2, stk. 5, kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.«

Stk. 2. bliver herefter stk. 3 og 4.

7. I § 7, stk. 2, der bliver stk. 3, ændres »§ 4, stk. 2« til: § 4, stk. 3.«

Stk. 3, bliver herefter stk. 4.

§ 7. — — —

»Stk. 2. Uoverensstemmelser om fordelingen af kommunalbestyrelsernes medlemsposter i det udvalg, der er nævnt i § 4, stk. 2, kan

indbringes for persontrafikrådet til endelig administrativ afgørelse.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. maj 1992.