

Til lovforslag nr. L 36 og L 37. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 1. april 1992

Betænkning

over

I. Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet

II. Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik

Udvalget har behandlet lovforslagene i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt.

To af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes besvarelse er optrykt som bilag 1 til betænkningen. Herudover er en henvendelse af 2. marts 1992 fra Dansk Handicap Forbunds Bygge- og Trafikpolitiske Udvalg optrykt som bilag 2 til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Amtsrådsforeningen,
 Bolig-, Motor- og Hjælpe-middeludvalget,
 Dansk Handicap Forbund,
 De Samvirkende Invalideorganisationer,
 Fyns Amt,
 HT,
 Landsforeningen Danmarks Bilruiter,
 Landsforeningen Ældre Sagen,
 Viborg Amts Fælleskommunale Trafiksel-
 skab,
 Alfred Weiss, Åbenrå og
 Århus Amt, amtsborgmesteren.

Der er af trafikministeren stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets medlemmer) lovforslagene til *vedtagelse* med de af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Flertallet udtaler endvidere følgende:

Det er flertallets opfattelse, at det af trafikministeren foretagne skøn over udgifterne ved de individuelle kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede (5-6 pct.) og de oplysninger om udgifterne, som de trafik-selskaber, der har indført ordningen, er kommet med (3 pct.), udgør et realistisk skøn for de forventede takststigninger ved ordningernes indførelse. Flertallet finder således ikke, at takststigningerne vil blive på ca. 20 pct. som beregnet af Amtsrådsforeningen. De af kørselsordningerne omfattede svært bevægelseshæmmede personer skal have mulighed for at benytte kørselsordningerne i mindst samme omfang som under de eksisterende ordninger i HT - 104 enkeltture årligt. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke, gangbukke og lignende.

Flertallet forudsætter, at de krav til kørselsordningerne, der er nævnt i bemærkningerne

til L 36 og L 37, side 2 under nr. 1-5, nr. 6, 1. pkt., og nr. 7, opfyldes.

Flertallet fremhæver, at trafikministeren har givet tilsagn om, at kørselsordningerne skal administreres således, at invalidevognsejere også kan optages i kørselsordningerne. Flertallet er endvidere af den opfattelse, at kørselsordningerne bør tilrettelægges således i de amter, hvor der ikke er oprettet trafikselskaber, at udgifterne til ordningerne afholdes af den myndighed (amtskommune eller primærkommune), der i øvrigt har ansvaret for den kollektive persontrafik i det pågældende område.

Ordningen bør fungere uden ventelister.

Et mindretal inden for flertallet (Socialdemokratiets medlemmer af udvalget) udtaler endvidere:

Det er fortsat mindretallets holdning, at den kollektive trafik skal fremmes mest muligt, og at taksterne bør holdes på et rimeligt niveau. Det er derfor mindretallets opfattelse, at såfremt omkostningerne ved gennemførelse af disse lovforslag ændrer sig væsentligt i forhold til de beregninger, der er foretaget i de trafikselskaber, der allerede har indført tilbud om handicapkørsel, skal beløbet indgå i bloktilskuddet til amter og kommuner, jf. det til betænkningen optrykte bilag 2.

Et andet mindretal inden for flertallet (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) ønsker tillige at udtale:

Udgifterne til gennemførelse af lovforslagene skal dækkes ved, at benzinpriserne hæves, således at der derved skabes dækning for udgifterne til amtskommunernes trafikselskaber.

Uanset at det heller ikke ifølge mindretallets opfattelse vil fordyre den kollektive trafik med 20 pct. som beregnet af HT og Amtsrådsforeningen, så vil en gennemførelse af lovforslagene fordyre den kollektive trafik. Det kan medføre, at færre bruger den amtslige kollektive trafik, hvilket ingen kan være tjent med, ej heller de bevægelseshæmmede.

Mindretallet foreslår derfor, at benzinpriserne sættes op med det antal øre, det drejer sig om, for at give amtskommunerne dækning for

de ca. 200 mio. kr., ordningerne vil komme til at koste.

De 200 mio. kr., der opkræves over benzinprisen, udbetales til amtskommunerne som et ekstra bloktilskud.

Når mindretallet har foreslået en forhøjelse af benzinprisen, er det ud fra et solidarisk hensyn, forstået således, at alle trafikanter derved er med til at betale for vore bevægelseshæmmede medborgeres muligheder for at komme ud og besøge familie og venner etc.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslagene til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet er positivt indstillet over for, at der etableres kørselsordninger, men er uenig i den foreslåede måde. I stedet for at sætte HT og trafikselskaberne i gang med et stort bureaukrati burde kørselsordningerne kunne indføres i privat regi.

Ændringsforslag

til

I. Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet

Af *trafikministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af FP):

Til § 2

1) Paragraffen affattes således:

»§ 2

Loven træder i kraft den 1. oktober 1992.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Under hensyntagen til tidspunktet for lovforslagets forventede vedtagelse ændres ikrafttrædelsestidspunktet fra den 1. maj til den 1. oktober 1992. Trafikselskaberne og amtskommunerne skulle herved have tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger med

henblik på iværksættelsen af de individuelle kørselsordninger.

»§ 2

Loven træder i kraft den 1. oktober 1992.«

Ændringsforslag

Bemærkninger

til

Til nr. 1

II. Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

Aftrafikministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undtagelse af FP):

Under hensyntagen til tidspunktet for lovforslagets forventede vedtagelse ændres ikrafttrædelsestidspunktet fra den 1. maj til den 1. oktober 1992. Trafikselskaberne og amtskommunerne skulle herved have tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på iværksættelsen af de individuelle kørselsordninger.

Til § 2

1) Paragraffen affattes således:

Tove Lindbo Larsen (S) Hans Erenbjerg (S) Søren Hansen (S)

J. K. Hansen (S) fmd. Helge Mortensen (S) Kaj Poulsen (S) Jimmy Stahr (S)

Tommy Dinesen (SF) Arne Melchior (CD) Fischer (KF) Agnete Laustsen (KF)

Svend Heiselberg (V) Helge Sander (V) Ernst B. Schmidt (FP) nfmd. Ole Donner (FP)

Bilgrav-Nielsen (RV) Inger Stilling Pedersen (KRF)

Bilag 1

To af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 15:

»Kan ministeren oplyse, hvilke kalkulationer der ligger til grund for de af Amtrådsforeningen og HT oplyste beregnede takststigninger på 20 pct., såfremt lovforslaget gennemføres og denne gennemførelse alene skal finansieres over taksterne?«

»En brugergruppe på 50.000 personer omfattet af ordningen × pris pr. tur 200 kr. × antal realiserede ture

| | |
|--|---------------------|
| 30 ture pr. år | = 300 mio. kr. |
| Egenfinansiering 15 pct. af 300 mio. kr. | = 45 mio. kr. |
| Nettoomkostninger ved ordningen | <u>255 mio. kr.</u> |
| Samlede udgifter i trafikskaberne 3,6 milliarder, heraf 1,8 milliard takstfinansieret. | |
| Behov for provenustigning 255/1800 | = 14 pct. |
| Takststigninger | = 20 pct. |

Forudsætninger:

Brugergruppen er i lovforslaget anslået til at omfatte 50.000 personer. Det svarer til 6 pct. af ældre over 65 år. Brugergruppens størrelse er udvidet kraftigt i forhold til de eksisterende ordninger, primært fordi plejehjemsbeboere er inddraget i ordningen.

Prisen pr. tur er angivet til 200 kr. I 1989 var kørselsudgifterne pr. tur ekskl. administration:

| | |
|--------------------------------|-----|
| Storstrøms Trafikskab | 168 |
| Vestsjællands Trafikskab | 192 |
| HT | 182 |

Ud fra ovenstående er et skøn på 200 kr. pr. tur inkl. administrationsomkostninger et forsigtigt skøn.

Det skal bemærkes, at HT's udgifter er beregnet uden op- og nedbæring. Hvis dette serviceniveau ønskes fastholdt, øges omkostningerne pr. tur med 80 kr. eller 40 pct.

Antal realiserede ture er forudsat til 30 pr. år. Med de nuværende ordninger er realiserede ture pr. visiteret:

| | |
|--------------------------------|----|
| Storstrøms Trafikskab | 32 |
| Vestsjællands Trafikskab | 28 |
| HT | 38 |

Svar:

Amtrådsforeningen (ARF) og Hovedstadsområdet's Trafikskab (HT) har i en fælles udtalelse i sagen meddelt følgende vedrørende beregningsgrundlaget for de forventede takststigninger ved en vedtagelse af L 36 og L 37:

Som det fremgår af ovenstående, er det forudsatte en forsigtig vurdering. Det må desuden forventes, at den amtsoverskridende kørsel øger kørselsbehovet.

Egenfinansieringen (de handicappedes eget bidrag) på 15 pct. er et skøn. Det andrager i dag:

| | |
|--------------------------------|---------|
| Storstrøms Trafikskab | 17 pct. |
| Vestsjællands Trafikskab | 19 pct. |
| HT | 7 pct. |

Provenustigningen er beregnet som netto-merudgiften sat i forhold til de samlede takstindtægter.

Takststigningerne er beregnet ud fra den almindeligt anvendte regel, at 10 pct. kun giver merindtægter på 7 pct. på grund af passagerfrafald. Merindtægter på 14 pct. kræver derfor takststigninger på 20 pct.

Det skal dog understreges, at en så stor takststigning kan give et væsentligt større passagerfrafald, end man plejer at regne med. Som nævnt i vort brev af 11. november 1991 oplevede Nordjyllands Trafikskab i 1989, at en takststigning på 12 pct. gav et samlet mindreprovenu.«

Uanset at udvalget ikke direkte har anmodet om mine bemærkninger til ovennævnte redegørelse fra ARF og HT, finder jeg det dog nødvendigt at kommentere nogle af de fremkomne oplysninger.

Jeg mener således, at der med rette kan sættes spørgsmålstegn ved grundlaget for ARF's og HT's beregninger af takststigningerne.

Med hensyn til brugergruppen går ARF og HT ud fra, at denne er på 50.000 personer. Dette er for så vidt naturligt, da dette antal er nævnt i forslaget til den beslutning, Folketinget vedtog den 7. maj 1991 om kørselsordninger for de svært bevægelseshæmmede. Det, der er problematisk, er den måde, det nævnte antal er anvendt på i de af ARF og HT foretagne beregninger.

Det, der er oplyst i forslaget til folketingsbeslutning – og lovforslagene – er således alene, at omkring 50.000 borgere er »totalt udelukket fra at benytte almindelige transportmidler på grund af fysisk handicap«. Der kan imidlertid ikke herfra sluttes, at disse 50.000 personer alle har samme behov og i givet fald vil udnytte kørselsordningerne i samme omfang.

Af denne persongruppe – der omfatter et stort antal plejehjemspatienter – vil der sandsynligvis være mange personer, der kun i meget ringe omfang eller måske slet ikke ønsker at udnytte muligheden for individuel fritidskørsel og spontankørsel efter ordningen.

Den af ARF/HT indlagte forudsætning om, at alle 50.000 personer hver vil benytte ordningen 30 gange pr. år holder derfor efter min bedste overbevisning ikke stik.

Da det høje samlede omkostningsniveau for ordningen ifølge ovennævnte beregninger først og fremmest er begrundet i størrelsen af brugergruppen set i forhold til antallet af ture pr. bruger, vil regnestykket naturligvis se helt an-

derledes ud, hvis dette forhold sættes til en mere realistisk størrelse.

Antager man således som et gennemsnit for brugergruppen, at ca. 25.000 personer vil benytte ordningen 30 gange pr. år, vil dette føre til en takststigning på det halve af det af ARF og HT beregnede.

Herudover vil jeg pege på en anden vigtig forudsætning, som jeg også mener med urette er lagt ind i ARF/HT's beregninger.

Som det fremgår af mit svar nedenfor på spørgsmål 16 fra udvalget, har tre trafikselskaber – HT, Storstrøms Trafikselskab og Vestsjællands Trafikselskab – allerede indført handicapkørselsordninger, og disse selskaber havde i 1991 en nettoudgift hertil på 55,4 millioner kr.

Den persongruppe, der er omfattet af de eksisterende handicapkørselsordninger, og som også vil være omfattet af de foreslåede kørselsordninger, repræsenterer naturligvis ikke en merudgift for trafikselskaberne.

Udgiften på 55,4 millioner kr. må derfor fratrækkes de »totale« udgifter til individuelle kørselsordninger, som ARF og HT har redegjort for.

Fratrækkes de 55,4 millioner kr. i det regnestykke, jeg selv har foretaget ovenfor, vil der være tale om takststigninger på 5–6 pct.

Spørgsmål 16:

»Hvad har de allerede eksisterende handicapkørselsordninger kostet de implicerede amter og kommuner?«

Svar:

HT, Storstrøms Trafikselskab og Vestsjællands Trafikselskab har allerede indført handicapkørselsordninger og har ifølge ARF og HT haft følgende budgetterede udgifter hertil i 1991:

| Mio. kr. | Udgifter | Indtægter | Nettoudg. |
|-----------------------------------|----------|-----------|-----------|
| HT..... | 54,0 | 4,0 | 50,0 |
| Storstrøms Trafikselskab | 3,0 | 0,5 | 2,5 |
| Vestsjællands Trafikselskab | 3,6 | 0,7 | 2,9 |
| I alt | 60,6 | 5,2 | 55,4 |

Med hensyn til kommunerne har Kommunernes Landsforening oplyst, at alene Århus Kommune har etableret kørselsordninger for

handicappede. Ifølge foreningen var nettoudgiften hertil 2,2 mio. kr. i 1991.

85 eksemplarer af dette brev vedlægges.

Bilag 2

Den 2. marts 1992

Dansk Handicap Forbund

Bygge- og Trafikpolitisk udvalg

Til Folketingets Trafikudvalg, Christiansborg – 1240 København K

Angående: **Kørselsordninger L 36/37:**

På baggrund af brevveksling og avisskrivener om den »enormt fordyrende« handicapkørsel føler vi anledning til at tydeliggøre nogle af tallene. En landsdækkende kørselsordning, som beskrevet i L 36/37 og med en kvote på mindst 104 enkeltture pr. år, vil ikke overstige 200 mio. kr. på landsplan.

Amternes reaktioner er mildt sagt meget overdrevne!

I øvrigt mener vi, at Folketingets Trafikudvalg kunne bede de kritiske amter om at dokumentere, hvorfor kørslen i deres amter forventes at blive så meget dyrere (20–25 pct.) end i de sjællandske amter med flerårig erfaring. Her er udgifterne henholdsvis 1,3 pct., 1,6 pct. og 3 pct. af det totale budget for busdrift. (Se skema).

Vi vedlægger et nyt skema, hvor vi har flere oplysninger, som alle er faktiske forhold, indhentet hos de tre trafikselskaber. Oplysningerne er max. to år gamle (1990).

Vi har forstået, at debatten i øjeblikket går på antallet af ture, som vi ønsker fastlagt til 104 enkeltture pr. år. (Som HT). Vi kunne foreslå at tage invalidevognsejere ud af ordningen, *mod* at vi når op på tallet 104 ture.

Vi vil i øvrigt godt advare mod en discountløsning med mindre end 104 enkeltture pr. år som kvote.

Udgiftsbesparselsen derved er *ikke* proportional med en reduktion af kvoten. Det er den ikke, fordi det langt fra er alle, der bruger alle turene, især ikke de ældre.

Af en undersøgelse i HT fremgår, at 68,2 pct. af brugerne er over 67 år. Dette tal stiger procentvis, når plejehjemsbeboerne kommer med.

Hvis vi bruger de erfaringer, man har fra Sjælland, Lolland-Falster, kan vi få et indtryk af besparelsen ved at sænke kvoten fra 104 ture (HT) til 62 (VT og STS). (Se skema).

Altså en kvotereduktion på $(104-62) = 42$ eller en reduktion på

$$\frac{42 \times 100 \text{ pct.}}{104} = 40 \text{ pct.}$$

Det *gennemsnitlige forbrug* af ture reduceres derimod kun med $(38-27) = 11$ ture. (Se skema) eller

$$\frac{11 \times 100 \text{ pct.}}{38} = 29 \text{ pct.}$$

Udgiftsbesparselsen bliver således højst 29 pct., måske endnu mindre på grund af mængderabatter hos vognmændene ved optagelse af flere ture.

Altså: En reduktion af max. kvote med 40 pct. giver kun en driftsbesparelse på 29 pct. eller mindre.

Med venlig hilsen

p.u.v.

Arly Dalgaard

formand

Bilag:

Tal for igangværende kørselsordninger for handicappede.
3 avisudklip/20–25 pct. fordyrelse.

Bygge- og Trafikpolitisk Udvalg
Marts 1992

Tal for igangværende kørselsordninger for handicappede:

Trafikselskab:

HT - VT - STS

Kvote = det antal enkeltture, brugeren højst kan bruge

HT 104 - VT 60 - STS 64

Det gennemsnitlige faktiske forbrug af ture

HT 38 - VT 28 - STS 26

Antal brugere

HT ca. 4.800 - VT ca. 700 - STS ca. 700

Befolkningsgrundlag

HT 1,7 mio. - VT 283.000 - STS 256.000

Pct. brugere i forhold til befolkningsgrundlag

HT 0,28 - VT 0,25 - STS 0,27

Budget for handicapkørsel

HT 57 mio. - VT 3,2 mio. - STS 2,6 mio.

Totalbudget for busdrift

HT 1,9 mia. - VT 0,2 mia. - STS 0,2 mia.

Handicapkørselsens omkostning af totalbudgettet

HT 3 pct. - VT 1,6 pct. - STS 1,3 pct.

Plejhjemsbeboere optaget

HT delvis - VT ja - STS nej

Ventelister

HT nej - VT ja - STS nej

Starttidspunkt

HT 1979 - VT 1987 - STS 1983

Avisudklip

Berlingske Tidende 22. februar 1992:

Advarsel mod handicabusser

Selv om Vejle Amts Trafikselskab kom ud med et overskud på tre mio. kr. sidste år, er bestyrelsesformanden, amtsborgmester Erling Tiedemann (V), bekymret for fremtiden. Det skyldes et lovforslag, der vil sikre handicappede bedre adgang til den kollektive trafik. Tiedemann bakker tanken op, men advarer mod at forhøje billetprisen. Så vil passagererne nemlig flygte fra den kollektive busdrift.

Berlingske Tidende 23. februar 1992:

Offentlig transport fordyres

AALBORG: Det bliver mellem 20 og 25 pct. dyrere at benytte offentlig transport under Nordjyllands Trafikselskab, hvis Folketinget vedtager en lov om transport af handicappede, siger formanden for Trafikselskabet, amtsborgmester Søren Madsen. Lovforslaget forlanger speciel handicap-service uden at give støtte til ordningen over bloktilskuddene.

Morgenavisen Jyllands Posten 23. februar 1992:

Prishop på busbilletter i vente

AALBORG: Det bliver mellem 20 og 25 pct. dyrere at benytte offentlig transport under Nordjyllands Trafikselskab, hvis Folketinget vedtager en lov om transport af handicappede. Det siger formanden for Trafikselskabet, amtsborgmester Søren Madsen, til Nordjyllands Radio.

Han er fortørnet over, at lovforslaget forlanger speciel service for de handicappede uden at give støtte til ordningen over bloktilskuddene.

»Det er vigtigt, at få indført en speciel kørselsservice for de ca. 5000 handicappede i Nordjylland, men det er uretfærdigt, at det er de øvrige passagerer under trafikselskabet, der skal betale. Det ville være mere socialt afbalanceret, hvis vi alle var med til at betale via statens bloktilskud,« siger Søren Madsen.

Chefen for Nordjyllands Trafikselskab, Hans Fink, frygter, at de prisstigninger, som handicaptransporten vil medføre, vil skræmme kunder væk og dermed gøre selskabets økonomi endnu mere anstrengt, end den er i forvejen, som han siger. (RB).