

Lovforslag nr. L 37. Fremsat den 9. oktober 1991 af trafikministeren (Ikast)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om Hovedstadsområdets kollektive persontrafik

### § 1

I lov nr. 274 af 3. marts 1989 om Hovedstadsområdets kollektive persontrafik foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Selskabet varetager individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

2. I § 5 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Selskabet udarbejder i samarbejde med handicaporganisationerne en plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 1, stk. 2.«

3. § 5, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Uoverensstemmelser om planlægningen efter stk. 1-3 kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.«

### § 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 Hovedstadsrådets 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 førtilighed har. For en mindre gruppe af bevægelseshæmmede kan dette problem ikke løses, selv om de busser, der benyttes til rutekørsel bliver handicapegnede. Det drejer sig således om transportmulighed for mennesker, der ikke kan komme fra egen bolig til offentligt 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 1½–4pct. 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 trafikministere-

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 bistsandslovens § 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 i HT-området. Tilsvarende lovforslag fremsættes med henblik på opfyldelse af beslutningen uden for HT-området (forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet).

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### § 1

Til nr. 1

Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) varetager i henhold til den eksisterende lov den almindelige rutekørsel med bus inden for hovedstadsområdet omfattende Københavns og Frederiksbergs Kom-

muner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner.

HT har siden 1979 haft en særlig ordning for fysisk svært handicappedes kørsel til fritidsformål. Kørselsordningen sigter mod at gøre det muligt for den enkelte handicappede, der bor isoleret i egen bolig, at komme i kontakt med familie og venner ved besøg i disses hjem, samt at komme i kontakt med andre mennesker ved deltagelser i sammenkomster, teater/ biograf/udstillingsbesøg etc. Ordningen omfatter derimod ikke lovbestemt kørsel f.eks. til lægebehandling eller transport af beboere på plejehjem, idet det er den sociale sektor, der skal sørge for beboernes fritidskørsel. Der kræves i øvrigt en række andre betingelser opfyldt.

Den eksisterende kørselsordning omfatter personer, der på grund af fysiske handicap er afskåret fra at benytte offentlige trafikmidler og som kun med væsentlig ulempe kan benytte almindelige personbiler – herunder hyrevogne – således at befordring med specialvogne er nødvendig. Tilstanden skal have været mindst 1 år eller skal forventes at strække sig over dette tidsrum. HT udfører selv ca. 22 pct. af handicapkørslen. Den resterende kørsel udføres af private vognmænd som entreprenører.

Ved lovændringen gøres det obligatorisk at etablere særlige kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede. Samtidig udvides området til også at omfatte plejehjemsbeboere, der som nævnt hidtil har været holdt uden for HT's kørselsordning.

HT har anslået, at højst ca. 7.500 plejehjemsbeboere (ud af i alt 15.000 i HT-området) vil være interesseret i og blive omfattet af kørselsordningen ifølge lovforslaget.

Da kørselsordningen principielt skal indgå som en del af HT's forpligtelse til at udføre kollektiv persontrafik er det forudsat, at ordningen kun kan benyttes inden for normal køreplantiid. 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 mindsteantalture. Prisen for kørslen må ikke ligge væsentlig højere end prisen for transport af ikke-handicappede. Udgifterne til kørselsordningen dækkes ind gennem de ikke-handicappede passagers betaling for billetter (abonnement) – udover de handicappedes egen betaling.

Til nr. 2

HT skal ifølge § 5, stk. 1, og 2, udarbejde en samlet plan for den kollektive persontrafik i samarbejde med DSB. Planen skal angive retningslinjer for anlæg, linjeføring, kørselsomfang og køreplanlægning

for den trafik, der udføres som almindelig rutekørsel med bus, af DSB med tog, der alene betjener hovedstadsområdet, og af privatbanerne.

HT 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 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

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

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

## § 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. 274 af 3. marts 1989 om Hovedstadsområdets kollektive persontrafik foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Selskabet varetager individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

2. I § 5 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Selskabet udarbejder i samarbejde med handicaporganisationerne en plan for

den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 1, stk. 2.«

3. § 5, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Uoverensstemmelser om planlægningen efter stk. 1-3 kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.«

§ 5. — — —

»Stk. 3. Uoverensstemmelser om planlægningen efter stk. 1-2 kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.

**§ 2**

Loven træder i kraft den 1. maj 1992.