

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Den 12. maj 1987 vedtog Folketinget enstemmig beslutningsforslag nr. B 137 om forbedring af trafik- og adgangsforholdene for handicappede. (Folketingstidende 1986-87, 1. samling, forhandlingerne sp. 7063, 9269 og 11589 samt tillæg A, sp. 4177, tillæg B, sp. 1731 og tillæg C, sp. 599). Forslaget indeholdt 8 punkter, der alle havde til formål at medvirke til at forbedre handicappedes livskvalitet. Flere punkter mangler fortsat opfølgning, selv om nogle offentlige myndigheder har gjort en indsats herfor. Forslagsstillerne finder det klart utilfredsstillende, at regeringen ikke allerede har sørget for, at offentlige myndigheder har fulgt alle de otte punkter op.

Nærværende beslutningsforslag skal tjene til opfyldelse af punkt 5 i B 137, som lyder:

»Telebussystemer og kørselsordninger udbygges, så alle kan få dækket kørselsbehov lokalt, regionalt og på landsplan.«

Realiteten er, at kun 2 amter, HT (Hovedstadsområdet Trafikselskab) og enkelte kommuner har etableret kørselsordninger, således at handicappede får mulighed for en vis transport ud over kørsel til eventuel behandling, terapi og lign.

Personer, som er væsentligt bevægelseshæmmede, er ifølge sagens natur i en yderst vanskelig situation, når det gælder det almindelige samkvem med familie, venner og omgangskreds og samfundet i almindelighed. For dem er hverdagen så besværlig, at enhver teknisk mulighed må udnyttes for at gøre adgangen til »samfærdsel« med andre så lig med den, mennesker med fuld førlighed har, som det er muligt. For en mindre gruppe af bevægelseshæmmede løses dette problem ikke, selv om almindelige busser i linjefart bliver handicapvenlige. Det drejer sig om transportmulighed for mennesker, der ikke kan komme fra egen bolig til offentligt transportmiddel. Omkring 50.000 borgere er totalt udelukket fra at benytte almindelige transportmidler på grund af fysisk handicap. Kun en meget, meget lille del har mulighed for at have en privat invalidevogn.

HT, Vestsjællands og Storstrøms Amter har stor erfaring med såvel system som materiel. Handicaporganisationerne har naturligvis en stor erfaring – positiv som negativ – der skal drages med ind i arbejdet. Nogle har den opfattelse, at opgaven bør løses af socialforvaltningerne over de sociale budgetter. Sagen bør efter forslagsstillerens opfattelse betragtes som et spørgsmål om en solidarisk løsning på det trafikpolitiske område, det vil sige at omkostningerne skal afholdes inden for den sektor, hvor opgaven foreligger og skal løses. Det vil i praksis betyde, at billetterne (abonnement) for personer med fuld førlighed må koste den smule mere, som de foreslåede ordninger koster. Det er for forslagsstillerne oplyst, at en individuel kørselsordning vil beløbe sig til kun 1½-4 pct. af trafikelskabernes samlede udgifter.

Princippet er allerede kendt fra de trafikelskaber, der i flere år har praktiseret individuel handicapkørsel, ligesom princippet også anvendes f.eks. med hensyn til skrivetelefonsystemet. Kort og godt, systemet bygger på solidaritet mellem mennesker med fuld førlighed og svært bevægelseshæmmede.

Bemærkninger til indholdet af forslaget

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 Amts Trafikselskab siden 1985 og i Vestsjællands Trafikselskab siden 1987. Udgifterne er i disse selskaber dækket ind på den måde, der er omtalt under almindelige bemærkninger.

Desværre har de sjællandske selskabers ordninger ikke inspireret landets øvrige amter til at indføre tilsvarende ordninger. Det er helt uden mening, at handicappede vest for Storebælt skal stilles ringere end handicappede øst for Storebælt. I praksis har der vist sig vanskeligheder med eksisterende ordninger, når transporten foregår over amtsgrænserne. Dette bør løses med dette beslutningsforslags gennemførelse. Ligeledes bør en ordning indeholde et mindsteantal ture, og prisen bør ikke ligge væsentligt højere end