

Uanset at udvalget ikke direkte har anmodet om mine bemærkninger til ovennævnte redøgørelse 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 redgjort 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 |