

## 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 avisskriverier 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.