

Brugernes FørerhundeOrdning



Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet

B F O
Brordrupvej 2
Kamstrup
4000 Roskilde
CVR Nr. 34012237
Tlf. 24 20 37 20
www.foererhund.dk
bfo@foererhund.dk

Vedr.: Høringsvar omkring udvidelse af individuel handicapkørsel.

I Brugernes Førerhunde Ordning, glæder vi os over at der nu fremsættes lovforslag, om at inkludere blinde og stærkt svagsynede i den individuelle handicapkørsel.

Vi ser det som en anerkendelse af, at også blinde og stærkt svagsynede har store udfordringer med at benytte offentlig transport, og vi er derfor som udgangspunkt meget positive overfor det foreliggende forslag.

Vi skal dog udtrykke vores ønske om, at det i den endelige lovtekst præciseres, at landets førerhundebrugere naturligvis kan medtage deres førerhunde på turene, ligesom andre kan medtage deres kørestole eller andre hjælpemidler. Vi ønsker, at det i lighed med loven om taxakørsel, også i denne lovtekst fremgår tydeligt, at førerhunde er velkomne, også selvom der er andre passagerer i bilen på samme tid, således at landets førerhundebrugere ikke vil opleve, at de alligevel ikke kan komme med på en bestilt tur.

Endvidere vil vi gerne opfordre politikerne til at åbne op for at blinde og svagsynede med en visus fra 6/18, der er grænsen for at modtage hjælp fra det offentlige, og til den i lovforslaget nævnte visus på 6/60 også kan få mulighed for at søge om bevilling af individuel handicapkørsel, udfra en konkret vurdering af deres synsnedsættelses betydning for deres evner til at færdes. Dette for at sikre at også mennesker med øjensygdomme der ikke rammer centralsynet, som f.eks. sygdomme Retinitis Pigmentosa (RP) men stadig har store udfordringer pga. et yderst begrænset synsfelt, vil kunne få mulighed for få bevilget individuel handicapkørsel.

Brugernes FørerhundeOrdning



Brugernes Førerhunde Ordning har d. 25 januar 2018 mulighed for i samarbejde med firmaet Ballast CPH at tilbyde interesserede deltagere at prøve forskellige briller der begrænser synet i forskellig grad. Vi vil gerne opfordre så mange som muligt til at deltage, da vi tror på, at det vil kunne skabe en bredere forståelse af, hvor meget man reelt kan se ved forskellige visusgrader.

Vi ser frem til at følge det videre arbejde med den individuelle handicapkørsel.

Med Venlig Hilsen

Bestyrelsen I Brugernes Førerhunde Ordning.

19/12-2017

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Kristian Bach Thomsen (kbt@TRM.dk), TRM Berit Gohr Kaptain (BGK@TRM.dk)
Fra: Henrik Severin Hansen (hsh@regioner.dk)
Titel: VS: Høring - Udkast til lov om trafikkselskaber (udvidelse af individuel handicapkørsel - satspuljeaftale 2018)
Sendt: 22-12-2017 12:57:12
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Lovforslag vedr. ændring af lov om trafikkselskaber § 11 (Udvidelse af individuel handicapkørsel).pdf; signaturbevis.txt; signaturbevis.txt;

Danske Regioner har ingen faglige som økonomiske bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Henrik Severin Hansen

Chefrådgiver

Center for Vækst, Erhverv og Regional Udvikling
(VERU)

Danske Regioner

Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35 29 82 57

M 21 15 29 33

E hsh@regioner.dk

Officiel post bedes sendt til:
regioner@regioner.dk

www.regioner.dk

Fra: TRM Kristian Bach Thomsen [mailto:kbt@TRM.dk]
Sendt: 5. december 2017 12:32
Cc: TRM Merete Rønmos Houmann <MRH@TRM.dk>; TRM Berit Gohr Kaptain <BGK@TRM.dk>; 'Laura Brogaard Poulsen' <lbpo@sm.dk>; Vinoth Paramasamy <vipa@sm.dk>; 'Hanne Stig Andersen' <hsa@sim.dk>
Emne: Høring - Udkast til lov om trafikkselskaber (udvidelse af individuel handicapkørsel - satspuljeaftale 2018)

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Lovforslaget skal udmønte satspuljeparternes aftale for 2018, hvor individuel handicapkørsel udvides til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede

Med venlig hilsen

Kristian Bach Thomsen

Fuldmægtig

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Ministry of Transport, Building and Housing
Kollektiv Trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 20697971

kbt@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Berit Gohr Kaptain (BGK@TRM.dk), TRM Kristian Bach Thomsen (kbt@TRM.dk)
Cc: DSB post (dsbpost@dsb.dk)
Fra: Isabella Leandri-Hansen [DSB] (isle@dsb.dk)
Titel: SV: Høring - Udkast til lov om trafikkselskaber (udvidelse af individuel handicapkørsel - satspuljeaftale 2018)
Sendt: 03-01-2018 09:42:31

Kære Kristian,

Godt nytår.

Tak for høringsmuligheden. DSB har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen,

Isabella Leandri-Hansen
Direktionsassistent



Direktionssekretariatet, Telegade 2 B 2, 1, 2630 Taastrup,
Tlf. 24689692, E-mail isle@dsb.dk

Fra: TRM Kristian Bach Thomsen [mailto:kbt@TRM.dk]

Sendt: 5. december 2017 12:32

Cc: TRM Merete Rønmos Houmann <MRH@TRM.dk>; TRM Berit Gohr Kaptain <BGK@TRM.dk>; 'Laura Brogaard Poulsen' <lbpo@sm.dk>; Vinoth Paramasamy <vipa@sm.dk>; 'Hanne Stig Andersen' <hsa@sim.dk>

Emne: Høring - Udkast til lov om trafikkselskaber (udvidelse af individuel handicapkørsel - satspuljeaftale 2018)

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Lovforslaget skal udmønte satspuljeparternes aftale for 2018, hvor individuel handicapkørsel udvides til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede

Med venlig hilsen

Kristian Bach Thomsen
Fuldmægtig

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building and Housing
Kollektiv Trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 20697971

kbt@trm.dk

www.trm.dk



xx. xxx 201x

Hørings svar

Foreningen Nedsatsyn.dk har følgende kommentarer til ændring af lov om ændring af lov om trafikskoler (Individuel handicapkørsel for blinde og stærkt svagsynede).

Som udgangspunkt er vi tilfredse med det nye tiltag og de muligheder det giver blinde og svagsynede.

Men vi er ikke enige i målgruppen og den synsgrænse der er foreslået.

I punkt 2.1.2 nævnes at målgruppen er personer som ser mindre end 10% eller 6/60. Vi mener, at grænsen skal være 33% eller 6/18, dette er definitionen på at have et synshandicap.

33% eller 6/18 er i dag grænsen for at få hjælp i det offentlige system. Det betyder, at har man brug for hjælpemidler, som fx en lup, blinde stok, kan dette ske, hvis man ser mindre end 6/18. Derfor mener vi, det er helt oplagt at fastsætte grænsen ved 6/18.

Hvorvidt man kan få ordningen skal bero på en individuel vurdering. Det er nødvendigvis ikke et tal der afgør om en person har svært ved at komme rundt. Der nævnes i lovforslaget at folk med et bedre syn en 6/60 kan benytte offentlig transport. Vi mener ikke man kan generalisere, der kan være stor forskel fra person til person, bopæl, andre handicap ud over synshandicappet. Ved at ændre grænsen, vil lovforslaget også være til gavn for en yngre gruppe, gruppen som ser mindre end 6/60 er fortrinsvis ældre borgere.

Vi håber, at synsgrænsen ændres til gavn for flere med et synshandicap. Nedsatsyn.dk står naturligvis til rådighed, hvis der er behov for uddybelse af ovenstående.

Hørings svaret er udarbejdet af Nedsatsyn.dk's bestyrelse.

Nedstående tekst er fra Socialstyrelsens hjemmeside.

"Om synshandicap i et socialt perspektiv"

Venlig hilsen

Søren Rasmussen

På vegne af Nedsatsyn.dks bestyrelse



Om synshandicap i et socialt perspektiv

Et socialt perspektiv på synsnedsettelse har flere dimensioner. Kompensation, inklusion, uddannelse, arbejdsmarked og samfundsdeltagelse er nogle af de centrale kontekster, du kan betragte synsnedsettelsen i relation til.

I et socialt perspektiv er diagnosen ikke afgørende. Fokus er på konteksten og den enkeltes funktion (styrker såvel som problemer), som sætter rammerne for sociale indsatser og for den enkeltes udviklingsmuligheder.



En række faktorer i omgivelserne indvirker på, om - og i hvilken grad, en synsnedsettelse udgør en barriere for den enkelte person. Afhængigt af den situation personen indgår i, og den forståelse han eller hun møder i omgivelserne, kan synsnedsettelsen komme til udtryk på forskellig vis, og i forskellig grad, fra person til person.

Mange børn, unge og voksne med synsnedsettelse oplever problemer med kommunikation, fysisk tilgængelighed, uddannelsesniveau, ledighed og social isolation. Vanskelighederne kan være varige eller forbigående, og de kan have vidt forskellige årsager. De vanskeligheder, en person med synsnedsettelse kan opleve som barn, er sjældent helt de samme, som han eller hun vil opleve som voksen. Synsnedsettelse fremtræder og opleves forskelligt fra person til person. Oplevelsen af synsnedsettelsen som et handicap opstår først i mødet med omgivelsernes krav og forventninger.

Menneskers individuelle forståelse af deres liv, udvikling og de konkrete sammenhænge, de indgår i, spiller en væsentlig rolle for, hvornår noget opleves som en social problematik. De vanskeligheder den enkelte kan opleve, kan derfor variere fra situation til situation. I takt med, at en person udvikler brugbare strategier til at mestre vanskelige situationer, bliver oplevelsen af problemer mindre. Det har stor betydning, at omgivelserne inddrages, så der skabes fælles forståelse for muligheder og behov forbundet med synsnedsettelsen.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Til: trm@trm.dk

Cc: kbt@trm.dk, bgk@trm.dk

Slotsholmsgade 10
1216 København K
Telefon 72 28 24 00
oim@oim.dk

Sagsnr.
2017 - 6143

Doknr.
508689

Dato
04-01-2018

Svar på høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafiksselskaber (Individuel handicapørsel for blinde og stærkt svagsynede)

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ved e-mail af 5. december 2017 anmodet Økonomi- og Indenrigsministeriet om eventuelle bemærkninger til den omhandlede høring.

Det meddeles herved, at Økonomi- og Indenrigsministeriet ikke har bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen
Mads Holt

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk,
kbt@trm.dk
bgk@trm.dk

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Taastrup, den 4. januar 2017
Sag 19-2017-00666 – Dok. 348577/mol_dh

Hørings svar: Udkast til lov om ændring af trafik selskaber

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

Vi synes, det er meget positivt, at målgruppen for individuel handicapkørsel nu udvides til også at omfatte blinde, døvblinde og stærkt svagsynede. Vi vil samtidig gøre opmærksom på, at der stadig findes grupper af mennesker med handicap bl.a. mennesker med hjerneskade og udviklingshæmmede, der ikke kan benytte den kollektive transport. De er ikke er dækket ind af de særlige løsninger, der findes på området på nuværende tidspunkt. Vi mener, der i fremtiden også bør findes løsninger for disse grupper.

Helt overordnet ser udkastet godt ud, vi har to bemærkninger, vi vil bede jer tage med i loven.

Forenkling af visitationsprocessen

Vi foreslår, at man benytter Dansk Blindesamfunds rejse- og ledsagerkort som gyldig dokumentation for borgerens synsstatus ved visitationsprocessen. Dette vil kunne forenkle visitationsprocessen for kommunerne, fordi den enkelte sagsbehandler ikke skal bruge tid på at gennemlæse journaler fra øjenlægerne og efterfølgende vurdere, om brøken 1/36 eller 6/25 lever op til kriterierne. Det forarbejde har Dansk Blindesamfund allerede gjort. Dansk Blindesamfund har mere end 100 års erfaring med at behandle øjenlægefaglige journaler og alle tvivls- og grænsetilfælde sendes til vurdering på Rigshospitalets Øjenklinik

Dansk Blindesamfund udsteder deres særligt rejse- og ledsagerkort til alle danske borgere med en synsrest på 10 % (6/60) eller 10 graders indskrænkning i synsfelt eller det, der svarer til disse kategorier, uanset om borgerne er medlemmer af Dansk Blindesamfund eller ej. For at få udstedt kortet skal man indsende øjenlægefaglig dokumentation for sit synshandicap.

Kortet dokumenterer, at borgeren er blind eller stærkt svagsynet og anvendes allerede i dag af forskellige myndigheder og (offentlige) virksomheder som gyldig dokumentation herfor, fx ved:

- Brug af ledsagerordningen hos DSB

- Køb af elektronisk rejsekort (type handicap) og lokal/regional kollektiv trafik, som trafikselskaberne i øvrigt forestår
- Fritagelse for medielicens mv.

Vi mener derfor, kortet vil være velegnet som gyldig dokumentation for borgerens synsstatus.

Præcision af målgruppen

Vi mener desuden, at man i lovbemærkningerne bør præcisere, at man skal se mindre end 10 % eller have en synsfeltsindskrækning, der svarer til at man er stærkt svagsynet eller blind for at være omfattet af ordningen., jf. WHO's definitioner samt den danske sociale klassifikation for synshandicap. Vi foreslår følgende kriterier i lovbemærkningerne:

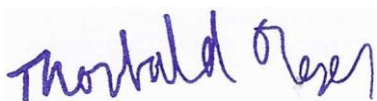
- Synsnedsættelse på 6/60 eller derunder eller svarende dertil
- Synsfeltindskrækning på 10 grader eller derunder
- Synsfeltindskrækning på 20 grader eller derunder kombineret med synsnedsættelse på 6/18 eller derunder
- Synsfeltindskrækning på 20 grader eller derunder kombineret med natteblindhed og høretab

De første tre kategorier svarer til social blindhed i den danske klassifikation af synsnedsættelse. Det er de kriterier, der gør sig gældende for udstedelse af kort fra Dansk Blindesamfund. Den sidste kategori kan dokumenteres lægefagligt ud fra klassifikationer, der er faglige standarder for, herunder WHO klassifikationer.

Den sidste kategori foreslås, da den omfatter en ganske lille gruppe døvblinde (anslået under 50 personer), som ikke lever op til synskriterierne i de første grupper, men som stadig har behov for individuel kørselsordning på grund af deres dobbelte sansetab (på både syn og hørelse) samt natteblindhed, der gør det meget vanskeligt at orientere sig og færdes i trafikken.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen



Thorkild Olesen
Formand



Til trm@trm.dk, kbt@trm.dk og bgk@trm.dk

Høringssvar: Udvidelse af individuel handicapkørsel

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til udkast til lov om trafikselskaber indeholdende udvidelse af individuel handicapkørsel som følge af satspuljeaftale 2018.

Høringssvar

21. december 2017

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Generelle bemærkninger

Trafikselskaberne bakker op om, at der med forslaget etableres en permanent ordning, hvor blinde og stærkt svagsynede på 18 år og derover omfattes af den eksisterende individuelle handicapbefordring i regi af trafikselskaberne. En sådan løsning vil være at foretrække frem for en løsning med tidsmæssig afgrænset finansiering og/eller etablering af parallelle kørselsordninger.

Trafikselskabernes velfungerende produktionsapparat

Der er tale om en model, der bygger oven på forsøgsordningen, der blev evalueret i rapporten "Blinde og svagtseende i den individuelle kollektive handicapkørsel – evaluering af et forsøg" fra Transportministeriet februar 2010.

Evalueringen af projektet viste stor tilfredshed blandt deltagerne. I evalueringen svarede 90 pct., at kørselsordningen bidrog til bedre livskvalitet og tilsvarende, at de blev mindre afhængige af andre. Pilotprojektet blev gennemført i samarbejde med Movia, og projektet viste, at trafikselskaberne har en velfungerende ramme via Flextrafik til håndtering af den forslåede udvidelse af individuel handicapbefordring.

Evalueringen stillede bl.a. følgende spørgsmål: Er produktionsapparatet velegnet? Forsøget blev gennemført ved at give nye brugere adgang til det kendte produktionsapparat via Movia's Flextrafik. Det fremgår af evalueringen (s.46), at "forsøget rent praktisk er forløbet problemfrit".

Konklusionen forventes ikke at være en anden, når der med lovforslaget er lagt op til at gøre ordningen permanent og landsdækkende.

Vedr. afsatte midler og DUT kompensation

Trafikselskaberne henviser til KL angående spørgsmålet om udmåling af kompensationen.

Vedr. visitering via kommunerne

I pilotprojektet skete visiteringen via Dansk Blindesamfund og ikke gennem kommunerne, som der er lagt op til med indeværende lovforslag.

Trafikselskaberne bakker op om modellen foreslået i lovforslaget – herunder at visitering sker via:

- Kommunerne, hvilket sikrer, at der bliver tale om en kommunal opgave, der kan løses via trafikselskaberne
- Henvisning til en objektiv norm (synsstyrke på 10 pct. eller mindre).

Information om ordningen til kommunerne

Trafikselskaberne har modtaget de første henvendelser fra kommuner angående udvidelsen af den individuelle handicapbefordring. Når lovforslaget er vedtaget, vil TiD tage initiativ til, at der sker en orientering af kommunerne om ordningens ikrafttræden, vilkår vedr. visitering, finansiering mv.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Trafikselskaberne i Danmark

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

4. januar 2018

Høringsvar til høring over udkast til lov om ændring af lov om trafiksel- skaber

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 5. december 2017 vedrørende ovennævnte og har ingen særlige bemærkninger her.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur



Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

trm@trm.dk,

kbt@trm.dk

bgk@trm.dk

Dansk Blindesamfund

Landsforening af blinde
og svagsynede i Danmark

Taastrup, 4. januar 2018

Dansk Blindesamfunds bemærkninger til Høring over udkast til lov om ændring af lov om trafikskaber

Tak for det tilsendte forslag til Lov om ændring af lov om trafikskaber. Vi er naturligvis yderst tilfredse med, at blinde og stærkt svagsynede borgere nu bliver omfattet af den individuelle handicapførelse, da det har været en mærkesag for os gennem en årrække.

Grundlæggende synes vi også, at forslaget ser rigtigt fornuftigt ud. Vi har dog to forslag, der omhandler dels en forenkling af visitationen og dels en præcisering af målgruppen – jf. bemærkningerne til lovforslaget.

Forenkling af visitationsprocessen

Dansk Blindesamfund udsteder et særligt rejse- og ledsagerkort til **alle** danske borgere med en synsrest på 10 % (6/60) eller derunder uanset om de er medlemmer af Dansk Blindesamfund eller ej. For at få udstedt kortet **skal** man indsende øjenlægefaglig dokumentation for sit synshandicap.

Dette kort dokumenterer, at borgeren er blind eller stærkt svagsynet og anvendes allerede i dag af forskellige myndigheder og (offentlige) virksomheder som gyldig dokumentation herfor, fx ved:

- Brug af ledsagerordningen hos DSB
- Køb af elektronisk rejsekort (type handicap) og lokal/regional kollektiv trafik, som trafikskaberne i øvrigt forestår
- Fritagelse for medielicens mv.

Ved at anvende dette kort som gyldig dokumentation for borgerens synsstatus, vil man kunne forenkle visitationsprocessen for kommunerne, idet den enkelte sagsbehandler ikke skal bruge tid på at gennemlæse journaler fra øjenlægerne og efterfølgende vurdere om brøken 1/36 eller 6/25 lever op til kriterierne. Det forarbejde har vi allerede gjort. Vi har i Dansk Blindesamfund mere end 100 års erfaring med at behandle øjenlægefaglige journaler og alle tvivls- og grænsetilfælde sendes til vurdering på Rigshospitalets Øjenklinik.

Blekinge Boulevard 2 – 2630 Taastrup – Telefon 38 14 88 44

Fax 38 14 88 00 – CVR 18 20 39 28 – Reg.nr. 2191 Kontonr. 8195604437

E-mail info@blind.dk – Internet www.blind.dk

Protector: Alexandra, grevinde af Frederiksborg

Præcision af målgruppen

For at undgå misforståelser bør det i bemærkningerne præciseres, at man skal se 6/60 (10 % eller mindre) eller have en synsfeltindskrænkning, der gør at man ser mindre end 10 % jf. WHO's definitioner samt den danske sociale klassifikation for synshandicap.

Hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål, er I velkomne til at rette henvendelse til undertegnede på telefon 23 40 92 18 eller e-mail jh@blind.dk

Med venlige hilsner

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'John Heilbrunn', with a stylized flourish at the end.

John Heilbrunn
Næstformand



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiks Holms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. mail til trm@trm.dk, kbt@trm.dk og bgk@trm.dk

Dato 04-01-2018
Deres ref. J.nr. 2017-6465
Vores ref. I-61/mb

Hørings svar til udkast til lov om ændring af lov om trafik selskaber

Generelle betragtninger:

Danske Busvognmænd bifalder lovændringen, der kun er en logisk udvidelse af den eksisterende ordning, idet svagtseende og blinde ligesom mennesker med (andre) fysiske handicap naturligvis er hæmmede i trafikken.

Danske Busvognmænd mener, at særligt buschauffører er godt uddannede og dermed rustet til at håndtere befordringen af svagtseende og blinde i trafikken. Såfremt myndigheder og køberne af befordringen (kommuner/trafik selskaber) finder det nødvendigt at indføre yderligere uddannelse/udbudskrav i forbindelse med den pågældende befordring af svagtseende og blinde, skal Danske Busvognmænd på det kraftigste opfordre til, at disse kompetencekrav indarbejdes i den eksisterende, lovpligtige uddannelse for buschauffører (og chauffører mere generelt) jf. Busloven BEK nr. 1372.

Uddannelse i befordring af svagtseende og blinde indgår allerede i varierende grad i den nuværende kvalifikations- og efteruddannelse for buschauffører (Befordring af handicappede i ordinær rutetrafik, Befordring af bevægelseshæmmede, Introduktion til offentlig servicetrafik, Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer, Befordring af fysisk handicappede passagerer).

Såfremt lovforslagets udvidelse bevirker, at der indføres nye krav eller udbudskrav til chaufførernes kompetencer og uddannelse, er det kun fornuftigt, at disse tænkes sammen med beskrivelserne for den allerede eksisterende, lovpligtige kvalifikations- og efteruddannelse jf. Busloven BEK nr. 1372.

Danske Busvognmænd deltager naturligvis gerne i udveksling af erfaringer og ideer med uddannelsesbranchen, kommuner, trafik selskaber og myndigheder om, hvorledes chaufførerne fremadrettet kan yde den rette service til blinde og svagtseende i den individuelle handicap kørsel.

Danske Busvognmænd har ingen specifikke bemærkninger til lovteksten.

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen
Michael Branner Jespersen
Chefkonsulent
michael@db-dk.dk, tlf. 61333320

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Berit Gohr Kaptain (BGK@TRM.dk), TRM Kristian Bach Thomsen (kbt@TRM.dk)
Cc: Pia Saxild (PS@fbr.dk), Helen Amundsen (ha@fbr.dk), Vagn Jelsøe (vj@fbr.dk)
Fra: Helen Amundsen (ha@fbr.dk)
Titel: VS: Høring - Udkast til lov om trafikkselskaber (udvidelse af individuel handicapkørsel - satspuljeaftale 2018)
Sendt: 03-01-2018 12:15:02

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Transport-, Bygnings- og Boligministeriets brev af 5. december 2018, J.nr. 2017-6465 vedr. udkast til lov om trafikkselskaber (udvidelse af individuel handicapkørsel – satspuljeaftale 2018). Forbrugerrådet Tænk kan fuldt ud støtte de foreslåede ændringer.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsøe
Vicedirektør / Deputy Executive Director

Helen Amundsen
Seniorrådgiver/Senior Technical Adviser

T +45 7741 7720 / M +45 2280 6106 / taenk.dk

T +45 7741 7732 / M +45 2715 7431

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K



Fra: TRM Kristian Bach Thomsen [<mailto:kbt@TRM.dk>]

Sendt: 5. december 2017 12:32

Cc: TRM Merete Rønmos Houmann; TRM Berit Gohr Kaptain; 'Laura Brogaard Poulsen'; Vinoth Paramasamy; 'Hanne Stig Andersen'

Emne: Høring - Udkast til lov om trafikkselskaber (udvidelse af individuel handicapkørsel - satspuljeaftale 2018)

Se venligst vedhæftede høringsmateriale.

Lovforslaget skal udmønte satspuljeparternes aftale for 2018, hvor individuel handicapkørsel udvides til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede

Med venlig hilsen

Kristian Bach Thomsen
Fuldmægtig

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building and Housing
Kollektiv Trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 20697971
kbt@trm.dk
www.trm.dk



Til: kbt@trm.dk
Cc: mrh@trm.dk, bgk@trm.dk

Økonomisk hørings svar vedr. udvidelse af individuel handicapkørsel til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede

KL har den 5. december 2017 modtaget udkast til ændring af lov om trafikskaber for udvidelsen af individuel handicapkørsel i økonomisk høring fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i det økonomiske høringsbrev, at det er ministeriets vurdering, at udvidelsen af ordningen for individuel handicapkørsel til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede vil medføre en samlet udgift for kommunerne på ca. 33 mio. kr. årligt. Dette idet kommunerne kompenseres med midler fra de seneste to satspuljeaftaler via bloktilskuddet, dels via allerede afsatte midler fra satspuljeaftalen for 2017 samt yderligere midler fra satspuljeaftalen 2018, i alt 115,8 mio. kr. (2018-PL) dækkende perioden fra lovens ikrafttrædelse 1. juli 2018 til og med 2021. Kompensationen fortsætter via bloktilskuddet i årene herefter med 33 mio. kr. årligt.

KL har i forlængelse af det økonomiske høringsbrev anmodet Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om de beregningstekniske forudsætninger for de anførte forventede årlige merudgifter for kommunerne på 33 mio. kr., der følger af udvidelsen af den pågældende kørselsordning. KL tager udgangspunkt i det modtagne beregningsnotat samt notatet "Blinde og svagtseende i den individuelle handicapkørsel – Evaluering af forsøg" (februar 2010)¹ omhandlende det bagvedliggende pilotforsøg i 2009 samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rapport "Handicapstatistik 2015" i nærværende hørings svar.

KL skal til høringsbrevet bemærke, at det af ministeriet anslåede udgiftsskøn efter KL's opfattelse ligger væsentligt under de reelle forventede årlige udgifter relateret til inkludering af blinde og stærkt svagsynede i den individuelle handicapkørsel. Dette idet KL anerkender den anvendte beregningsmetode, men må præcisere og opdaterer en række af de anvendte beregningstekniske forudsætninger. Disse og deres økonomiske betydning gennemgås nedenfor.

Dato: 9. januar 2018

Sags ID: SAG-2018-00184
Dok. ID: 2470321

E-mail: SBPE@kl.dk
Direkte: 3370 3959

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 3

¹ <https://www.trm.dk/-/media/files/publication/2010/blinde-og-svagtseende-i-den-individue-handicap/blinde-og-svagtseende-i-den-individue-handicapkoersel.pdf>

Population

Til bestemmelse af størrelsen på målgruppen af blinde og stærkt svagsynede borgere refererer ministeriet til Dansk Blindesamfund (DBS). DBS henviser til WHO, der estimerer, at 1 pct. af befolkningen i industrialiserede lande er blinde eller svagsynede, hvilket ifølge DBS svarer til ca. 55.000 borgere i Danmark. Af disse borgere vurderer DBS, at halvdelen "[...] antageligt over 25.000 [...]"² har en synsnedsættelse til 1/10 af normalsynet eller derunder, hvilket er det objektive kriterie, der definerer gruppen blinde og stærkt svagsynede. Ministeriet bruger dette antal, 25.000, i dets beregninger, selvom det ikke svarer til halvdelen af den estimerede gruppe på 55.000 borgere og DBS af samme årsag selv vurderer, at der er over 25.000 i målgruppen. Det er KL's opfattelse, at man derfor rettelig bør anvende antallet 27.500, svarende til halvdelen af de estimerede 55.000 borgere og 0,5 procent af befolkningen.

KL bemærker i forlængelse heraf, at de estimerede 1 procent af den danske befolkning, 55.000, er baseret på et ikke-opdateret befolkningstal. I starten af 4. kvartal 2017 var befolkningstallet således 5.778.570³. Anvendes dette befolkningstal samt en relativ størrelse på målgruppen på 0,5 pct. af befolkningen i beregningerne, estimeres ca. 29.000 borgere at være i den relevante målgruppe af blinde eller stærkt svagsynede.

Anvendes disse to præciserede/opdaterede forudsætninger i beregningen af det forventede årlige udgiftsskøn fås 43.0 mio. kr. og dermed et 29 procent højere årligt udgiftsskøn end de 33 mio. kr., anført af ministeriet i høringsbrevet.

Udnyttelsesgrad

Til bestemmelse af den forventede udnyttelsesgrad tager ministeriet udgangspunkt i rapporten omhandlende pilotprojektet i år 2009. I projektet var udnyttelsesgraden 13 pct. Ministeriet angiver en højere forventet udnyttelsesgrad på 25 pct. for en permanent ordning. Dette begrundes særligt med, at der i målgruppen givetvis vil være større kendskab til en permanent ordning samt at en permanent ordning givetvis vil være mere attraktiv for berettigede brugere. Dette vil samlet set resultere i en bredere efterspørgsel og dermed udnyttelsesgrad end den erfaret i pilotprojektet.

KL er enig i forventningen om en højere udnyttelsesgrad for en permanent ordning. Efter KL's opfattelse er der dog en reel sandsynlighed for, at udnyttelsesgraden kan forventes højere end 25 pct. som anført af ministeriet. Af pilotprojektrapporten fremgår det, at 33 procent af de adspurgte borgere, der var berettigede til ordningen, men som valgte ikke at tilmelde sig pilotprojektet, finder det 'sandsynligt' eller 'meget sandsynligt', at de vil benytte sig af ordningen, hvis den gøres permanent. Som et delresultat konkluderer rapporten, at tilslutningen i antal brugere vil være 50 pct. højere end i pilotprojektet, hvis det alene antages, at de brugere, der svarede 'meget sandsynligt' faktisk vælger at gøre brug af ordningen. Om det er tilfældet, er naturligvis svært at forudse, men mønsteret peger

Dato: 9. januar 2018

Sags ID: SAG-2018-00184
Dok. ID: 2470321

E-mail: SBPE@kl.dk
Direkte: 3370 3959

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 3

² Dansk Blindesamfund: https://blind.dk/maerkesager/tilgaengelighed/tilgaengelighed-for-blinde-og-svagsynede-tibs/3-synshandicap-forudsætninger-og-vilkar/copy_of_at-vaere-blind-eller-staerkt-svagsynet1

³ Danmarks Statistik, Tabel 'FOLK1A'



i retning af, at de 25 pct. kan være vel lavt sat, så den reelle udnyttelsesgrad og de årlige udgifter er højere end anslået af ministeriet. KL foreslår derfor, at beregningerne af det årlige udgiftsskøn tager udgangspunkt i en forventet udnyttelsesgrad på 30 pct., hvilket isoleret set medfører et forventet årligt udgiftsskøn, der er 20 pct. højere end det af ministeriet anførte.

Pris

Til bestemmelse af den forventede gennemsnitspris pr. tur anvender ministeriet 237 kr., svarende til det landsgennemsnitlige tilskud pr. tur opgjort i "Handicapstatistik 2015". KL bemærker her, at ministeriet således ikke lægger den noget højere gennemsnitlige pris på 300. kr. fra pilotprojektet til grund for den beregningstekniske pris pr. tur. Dette idet ministeriet vurderer, at den gennemsnitlige pris fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens handicapstatistik er mere dækkende for en landsdækkende og varig ordning. Dette til trods for, at det af pilotprojektet fremgår, at forsøgspersonerne i den nye målgruppe har længere og hyppigere ture end eksisterende brugere: 36 km mod 28 km. Længere og hyppigere ture taler for, at den nye målgruppe har et dyrere brugsmønster end de eksisterende brugere. Dette peger på, at de reelle udgifter forbundet med inkludering af disse borgere i den eksisterende kørselsordning er højere end de af ministeriet anførte.

KL ønsker at gå i dialog med ministeriet omkring ovenstående punkter, der hver for sig og kombineret medfører årlige merudgifter for kommunerne betydeligt over de 33 mio. kr. anført af ministeriet.

Med venlig hilsen

Søren Bo Peterson

Dato: 9. januar 2018

Sags ID: SAG-2018-00184
Dok. ID: 2470321

E-mail: SBPE@kl.dk
Direkte: 3370 3959

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 3