

Århus, 16. november 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. november 2007**

Vedr. punkt nr. 1



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. november 2007	1-00-2-07	Sarah Mandrup	sm@midttrafik.dk	87 40 83 31

Relevante projekter i udlandet med fokus på kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

Nedenstående projekter er en række eksempler på udenlandske projekter, Videnscentret har vurderet som relevante, og som Videnscentret i fremtiden forventer at kunne finde viden og erfaringer.

USA, Ketchikan Borough (13.782 indb.), Alaska.

Nelson/Nygaard Consulting har udarbejdet en Transit Development Plan for Ketchikan Borough i 2003. Det betyder at kørslen har været igangsat i et par år, hvorfor der er grundlag for at antage, at der allerede nu kan høstes nogle spændende erfaringer for, hvordan kørslen i dag fungerer i praksis. Den kollektive trafik i området er finansieret gennem federale midler, lokale skattekrone samt billetindtægter.

Der kan hentes erfaringer om:

- Målgruppe uden adgang til bil, hvilket også er en konsekvens for en stor del af målgrupperne i de tyndt befolkede områder i Region Midtjylland.
- Takstpolitik i forhold til at tiltrække kunder til henholdsvis den eksisterende kollektive trafik samt telekørsel. Hvilke målgrupper skal tiltrækkes til hvilken kørselsform.
- Billettering, papirbilletter samt tokens.
- Rejsetider. Hvordan udvikles der kørselsordninger, hvor rejsetiden både er tilrettelagt i forhold til høj passagertilfredshed og høj service produktivitet, bl.a. i forhold til omvejskørsel og bestillingstider.
- Individualiseret kørsel fra ældrecenter. Bestilling via ældrecenter, hvorfra kørslen også udgår fra. Ældrecentret udgør samtidig bestillingscentralen.
- Samordning af kørsel til ældrecenter samt de ældres andre aktiviteter, læge, indkøb mm.
- Udbringning af medicin og mad.
- Ordinær kollektiv trafik i samspil med den mere individuelt tilrettelagte kørsel.

USA, City of Bethel (5.800 indb.), Alaska.

Nelson/Nygaard Consulting har i 2004 udviklet en Public Transportation Plan til City of Bethel. Der er i dag implementeret væsentlige dele af Nelson/Nygaards Transportation Plan, samtidig med at der arbejdes på at videreudvikle den kollektive trafik. Der er indgået tæt samarbejde mellem City of Bethel samt det lokale Tribe Native Council (råd for de oprindelige indbyggere). Det vil således bl.a. være muligt at få indblik i de vigtige samarbejdsrelationer mellem forskellige interessenter, i forbindelse med implementering af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

Der kan hentes erfaringer om:

- Udvikling og implementering af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.
- Udvikling fra taxakørsel til bus/minibus kørsel.
- Udviklingsprocessen fra opstartsfasen med få busser og få ruter, til udvidelse af kørslen, både med flere busser og flere ruter.
- Uddannelse af transitmanager.
- Rekruttering og uddannelse af chauffører.
- Markedsføring mm.
- Metodisk arbejde i forbindelse med behovsanalyser.
- Målgruppeanalyser.
- Det sociale aspekt (social inklusion) i at tilbyde kørsel i rurale områder.

USA, Schuyler County, New York State. 8 mindre byer med i alt 19.000 indb.

Nelson/Nygaard Consulting har i juli 2007 udarbejdet en Transit Needs Assessment rapport, vedr. kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, med kørsel og pendling til få centrale steder, bl.a. universitetet.

75-100 kunder kører regelmæssigt med den nuværende kollektive trafik i området. Den samlede kundegruppen kører omkring 39.000 enkelt ture pr. år.

Det vil være muligt at hente erfaringer om, hvordan man bedst muligt kombinerer kollektiv trafik i tyndt befolkede områder med den eksisterende kollektive trafik. Samtidig vil det give mulighed for at få et indblik i det metodiske arbejde der ligger forud for implementering af ny kørsel. Da det metodiske arbejde er færdiggjort for nyligt, vil det være muligt at få indblik i erfaringer forbundet hermed samt de umiddelbare gevinster ved arbejdet. Desuden vil der være mulighed for at hente erfaringer om følgende:

- Udvikling af pendler service.
- Forbedring af den regionale kollektive trafik.
- Implementering af fleksibel kørsel som forbinder de tyndt befolkede områder med den regionale kollektive trafik.
- Demand responsive transport (behovsstyret kørsel) tilbydes i forbindelse med indkøb og (hospitals)behandlinger.
- Metodisk arbejde i forbindelse med behovsanalyser.
- Diskussion af flex ruter i forhold til "dial-a-ride".
- Forbedring af samarbejde og partnerships.
- Udvikling af dele-bil projekt.
- Mobility management strategier.

Frankrig, Aida EcoTechnology Project, Toulouse (evt. del af Interreg).

Konsulentfirma der samarbejder med kommuner og lokale administrationer om mobilitet i tyndt befolkede områder i forhold til en national undersøgelse. Der kan hentes erfaringer om:

- Undersøgelse af transportbehov.
- Implementering af projekter.
- Pilotprojekter vedr. kollektiv trafik og mobilitet i tyndt befolkede områder.
- Evalueringsstrategier i forbindelse med pilotprojekter.
- Pendlerkørsel.
- Behovsstyret kørsel.
- Udvikling, økonomi og social inklusion gennem kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

England, Humber and Wolds Rural Community Council (fra partnersøgning).

Projektet bygger på samspillet mellem landdistriktsudvikling og kollektiv trafik.

Det vil bl.a. være muligt at få adgang til viden og erfaringer vedr. følgende emner:

- Behovsanalyser.
- Målgruppeanalyser.
- Social inklusion.
- Dial-a-ride.
- Strategier om tilbud af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, for at folk kan blive i eget hjem længst muligt.
- Udvikling af model til samarbejde med lokalsamfundet i processen med at identificere problemstillinger vedr. adgang til kollektiv trafik i de specifikke områder, så der fokuseres på de *reelle* behov, frem for de *formodede* behov.

Sverige, Umeå (evt. del af Intereg).

Projektet i Umeå vil give et praktisk indblik i flere projektfaser af relevans for indsamling af viden vedr. kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Bl.a. vil det være muligt at få adgang til viden om følgende emner:

- Pilotprojekter i forhold til samspil mellem urban og rural kørsel.
- Pendlerkørsel dagligt til arbejde, skole og indkøb.
- Strategiske målgrupper, f.eks. medarbejdere på en virksomhed.
- Bæredygtig transport.
- Behovsanalyser.
- Information og marketing i forhold projektets resultater.

Sverige, Gotland, Plustrafikken.

Projektet giver et indblik i, hvordan telekørsel fungerer i praksis i et tyndt befolket område.

- Telekørsel.
- Til/frabringer kørsel, koordineret med den øvrige kollektive trafik.
- Samordnet kørsel af hospitalskørsel, specialkørsel mm.
- Metodisk arbejde i forhold til evaluering, effektivitet, kundeperspektiver mm.

Sverige, Nærtrafikken i Sävsjö og Visingsötrafikken, Jönköping Länstrafik.

Disse to projekter vil give et indblik i, hvordan telekørsel, bestilt via bestillingscentral, fungerer i praksis.

- Telekørsel.
- Bestillingscentral.
- Kombination af skolekørsel og telekørsel samt patientbefordring.
- Betaling, der stort set følger bustakster.

Projekter med fokus på behovsstyret og samordnet kørsel i Europa og Nordamerika:

Italien, Genova, Civitas.

Projektet omhandler bl.a. DRINBUS, som er behovsstyret kørsel. Derfor vil udbyttet af projektet være koncentreret om følgende områder:

- Fleksibel kørsel.
- "Brobygning" mellem ordinær kollektiv trafik og de nye behov for mobilitet.
- Design af organisatorisk, finansiel, juridisk og politisk ramme for etablering af et agency der varetager fleksibel mobilitetsservice.
- Kørselsordning for folk med reduceret mobilitet.

Frankrig, Toulouse, Civitas.

Projektet fokuserer på integration af behovsstyret kørsel, som et supplerende tilbud i den kollektive trafik. Udbyttet af projektet vil bl.a. være viden om følgende:

- Udvikling af innovative management redskaber til behovsstyret kørsel.
- Identificering af forbedringsmuligheder i den eksisterende behovsstyret kørsel.
- Call- og reservationscenter.
- Analyse af den behovsstyret kørsel og dets synergieffekt med den øvrige kollektive trafik.

England, Norwich, Civitas.

Projektet fokuserer på at samordne individuel transport med hospitals/lægekørsel. Udbyttet af projektet vil således være inden for følgende områder:

- Forøgelse af kundegruppen i de tyndt befolkede områder, som anvender kørslen til hospitaler/læge.
- At tilbyde omfattende information til kunderne om muligheden for kørsel til hospital/læge.
- At reducere antallet af hospitaletaftaler, hvor folk ikke møder op.

Irland, Galway, ARTS.

Projektets fokusområde er koordinering af lokale kørsler med eksisterende bus- og taxakørsel. Koordineringen foregår gennem et "travel demand centre", som er tilknyttet det regionale center, som varetager kørsel fra brandstationer og ambulancekørsel. Udbyttet af projektet vil være viden om koordineret kørsel, øget effektivitet, samordning af offentlige kørsler med specialkørsler, f.eks. handicap/patientkørsler. Projektet fokuserer således bl.a. på:

- Samordnet kørsel.
- Til/frabringer kørsel.
- Begrænsning af isolation af ældre borgere.
- Tilbud om mobilitet til handicappede.
- Bestillingscentral (travel demand centre).

England, Flintshire County Council (Trapeze).

Projektet bygger på indførelsen af en fleksibelt efterspørgselsstyret service af den kollektive trafik mellem et boligområde og et industriområde med 10.000 arbejdspladser. Pga. det manglende tilbud om kollektiv trafik, er 98,6% af kørslen mellem industriområdet og boligområdet foregået i bil, hvilket har ført til betydelige trængselsproblemer samt en høj udledning af CO₂ i området. Den efterspørgselsstyret kørsel bygger bl.a. på følgende områder:

- Rutekørsel med mulighed for afvigelser inden for bestemte zoner.
- Anvendelse af Pass til håndtering af rute- og køreplanlægning samt dispatching.
- Installering af Trapeze Web, der gør det muligt for kunderne at reservere, ændre eller aflyse ture on-line.
- Ved maksimal kapacitetsudnyttelse kan CO₂ udslippet reduceres med 22 tons om året.

USA, Austin Texas, CARTS (The Capital Area Rural Transportation System) (Trapeze).

Projektet bygger på kørsel i både byområder og landområder i det centrale Texas. Hovedparten af kørslen er bestillingskørsel, der skal forudbestilles og samkøres i 60 minibusser og biler. Projektet bygger bl.a. på forskellige tekniske løsninger i forbindelse med en forbedring af den bestillingsbaserede kørsel. Udbyttet af projektet vil således bl.a. være et indblik i følgende områder:

- Mobilt computersystem der kan samarbejde med Pass og levere AVL informationer (automatisk vogn lokalisering) ved hjælp af GPS teknologi.
- Adgang til præcise og tilgængelige data om passagertal, turlængder, pausetider i arbejdet med at planlægge kørslen.
- Installering af MDC'er (mobile data computers) i køretøjerne.
- Sammenkobling mellem MDC'ere og Pass systemet.

Projekter af generel relevans i forhold til kollektiv trafik:

USA, Californien, Humboldt County. PATH project (Planning for Active Transportation and Health):

Projektet bygger på 6 hovedpunkter i forbindelse med beslutningsprocessen vedr. planlægning af samspillet mellem transport og lokalområder. Modellen for beslutningsprocessen bygger på tanken om at beslutninger vedr. transport, udvikling af land og by, og økonomisk udvikling, hænger uløseligt sammen. Og at transportmæssige investeringer påvirker den generelle offentlige sundhedstilstand samt den sociale lighed. Investeringer i kollektiv trafik skal således ses i et bredere perspektiv, end blot at løse de konkrete transportmæssige udfordringer i at flytte folk fra punkt A til B. Udbyttet af projektet vil således være et nyt og bredere perspektiv på trafikplanlægning, samt et nyt perspektiv på samspillet mellem trafikplanlægning og udvikling af lokalområder og byer. De 6 områder i beslutningsmodellen omfatter følgende:

- Langsigtede strategiske mål.
- Behovsanalyser.
- Identificering og prioritering af strategier.
- Økonomisk fundament for de prioriterede strategier.
- Sikre at projektet fuldføres.
- Evaluering af resultater.

England, Wales, ARTS.

Projektet fokuserer på systemet "Amserol" (som betyder "timely" på walisisk). Systemet tilbyder "real time" information til beboere i tyndt befolkede områder, bl.a. via sms tjeneste og fastnet telefon. Udbyttet af projektet vil således være viden om og demonstration af forskellige former for "real time" information, inden for følgende områder:

- Displays på busstoppesteder.
- Displays i busser.
- On-line via internettet.
- Tilbud der skal forbedre rejseoplevelsen for folk, der bor i de tyndt befolkede områder.
- Bedre planlægning af egen rejse og omstigning på grund af "real time" information.

Århus, 16. november 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. november 2007**

Vedr. punkt nr. 3

Statsforvaltningen Midtjylland
Tilsynet St. Blichersvej 6
Postbox: 151
6950 Ringkøbing

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato

9. november 2007

Kontaktperson

Eva Baungaard

Mail

EB@midttrafik.dk

Vederlag, økonomiske ydelser mv. for medlemmer af bestyrelsen for Midttrafik, Deres j.nr2007-614/15

Med henvisning til deres afgørelse af 23. juli 2007 skal jeg hermed komme med nogle yderligere betragtninger, samt besvare de i afgørelsen rejste spørgsmål.

./ For en god ordens skyld, skal jeg oplyse, at Midttrafiks vedtægter er endeligt godkendt af Trafikstyrelsen, kopi af skrivelse af 5. september 2007 vedlægges.

Midttrafik accepterer den af Statsforvaltningen fastsatte timesats for formanden.

Vedrørende næstformændene:

Det er i Midttrafik fastlagt i vedtægterne, at der skal være 2 næstformænd. Midttrafiks vedtægter er godkendt enstemmigt af alle 19 kommuner i Regionen og Region Midtjylland. Konstitueringen i den nuværende valgperiode indebærer, at de to næstformænd repræsenterer Midttrafiks 2 største bestillere, nemlig Århus Kommune og Region Midtjylland

De to næstformænd i Midttrafiks bestyrelse har en stedfortrædende funktion, dels i forhold til tegningsretten i Midttrafiks vedtægter (§ 20 stk. 3), dels at formandens opgaver varetages ved dennes forfald.

Herudover repræsenterer næstformændene Midttrafik i udadvendte funktioner, som fx Letbaneprojektet, indlæg på konferencer, udtalelser til pressen osv.

Næstformændene deltager i løbende mødeaktivitet med bestyrelsesformanden og direktionen. Udover bestyrelsesmøder, som afholdes 11 gange om året, afholdes der formandskabsmøder ca. 12 gange om året, hvor bestyrelsesformanden og begge næstformænd deltager. Disse møder har typisk en varighed af minimum 2 timer.

Direkte telefon
8740 8276

På formandskabsmøderne drøftes emner, der er tættere på den daglige drift, herunder forberedelse eller opfølgning i forhold til arbejdet i bestyrelsen. Desuden involveres formandskabet i møder med samarbejdspartner og andre relevante i markedet for kollektiv trafik. Det kan for eksempel dreje sig om møder med vognmænd om situationen for på det danske busmarked, møder med industrien om muligheder for mere miljørigtig kollektiv trafik osv. Der er således ikke tale om, at næstformændene udfører arbejdsopgaver for Midttrafik som sådan.

Der er udpeget en første- og en anden-næstformand, men dette har alene betydning i forhold til hvem, der repræsenterer bestyrelsesformanden ved forfald og udgør således kun en beskeden del af opgaveporteføljen.

Vedrørende de menige bestyrelsesmedlemmer:

Midttrafik udfører opgaver for 19 kommuner, af disse er 7 kommuner repræsenteret i bestyrelsen. De i bestyrelsen indvalgte kommunalbestyrelsesmedlemmer skal således koordinere det trafikpolitiske arbejde med flere kommuner og her fra bl.a. videreformidle oplysninger om lokale forhold, der har betydning for trafikselskabets udvikling og varetagelse af opgaver for alle kommuner. Disse emner varetages af bestyrelsesmedlemmerne i deres egenskab af at være valgte bestyrelsesmedlemmer, og kan derfor ikke betragtes som en særskilt opgave løst for Midttrafik.

Det fremgår ikke direkte af vedtægterne, at disse opgaver skal løses, men bestyrelsen har jf. vedtægternes § 20 til opgave at sikre, at Midttrafik ledes i overensstemmelse med lov om trafikkselskaber. I loven fremgår det af bemærkningerne bl.a. dels, at "De nye større kommuner vil have god mulighed for indflydelse i de enkelte trafikkselskaber og forventes således at have interesse i, at der ikke oprettes små trafikkselskaber.", dels at "Det foreslås, at trafikkselskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne." Disse to forhold er en løbende proces, der foregår både på politisk og på administrativt niveau. For at sikre alle kommuner god indflydelse, har hvert bestyrelsesmedlem løbende kontakt til de kommuner, der ikke er repræsenteret i bestyrelsen.

Midttrafik's repræsentantskab skal ifølge loven mødes en gang om året. Midttrafik har valgt at indkalde repræsentantskabet to gange om året for at få tættere dialog, men alligevel vil der løbende være behov for, at alle kommuner har mulighed for at have dialog med bestyrelsen gennem de bestyrelsesmedlemmer, der er valgt af repræsentantskabet.

Neden for gives et par eksempler på, at de enkelte bestyrelsesmedlemmer har en løbende kontakt med de øvrige kommuner for at sikre, at alle kommuners interesser bliver hørt:

- byrdefordelingsprincipperne for udgifterne til fællesaktiviteter bliver udviklet fra år til år for at sikre, at lovens formulering om, at "Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter" bliver håndteret på en tilfredsstillende måde.

- harmonisering af takster og rejseregler betyder, at takster ændres forholdsmæssigt mere i nogle kommuner end andre, så Midttrafik kan have ens takster og regler for rejsen inden for få år; det vil ofte medføre, at nogle kommuner uden indvalgt bestyrelsesmedlem skal inddrages i bestyrelsens beslutning for at sikre opbakning.
- effektivisering af rutenettet vil betyde, at lokale forhold bliver berørt, og kommunerne har behov for at drøfte prioriteringerne med bestyrelsesmedlemmerne.

Herudover oplever bestyrelsesmedlemmerne ofte, at de bliver kontak-
tet af borgere, virksomheder, institutioner osv. pga. deres medlem-
skab af Midttrafiks bestyrelse – det er typisk henvendelser om ønsker,
klager, idéer, spørgsmål, holdninger osv. vedr. den kollektive trafik.
Bestyrelsesmedlemmerne deltager også af og til i fx borgermøder om
den kollektive trafik.

Bestyrelsesmedlemmerne besvarer henvendelser fra pressen om for-
hold, der drøftes i Midttrafiks bestyrelse og om Midttrafik generelt.
Bestyrelsesmedlemmerne er dermed med til at sikre, at Midttrafik er
synligt og forankret lokalt på tværs af den geografisk store region.

Vi må konstatere, at de første måneder af Midttrafiks eksistens har
vist, at forberedelse til mødedeltagelse i Midttrafiks bestyrelsesmøder
er et omfattende arbejde, der ligger ud over, hvad man normalt vil
forbinde med deltagelse i et møde af 3 timers varighed. De første syv
møder i 2007 har i gennemsnit haft ca. 100 siders materiale til forbe-
redelse, hvoraf ca. 25 sider er dagsorden med sagsfremstilling og
indstillinger og 75 sider bilag. Midttrafiks oprindelige ansøgning til
Statsforvaltningen lød på, at forberedelse og deltagelse i møder vil
være 7,5 timer pr. møde, hvilket ikke tyder på at være for højt angiv-
vet. Statsforvaltningen har da heller ikke anfægtet dette.

Det bemærkes, at der er 11 møder om året samt 2 repræsentant-
skabsmøder. Det skal ses i sammenhæng med, at Midttrafiks forslag
om vederlag til bestyrelsesmedlemmerne er baseret på et forventet
årligt timeforbrug på 82,5 (12,5 % af formandens 660 timer).

Jeg stiller mig uforstående overfor Statsforvaltningens afvisning af, at
tillade fast vederlag for bestyrelsesmedlemmerne i Midttrafik, når der
henses til, at Statsforvaltningen Nordjylland har godkendt fast veder-
lag for bestyrelsesmedlemmerne i Nordjyllands Trafikselskab. Her
modtager næstformanden 67 % af formandens vederlag og de meni-
ge medlemmer modtager 50 % af formandens vederlag.

Også Statsforvaltningen Hovedstaden har godkendt fast vederlag for
Movias bestyrelsesmedlemmer. Her modtager formanden et beløb der
lægger sig meget op ad det beløb Midttrafik har fået godkendt for
vores bestyrelsesformand. Movias næstformand modtager 40 % af
formandens vederlag og de menige bestyrelsesmedlemmer modtager
20 %.

Midttrafik har 2 næstformænd, til hvem der er ansøgt om et fast ve-
derlag til hver på 25 % af formandens vederlag; vederlaget træder i
stedet for næstformændenes vederlag som menigt bestyrelsesmed-
lem. Det samlede vederlag for de næstformænd er altså 50 % af for-
mandens vederlag, mens man fx i Movia har fået godkendt 40 % til
en næstformand og 20 % til et menigt medlem..

Midttrafik kan oplyse, at den omfattende mødeaktivitet for næstformændene og den store mødeforberedelse og opgaver mellem bestyrelsesmøderne for samtlige bestyrelsesmedlemmer skal ses i lyset af, at Midttrafiks bestyrelse har ansvar for, at Midttrafik for de 19 kommuner og Regionen udfører opgaver, der svarer til en omsætning på ca. 1,3 mia. kr. i 2007. Det drejer sig om ca. 2,2 mio. køreplantimer i ruteplanlagte busser og ca. 220.000 individuelt koordinerede rejser for handicappede borgere samt varetagelse af store dele af den siddende patientbefordring for Regionen.

Det er således fortsat opfattelsen i Midttrafik, at næstformændenes og bestyrelsesmedlemmernes store arbejde bør honoreres med et fast vederlag.

Venlig hilsen
Midttrafik


Jens Erik Sørensen
Direktør

Århus, 16. november 2007

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. november 2007**

Vedr. punkt nr. 4

De Samvirkende Invalideorganisationers bemærkninger til regelharmonisering af regler og takster for Handicapkørsel i Region Midtjylland fra 1. januar 2008.

Indledningsvis er det vigtigt, at de fremtidige begreber vedr. Handicapkørsel bliver klare for både brugere, kørselsudøvere og de politiske beslutningstagere.

Handicapkørsel er en videreførelse af "Individuel Handicapkørsel for Bevægelseshæmmede", vedtaget i 1992 under Trafikministeriet og skal sikre at handicappede, der ikke kan benytte almindelig offentlig transport, får mulighed for kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål.

Den 1. januar 2007 blev der oprettet 6 trafikselskaber i Danmark, hvori al kollektiv trafik skal administreres.

Alle kommunerne i Region Midtjylland er en del af Midttrafik, hvor igennem de ved lov skal købe den lokale kollektive trafik og *den individuelle handicapkørsel*. Samtidig har trafikselskaberne ændret karakter, således at de er ejet af kommuner og regioner i fællesskab. Kommunerne har tilsammen majoriteten i trafikselskabet, og der stilles hermed større krav til kommunerne om at kunne løfte ejer og bestillerrollen i trafikselskabet.

Da det nu er kommunerne der selv skal betale for Handicapkørsel og ikke længere de gamle amter, er det vigtigt at kørselsudøveren (Midttrafik) ved hvilke kørselsopgaver de skal varetage.

Vi forventer at kommunerne gør sig meget klart, hvilke typer af kørsel der skal ligge indenfor Handicapkørsel, set i forhold til andre kørselsordninger, f.eks. behandlingsskørsel, ældre kørsel til lokalcentre og institutionskørsel.

I store træk er brugerprofilen i Handicapkørsel den samme på landsplan.

Antallet af visiterede brugere var primo 2005, 8 pr. 1.000 indbyggere (i Århus kommune 10 pr. 1.000).

Ca. 3.000 var *under* 45 år og ca. 27.000 var *over* 76 år.

58% brugte *under* 20 ture årligt og kun 4% brugte alle 104 ture.

Når der er så mange ældre i ordningen, kan det skyldes, at nogle handicappede først i en sen alder starter på at anvende ordningen og at mange visiteres pga. en aldersbetinget funktionsnedsættelse. Det kan også skyldes at Handicapkørslen ikke lever op til de forventninger som specielt yngre brugere har omkring f.eks. spontanitet.

Hvis man tager udgangspunkt i bemærkningerne til det seneste lovforslag vedrørende den individuelle handicapkørsel, som ligger til grund for det nuværende regler, kan man komme med nedenstående betragtninger.

- Når man skal vurdere, om det regionale trafikselskab i Region Midtjylland lever op til sine forpligtelser, at det vigtigt at tage udgangspunkt i, at kravene til de regionale trafikselskaber i forbindelse med individuelle handicapkørsel er **minimumkrav**. Det blev understreget i forbindelse med den seneste revision af lovgivningen.
 - o *Det er derfor klart, at de enkelte regionale trafikselskaber har mulighed for at beslutte et serviceniveau, der ligger over lovens minimumkrav. Det kan man sige, at Århus Kommune har gjort ved at tilbyde op til 200 enkeltture årligt.*
- Den individuelle handicapkørsel skal være et tilbud til personer med handicap over 18 år, som har et **svært bevægelsehandicap**. Det vil ofte være således, at målgruppen vil benytte mobilitetshjælpemidler. Personer med **synshandicap** kan også visiteres med i ordningen – uanset om de benytter et mobilitetshjælpemiddel. Personer på **plejehjem og i individuelle botilbud** kan også visiteres til den individuelle handicapkørsel.
 - o *Det er svært at se, om det tydeligt fremgår af forskelligt oplysningsmateriale, hvem der er omfattet af målgruppen. Det er også svært at se, på hvilken måde man gør målgruppen opmærksom på deres muligheder og rettigheder.*
- Det er muligt at **tilbyde andre handicapgrupper** adgang til den individuelle handicapkørsel, hvis det regionale trafikselskab beslutter dette.
 - o *Det synes ikke at være tilfældet hos det regionale trafikselskab i Region Midtjylland. Man kan stille sig selv det spørgsmål, om kommunerne har haft mulighed for at overveje denne option?*
- Der skal være tale om kørsel til **sociale aktiviteter og fritidsformål (spontankørsel)**, men ikke krav på "her og nu kørsel". Brugere skal **bestille kørsel i rimelig tid**, således at trafikselskaberne har mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen.

F.eks. i forbindelse med højtider og kørsel over længere afstande kan det være nødvendigt af hensyn til trafikselskabernes tilrettelæggelse og

planlægning af kørslen, at kørslen bestilles længere tid i forvejen.

- *Det kan diskuteres, om der er tale om bestilling indenfor rimelig tid, med de fastsatte tidsfrister for spontankørsel. Ved længere ture synes at være tænkt på en tur, som krydser mere end en region. Vedr. driftstiden bør der være mulighed for at blive hentet senere end kl. 24.00 på fredage og lørdage, da det primære formål med kørselsordningen er fritidskørsel som f.eks. til biograf, cafe og familiebesøg.*

side 3

- Der skal som minimum tilbydes **104 enkeltture årligt** til den enkelte svært bevægelses-hæmmede. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at de enkelte trafikselskaber tilbyder flere ture eller giver mulighed for tilkøb af flere ture. Der kan ikke stilles krav om, hvornår de enkelte kan benytte deres antal turer i løbet af året. Behovet er alene bestemt af ønsker fra de visiterede brugere. De kan bestille kørsel på de tidspunkter, der passer dem bedst.
 - *Der hersker ingen tvivl om, at der er uoverensstemmelse i mellem lovens krav og de regler, der nu tilbydes. Det er fint, at Århus Kommune gerne vil tilbyde op til 200 uger årligt, men det er ikke i overensstemmelse med lovgivningen, at kun 52 af disse ture kan bruges uden for kommunen. I øvrigt vil det nok være således, at det i 99 procent af tilfældene vil være således, at ingen vil efterspørge mere end 52 ture ud af kommunerne.*
 - *At afhentningstidspunktet kan forskydes med op til +/- 1 time ikke er rimeligt.*
 - *Det er også tvivlsomt, om man kan fratage mennesker en ret til et bestemt antal turer, som en sanktion, hvis ikke de lever op til de regler, det regionale selskab har besluttet.*
- Kørslen omfatter hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpe-midlet og eventuel bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover er der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren kan forvente i forbindelse med kørslen.
- Det forudsættes, at **taksterne** for individuel handicapkørsel ikke må ligge væsentligt højere end prisen for øvrig kollektiv persontransport inden for trafikselskabets område.
 - *Her er der ingen tvivl om, at det regionale trafikselskab i Region Midtjylland har lagt sig på et niveau for takster, som langt overstiger*

det, andre mennesker betaler for at køre med den kollektive transport. Der er ingen tvivl om, at der her er tale om lovbrud. F.eks. er der heller ikke lavet undersøgelser om de takstmæssige konsekvenser for en kommune som Ringkøbing, der geografisk er landets største kommune.

- Det forudsættes, at **handicaporganisationerne løbende skal inddrages** i forbindelse med trafiksekskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne.

- o *Det regionale trafiksekskab i Region Midtjylland har inddraget handicap-organisationerne i det centrale arbejde i regionen. Det er naturligvis fint.*

Det er imidlertid ikke fint, at man ikke har inddraget de lokale handicap-organisationer i de enkelte kommuner, f.eks. via en debat i det lokale kommunale handicapråd. Det regionale trafiksekskab konstitueres af kommunerne, hvorfor det er vigtigt for de lokale handicaporganisationer at drøfte med deres kommune,

side 4

hvilken politik kommunen skal anlægge i forhold til det regionale trafiksekskab

– her under den individuelle handicapkørsel.

Med venlig hilsen

Peter H. Simonsen
Langvad
Lokal repræsentant for
Landsformand

Stig

De Samvirkende Invalideorganisationer