



Notat

Analyse af muligheder for at tilbyde hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter

I budget 2022 blev der afsat midler til i 2023 at gennemføre en analyse af mulighederne for at tilbyde særkørsel til gangbesværede i forbindelse med lægebesøg og indkøb direkte til og fra matriklen under langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter samt refusion af taxaudgifter, såfremt særkørsel ikke er mulig. Økonomiforvaltningen har i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen og Movia gennemført analysen.

I forhold til målgruppen i analysen om særkørsel og evt. refusion af taxa-udgifter har Økonomiforvaltningen valgt at undersøge situationen, hvor kommunen afholder udgifter for borgere, som ikke i forvejen er visiteret til særkørsel, eller som i dag ikke er omfattet af målgruppen for at kunne modtage hjælp til særkørsel efter lovgivningen. Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Socialforvaltningen vurderer, at dette omfatter borgere med gangbesvær, forstået i bred forstand, der kan gå korte afstande, evt. med en enkelt stok, men som oplever utryghed ifm. flytning af 'fast' busstoppested. Det vil også inkludere borgere, som har en psykisk funktionsnedsættelse, eller borgere, som med socialpædagogisk støtte er tillært en bestemt rute, som nu ændres pga. langvarigt gravearbejde. Dette vil skabe utryghed for borgeren, og dermed begrænse borgerens adgang til offentlig transport(bus).

Analysen omfatter følgende områder:

1. Juridisk vurdering af mulighederne
2. Kortlægning af omfang og behov
3. Movias flextrafik-ordning
4. Opsamling

18-03-2024

Sagsnummer i F2
2023 - 16962

Dokumentnummer i F2
4106418

Sagsnummer eDoc
2023-0399017

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen

Ad. 1. Juridisk vurdering

Når kommunen vil støtte enkeltpersoner eller grupper af personer ud fra et økonomisk eller socialt transskriterium, kræver det lovhjemmel.

Kommunen kan ikke i medfør af kommunalfuldmagtsreglerne understøtte eller begunstige enkeltpersoner eller grupper af personer. Dette hænger sammen med, at der ingen fælles eller kommunal interesse er i at yde støtte til enkeltpersoner eller grupper af personer, alene med henblik på at øge deres levestandard eller spare dem for udgifter.

Der gælder dog modifikation, at økonomisk støtte kan gives, hvis der herved varetages en kommunal interesse, dvs. hvis hovedformålet med den kommunale støtte ikke er at hæve levestandarden m.v. for personer i gruppen.

Kommunalfuldmagtsreglerne er som udgangspunkt subsidiære og viger for den skrevne lovgivning. Da der er en række lovbestemmelser, hvorefter det er muligt at yde hjælp til gangbesværede borgers mulighed for mobilitet – særligt med bestemmelser i serviceloven, sundhedsloven, pensionsloven og lov om trafikskaber, er det Økonomiforvaltningens vurdering, at evt. hjemmel til at hjælpe gangbesværede borgere skal findes i den skrevne lovgivning.

I det nedenstående gennemgås den lovgivning, der er relevant i forhold til evt. muligheder for at yde hjælpen. Det drejer sig om:

- Lov om trafikskaber § 11 (individuel handicapkørsel)
- Servicelovens § 117 (støtte til individuel befordring)
- Sundhedslovens §§ 170 og 172 (befordring eller befordringsgodtgørelse til hhv. læge og genoptræning)
- Pensionslovens § 14 (personligt tillæg til folkepensionister)

Lov om trafikskaber § 11 (Individuel handicapkørsel)

Trafikskaber (Movia i Hovedstadsområdet) skal efter bestemmelsen etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede over 18 år samt blinde og stærkt svagtseende over 18 år.

Ved svært bevægelseshæmmede forstås i bestemmelsens forstand kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykker, stokke, gangbukke og lignende.

Det er kommunen (Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Socialforvaltningen), der visiterer borgere i de pågældende målgrupper til ordningen, der omfatter minimum 104 enkeltture pr. år. Kørslen går så tæt til borgerens gadedør som muligt. Borgeren har en egenbetaling i form af et abonnement på ordningen samt egenbetaling for turene. Egenbetaling for turene ligger på niveau med almindelig offentlig transport.

Hvis borgeren har brugt alle sine ture, kan der indenfor et kalenderår beviliges yderligere 20 enkeltture.

Movia har valgt at udvide kørselsordningen, så andre grupper af borgere med handicap også kan omfattes tilbuddet, hvis den enkelte kommune beslutter sig herfor. Dette har Københavns Kommune udnyttet til at tilbyde ordningen til personer med demens samt personer med erhvervet hjerneskade (se servicelovens § 117 nedenfor).

Visitation til kørselsordningen afhænger af borgerens funktionsniveau – ikke af byens beskaffenhed. Enhver person indenfor målgruppen kan således tildeles ordningen, uanset om der er gravearbejde i området eller ej.

Serviceloven § 117 (støtte til individuel befordring)

Efter denne bestemmelse kan kommunen beslutte at yde tilskud til personer, som på grund af varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsniveau har behov for befordring med individuelle transportmidler. Det er Københavns Kommune, som afholder alle udgifter hertil, og der modtages ingen statslig refusion.

Det er overladt til kommunen selv at beslutte, i hvilket omfang sådanne tilskud bør ydes og i så fald efter hvilke retningslinjer. Betingelsen er dog, at målgruppen har behov for befordring med individuelle transportmidler, og at behovet skyldes et varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsniveau.

Bestemmelsen benyttes på nuværende tidspunkt ikke i Socialforvaltningen (Borgercenter Handicap). Den har tidligere i en kort periode været benyttet til vaccinekørsel af borgere under Covid-19. Derudover blev der åbnet for at anvende paragraffen, da få borgere blev afvist at blive hentet af Movia, fordi forholdene ved deres opgangstrapper ikke opfyldte mindstemålene for Movias interne arbejdsmiljøregler. Det blev vurderet, at trapperne ikke var brede nok til, at de ansatte forsvarligt kunne anvende en trappelift.

Bestemmelsen benyttes i Sundheds- og Omsorgsforvaltningen bl.a. til at yde de tilskud, der er nødvendige for, at personer med demens samt personer med erhvervet hjerneskade kan blive omfattet af den individuelle handicapkørsel, som Movia tilbyder efter § 11 i lov om trafikkselskaber (se ovenfor).

Det vurderes, at servicelovens § 117 ligeledes kan anvendes, hvis kommunen vil yde tilskud til borgere, der - på grund af nedsat gangfunktion og langvarigt gravearbejde og heraf omlægning af busruter - har behov for individuel befordring.

Hvis servicelovens § 117 skal anvendes til en ny gruppe borgere, f.eks. borgere, som er forhindret i at benytte offentlig transport på grund af langvarigt gravearbejde, skal udvidelsen godkendes politisk, og finansiering af de varige merudgifter til dette skal bevilges i et budget. Det er muligt at gøre det for en afgrænset periode.

Bestemmelsen opstiller ingen krav til tilskuddets form. Tilskuddet kan således være et tilskud til dækning af taxa-regninger til og fra borgerens bopæl i en periode, mens gravearbejdet/omlægning af busruter foregår, eller et tilskud til, at målgruppen i en sådan periode tilbydes at benytte en af Movias flextrafik-ordninger.

Det vurderes at være vanskeligt at beskrive en målgruppe af varigt gangbesværede, der ikke allerede er eller ville kunne visiteres til Movias Flex Handicap-kørsel. Det er således Sundheds- og Omsorgsforvaltningens umiddelbare vurdering, at der vil være tale om en mindre gruppe af borgere, der kan gå korte afstande, evt. med en enkelt stok, men som oplever utryghed ifm. flytning af 'fast' busstoppested.

Socialforvaltningen vurderer ligeledes, at der vil være en begrænset målgruppe, som fysisk set kan gå i sit nærmiljø. De vil muligvis ikke være bevilliget en elscooter, da de ellers vil kunne transportere sig rundt på den i det ydre nærmiljø eller via metro/S-tog/bus, hvor elscooter kan medtages. Det vil også inkludere borgere, som har en psykisk funktionsnedsættelse, eller borgere, som med socialpædagogisk støtte er tillært en bestemt rute, som nu ændres pga. langvarigt gravearbejde. Dette kan skabe utryghed for borgeren, og dermed begrænse borgerens adgang til offentlig transport(bus). For Socialforvaltningens vedkommende er det vigtigt, at der ved en evt. etablering af denne særkørsel, er fokus på borgere med psykisk funktionsnedsættelse.

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen bemærker, at forslaget vil få administrative og økonomiske konsekvenser for forvaltningen. For det første vil antallet af ansøgninger om individuel befordring stige, og for det andet kan forslaget – afhængig af udformning – komme til at indebære, at ansøgninger skal vurderes af sundhedsfagligt uddannede visitatorer. P.t. behandles alle ansøgninger om flextrafik af administrative medarbejdere.

Socialforvaltningen bemærker ligeledes, at uagtet hvilken model der bruges til at løse udfordringerne med særkørsel i forbindelse med langvarigt gravearbejde, vil det få en administrativ og økonomisk konsekvens for Borgercenter Handicap. Borgercenteret benytter udelukkende § 11 i lov om trafikkselskaber, hvor sagsbehandlingen administreres af en gruppe administrative ansatte, fordi det er mindre komplicerede sager. Hvis der stilles krav om, at hver borgers funktionsniveau skal undersøges

nærmere, vil det kræve, at Socialforvaltningen bevilges midler til at ansætte personale, der har en mere socialfaglig baggrund. Dette gælder særligt for borgere, som har en psykisk funktionsnedsættelse, og som bliver forhindret i at benytte offentlig transport pga. langvarigt gravearbejde.

Sundhedslovens §§ 170 og 172 (befordring eller befordringsgodtgørelse til hhv. læge og genoptræning efter hospitalsbehandling)

Kommunen har efter disse bestemmelser pligt til at yde befordring eller befordringsgodtgørelse til pensionister – og for så vidt angår genoptræning til personer, hvis tilstand udelukker befordring med offentlige transportmidler – til de anførte formål efter nærmere bestemte regler fastsat af sundhedsministeren.

Pensionister vil kunne opnå befordringsgodtgørelse til de anførte kørselsformål i deres egenskab af at være pensionister. Byens beskaffenhed har ingen betydning i den sammenhæng. Personer, hvis tilstand udelukker befordring med offentlige transportmidler, vil allerede efter de eksisterende regler kunne få befordring eller befordringsgodtgørelse til og fra genoptræningsstedet, hvis deres tilstand – eventuelt i kombination med byens beskaffenhed – udelukker befordring med offentlige transportmidler.

Der vurderes ikke at være mulighed for, at kommunen kan udvide målgruppen for denne bestemmelse til andre målgrupper eller på andre vilkår.

Pensionslovens § 14 (personligt tillæg til folkepensionister)

Folkepensionister, hvis økonomiske forhold er særligt vanskelige, kan få udbetalt et personligt tillæg. Afgørelse herom træffes af kommunen efter en konkret og individuel vurdering af pensionistens økonomi. Bestemmelsen administreres af Folkepension København (under Kultur- og Fritidsforvaltningen), der vurderer, at der som overvejende hovedregel ikke er mulighed for at yde tilskud til øgede befordringsudgifter som følge af gravearbejde og deraf omlægning af busruter.

Kun udgifter til befordring med det billigst forsvarlige transportmiddel kan komme i betragtning. I forbindelse med busomlægninger vil det være taxa-udgifter fra gadedør til nærmeste farbare busstoppested. En sådan taxaregning vil typisk falde under bagatelgrænsen på 100 kr. og dermed ikke kunne udløse et tilskud efter bestemmelsen.

Ad. 2. Kortlægning af omfang og behov

Dette afsnit indeholder en kortlægning af omfanget af langvarigt gravearbejde i Københavns Kommune i situationer, hvor gravearbejdet har påvirket busdriften. Det omfatter både tilfælde, hvor stoppestedet er nedlagt eller midlertidigt flyttet, eller hvor bussen er omlagt, som følge af gravearbejde.

For at få et overblik over behovet for de ønskede ordninger, er det nødvendigt at undersøge, hvor ofte der er langvarige byudviklingsprojekter, gravearbejde og omlægning af busruter, hvor gangbesværede bliver forhindrede i at komme til lægen, handle ind osv. Dette er gjort på to forskellige måder:

1. Ved at analysere de seneste års langvarige byudviklingsprojekter og vejarbejde (data fra Teknik- og Miljøforvaltningen)
2. Ved at analysere de faktiske ændringer, som Movia har foretaget i busdriften som følge af byudviklingsprojekter og vejarbejde (data fra Movia)

Data fra Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen er i besiddelse af data, som beskriver samtlige godkendte gravetilladelser for perioden 2013 til 2022. Datasættet er meget omfattende, hvorfor der er valgt kun at se på data fra 2022 (som indeholder 11.412 godkendte sager). Dataet er sorteret, så det kun omfatter godkendte gravetilladelser, som er sendt til orientering hos Movia. Teknik- og Miljøforvaltningen orienterer kun Movia i sager, hvor Vejmyndigheden har vurderet, at en gravetilladelse har haft en større eller mindre påvirkning på busdriften.

Når en entreprenør ansøger om gravetilladelse til et gravearbejde, kan det ske gennem flere ansøgninger, fordi gravearbejdet er delt op i flere etaper. Disse ansøgninger kan påvirke samme vejstrækning, hvorfor der har været brug for at lave et skøn på den samlede længde af gravearbejdet for de gravetilladelser, som lå i umiddelbar forlængelse af hinanden (dato og strækning). Samlet set kan datasættet da reduceres til 126 henvendelser til Movia i 2022 (381 sager total) med en gennemsnitlig gravetilladelse på 72 dage i 2022. Den reelle graveperiode kan være kortere end det oplyste, da entreprenørerne kan søge for længere perioder end de reelt har behov for.

Data fra Movia

Movia er i besiddelse af data, som beskriver antal gange i perioden 2016 til 2022, hvor Movia har været nødt til at foretage ændringer af busdriften, som følge af en gravetilladelse givet af Københavns Kommune.

Der er kun undersøgt data, hvor Movia har foretaget en busomlægning (til ny rute), midlertidig lukning af et stoppested eller en midlertidig flytning af et stoppested i forbindelse med gravearbejde. I alle tilfælde har

det betydning for borgernes adgang til stoppestedet (længere eller kortere gangafstand) og dermed brugen af den kollektive trafik.

Med udgangspunkt i data fra Movia, er den gennemsnitlige busomlægning, midlertidig lukning af et stoppested eller en midlertidig flytning af et stoppested i forbindelse med et gravearbejde opgjort til 86 dage i perioden fra 2016 til 2022. Alene i 2022 er der i alt 70 af ovenstående ændringer med en gennemsnitlængde på 75 dage. Movias tal er et udtryk for det faktiske antal dage, hvor der har været en reel ændring og hvor driften har været generet.

Behov

I 2022 modtog Movia under fem henvendelser fra borgere om udfordringer ift. at komme til et midlertidigt stoppested under gravearbejderne, hvorfor Movia ikke anser problematikken for værende stor.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ikke modtaget specifikke henvendelser fra borgere om udfordringer ift. at komme til et midlertidigt stoppested under gravearbejderne, hvorfor Teknik- og Miljøforvaltningen ikke anser problematikken for værende særlig stor.

Økonomiforvaltningen modtager kun få henvendelser vedr. gener ved busomlægning i forbindelse med langvarigt gravearbejde/midlertidigt omlægning af busruter. I forbindelse med byggemodning i Tingbjerg har HOFOR i 2023 arbejdet flere steder i Tingbjerg. Dette har medført, at busserne måtte omlægges i længere perioder og Økonomiforvaltningen har modtaget henvendelser fra boligforeninger, lokaludvalget og enkelte ældre borgere, som har udfordringer ifm. med at komme rundt under busomlægningen. Dette er forsøgt håndteret i dialog med Movia og Teknik- og Miljøforvaltningen, ved at lægge linje 132 om, så den kan betjene nogle af de områder, der har mistet busdriften.

Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen oplyser ligeledes, at det ikke er en udfordring, som de kender til. Som udgangspunkt har afstanden til offentlig transport ikke nogen betydning, når de bevilliger kørsel til borgerne. Der er dog enkelte eksempler på områder, hvor gravearbejdet har besværliggjort rejser for beboere i større områder, fx i Tingbjerg.

Forståelse af langvarigt gravearbejde og længere gangafstand

Det er i forbindelse med opgaveløsningen valgt ikke at udspecificere, hvad der forstås med *langvarigt gravearbejde* samt, hvad der menes med *stor ulempe i form af længere gangafstand*. Årsagerne hertil er:

1. Ud fra en betragtning om, at alle borgere skal behandles lige, vil en fastlæggelse af en acceptabel gangafstand åbne for, at borgere, som ikke er generet af gravearbejde og som har langt til

kollektiv trafik, kan få stillet kørsel til rådighed, fordi de har længere end den fastlagte gangafstand.

2. Der er et begrænset antal henvendelse fra borgere i forbindelse med tilgængeligheden til stoppesteder under gravearbejde, jf. ovenfor.
3. På mange strækninger og delrejser, har borgere mulighed for at benytte andre kollektive transportmidler som supplement til det midlertidige nedlagte eller flyttede stoppested (busser, metro eller S-tog). Nogle vil dog få længere rejsetid eller opleve et ekstra skifte.
4. Hvis et stoppested flyttes, vil nogle borgere få kortere til stoppestedet, mens andre vil få længere til stoppestedet, alt efter stoppestedets placering.
5. Ansøgning og visitation er en længere proces, som kan være svær at få afsluttet inden for den tidshorisont, hvor gravearbejdet står på.

Ad. 3 Movias Flextrafik-ordninger

Movia har oplyst, at der i Flextrafik regi findes tre ordninger, som kan løse kørselsomfanget beskrevet i opgaveformuleringen: Flex Kommune, Flex Handicap og Flexkur. Der er fordele og ulemper ved alle tre ordninger. Movia vurderer, at den konkrete opgave bedst løses ved brug af ordningen Flexkommune.

Baggrund - Flexkommune

Københavns Kommune anvender i dag Flexkommune for kørsel til genoptræning, lægekørsel mv. Kommunen kan tilbyde kørsler via denne ordning til borgere, som ikke kan komme frem til stoppestederne. Det er kommunen der, i forbindelse med visitationen, beslutter turens start- og slutpunkt.

Denne løsning har sin fordel i, at det kan implementeres med øjeblikkelig virkning. Medarbejdere i Socialforvaltningen skal stå for at bestille ture til de borgere, som vurderes berettiget til kørsel grundet gravearbejde. Her kan Socialudvalget beslutte kriterierne for tildeling. Denne løsning vil pålægge kommunen en større administrativ byrde, end Flexhandicap-løsningen gør det i dag, da borgeren selv bestiller turene, samtidig vil omkostningerne til kørslen være høje, hvilket kan forventes at begrænse brugen af ordningen. En tur koster typisk kommunen mellem 300 og 400 kr. Der er ingen brugerbetaling for borgeren. Københavns Kommune betaler årligt ca. 12,2 mio. kr. (Movias estimat 2 fra 2023) for Flexkommune-ordningen. Det vil kræve nærmere undersøgelser, hvis Movia skal komme med et estimat af forventede udgifter til en udvidelse af ordningen.

Baggrund - Flexhandicap

Flexhandicap er en lovpligtig kørselsordning, som kommunerne skal tilbyde gennem trafikselskabet. Borgerne får mulighed for at benytte Flexhandicap, når de visiteres af kommunen. Herefter er det muligt at køre 104 ture pr. år til en fordelagtig pris. En tur koster borgeren 30 kr., hvor de første 5 km er inkluderet. Herefter koster det 3,0 kr. pr. km op til og med 40 km., hvorefter taksten falder til 1,4 kr. pr. km. Der betales et årligt abonnement på 300 kr. En borger i Flexhandicap hentes og afleveres ved entredøren. Movia oplyser, at den fordelagtige pris skyldes, at handicapordningen er at sammenligne med den ordinære kollektive transport. Det fremgår af lov om trafikselskaber §11, 2, stk. 4, at prisen på handicapordningen ikke må være "væsentligt højere end taksten for den øvrige trafik".

En tur med Flexhandicap kan bestilles online via Movias app eller i Movias Kundecenter telefonisk. Vælger kommunen at visitere flere borgere til Flexhandicap, vil det betyde meromkostning.

Omkostningen for Københavns Kommune afhænger af, hvor mange som visiteres og hvor meget borgerne vælger at anvende tilbuddet. Der er mulighed for, at den samlede omkostning bliver af større karakter, da borgerne kan bruge op til 104 ture pr. år, hvis de visiteres. Hvis borgeren ikke har mobilitet til at bevæge sig til et oplaceret stoppested, kan det være en indikation af, at borgeren allerede lever op til kravene for at benytte handicapordningen.

Hvis den gennemsnitlige brug af Flexhandicap for borgere visiteret på denne vis vælges, vil kommunen skulle regne med omkring 30 ture pr. år pr. bruger. En tur koster typisk mellem 300 og 400 kr. Denne løsning vil pålægge kommunen en begrænset administrativ omkostning, da borgerne alene skal visiteres. Borgerne står selv for at bestille kørslen. Københavns Kommune betaler årligt ca. 37,6 mio. kr. (Movias estimat 2 fra 2023) for Flexhandicap-ordningen.

Baggrund - Flextur

Flextur er en generel ordning på niveau med øvrig kollektiv transport og dækker kørsel fra adresse til adresse mod betaling. Ordningen kan benyttes af alle i tidsrummet 6-23 og bestilles telefonisk eller via Flextrafiks App. En tur skal senest bestilles to timer før afgang og for at koordinere kørslen vil der kunne forekomme omvejskørsel. Flextur-ordningen eksisterer ikke i Københavns Kommune i dag.

Københavns Kommune har en stor befolkningstæthed samt et stort udbud af kollektiv trafik i forhold til de kommuner, som i dag tilbyder Flextur. Flextur i København vil derfor få en anderledes karakter end de områder, hvor der er Flextur i dag. Hvis Københavns Kommune vælger at implementere Flextur, så bør det gøres med en forsøgsordning over

en kortere periode, fx et år, med løbende evaluering for at se, hvordan borgerne reagerer på tilbuddet.

Der findes kun lignende erfaringer fra Aarhus Kommune, som har en størrelse på 350.000 indbyggere, hvilket er betydeligt mindre end Københavns 650.000 indbyggere. I Aarhus Kommune tilbydes Flextur til borgerne med to forskellige priser: en minimumspris på 30 kr. i den ydre del af kommunen og en minimumspris på 100 kr. i den indre del af byen. Aarhus Kommune har en udgift på ca. 1 mio. kr. pr. år. Sammenlignes indbyggertallet med København svarer det til en udgift for Københavns Kommune på ca. 2 mio. kr. årligt. Udregningen indeholder dog betydelige usikkerheder og bør først endelig bero på en forsøgsperiode.

Arbejdet med en vurdering af muligheden for at tilbyde Flextur i Københavns Kommune kan tage udgangspunkt i følgende punkter:

- Københavns Kommune kan implementere Flextur med en takst på 75 kr. de første 10 km – alternativt kan vælges en særlig København takst på fx 100 kr.
- I dag er ture på tværs af kommuner altid til en takst på 45 kr. for de første 10 km, men da implementeringen af Flextur i Københavns Kommune vil være noget særligt, vurderer Movia, at det er fornuftigt at sætte prisen til øvrige kommuner (fx Gladsaxe, Brøndby, Dragør) op til 75 kr. i starttakst.
- Flextur kan sættes i drift med mindst en måneds varsel – det samme gælder, hvis kommunen ønsker at stoppe tilbuddet til borgerne.
- Flextur vil være åben for alle, men grundet serviceniveauet (fx en bestillingstid på to timer inden turens afgang) vil ordningen ikke appellere til alle.
- Borgerne bestiller selv ture og der er således en lav kommunal administrationsindsats ved tilbud om Flextur. Movia vil fungere som kørselskontor.

Overstående bør ses som et første bud, og det er Movias anbefaling, at der foretages yderligere analyser og evt. nedsættes en arbejdsgruppe, hvis Københavns Kommune vælger at gå videre med Flextur ordningen.

Ad. 4 Opsamling

Når kommunen vil støtte enkeltpersoner eller grupper af personer ud fra et økonomisk eller socialt trangskriterium, kræver det lovhjemmel. Analysen viser, at det er muligt at udvide eksisterende kørselsordninger og benytte gældende lovgivning til at tilbyde særkørsel til beboere med gangbesvær. Der skal dog tages udgangspunkt i personens funktionsnedsættelse og ikke i byens beskaffenhed.

På baggrund af analysen vurderes det, at der er flere muligheder, hvis der skal tildeles særkørsel til gangbesværet ved omlægning af busruter, ved at bruge følgende lovgrundlag:

- Servicelovens § 117
- Udvidelse af eksisterende Flexhandicap-ordning
- Udvidelse af eksisterende Flexkommune-ordning
- Tilslutning till Movias Flexkursordning (kan bruges af alle)

Det vurderes ikke muligt at benytte følgende eksisterende lovgivninger, da ordningernes afgrænsning og vurderingsgrundlag ikke kan udvides:

- Sundhedslovens §§ 170 og 172 (befordring eller befordringsgodtgørelse til hhv. læge og genoptræning)
- Pensionslovens § 14 (personligt tillæg til folkepensionister)

Samlet set kan det konkluderes, at der kun i mindre omfang opleves et behov fra borgere, der har udfordringer med at benytte kollektiv transport pga. gravearbejde i byen. Samtidig kan det give udfordringer med at definere en eksakt målgruppe, så målgruppen reelt bliver større end hensigten.

Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen oplyser, at uagtet hvilken model der bruges til at løse udfordringerne med særkørsel i forbindelse med langvarigt gravearbejde, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser.

Hvis der ønskes at gå videre med én af de præsenterede ordninger, er der behov for yderligere analyse og vurdering for at kunne beskrive de økonomiske og administrative konsekvenser. Hertil bør der nedsættes en arbejdsgruppe, som kan belyse behovet. Både Movia, Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Socialforvaltningen bør indgå i en sådan arbejdsgruppe.