Til Vej- og Trafikudvalget

Høringssvar vedr. flextur

Handicaprådet har på sit møde den 02.06. 2016 drøftet Vej- og Trafikudvalgets forslag om at afskaffe muligheden for flextur mellem destinationer i midtbyen, og rådet vil kraftigt advare imod at gennemføre så vel model 1 som model 2. Forvaltningens analyse af brugen af tilbuddet i 2015, jf. forslagets bilag 3, viser klart, at det vil ramme mange mennesker med handicap hårdt og afskære dem fra at komme hjemmefra og deltage i aktiviteter og nødvendige undersøgelser og gøremål.

Begrundelserne for forslaget har dels været taxabranchens påstand om, at flextur bruges af borgere uden særlige behov til biografture, shopping m.m., og dels ønsket om at finde besparelser på budget 2017. Men ingen af disse begrundelser holder.

Kommunens egen analyse af brugen af flextur i 2015 viser, at 80 % af alle ture i midtbyen er til eller fra bosted, ældrecenter, aktivitetscenter, eller læge, speciallæge, sygehus. Ganske få procent er til indkøb, apotek, bank, og få procent er til eller fra trafikterminalen. Analysen viser desuden, at hele 32 % medbringer hjælpemidler som kørestol eller rollator, og hertil kommer så de gang- eller orienteringshjælpemidler, der ikke registreres ved bestillingen, dvs. støttestok eller blindestok. Der er således ingen tvivl om, at flextur i midtbyen næsten udelukkende bruges som en handicapkompenserende mulighed for offentlig transport.

For borgere med et alvorligt bevægelses- eller synshandicap er det næsten umuligt at benytte busser fra stoppestedet på Godthåbsvej, fordi der kører så mange busser derfra, at man skal være i stand til at gå meget hurtigt og se, hvilke busser der holder længere nede i rækken, hvis man skal have chance for at stige på andre busser end den forreste ved stoppestedet. Ifølge reglerne skal alle busser ganske vist køre frem og standse ved stoppestedet, men det sker ikke i praksis, fordi de så ikke kan overholde deres køreplaner. Hvis man skal ind i byen fra Rosengårdscentret, som mange borgere med handicap jo benytter, skal man ofte krydse den stærkt trafikerede Borgergade for at komme over til stoppestedet, eller gå langt for at komme til et lysreguleret kryds. Busserne er således ikke et reelt tilbud om offentlig transport for store grupper af borgere med alvorlige handicap. Hvis muligheden for flextur som en del af den offentlige transport i midtbyen forsvinder, vil der kun være taxakørsel til rådighed for disse grupper, og det vil for rigtig mange være en uoverstigelig merudgift. Det drejer sig jo ikke om økonomisk velfunderede borgere. Flertallet af dem er pensionister, som i forvejen har merudgifter som følge af deres handicap.

Alternativet til flextur vil være, at væsentlig flere borgere må blive visiteret til handicapkørsel. En del af dem, der nu benytter flextur, er sandsynligvis allerede berettigede til handicapkørsel, fordi de benytter ganghjælpemidler. Kommunen har mulighed for at fortolke reglerne om handicapkørsel, så gruppen af borgere, der kan visiteres til handicapkørsel, udvides. Det har flere nabokommuner gjort. Det bliver Silkeborg kommune også nødt til at gøre, hvis forslaget om at fjerne muligheden for flextur i midtbyen fastholdes.

Ellers vil mange borgere med handicap få deres muligheder for deltagelse i aktiviteter og fællesskaber stærkt begrænset. Det vil betyde ensomhed og isolation for en gruppe af borgere, der i forvejen har færre udfoldelsesmuligheder end andre borgere i Silkeborg.