

Vi lader mennesker stå alene med ansvaret

Debatten om lægelige kørselsforbud har fyldt meget i den seneste tids mediebillede.

Baggrunden er den tragiske trafikulykke i Randers, som kostede to mennesker livet, og hvor det senere kom frem, at den sigtede ikke overholdt sit lægelige kørselsforbud.

En læge er forpligtet til at udstede et lægeligt kørselsforbud, hvis lægen vurderer, at en patient udsætter andres liv eller helbred for nærliggende fare ved at føre motorkøretøj, fordi patienten efter lægens vurdering ikke har den nødvendige mentale eller fysiske førerevne. Et kørselsforbud kan være varigt eller midlertidigt.

Et stort problem for mennesker som får kørselsforbud, er at der kun findes ganske beskedne muligheder for transportstøtte.

I forlængelse af ulykken i Randers har flere politikere og organisationer, herunder Epilepsiforeningen, opfordret til, at reglerne bliver kigget efter i sømmene. Justitsminister Peter Hummelgaard har udtalt, at han er åben for at se på, om der er behov for ændringer i lovgivningen.

Vi håber meget at justitsministeren og de øvrige politikere vil tage initiativ til at gennemgå de nuværende regler grundigt, og at de især kigger der, hvor støttemulighederne for alvor vil gøre en forskel – i praksis.

Som reglerne er i dag, så findes der ingen transportstøtteordninger til de mennesker, som får et midlertidigt lægeligt kørselsforbud. Ingen hjælp, som sikrer, at de som f.eks. bor langt ude på landet, kan komme på arbejde uden at være afhængige af familie og venners hjælp.

Lad os lige slå fast. I såvel Dansk Epilepsi Selskab som Epilepsiforeningen er det naturligvis entydigt, at man skal overholde et kørselsforbud. Men et kørselsforbud kan have store konsekvenser som kan afbødes med en støtteordning.

I 2021 gennemførte Epilepsiforeningen en medlemsundersøgelse, hvor formålet var at belyse forskellige aspekter af et lægeligt kørselsforbud.

Resultaterne var markante, men desværre ikke overraskende. For lidt over en tredjedel af de adspurgte havde et midlertidigt kørselsforbud haft betydelige jobmæssige konsekvenser. Nogle måtte sige deres job op, mens andre måtte lukke deres selvstændige virksomhed.

Andre pegede på, at dialogen med lægen ofte var vanskelig, når man vidste at lægen kunne udstede et kørselsforbud, når der ingen reel hjælp var i situationen.

Kan det virkelig passe, at vi ikke kan hjælpe de mennesker, der i forvejen ofte er begrænset af deres sygdom, med at fastholde deres uddannelse og arbejde?

Især når der findes løsninger lige for næsen af os.

I Norge har man for år tilbage indført en transportstøtteordning, som hjælper mennesker med midlertidigt kørselsforbud på grund af epilepsi eller andre helbredsproblemer. Kort fortalt giver det mulighed for at køre med taxa til og fra job for den samme pris, som det koster med bus eller tog, hvis man bor et sted, hvor man ikke kan benytte den offentlige transport.

Det er en ordning, der har vist sig at være en gevinst for den enkelte, arbejdspladserne og samfundet. Hvorfor ikke forsøge noget lignende med et pilotprojekt her i Danmark?

Man kunne også kigge på at forbedre den eksisterende flextrafik, som i dag slet ikke er indrettet efter daglig brug til og fra job eller uddannelse.

Vi vil opfordre Peter Hummelgaard og de øvrige politikere på Christiansborg til at kigge på muligheden for en transportstøtte til mennesker der som led i deres sygdom har fået kørselsforbud.

Det ville være en løsning, som vitterligt vil gøre en forskel, så vi hjælper mennesker, som er ramt af et kørselsforbud som led i deres sygdom, ikke også skal miste job og uddannelse.

Jakob Christensen, formand for Dansk Epilepsi Selskab

Lone Nørager Kristensen, landsformand for Epilepsiforeningen