

[Første næstformand]

bortset fra de mange, der snakker, er forhandlingen sluttet, og så går vi til afstemning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 16 af Pia Kjærsgaard (FP) (se foran) forkastedes, idet 7 (FP) stemte for, 106 (S, KF, V, SF, CD, RV og KRF) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 60:

Forslag til folketingsbeslutning om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede.

Af Tove Lindbo Larsen (S), Tommy Dinesen (SF), Arne Melchior (CD) og Inger Stilling Pedersen (KRF) m.fl.
(Fremsat 19/3 91).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Trafikministeren (Ikast):**

I maj 1987 vedtog vi her i salen enstemmigt . . .

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Det er fortsat sådan, at der bør være ro i salen.

Trafikministeren (Ikast):

. . . et forslag til folketingsbeslutning, der i en række punkter skitserede, hvorledes trafik- og adgangsforslovene for handicappede kunne forbedres.

Et af disse punkter er nu i noget ændret form genfremsat af en række partier, nemlig punktet om etableringen af kørselsordning for svært handicappede. Det er dette beslutningsforslag, vi skal behandle her i dag.

Lad mig først sige, at jeg er fuldt ud enig i intentionerne bag forslaget. Det er væsentligt, at handicappede og på andre måder bevægelseshæmmede borgere kan få tilfredsstillende deres

transportbehov på lige vilkår med ikkehandicappede. Det er min klare fornemmelse, at dette synspunkt deles af de forskellige udbydere af kollektive transport, såvel offentlige som private.

Med hensyn til det konkrete indhold i beslutningsforslaget pålægger det regeringen at foranledige, at alle amtskommunale trafikselskaber senest den 1. maj 1992 har etableret særlige kørselsordninger.

I dag er det jo sådan, at særlige kørselsordninger ikke er genstand for en statslig regulering. De kørselsordninger, der finder sted, er således etableret på trafikselskabernes og kommunernes egne initiativer og for egne midler.

Som et overordnet princip ønsker regeringen ikke at gribe ind i det kommunale selvstyre, idet det er vores opfattelse, at lokale og regionale beslutninger skal tages dér, hvor de økonomiske og administrative konsekvenser af beslutningerne mærkes.

Det må dog samtidig erkendes, at det primært er øst for Storebælt, at de amtskommunale trafikselskaber frivilligt har oprettet særlige kørselsordninger. Jeg skal endvidere for en ordens skyld nævne, at Århus og Fyns Amter ikke har trafikselskaber, og at det i disse områder er amtet og kommunerne, der varetager den kollektive personbefordring.

For så vidt angår finansieringen af de foreslåede ordninger er det med stor tilfredshed, jeg konstaterer, at forslaget anviser en model, hvorefter det er trafiksektoren selv, der bærer omkostningerne, og ikke statskassen.

Under udvalgsarbejdet må vi sammen se nærmere på de økonomiske konsekvenser – herunder takstforhøjelsernes størrelse – idet det i bemærkningerne til forslaget er anført, at udgifterne til en individuel kørselsordning vil beløbe sig til 1½-4 pct. af trafikselskabernes samlede udgifter. Udgifterne skal pålægges de ikkebevægelseshæmmede brugere i form af højere takster. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at HT, der allerede har indført særlige kørselsordninger, over for ministeriet har udtalt, at udgifterne vil føre til en takstforhøjelse på 10-15 pct., hvilket primært skyldes, at ordningen også skal omfatte plejehjemsboere.

Lad mig endelig afslutningsvis gøre opmærksom på, at Trafikministeriet i marts har udsendt retningslinjer for, hvorledes ansøgere kan få del i de i alt 250 mio. kr., der i 5-års-pe-