

Den næste sag på dagsordenen var:

**12) Anden (sidste) 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. Første behandling 9/4 91. Betænkning 3/5 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sættes til forhandling.

*Forhandling*

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Jeg vil gerne udtrykke megen tilfredshed med, at et så stort flertal – alle minus Fremskridtspartiet – tilslutter sig forslaget, selv om der nok var lidt slinger i valsen ved førstebehandlingen af dette beslutningsforslag. Jeg er glad for, at vi med dette forslags gennemførelse har skabt grundlag for større ligestilling i transportmæssig henseende mellem stærkt bevægelseshæmmede og folk med fuld førlighed. Det er klart utilfredsstillende med de store skævheder i vilkårene rundt om i landet med hensyn til muligheden for at gennemføre en kørselsordning for stærkt bevægelseshæmmede. For at undgå enhver tvivl vil jeg gerne understrege, at de 5 gange 50 mio. kr., der blev vedtaget ved behandling af lov om buskørsel, er helt uafhængige af dette forslag.

Jeg henviser i øvrigt til Trafikudvalgets betænkning og ser hen til regeringens initiativer, sådan at denne ordning kan træde i kraft senest 1. maj 1992.

**Trafikministeren (Ikast):**

Regeringen vil nu gå i gang med arbejdet for at se, hvorledes vi bedst sikrer, at der etableres særlige kørselsordninger over hele landet, så det som foreslået bliver gennemført senest 1. maj 1992.

Vi må i den forbindelse være opmærksom på særlige lokale forhold, når den mest hensigtsmæssige tilrettelæggelse af disse ordninger skal gennemføres. Jeg tænker her bl.a. på, at f.eks. plejehjemsboere kan være ujævnt fordelt

rundt i landet. Der må således være en vis fleksibilitet i reglerne, så trafikskaberne selv kan disponere disse forhold.

Under førstebehandlingen af forslaget udtrykte jeg min tilfredshed med, at forslaget anviste en finansieringsmodel. Selv om vi vel alle kan være enige om, at denne sag ikke bør dreje sig om penge, er det jo alligevel et væsentligt spørgsmål. Ifølge forslaget skal de obligatoriske ordninger finansieres over taksterne af ikkehandicappede brugere, der benytter den kollektive trafik. Det er derfor med nogen undren, jeg i betænkningen over forslaget læser, at finansieringen af ændringerne eventuelt skal ske gennem et udvidet totalbalanceprincip, altså DUT-princippet, således at der kan kompenseres for de pålagte merudgifter gennem bloktilskuddene.

Der gøres i betænkningen opmærksom på, at beslutningsforslaget kan virke forskelligt i forhold til trafikskabernes kundeunderlag ...

**Formanden:**

Jeg kan se på et par af ordførerne, at de ikke føler det helt betryggende, at det kun er mig, der kan høre, hvad der bliver sagt heroppefra. Må jeg henstille, at der i hvert fald er så meget ro, at ordførerne, som oven i købet har gjort sig den ulejlighed at gå frem til ordførerbordet, kan følge, hvad trafikministeren siger.

**Trafikministeren (Ikast):**

... Det er rigtigt, og det har jeg også været inde på, men jeg finder det ikke rimeligt, at de trafikskaber og amter, der indtil nu ikke har indført kørselsordninger i særlig grad, skal have kompensation herfor. Finansieringen af kørselsordningerne bør efter min mening ske efter den finansieringsmodel, der er anvist i beslutningsforslaget, og jeg vil derfor tillade mig at sætte en tyk streg under eventuelt i betænkningen.

Jeg gjorde under førstebehandlingen opmærksom på, at der kan være behov for at se på bl.a. størrelsen af de takststigninger, som kan blive en konsekvens af forslagets vedtagelse, men jeg glæder mig alligevel til at komme i gang med arbejdet.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**