

Som det fremgår heraf, er loven baseret på 3-dobbelt frivillighed: For det første er det den enkelte amtskommune, der tager stilling til, om man vil anvende loven. For det andet kræves der konkret beslutning om at tilbyde en stofmisbruger at indgå kontrakt om behandling for stofmisbrug med mulighed for tilbageholdelse. Og for det tredje kræves der tilslutning fra den stofmisbrugers side, som har fået tilbud om kontrakt af den omhandlede type.

Da Folketinget således har forudsat en meget decentral stillingtagen til anvendelse af ordningen, er det vanskeligt fra centralt hold at påvirke praksis.

Der foreligger imidlertid fra Socialministeriets side en særlig vejledning om anvendelse af loven (Socialministeriets vejledning nr. 95 af 19. juni 1998 om lov om tilbageholdelse af stofmisbrugere i behandling). Ligesom der i Socialministeriets vejledning af 10 marts 1998 om den sociale indsats for de mest udsatte voksne er henstilling om i forbindelse med udarbejdelse af handleplaner at overveje de muligheder, tilbageholdelsesloven rummer.

Spm. nr. S 3550

Til trafikministeren (15/8 2000) af:

Kim Andersen (V):

»Hvad agter ministeren at foretage sig i anledning af de gentagne ulykker og sikkerhedssvigt på Grenå-banens jernbaneoverskæringer i Århus?«

Svar (24/8 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Som det har fremgået af pressen, har Jernbanetilsynet allerede iværksat undersøgelser af forholdet.

Baggrunden for undersøgelserne skal først og fremmest ses i lyset af sammenstødet mellem et tog og en bus den 16. juli 2000 og en episode den 1. august 2000, hvor et tog under nedbremsning kørte ud i en ikke sikret overkørsel. Der foregår derfor et konkret udredningsarbejde omkring disse uheld.

Da Jernbanetilsynet har fået yderligere meldinger om hyppige fejlfunktioner, har man fundet det nødvendigt sideløbende, at igangsætte

en særskilt temainspektion på overkørselsanlæg på Grenåbanen.

Temainspektionen vil gennem et større antal tilsyn i et begrænset tidsrum fastslå sikkerhedsniveauet. Den vil blandt andet omfatte:

1. en teknisk gennemgang (overkørslernes art og udstyr, tændesteder, sensorer, sammenkoblede anlæg mv.).
2. en analyse af fejl over en periode på f.eks. 3 år (detaljerede oplysninger om anmeldte fejl, afhjælpning af fejl, reparationer og vedligeholdelsesarbejder mv.).
3. kontakt med interessenter, f.eks. naboer til overkørsler og andre der har deltaget i debatten samt Politiet, Banestyrelsen og DSB.

Jernbanetilsynet har meddelt mig, at det konkrete oplæg er under drøftelse.

Samtidig kan jeg oplyse, at der i forbindelse med uheldsundersøgelserne foretages en undersøgelse af overkørslerne på Thorsagervej tilbage til 1998.

Når der foreligger et resultat af Jernbanetilsynets temainspektion på Grenåbanen, vil Tilsynet på baggrund af dette resultat vurdere, om temainspektionen skal udvides til resten af Banestyrelsens henholdsvis privatbanernes overkørsler.

Jeg lægger vægt på, at få dette afklaret så hurtigt som muligt.

Spm. nr. S 3386

Til socialministeren (25/7 2000) af:

Yvonne Herløv Andersen (CD):

»Vil ministeren kommentere artiklen »Politiker: Helt urimelig afgørelse om handicapbil« i Sjællandstidende den 12. juli d.å. side 2 og i svaret kommentere den konkrete sag, de gældende regler og praksis for tilkendelse af invalidebil og i øvrigt tilkendegive, hvorvidt sagen giver regeringen anledning til at foreslå ændringer af reglerne?«

Begrundelse

Af artiklen fremgår, at Tom Kristiansen er meddelt afslag på sit ønske om at beholde sin invalidebil, selvom såvel Slagelse Kommune, egen læge og Hjernesagen tilsagde ham deres støtte. Spørgeren finder, at sagen dokumenterer, at rammerne for tilkendelse af trivselsbil er for alt