

[Udenrigsministeren]

Man har også anset det for at være i dansk interesse, at andre lande ikke foretager kursændringer, der kunne skade dansk økonomi. Skulle den situation opstå, at de øvrige lande ikke kan acceptere en kursændring, kan det pågældende land vælge at undlade at deltage i selve valutakursamarbejdet. Det kan tilføjes, at Danmark i årene før 1973, dvs. i perioden, hvor det internationale valutasystem var baseret på faste, men justerbare kurser, kun kunne ændre kronens parikurs efter godkendelse af Valutafonden.»

3. Forhandlingsresultatet den 21. februar 1982 er i overensstemmelse med den linie, der har været fulgt i dansk valutapolitik i en lang årrække.

Spm. nr. 467

Til *ministeren for offentlige arbejder* (22/3 82) af:

Yvonne Herløv Andersen (CD):

»Vil ministeren sørge for, at det bliver muligt for kørestolshandicappede at benytte sig af faciliteterne på DSBs bilfærger?«

Begrundelse

Som forholdene er nu, er det ikke muligt for kørestolshandicappede at benytte sig af elevatoren op til restaurationsdækket på følgende bilfærger: »Arveprins Knud«, »Romsø« og »Sprogø«. Der er heller ikke på disse færger etableret handi-captoilet. Handicapåret 1981 resulterede i en lang række møder og konferencer, hvorimod det ikke gav sig udtryk i praktiske forbedringer på det her nævnte område. De handicappede er udsat for en grov diskriminering og må under overfarten opholde sig på færgens bildæk, hvor de i tilfælde af ulykke vil være dårligere stillet end de øvrige passagerer.

Besvarelse (31/3 82):

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Ministeriet for offentlige arbejder har en positiv indstilling til initiativer, der kan forbedre de handicappedes muligheder for at benytte den kollektive trafik. DSB er da også meget opmærksom på de problemer, der møder de handicappede ved rejser med tog, færger og busser, og man bestræber sig derfor –

inden for de givne økonomiske rammer – på fortsat at forbedre forholdene for de handi-cappede. Det kan således oplyses, at de 3 nye intercityfærger på Korsør-Nyborg overfarten er udstyret med de nødvendige handi-capfaciliteter, herunder handi-captoiletter samt elevatorer for passagerer i kørestol.

For så vidt angår bilfærgerne »Arveprins Knud«, »Romsø« og »Sprogø« samt andre ældre færger kan det bekræftes, at de ønskede handi-capfaciliteter ikke forefindes.

DSB har oplyst, at en ændring af et eksisterende toilet på salondækket til kørestolshandicappede koster 75.000–100.000 kr. Det er imidlertid nødvendigt, at der samtidig foretages en ændring af eksisterende elevatorer fra vogn- til salondæk for at sikre de handi-cappede adgang til toilettet. En sådan ændring i ældre færger, hvor der bl.a. skal ske indgreb i færgens jernkonstruktioner, vil, afhængig af den enkelte færges konstruktion, koste mellem 500.000 og 2 mill. kr. pr. færg.

Uanset at det er DSBs ønske i størst mulig udstrækning at kunne befordre passagerer med forskellige typer af handicap med samme grad af komfort m.v., som gælder for øvrige passagerer, giver de økonomiske rammer ikke DSB mulighed for i øjeblikket at foretage de ønskede ændringer på de ældre færger.

DSB vil fortsat være opmærksom på forholdet, og det kan oplyses, at alle fremtidige nye færger vil blive udstyret med de nødvendige handi-capfaciliteter.

Spm. nr. 468

Til *landbrugsministeren* (22/3 82) af:

Bjørn Poulsen (SF):

»Agter ministeren at skrinlægge planerne om at lade mellemteknikere overtage en del af dyrlægekontrollen på slagterierne, så der igen kan skabes ro og sikkerhed om kvaliteten af kødkontrollen?«

Begrundelse

De planer, der er om at erstatte omkring 250 dyrlæger med mellemteknikere i kontrollen på slagterierne, er efter spørgerens mening en usædvanlig dårlig idé.

Dels ud fra et kvalitets- og kontrolspørgsmål, men også ud fra de virkninger, det kan få for vor eksport. Planerne vil efter spørge-