

[Tommy Dinesen]

og udvidelser forskellige steder, alt i alt investeringer på rundt regnet 30 mia. kr. Der er ingen hæmninger, når biltrafikken skal frem. Alle de traditionelle bemærkninger om besparelser og Danmarks økonomi, valutabalancelance osv. lyder aldrig, når der skal investeres til fordel for biltrafikken.

Problemer med fragt af farligt gods er omtalt i redegørelsen, om end ikke med mange ord, hvorimod de kraftige beskæringer, der er foretaget med hensyn til bemandsningsreduktionerne på færgerne er forbigået i tavshed, og det forstår jeg godt.

På det sidste har der været stillet mange spørgsmål fra hr. Erenbjerg, fru Birthe Hansen og undertegnede med hensyn til sikkerheden om bord i færgerne i en nødsituation ved forlis, brand, redning af folk i nød på havet el. lign. DSB mener tilsyneladende, at et 7 timers kursus til dele af besætningerne er rigeligt, og sætter den faste bemanning drastisk ned, nemlig den del af besætningen, der er udlært og har været på kurser i brandbekæmpelse, kan arbejde med røgdykkerudstyr, altså folk, der har 5-10 års baggrund i de farlige situationer, som et skib kan komme ud i.

Selv ikke de private Kattegrutrer er gået så langt, som man her ser at DSB gør. Samtlige personaleorganisationer inden for DSB og søfartsorganisationerne har sagt kraftigt fra over for disse forringelser af sikkerheden. Jeg kan måske bedst beskrive situationen ved at citere et brev, som jeg har modtaget fra en tillidsmand på en af DSBs færger:

»Hvad sikkerheden angår, behøver man ikke at være matematiker for at regne ud, at 3 eller 5 mand vil stå magtesløse i en katastrofe, eller hvis færgen skal andre skibe til undsætning. At en statsvirksomhed lægger op til en så alvorlig forringelse af sikkerheden i dets skibe eller over for andre skibe, der kommer i en nødsituation i farvandet, som ofte sker, virker helt uacceptabelt over for de rejsende og de søfarende ... «.

Joanna Rønn (S):

I ministerens redegørelse og handlingsplan fremgår det, at vilkårene i trafikken skal lettes for de handicappede gennem en systematisk og effektiv indsats i samarbejde med handicaporganisationerne. Både trafikmidler og vej- og baneanlæg bør indrettes, så de i

videst muligt omfang tilgodeser de handicappedes behov og ønske om integration.

Disse målsætninger er som skrevet ud af Socialdemokratiets beslutningsforslag, havde jeg nær sagt, eller i hvert fald som talt ud af vore hjerter. Jeg er glad for, at CDs ordfører, hr. Arne Melchior, klart i dag gav udtryk for, at der er brug for entydige og klare signaler fra Folketinget. Det er helt i overensstemmelse med de tanker, jeg selv gav udtryk for ved førstebehandlingen af vores beslutningsforslag nr. B 137 forleden. Det var ærgerligt, at hr. Arne Melchior ikke var til stede den dag.

Men vi er altså enige om målene, og vi må så se at diskutere seriøst, hvilke handlinger der skal til for at nå målene. For Socialdemokratiet er det vigtigt, at de handicappedes transportbehov kan opfyldes såvel statsligt som ude i lokalområderne. Efter vor opfattelse er der hårdt brug for samarbejde og koordinering mellem statslige, amts- og kommunale initiativer.

Ministeren konstaterer, at det er op til de udførende virksomheder at sikre handicappethed, og skriver videre, at disse principper søges ført ud i livet på det statslige område, og så er det regeringens forventning, at det vil have en afsmittende virkning på områder, der ikke drives i statslig regi.

Ja, det er jo udmærket at gå foran og vise det gode eksempel. Men hvad nu, hvis forventningerne ikke indfries? Hvad vil ministeren så gøre for, at målsætningerne kan føres ud i livet lokalt? For det er jo det, det drejer sig om.

Også ministerens idé om byen for alle er naturligvis en god start. Vi har netop hørt i dag, at det oven i købet er ministerens egen idé. Men det skulle gerne være sådan, at alle byer kunne danne rammen om en tilværelse for vores handicappede medborgere.

Nu har vi talt en del om hovedstadens fortvivlede trafikforhold, og jeg vil da gerne foreslå ministeren et nyt projekt, et projekt nr. 2, der kunne blive at gøre Amager til øen for alle, et mønstereksempel på, hvordan ny teknologi og miljørigtige kollektive trafiksystemer kan etableres.

Der er faktisk 170.000 beboere på øen, og Socialdemokratiet har noteret sig, at SF prioriterer området højt, ligesom Det Radikale Venstre peger på nødvendigheden af at investere flere midler i den kollektive trafik. Så