

[Ole Donner]

hvor mange rekvisitioner de pågældende personer skulle have udleveret.

Vi synes, at regeringen skulle privatisere et område, som endnu ikke er kommet i gang, men hvor det ligger lige for at gøre det på denne måde i stedet for at sætte de amtskommunale trafikelskaber og HT i gang med et enormt bureaukrati om, hvordan disse ting skal styres. Det, jeg her har nævnt, er noget, der i forvejen fungerer i samtlige komuner. Det er bare at løfte røret og sige, at vi skal bruge en handicappedbus, så vil den blive leveret.

Jeg synes i øvrigt, når vi taler om handicappede, at man gør for lidt fra regeringens side for denne gruppe. Hvornår gør man f.eks. noget ved dette hus for at gøre det mere handicapvenligt? Det synes jeg også man skulle tage fat i på et eller andet tidspunkt.

**Arne Melchior (CD):**

Helt naturligt deltager også CD – både på linje med de oprindelige fire forslagsstillende partier og med de øvrige, som har tilsluttet sig forslaget – i tilfredsheden over, at der nu foreligger de nødvendige lovforslag, og tak for det, og vor støtte og medarbejderskab til en hurtig gang gennem Tinget er jo givet på forhånd.

Jeg skal benytte min tid til at hæfte mig ved et par af de ting, vi nok kommer til at kigge lidt på i udvalget. Det ene er selve begrebet svært bevægelseshæmmede. Så vidt jeg har set, står der ikke – og det er ingen kritik – i bemærkningerne til § 2, hvor det udtryk forekommer, nogen nærmere afgrænsning eller fortolkning af, hvad der forstås ved svært bevægelseshæmmede. Men vi kan sikkert dels få vejledning fra handicaporganisationerne, dels fra HT, der har haft denne ordning allerede i en række år. Men vi mener i øvrigt, at det skal have en rummelig fortolkning.

Det andet spørgsmål er begrebet, at prisen ikke må være væsentligt højere end for den almindelige kollektive trafik. Jeg må erkende, at vi fra forslagsstillernes side selv indførte dette udtryk i det oprindelige beslutningsforslag. Men også det behøver en fortolkning, og jeg vil gerne tilkendegive, at når der er tale om ikke væsentligt højere, så må det i virkeligheden betyde, at det skal være det samme, altså helt på samme niveau.

Der kan så være nogle ting i ordningen, gennem kuponkøb eller andet, som gør, at der bli-

ver nogle bagatelagtige afvigelser, men det skal altså ikke forstås sådan, at ikke væsentligt højere betyder, at det må godt være 20 eller 50 pct. højere, selv om det måske i det enkelte tilfælde ikke bliver så mange kroner. Selvfølgelig må det solidaritetsprincip, der er omtalt i forslaget, være gældende, således at det i princippet er samme pris.

Jeg skal endelig forholde mig til ikrafttrædelsesdatoen. Der står, at lovene træder i kraft den 1. maj 1992. Men det er jo fra den dato, at ordningerne skal være etableret, så loven kunne udmærket træde i kraft ved vedtagelsen. Det er teknik, og jeg er sikker på, at ministeren er enig. Det forstår jeg også på hans milde åsyn.

Vi er nu tæt på den 1. november, og nogle kunne spørge, om der er tid nok til at få dette til at virke fra den 1. maj 1992. Beslutningsforslaget, som disse lovforslag er et resultat af, blev vedtaget her i Tinget den 7. maj i år, altså et helt år fra det tidspunkt, hvor beslutningen i sit princip blev truffet, og til den skal være i gang. I den forbindelse vil jeg spørge ministeren, om man allerede i nogen tid har været i gang med selv at bearbejde sagen – også ud over at fremsætte lovforslagene – og har indledt forhandlinger dels med de amter og områder, der har haft ordningen hidtil, og dels med handicaporganisationerne, således som det er forudsat. Jeg vil gerne spørge ministeren, om der er sandsynlighed for, at ordningen vil være i kraft fra den 1. maj 1992.

Jeg skal som en efterskrift tilføje, at CD heller ikke i spørgsmålet om handicaptransport, før vi i fortsættelse af de 5 gange 50 mio. kr., der blev bevilget for 1½ år siden, er kommet frem til, at alle, der ikke er svært handicappede, men er så handicappede, at de ikke kan deltage i den almindelige kollektive trafik, at der af hensyn til denne meget store gruppe, men antallet er i øvrigt ikke det helt afgørende, der har disse behov, vil være krav til busser, S-tog og andre kollektive befordringsmidler om, at de er adgangsegnete for stærkt gangbeværede eller handicappede, som – naturligvis så vidt det er muligt – har mest glæde ved og har fuldt krav på at kunne deltage i den almindelige samfærdsel og kommunikation.

Med den behandling, de foreliggende lovforslag har fået her i dag, føler jeg mig overbevist om, at der vil være et lige så bredt flertal