

Begrundelse

Der tænkes ikke på den af ministeren afviste Søllerødmodel, men på en vikarordning for kommunens hjemmehjælp, og der tænkes kun på en vikarordning dækkende rengøring.

Man ville kunne undgå at aflyse hjemmehjælp, f.eks. i forbindelse med sygdom, ferie osv. Der ville i sådan en ordning ikke være tale om at udbetale penge til de enkelte brugere, men en direkte aftale mellem kommune og det eller de pågældende hjemmeservicefirmaer.

Svar (14/6 96)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Det fremgår af begrundelsen for spørgsmålet, at der vil være tale om en direkte aftale mellem kommunen og det eller de pågældende hjemmeservicefirmaer.

Der vil ikke kunne opnås bidrag til sådan hjemmehjælp, men hverken den nuværende eller den nye hjemmeservice Lov udelukker, at hjemmeservicevirksomheder indgår i en sådan vikarordning.

Opmærksomheden skal dog henledes på bemærkningerne til den nye hjemmeservice Lov, hvor det fremgår, at det ikke er tanken, at hjemmeserviceordningen skal medføre, at kommunernes indsats på hjemmehjælpsområdet begrænses, og at udviklingen i kommunernes udgifter til hjemmehjælpsaktiviteter derfor vil blive fulgt.

Spm. nr. S 2556

Til trafikministeren (13/6 96) af:

Ole Donner (DF):

»Vil ministeren tage hensyn til de indvendinger, der har været mod den ændring i færdselsloven, der træder i kraft pr. 1. juli d.å., og som betyder, at afstanden ved standsning eller parkering ved gadekryds forøges fra fem til ti meter til tværgående kørebane eller cykelsti?«

Begrundelse

Ifølge spørgerens oplysninger vil otte parkeringspladser forsvinde i hvert eneste gadekryds,

og på grund af manglende parkeringsmuligheder vil mange handlende derfor blive skræmt væk fra at handle i de større byer.

Svar (27/6 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Den omtalte ændring af færdselsloven, der omfatter bestemmelsen i lovens § 29, stk. 1, nr. 2, blev vedtaget i Folketinget i december 1995 og træder som omtalt af spørgeren i kraft den 1. juli 1996.

Ændringen bygger på et forslag fra Færdselssikkerhedskommissionen.

Færdselssikkerhedskommissionen beregnede dengang, at en afstand på 10 meter i stedet for 5 meter ville reducere antallet af personskader i vejkryds med 1-2 procent svarende til 20 personskader inklusive 1 dræbt.

En stor del af de skader, trafikanterne pådrager sig i trafikken, bliver ikke medtaget i den officielle ulykkesstatistik. Dette gælder ikke mindst cyklistuheld. Det vil næppe være urealistisk at antage, at en del af disse skader sker i vejkryds, og at en del af de uregistrerede uheld også vil kunne undgås ved den nu vedtagne ændring af færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2.

Det er klart, at et forslag, der begrænser mulighederne for at standse og parkere ved vejkryds, vil begrænse antallet af parkeringspladser, der er til rådighed for trafikanterne.

Der er ikke foretaget en beregning af, hvor mange parkeringsmuligheder i alt der forsvinder, og der er heller ikke foretaget nogen nærmere undersøgelse af, hvilken betydning forslaget vil få for de erhvervsdrivende.

Disse oplysninger indgår i mit svar på et spørgsmål stillet af Folketingets Retsudvalg i forbindelse med lovbehandlingen om, hvor mange færre parkeringspladser forslaget ville give, og hvilken betydning dette ville få for de handlende.

Jeg kan oplyse, at en arbejdsgruppe, der har til opgave at revidere afmærkningscirkulæret, vil overveje, om der skal indføres bestemmelser, der giver vejmyndighederne og politiet mulighed for ved afmærkning at fravige reglen. Det er dog en forudsætning, at dette kun kan ske i tilfælde, hvor en fravigelse er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig og forenelig med de hensyn, der ligger til grund for Folketingets beslutning om at ændre bestemmelsen.