

henblik på en lempelse af lodstvangen, således at den kommer til at svare til reglerne i sammenlignelige havne, eller alternativt at havnelodsningen overgår til kommunalt regi. Resultatet af forhandlingerne foreligger endnu ikke.

Det er endvidere oplyst, at rationaliseringsgruppen ikke har foreslået fritagelse for lodstvang i Esbjerg. Rationaliseringsgruppen har tværtimod foreslået en stramning af den hidtidige fortolkning af undtagelserne til de generelle lodstvangsbestemmelser for skibe med farlig last og skibe under bugsering. Forslaget drøftes i øjeblikket mellem Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen.

Nedlæggelsen af bådstationer er først og fremmest muliggjort af anskaffelsen af både, der er hurtigere og har større operativ rækkevidde end de både, der var til rådighed, da antal og placering af de nuværende bådstationer blev fastlagt.

Enkelte af de fremsatte forslag om nedlæggelse af bådstationer vil medføre, at visse sejlads bliver af længere varighed. De hermed forbundne udgifter mere end opvejes dog af de besparelser, der opnås ved den samtidige reduktion i antallet af fartøjer og bådmænd. Besparelserne forventes bl.a. opnået gennem en mere effektiv anvendelse af de ansattes arbejdstid.

Spm. nr. S 3049

Til erhvervsministeren (15/7 96) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren kommentere skrivelse fra Støttegruppen efter Scandinavian Star (Erhvervsudvalget – alm. del – bilag 722)?«

Svar (23/7 96)

Erhvervsministeren (Marianne Jelved, fg.):

Jeg mener ikke, det vil være korrekt af mig at kommentere de i skrivelsen rejste spørgsmål på et tidspunkt, hvor anklagemyndigheden fortsat har sagen under behandling.

Spm. nr. S 3085

Til trafikministeren (18/7 96) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Kan ministeren oplyse, hvilke retningslinjer og sikkerhedsbestemmelser der gælder for kørsel med handicappede, både under kørsel under og af- og pålæsning?«

Svar (30/7 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Overordnet kan gruppen af handicappede personer deles op i fem hovedgrupper, nemlig bevægelseshæmmede, synshandicappede, hørehæmmede, allergikere og psykisk handicappede. Det giver sig selv, at behovet for særlige retningslinjer og sikkerhedsbestemmelser i forbindelse med transport af handicappede varierer alt efter, hvor handicappet den enkelte person er, og hvilken gruppe den enkelte person tilhører.

Generelt gælder det, jf. færdselslovens § 82, stk. 2, at passagerer ikke må medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre. Efter detailforskrifter for køretøjer skal køretøjer, der benyttes til befordring af person i kørestol, være forsynet med beslag til fastholdelse af kørestolen.

For så vidt angår de individuelle kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede personer (handicapkørsel), der udføres af trafikskaberne/amterne og HT, gælder det, at arbejdsgiveren er ansvarlig for instruktion af chaufførerne. For så vidt angår HT-området, har HT's Handicap Service oplyst, at HT's egne chauffører, som anvendes i kørselsordningen, gennemgår et specialkursus om transport af bevægelseshæmmede på Landtransportskolen samt et kortere genopfriskningskursus ca. hvert andet år. For så vidt angår den del af kørslen i HT-området, som udføres af private entreprenører, gælder det, at disse entreprenører af HT er blevet pålagt, at der gennemføres en tilsvarende uddannelse af deres chauffører.

HT's Handicap Service oplyser endvidere, at kørslen almindeligvis udføres med busser, som er ombygget og udstyret, således at de er egnede til transport af personer i kørestole m.fl.

For så vidt angår transport af kørestolsbrugere fra køretøjet og videre, gælder det bl.a. i henhold til afgørelse truffet af Arbejdsministeriet, at