

Svar (13/11 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Der blev i spørgsmål nr. S 172 anmodet om en redegørelse for, hvorfor skibsovervågnings-systemet i Storebælt stadig ikke fungerer.

I besvarelsen af dette spørgsmål om funktionalitet er oplyst, at systemets færdiggørelse er blevet forsinket som følge af en række tekniske problemer, men at alle mangler, der knytter sig til funktionaliteten er udbedret.

Dette fremgår også af den status vedrørende VTS-systemet, som er indeholdt i en udtalelse af 23. oktober 1997 fra A/S Storebælt, der er bilagt min besvarelse af 6. november 1997 af spørgsmål 10 fra Folketingets Trafikudvalg.

Af denne status fremgår også, at VTS-systemet er overtaget af A/S Storebælt, og at afhjælpning af mindre betydningsfulde fejl er igangsat, ligesom det er besluttet at etablere en ny kommunikationsforbindelse, som vil forbedre kommunikationen mellem de vestlige radarstationer og VTS-centret i Korsør, hvilket også burde være fremgået af besvarelsen af S 172.

Jeg har samtidig bedt A/S Storebæltsforbindelsen meddele mig, når de sidste fejl er endelig afhjulpet, og jeg vil holde spørgeren orienteret herom.

Spm. nr. S 393

Til socialministeren (7/11 97) af:

Kristian Thulesen Dahl (DF):

»Mener ministeren, at Årslev Kommune lever op til kravet om, at der ved afgørelsen af, om en ansøger er berettiget til støtte efter bistandslovens § 58 til køb af bil, skal ske en vurdering af, hvad der samfundsøkonomisk er den billigste befordringsløsning?«

Begrundelse

Spørgsmålet er foranlediget af en konkret sag fra Årslev og er en opfølgning på spørgsmål nr. S 116.

I svaret på spørgsmål nr. S 116 har ministeren redegjort for, hvornår en person med invaliditet eller varig sygdoms- eller alderbetinget svagelighed kan opnå støtte efter bistandslovens § 58 til køb af bil.

Samtidig hermed har ministeren redegjort for, at der i forbindelse med behandlingen af ansøgning om støtte til køb af bil skal ske en vurdering af, hvad der samfundsøkonomisk er den billigste befordringsløsning. Dette skal ske med iagttagelse af muligheden for, at der, ud over støtten efter § 58 til køb af bil, endvidere kan være merudgifter i forbindelse med befordring, som eventuelt vil kunne dækkes efter bistandslovens § 48.

I sagen fra Årslev finder spørgeren ikke, at kommunen har opfyldt forpligtelsen til at finde den samfundsøkonomiske billigste løsning, som samtidig endda ellers har været den for den pågældende familie mest ønskelige. Derfor ønsker spørgeren ministerens kommentar til sagen.

Årslev Kommune har inden for de sidste kun 2 år udbetalt mere end 60.000 kr. til taxakørsel til en familie, som ellers har søgt om støtte på barnets vegne til køb af bil efter bistandslovens § 58. Samtidig viser beregninger, at udgifter til transport er voksende, efterhånden som familiens dreng bliver ældre.

For spørgeren ser det derfor ikke ud, som om kommunen har taget tilstrækkelig hensyn til, hvad der samfundsøkonomisk er den billigste løsning, når det samtidig tages i betragtning, at støtte til køb af bil kan ydes med et rentefrit lån på indtil 111.000 kr., hvoraf halvdelen af lånet afdrages månedsvi over 6 år.

Svar (12/11 97)

Socialministeren (Karen Jespersen):

I svaret på spørgsmål nr. S 116 er redegjort for reglerne om støtte efter bistandslovens § 58 til køb af bil, herunder for den samlede vurdering af bl.a. ansøgerens kørselsbehov og forskellige kørselsordninger, der lægges til grund ved afgørelsen af bevilling til støtte til køb af bil.

Som socialminister har jeg ikke mulighed for at gå ind i konkrete sager, og jeg kan derfor ikke gå ind i en vurdering af, om den af Årslev Kommune valgte løsning er den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige.

Jeg vil imidlertid – på baggrund af spørgsmålet – bede Årslev Kommune om en redegørelse for sagen, som herefter vil blive fremsendt til Folketingets Lovsekretariat.