

som der ikke er beregnet omkostningseffekter af, da prisen for samtlige tilgængelighedsforanstaltninger i DS 3028 ikke kendes på nuværende tidspunkt.

Regeringen afviste i sin handicappolitiske handlingsplan fra 2003 at gøre DS 3028 retligt bindende, idet regeringen ønsker at bevare incitamentet til innovation og fleksibilitet i byggeriet.

Byggelovgivningen stiller i dag en række overordnede funktionskrav om tilgængelighed, som kan opfyldes på forskellige måder, hvilket sikrer bygherrerne et råderum i forhold til indretningen af byggeri. Gøres DS 3028 retligt bindende, forsvinder dette råderum. Hertil kommer, at DS 3028 stiller en lang række krav, som er både uforståelige og uhensigtsmæssige for ikke-handicappede. Her kan nævnes placering af f.eks. knager og shaverstik på badeværelser.

Regeringen mener derfor fortsat ikke, at DS 3028 skal gøres retligt bindende.

3) Stationsforbedringer

Det foreslås, at der afsættes »En pulje på minimum 200 mio. kr. over de næste fem år til forbedring af tilgængeligheden på togstationer og andre kollektive trafikknudepunkter.«

Over denne 5-årige periode vil forslaget medføre årlige statslige merudgifter på 40 mio. kr.

Regeringen har besluttet, at der skal anvendes 25 mio. kr. til elevatorer, som skal sikre handicappedes tilgængelighed på vigtige stationer.

Hertil kommer, at der med aftalen om finansloven for 2004, herunder trafikforliget, er enighed om at bruge 50 mio. kr. til at forbedre tilgængeligheden til jernbanestationer. Der er således allerede afsat i alt 75 mio. kr. til at forbedre handicappedes tilgængelighed til stationer. Der bliver derved mulighed for at etablere handicappede elevatorer på flere togstationer.

4) Tilgængelighedskrav ved ejerskifter i offentligt tilgængeligt byggeri

Regeringen opfordres til »Indførelse af tilgængelighedskrav i forbindelse med ejerskifter i liberale erhverv som f.eks. sundhedsklinikker og apoteker, praktiserende læger og speciallæger, tandlæger, advokater og kulturinstitutioner.«

Forslaget vil være aktuelt, hvor den nye ejer vælger at overtage den samme, og eventuelt utilgængelige, bygning.

Hvis køberen overtager en utilgængelig praksis, bliver han med forslaget pålagt udgifter til

tilgængelighedsforanstaltninger, som kan variere fra omkring 15.000. kr., hvis der alene skal etableres niveaufri adgang, til over 1 mio. kr., hvis der skal installeres en elevator.

Praktiserende Lægers Organisation har oplyst, at der årligt er omkring 135 praksisskifter, og Apotekerforeningen oplyser, at 5-10 apoteker skifter ejer om året. Det er dog ikke muligt at sige noget om de samlede udgifter til denne del af forslaget, da der ikke er oplysninger om, hvor mange købere af disse praksisser og apoteker, som overtager utilgængelige bygninger.

Regeringen lægger stor vægt på at forbedre tilgængeligheden, men mener ikke, at det skal gøres på den måde, som foreslås i B 103, da der er risiko for, at en række lægeklinikker, praksisser og apoteker som konsekvens ikke bliver solgt, men i stedet bliver lukket til skade for alle borgere i lokalområdet.

Regeringens lovforslag L 106 vil medvirke til, at der skabes øget tilgængelighed, når der bygges om i eksisterende lægeklinikker, praksisser og apoteker.

Økonomi- og Erhvervsministeriet har herudover i øjeblikket en dialog med Apotekerforeningen med henblik på at forbedre tilgængeligheden til apotekerne. Og Indenrigs- og Sundhedsministeriet gennemfører i øjeblikket en undersøgelse af tilgængeligheden til sundhedssektorens klinikker.

5) De individuelle kørselsordninger

Regeringen opfordres til »At de individuelle kørselsordninger får et pris- og serviceniveau, som gør dem sammenlignelige med almindelig kollektiv trafik.«

Regeringen opfordres blandt andet til at sikre, at handicappede oplever et ensartet serviceniveau i de individuelle kørselsordninger i amter gennem en række præciseringer af den nuværende ordning. Det kan på nuværende tidspunkt ikke oplyses, hvad de udgiftsmæssige konsekvenser af disse præciseringer vil være.

Ligesom for den kollektive trafik er det op til amterne at tilrettelægge udbuddet i de individuelle kørselsordninger ud fra en vurdering af de lokale behov. Regeringen erkender dog, at der er behov for en præcisering af reglerne, og trafikministeren vil i den nærmeste fremtid foretage en sådan præcisering, som det også fremgår af regeringens handicappolitiske handlingsplan fra 2003.