

ling, og vi kan i hvert fald let havne i den situation, at vi kan stemme for den ene del af forslaget, men ikke for den anden.

Jeg vil gerne starte med den del af lovforslaget, som handler om lokal og regional kollektiv personbefordring af folk, som har et handicap. Vi hilser velkommen, at der omsider bliver en mere ligelig behandling på tværs af amtsgrænserne og de kommende regionsgrænser på dette område. Vi har bedt om det i mange år, og vi er glade for, at der bliver taget hul på debatten.

Men vi er ikke glade for, at regeringen har valgt den laveste fællesnævner for det tværgående samarbejde. Vi synes simpelt hen ikke, man kan være det bekendt over for de 500.000 danskere, heriblandt mange ældre og svært handicappede, som ikke kan få en normal dagligdag.

Ud over at vi synes, det er en falliterklæring over for de mennesker, synes vi faktisk også, det er en umådelig forkert måde, man angriber hele problemstillingen med mennesker, der har et handicap, på. Udfordringen må vel være at lave et tilgængeligt samfund, hvor man i stedet for at fokusere på de menneskers problemer fokuserer på deres ressourcer og gør, hvad man kan for at benytte de ressourcer og få de mennesker integreret i det danske samfund i stedet for at opbygge barrierer, der gør, at de ikke kan tage del i samfundslivet.

Jeg er ikke i tvivl om, at den strategi, som lovforslaget er udtryk for, koster det danske samfund penge i sidste ende, fordi vi blokerer for de menneskers inddragelse i det danske samfundsliv. Vi vil derfor gå til udvalgsbehandlingen med det udgangspunkt, at vi i hvert fald meget, meget gerne skal have de forskellige ændringsforslag, som er foreslået af De Samvirkende Invalideorganisationer, med i det færdige forslag, altså dør til dør-princippet, og at forslaget skal omfatte personer helt ned til 12 år. Hvis det skaber nogen problemer i forbindelse med finansloven, må vi tage dem op og se, om vi kan udskyde det til 2006. Jeg hørte, hvad ordføreren fra Dansk Folkeparti sagde, og jeg ved ikke, om der kan komme et alternativt flertal, men jeg håber i og for sig, at vi kan få en god dialog med ministeren om det, for jeg synes, det er nogle meget principielle ting.

Så meget om den første del af lovforslaget.

Kl. 11.20

Rejsekortet er der ikke brugt mange ord på, selv om det må siges, at vi her står over for en revolution i den kollektive personbefordring.

Det er en revolution, vi fra radikal side hilser meget velkommen, og vi synes, den er utrolig spændende.

Jeg har to ting, jeg gerne vil knytte bemærkninger til. Når det bliver til virkelighed i 2009, sådan som planen er nu, tror jeg, at det vil skabe en øget efterspørgsel af den kollektive trafik. Den efterspørgsel skal vi kunne imødekomme, og er ministeren sikker på, at vi kan det? Jeg tænker på vores tidligere diskussioner, ikke mindst om pendlerstrækninger til og fra de store byer. Har jernbanerne kapacitet nok til at kunne klare efterspørgslen? Kan vi simpelt hen dække det behov, der kommer, når folk pludselig kan vade ud og ind af de kollektive transportmidler, fuldstændig som de vil?

Jeg synes, det er et spørgsmål, vi bliver nødt til at diskutere meget grundigt, også i den kreds, der står bag 5. november-forliget fra 2003. Kan vi være sikre på, at der i 2009 er den kapacitet, der er brug for? Jeg håber, ministeren er med på at tage den diskussion.

Det andet, jeg gerne vil fremdrage, er et lidt mere delikat spørgsmål. Der er i lovforslaget lagt op til, at det er de parthavere, som er med i selskabskonstruktionen om rejsekort, der scorer gevinsten, hvis andre skal købe sig ind på et senere tidspunkt. Nu er det jo meget svært at spå om her i dag, hvor meget den ret bliver værd, men jeg kunne nu godt forestille mig, at den bliver ret meget værd, fordi der vil være mange kommercielle interessenter, der vil have interesse i at købe sig ind. I et meget langt perspektiv kan dette kort måske ligefrem erstatte dankortet, men i første omgang er det selvfølgelig andre kommercielle aktører på transportmarkedet, der vil være interesserede, og jeg tror, der ligger mange penge i det.

Der er lavet en formulering i lovforslaget, hvorefter overskuddet fra at sælge adgangen til at være med i kortet tilfalder partnerne i samarbejdet i form af udbytte. Den formulering tror jeg vi skal diskutere grundigt. Umiddelbart forekommer det selvfølgelig naturligt, men hvad nu, hvis det bliver meget store beløb? Skal midlerne så bindes til at bruges på trafikområdet, eller kan man forestille sig, at kommunerne kan hive penge ud af selskabet og bruge dem på daginstitutionerne og børnehaverne? Er det det, der er tanken, eller skal brugen på en eller anden måde rammes ind? Man kan også tage en principiel diskussion om, hvorvidt det måske burde være staten, der ejer – i citationstegn – infrastrukturen