

**[Justitsministeren]**

tion indeholder meget forskelligartede regler, herunder regler om at straffe særlige persongrupper, regler om udlevering samt regler om registrering og videregivelse af oplysninger om udenlandske prostituerede.

For så vidt angår pligten til at straffe særlige persongrupper, jf. art. 1 og 2 i konventionen, er der allerede i den danske straffelov i §§ 228 og 229 regler, der fastsætter straf for de bagmænd, der udnytter prostituerede.

På et særligt område kan der imidlertid stilles spørgsmål om, hvorvidt konventionen foreskriver, at personer skal straffes i videre omfang, end de danske regler giver mulighed for.

Efter straffelovens § 229, stk. 2, straffes den, »der udlejer værelse i hotel eller gæstgiveri til benyttelse til erhvervmæssig utugt«. I konventionens art. 2, nr. 2, er imidlertid foreskrevet, at enhver, der forsætligt udlejer husrum med henblik på andres prostitution, skal straffes.

Reglen i straffelovens § 229, stk. 2, som således ikke omfatter privat udlejning af værelse eller lejlighed til en prostitueret, skal ses i lyset af den prostitueredes berettigede interesse i at have en bolig. I tilfælde, hvor en privat udlejer ved at forlange en ågerleje udnytter den prostituerede, vil vedkommende dog efter omstændighederne kunne straffes efter straffelovens § 229, stk. 1.

I art. 18 i konventionen er det fastsat, at enhver kontraherende stat skal afkræve udlændinge, der er prostituerede, en erklæring bl.a. om deres identitet. De fremkomne oplysninger skal tilsendes myndighederne i de pågældende persons hjemland.

Denne regel er ikke i overensstemmelse med udviklingen inden for de sidste mange år med hensyn til registrering og videregivelse af personlige oplysninger.

På den baggrund finder Justitsministeriet ikke grundlag for på nuværende tidspunkt at ratificere konventionen.

Det bemærkes, at konventionen ikke indeholder regler, der forbyder annoncering med henblik på indgåelse af ægteskab.

**Spm. nr. S 658**

Til trafikministeren (9/3 89) af:

**Arne Melchior (CD):**

»Hvordan går det med planerne for at udvikle en trafikmæssig mønsterby kaldet Byen for

Alle, der tager ethvert tænkeligt hensyn til handicappede medborgere?»

**Begrundelse**

Tidligere trafikminister Frode Nør Christensen iværksatte projektet Byen for Alle. En række kommuner ønskede at påtage sig udførelsen af et sådant projekt, og Fredericia blev udvalgt. Ministeren bedes oplyse, hvilke økonomiske rammer der er lagt, samt hvor langt Fredericia er med at virkeliggøre planerne.

*Svar (20/3 89):*

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Grundlaget for projekt Byen for Alle i Fredericia er et statstilskud på 10 mio. kr. og kommunale midler af samme størrelse. Hertil kommer en ombygning af Fredericia Banegård og ændrede adgangsforhold til byens posthuse.

Arbejdet på postkontorerne er afsluttet, og udgifterne hertil har andraget ca. 1 mio. kr. Der er etableret automatiske døre og på anden måde skabt gode adgangsforhold til kundelokalerne for de gangbesværede.

På banegården er der i 1988 udført arbejder for 0,4 mio. kr. til bl.a. ny adgangsrampe til stationen, automatiske døre og håndlister. I 1989 påregnes der anvendt 2,5 mio. kr. til bl.a. handicaptolet, automatiske døre samt elevator til perron. I 1990 påregnes der anvendt yderligere 1 mio. kr., antagelig til yderligere en elevator.

Stationens passagerfaciliteter vil i øvrigt blive moderniseret for 1 mio. kr. i 1989. Denne modernisering vil også komme de handicappede til gode.

Den kommunale del af projekt Byen for Alle omfatter først og fremmest etablering af to handicapegnede rutenet fra banegården til henholdsvis midtbyen og vestbyen. I ruten indgår ledelinier, særlig belægning ved kryds og stopsteder samt omlægning af fortove m.v.

Den første rute er under anlæggelse. Forløbet af ruten til vestbyen er fastlagt, og ruten forventes færdig i efteråret 1989.

Kommunen har ført forhandlinger med Vejle Amts Trafikselskab om forbedring af den kollektive trafik. Det væsentligste resultat er oprettelse af en særlig servicebusrute i en forsøgsperiode på to år. Ruten vil blive betjent af en helt nyudviklet bustype, der indsættes på en egnet rute i foråret 1990. Trafikselskabet finansierer driften af bussen.