

## [Kommunikationsministeren]

Da de alternative muligheder er forskellige fra område til område, kan postvæsenet ikke på forhånd afgøre, hvilken alternativ løsning det vil være muligt at gennemføre i en tænkt situation. En af de alternative muligheder vil – som spørgeren er inde på – være, at posthuset oprettholdes, eventuelt med reduceret åbningstid.

**Spm. nr. S 671**

Til *trafikministeren* (24/6 91) af:

**Kim Behnke (FP):**

»Finder ministeren, at det er rimelig opførelse, når Århus Kommune indfører tilskuds-drevne natbusser med det resultat, at 70 taxa-chauffører bliver arbejdsløse?«

**Begrundelse**

Århus Kommune har under overvejelse at indføre permanente natbusordninger. Det bliver i givet fald det kommunalt ejede Århus Sporveje, der skal stå for kørslen med natbusserne. Århus Sporveje er allerede i dag stærkt subsidiert af skatteydermidler.

Konsekvensen bliver, at op imod 70 taxa-chauffører må forlade erhvervet på grund af den urimelige konkurrence fra subsidierede busser. Det giver den yderligere konsekvens, at der på de aftener, hvor busserne ikke kører naturterne, vil være færre taxier i byen og derved dårligere service.

Århus Kommune har netop gennemført et projekt, Spring, der har kostet over 2 mio. kr. og haft til formål at sikre langtidsledige job som taxichauffører. Det er meget tvivlsomt, om der nu bliver plads til en eneste af disse langtidsledige, når der skal indskrænkes med 70 job. Derudover er det en noget mærkelig fremgangsmåde fra kommunen, at det taxierhverv, der har været flinke med hensyn til at deltage i Spring-projektet, nu får en spand koldt vand i hovedet fra kommunen.

Spørgeren ønsker ministerens vurdering af, hvilke grænser der er for urimelig adfærd fra en kommune i retning af at ødelægge gode private arbejdspladser.

*Svar* (3/7 91):

**Trafikministeren** (Ikast):

Ifølge lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsom-

rådet varetages den kollektive persontrafik af amtsrådet og kommunerne i amtet eller af et fælleskommunalt trafikselskab, såfremt et sådant er oprettet.

Denne decentralisering af den kollektive persontrafik indebærer, at det er trafikselskabet, amtet eller den enkelte kommune, der træffer afgørelse om ruteføring, fartplaner, takster og trafikafviklingen i øvrigt, herunder om indsættelse af natbusser.

Jeg skal ikke tage stilling til den af Århus Kommune planlagte indførelse af permanente natbusordninger, idet beslutningskompetencen på dette område som nævnt ligger hos kommunen.

Det er dog generelt min opfattelse, at etablering af natbuskørsel er en forbedring af det kollektive trafikudbud. Herved får den enkelte borger mulighed for valg af transportform i flere af døgnets timer.

**Spm. nr. S 672**

Til *socialministeren* (24/6 91) af:

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

»Hvordan vil ministeren gennem lovgivning sikre, at man kun tvangsfjerner børn i tilfælde, hvor det er absolut nødvendigt, og hvis det er nødvendigt, så sikrer, at familier og personer i barnets nære omgangskreds får indflydelse på, hvor barnet skal opholde sig?«

**Begrundelse**

Kristeligt Folkeparti har utallige gange peget på, at antallet af tvangsfjernelser skal begrænses til det absolut nødvendige, og at børnenes og forældrenes retssikkerhed under en tvangsfjernelse skal forbedres. Det er bl.a. nødvendigt, at barnet får sin egen talsmand. Selv om de sociale myndigheder i princippet skal varetage barnets interesser, kan man i nogle tilfælde være i tvivl om, om det sker.

Det er horribelt, at familier i tvangsfjernelsessager ofte er fuldstændig overladt til socialrådgiveres og psykologers mere eller mindre subjektive vurderinger af, om forældre, bedsteforældre eller andre nære pårørende er egnede til at tage sig af et barn.

Det er vigtigt, at et barns nære omgivelser – bedsteforældre eller anden nærtstående familie eller venner til barnets forældre – inddrages på et meget tidligt tidspunkt, når det skal vurderes,