

omstændigheder, er 2 år. For overtrædelser, der er begået efter lovændringen, og hvor der foreligger skærpende omstændigheder, vil forældelsesfristen være på 5 år.

Justitsministeriet har ikke aktuelle planer om at stille forslag om en ændring af de almindelige regler om strafferetlig forældelse i straffeloven.

Det tilføjes, at Justitsministeriets afgørelse i »Scandinavian Star«-sagen den 29. januar 1997 er sendt til spørgeren til orientering.

Spm. nr. S 1448

Til trafikministeren (18/2 97) af:

Ole Donner (DF):

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre befolkningen – særligt i Københavns vestegn – en langt højere grad af tryghed i S-togene og ved S-togsstationerne, og vil DSB øge bemandingen og patruljeringen?«

Begrundelse

Borgmestre – særligt i Københavns vestegn – er bekymret over, at befolkningen føler sig utryk i deres dagligdag på grund af vold og hærværk i og omkring S-togsmiljøet.

Der er således god grund til, at DSB, politiet og politikerne udsteder sikre garantier til borgerne om en øget indsats for at komme kriminaliteten og befolkningens utryghed til livs.

I den forbindelse mener spørgeren, at mere billetkontrol i aften timerne delvis vil kunne tjene pengene hjem til den øgede bemanding i togene.

Svar (4/3 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg har drøftet sagen med DSB, som erkender problemet med passagerernes følelse af utryghed på S-banen.

DSB har gennem årene konstateret en voldsom udvikling i hærværks- og grafittiomfanget. I midten af 80'erne brugte DSB årligt 5-10 mio. kr. på området, i 1992 25 mio. kr. og i 1996 ca. 40 mio. kr.

Ud over de direkte udbedringskader er der for DSB ingen tvivl om, at hærværk og graffiti er

blandt hovedårsagerne til det voksende utryghedsproblem på S-banen.

I erkendelse af ovennævnte udarbejdede DSB i januar 1996 et egentligt tryghedskoncept. DSB har med udgangspunkt i dette formuleret en række foranstaltninger til bekæmpelse af hærværk, graffiti og utryghed på S-banen:

Ved hjælp af eksterne konsulenter blev der etableret et grafittiprojekt, som i samarbejde med skoler, ungdomsinstitutioner, kommuner og andre lokale myndigheder søger at bearbejde normer og adfærd indefra i ungdomsmiljøet. Et konkret resultat af denne indsats er den såkaldte Vallensbækmodel, hvor Vallensbæk Kommune aktivt og økonomisk er gået ind i et samarbejde med blandt andet DSB om en bred præventiv indsats i kommunen.

Et gennemgående tema i arbejdet på at eliminere passagerernes følelse af utryghed på S-banen har været at placere flere synlige DSB-medarbejdere i aften timerne. Det har blandt andet været gjort ved at omlægge en del af stationsrengøringen til aften timerne og ved aktivering af ledige som servicemedarbejdere, ligesom DSB i 1996 ansatte yderligere 20 S-togsrevisorer, der fortrinsvis skal arbejde i aften- og natte timerne.

DSB har tillige etableret et samarbejde med Københavns Politi blandt andet med henblik på hærværksbekæmpelse. I forvejen har DSB gennem mange år haft et tæt samarbejde med Københavns Politis Beredskabsafdeling, som patruljerer i S-togene på alle tidspunkter af døgnet. Desuden patruljerer uniformeret ordenspoliti regelmæssigt på flere S-togsstationer. Derudover er der indgået kontrakt med Falck Securitas, som foretager vagttrundering på S-togsområder (depotspor, stationer m.m.).

Endelig har DSB på alle S-togsstationer samlet information og billetautomat på ét sted i såkaldte servicezoner. På billetautomaterne er der indbygget gratis servicetelefoner, så passagererne på alle tider af døgnet kan komme i kontakt med en DSB-medarbejder, ligesom der kan ringes direkte til alarmnummeret 112.

Som det fremgår af ovenstående er der truffet en lang række af foranstaltninger for at bekæmpe S-togspassagerernes følelse af utryghed, bl.a. i form af en indsats med synligt personale i aften timerne, med betydelige udgifter til følge.

Jeg har derfor igangsat et arbejde for at skærpe indsatsen.

Udover de allerede igangsatte aktiviteter tages der kontakt til andre involverede parter,