

[Maisted]

De forhold, som DSB og den øvrige kollektive trafik, f. eks. Hovedstadsområdets Trafikselskab, byder folk ved transport af mennesker, tyder på, at der ikke findes regler for transport af mennesker som for dyr, jfr. f. eks. lov nr. 256 af 27. maj 1950 om værn af dyr, bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr, som ændret ved bekendtgørelse nr. 353 af 15. december 1964, bekendtgørelse nr. 139 af 20. marts 1970, bekendtgørelse nr. 525 af 7. oktober 1975 og bekendtgørelse nr. 510 af 19. oktober 1976.

Besvarelse (20/1 82):

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

For de af spørgeren i begrundelsen omtalte transportmidler er reglerne for passagertransport væsentligt forskellige.

For bustrafikken gælder, at såvel justitsministeriet som ministeriet for offentlige arbejder har fastlagt regler om bussers indretning og udstyr. Der er således f. eks. regler om bredden af siddepladser, højde fra gulv til loft, arealkrav for stående passagerer og lignende. På grundlag heraf godkendes den enkelte bus kun til transport af et bestemt antal passagerer. Nævnte regler tager primært sigte på sikkerhedsmæssige forhold, hvilket imidlertid ofte tillige vil få indflydelse på komforten.

For så vidt angår jernbanetrafikken eksisterer der ikke tilsvarende bestemmelser. Dette har på den ene side sin årsag i grundlæggende forskellige sikkerhedsmæssige forhold og på den anden side i det forhold, at jernbanedrift her i landet i praksis er et offentligt anlæg.

Jeg er fuldt opmærksom på, at navnlig de senere års passagertilstrømning til den kollektive trafik har medført utilfredsstillende forhold mange steder i myldretiden, men det er mit indtryk, at den kollektive trafikspassagerer ville betakke sig for en mere intensiv regulering af vilkårene for passagertransport end den nugældende.

Konsekvensen af at foreskrive et bestemt komfortniveau i de kollektive trafikmidler ville være den, at passagerer mod deres ønske ville blive efterladt på stationer og ved stoppesteder.

Der er således ingen planer om at skærpe de ovenfor omtalte bestemmelser, men dette

betyder ikke, at forholdene for passagererne ikke løbende tilstræbes forbedret. På den indretningsmæssige side er der, som det har kunnet observeres, uafhængigt af regelfastsættelser sket betydelige forbedringer såvel for tog- som for bustrafikken.

Spm. nr. 23

Til *justitsministeren* (12/1 82) af:

Glistrup (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvordan gruppen af stofkriminelle ikke-brugere i kriminalforsorgens anstalter og arresthuse er sammensat i henseende til alder, nationalitet og køn, samt hvor lang tids frihedsberøvelse de pågældende er blevet idømt, og hvilken praksis med hensyn til orlov, prøveløsladelse, benådning osv. der følges over for den pågældende gruppe?«

Begrundelse

En stor del af den offentlige debat drejer sig jo med rette om narkobagmænd – eller som de kaldes i teknisk terminologi: »stofkriminelle ikke-brugere«.

Kriminalforsorgen har fra tid til anden givet oplysning om, hvordan denne gruppe er sammensat – for eksempel efter alder, nationalitet, køn osv.

De senest offentliggjorte oplysninger er imidlertid efterhånden ret gamle, og da der jo på det område meget vel kan ske endog ganske betydelige ændringer fra det ene år til det andet, tilstræbes af hensyn til sandfærdigheden i den offentlige debat ved nærværende spørgsmål de nyeste oplysninger om sammensætningen af den nævnte gruppe.

Besvarelse (21/1 82):

Justitsministeren (Ole Espersen):

Direktoratet for kriminalforsorgen foretager med ca. 1 års mellemrum opgørelser over antallet af stofbrugere og stofkriminelle ikke-brugere, der er indsat i anstalter og arresthuse. Opgørelserne omfatter såvel varetægtsarrestanter som personer, der udstår frihedsstraf.

Ved opgørelserne i årene fra 1977 til 1980 var antallet af stofkriminelle ikke-brugere henholdsvis 129, 135, 146 og 191. Tallene for den seneste opgørelse, der blev foretaget pr.