

Supplerende svar (28/8 97)

Justitsministeren (Frank Jensen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Politidirektøren i København.

Politidirektøren har oplyst:

»at alarmopkald fra beboere på Nørrebro behandles på samme måde som alarmopkald fra den øvrige del af København. Det vil sige, at der altid hurtigst muligt sendes politi til stedet. Afhængig af alarmopkaldets karakter, den aktuelle situation og det pågældende sted vil det samtidig blive vurderet, hvorledes politiindsatsen skal foregå og herunder også behovet for at sikre politipersonalet. Såfremt det skønnes, at der er behov for mere end en patrulje, kan dette selvsagt medføre en mindre forsinkelse.«

Jeg kan henholde mig til det, politidirektøren har anført, og kan samtidig oplyse, at jeg har fuld tillid til, at Københavns politi vil være i stand til at sikre borgerne en effektiv politiindsats.

Spm. nr. S 2807

Til trafikministeren (21/7 97) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvor meget bekæmpelsen af graffiti og rensning efter graffitihærværk har kostet DSB i hvert af årene i perioden 1992-1996, og hvilke initiativer DSB har taget og agter at tage for at komme hærværket med graffiti til livs?«

Svar (4/8 97)**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

DSB oplyser, at DSB's omkostninger til udbedring af hærværks- og graffitiskader perioden 1992-96 er således:

År	Omkostninger
1992	ca. 25 mio. kr.
1993	ca. 29 mio. kr.)*
1994	ca. 33 mio. kr.
1995	ca. 38 mio. kr.
1996	ca. 40 mio. kr.

*) tallet er skønsmæssigt fastsat.

Skader som følge af hærværk og graffiti er især et problem på S-banen, hvorfor langt den overvejende del af midlerne til udbedring af skader er anvendt her.

DSB oplyser, at ud over de direkte udbedringsskader er der 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 graffitiprojekt, 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 aftentimerne. Det har blandt andet været gjort ved at omlægge en del af stationsrengøringen til aftentimerne og ved aktivering af ledige som servicemedarbejdere, ligesom DSB i 1996 ansatte yderligere 20 S-togsrevisorer, der fortrinsvis skal arbejde i aften- og nattetimerne.

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 vagtrondring på S-togsområder (depotspor, stationer m.m.).