

havde påbegyndt venstresving). Beretning 2001, side 156.

- påkørsel af en ung mand, der blev dræbt. (Patroljebilen blev ført med ca. 100 km/t i bymæssig bebyggelse kl. 05.50 – ikke tale om udrykningskørsel). Beretning 2001, side 156.

2002 1 sag. Politiets eftersættelse af bil, der kørte frontalt sammen med en modkørende bil. Begge førere afgik ved døden. Sagen er endnu ikke omtalt i Rigsadvokatens beretning.

Politiet har i meget høj grad opmærksomheden henledt på politiets bilkørsel, herunder særligt udrykningskørsel, og det er gennem uddannelsen mv. en overordnet målsætning at minimere antallet af trafikulykker, hvor politibiler er involveret.

Rigspolitichefen har i den forbindelse ved flere lejligheder indskærpet vigtigheden af, at politiet kører forsvarligt.«

#### Spm. nr. S 3810

Til trafikministeren (1/7 03) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at tyskerne vil få endnu større problemer med at efterleve stabilitetspagten og Maastricht-traktatens konvergenskrav om størrelsen på det offentlige budgetunderskud, hvis tyskerne medvirker til at udstede en statsgaranti for lån til en fast forbindelse over Femer bælt?«

#### Begrundelse

Det fremgår bl.a. af et dokument fra det tyske finansministerium, som Politiken er kommet i besiddelse af, at: »Det fastholdes altså, at finansiering efter statsgarantimodellen af en fast forbindelse over Femer Bælt ikke kommer i betragtning på grund af de betydelige og uforudsigelige risici, som Finansministeriet i den forbindelse vil blive påført. Af samme grund – og fordi rentabiliteten hidtil ikke er tilstrækkelig dokumenteret – kommer finansiering via finansloven heller ikke i betragtning.«

#### Svar (17/7 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**  
Finansministeriet har oplyst følgende:

»I henhold til det europæiske nationalregnskabssystem (ESA95) medtages statsgarantier generelt ikke ved opgørelsen af den offentlige budgetbalance og gæld, der dog påvirkes, hvis statsgarantien efterfølgende bliver effektueret.

Tysklands situation i forhold til bestemmelserne vedrørende uforholdsmæssigt store underskud i traktaten og stabilitets- og vækstpagten vil således som udgangspunkt ikke blive påvirket, hvis man fra tysk side medvirker til at udstede en statsgaranti i forbindelse med en fast forbindelse over Femern Bælt.«

#### Spm. nr. S 3811

Til trafikministeren (1/7 03) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at de hidtidige Femer Bælt trafikprognoser ikke har taget tilstrækkelig højde for Trelleborgs fremtidige rolle, når f.eks. nye ro/ro-færger vil kunne sejle fra Trelleborg til Sassnitz i Tyskland på to til tre timer, og det motorvejs- og broprojekt, der forbinder Sassnitz med det øvrige tyske motorvejsnet, er færdigt om et par år?«

#### Begrundelse

I den officielle trafikprognose om Femer Bælt udarbejdet for Trafikministerierne i Berlin og København står, at »det er særligt bemærkelsesværdigt, at lastbiltrafikken mellem Sydsverige og Tyskland er fordoblet i perioden, mens færgerne mellem Rødby og Gedser kun havde en stigning på 25 pct.« Samtidig er Trelleborgs mål en omsætning på 15 millioner ton gods i 2010. I forvejen er den vokset fra 5,8 millioner ton i 1993 til 10,4 millioner ton sidste år. Kan denne plan gennemføres, er det økonomiske grundlag for en fast Femer Bælt forbindelse ikkeeksisterende.