

hændelse, hvor et NATO-fly gennemførte et angreb mod en jernbanebro, hvor det viste sig, at et tog blev ramt. I forbindelse med briefing blev der vist en video, som var optaget af flyets kamera. Der har senere vist sig, at der ifm. overførsel af filmen med videooptagelsen er sket en teknisk fejl, således at filmen blev afspillet med forøget hastighed.

NATO's talsmand, Jamie Shea, oplyste den 6. januar 2000, at omtalte film blev vist for hurtigt, men at afspilningsfejlen ikke ændrer på NATO's vurdering af angrebet. Under luftoperationen gjorde NATO sit yderste for at begrænse risikoen for skader på civile samt på civil ejendom. NATO beklager fejlen med videofilmen og understreger, at man på intet tidspunkt havde til hensigt at angribe civile mål. Der er således tale om en teknisk fejl, der kan henføres til overførsel af computerfilen og dermed ikke et forsøg på at vildlede offentligheden.

Spm. nr. S 963

Til miljø- og energiministeren (10/1 2000) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Skal ministerens svar på spørgsmål nr. S 845 forstås således, at vi også i sommeren 2000 skal opleve de samme problemer med sprøjterester fra Roundup m.v., som vi oplevede i forbindelse med høsten 1999?«

Svar (19/1 2000)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg kan kun svare som jeg har gjort det mange gange før, at Roundup er til fornyet vurdering i Miljøstyrelsen, som regner med at være færdig med vurderingen til efteråret.

Spm. nr. S 991

Til finansministeren (11/1 2000) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at den motorvej som fører ud i det motorringvejsprojekt, som er kendt ulovligt af domstolen i Budapest, er finansieret af EIB?«

Begrundelse

Ministeren skriver i sit svar på spørgsmål nr. S 817, at der ikke er faktisk dækning i Aktuets artikler for de konklusioner, som fremkommer i artiklerne. Bl.a. skriver ministeren at »I artiklerne gøres problemstillinger i forbindelse med bygningen af en motorringvej omkring Budapest til et hovedpunkt, selvom det i en under rubrik refereres, at projektet ikke finansieres af EIB«.

I selvsamme artikel citeres EIB's informationschef Henry Marty-Ganquie. Han siger, at »for det første finansierer vi ikke selve den ringvej der går tættest forbi boligblokken, men derimod den motorvej der ender i ringvejen - og en motorvej skal jo ende et sted, ikke sandt?«

I selvsamme artikel i Aktuelt skulle EIB fortsat være ved at granske Budapestdomstolens afgørelser - foretaget i august måned sidste år - men banken mener som sagt ikke, at det er dens ansvar, og at den ikke har forsømt sine forpligtelser.

Senere i artiklen citeres informationschefen for det synspunkt, at: »Forureningen beror jo ikke på motorvejen som sådan, men på bilerne og lastbilerne der kører på den. Det må altså være bilfabrikanternes ansvar at grænseværdierne overholdes«.

Svar (19/1 2000)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

For nærværende leder fire motorveje til Budapest. Det drejer sig om M1 mod vest mod Wien og tre motorveje, der efter 50-100 km går videre som almindelige veje: M3 mod nordøst mod Ukraine (Lvov og Kiev)/Rusland (Moskva), M5 mod sydøst mod Serbien/Rumænien (Bucarest) og M7 mod sydvest mod Slovenien/Italien (havnebyen Triest). Der er for øjeblikket alene motorvejsforbindelse ca. 1/3 rundt mellem M1, M7 og M3, men der er tilkendegivet hensigter om at udbygge denne delring, til dels i form opgradering af almindelige veje, til dels ved nyanlæg.

Med hensyn til EIB (med)finansiering kan først nævnes en ringdel - mellem den almindelige hovedvej A2 (der løber mod nord til Polen (Katowice og Krakow)) og M3 (fra nordøst). Denne strækning blev åbnet i efteråret 1999, bortset fra en tilkørselsvej, hvor arbejdet blev sat i stå ved en kendelse fra byretten i Budapest.