

ved en personalemæssig sammenlægning af den fælles baglandspatrolje og det personale, som havde ansvaret for gennemførelsen af den almindelige grænsekontrol i Tønder og Gråsten politikredse. Grænsepolitiafdelingen består således i dag af ca. 150 mand.

Efter Danmarks indtræden i det praktiske Schengen-samarbejde gør de polititjenestemænd, der tidligere var ansvarlige for gennemførelsen af personkontrollen ved den dansk-tyske grænse, fortsat tjeneste i Grænsepolitiafdelingen med henblik på en målrettet kontrolvirksomhed i forhold til grænseoverskridende kriminalitet og illegal indvandring. Det vil hermed være muligt at bygge videre på de særdeles gode erfaringer med baglandspatroljerne og forstærke denne indsats.

En tilsvarende grænsepolitiafdeling er blevet etableret i Nykøbing Falster og Nakskov politikredse i forbindelse med Danmarks indtræden i det praktiske Schengen-samarbejde. Denne afdeling vil bestå af ca. 40 polititjenestemænd.

I forbindelse med Danmarks indtræden i det praktiske Schengen-samarbejde den 25. marts 2001 er der således blevet frigjort personalemæssige ressourcer, som vil blive anvendt til en målrettet indsats mod illegal indvandring og grænseoverskridende kriminalitet.

Det har været et vigtigt element i det forberedende arbejde med henblik på de nordiske landes indtræden i Schengen-samarbejdet, at alle fordele og ulemper – herunder særligt i relation til grænseoverskridende kriminalitet – er blevet omhyggeligt overvejet.

Det er mit indtryk, at dansk politi – ikke mindst i lyset af det meget store antal politifolk, der gør tjeneste i Sønderjylland – fuldt ud er klar til at løse de nye opgaver i forbindelse med Danmarks indtræden i Schengen-samarbejdet, og at dansk politi i tæt samarbejde med andre myndigheder, herunder myndigheder i nabolandene, vil kunne sætte effektivt ind over for den grænseoverskridende kriminalitet.

Regeringen lægger stor vægt på, at kriminalitetsudviklingen følges meget tæt, så det sikres, at den politimæssige indsats løbende tilpasses. Det gælder naturligvis også i det sønderjyske område.

### Spm. nr. S 2375

Til trafikministeren (6/4 01) af:

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

»Vil ministeren redegøre for omkostningernes størrelse ved at udvide ordningen med gratis færgetransport til beboere på Danmarks småøer, der i dag omfatter de 27 konkrete øer, som er omfattet af østøtteloven, til at omfatte øer med et indbyggertal på op til 5000 indbyggere?«

### Svar (19/4 01)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Hvis ordningen med gratis færgetransport til beboerne på Danmarks småøer skulle udvides til at omfatte øer med et indbyggertal på op til 5000 personer, ville den, udover de 26 øer, der allerede er omfattet af ordningen, endvidere komme til at omfatte Samsø, Læsø og Fanø.

Jeg kan oplyse, at Trafikministeriet ikke har foretaget detaljerede analyser af de økonomiske omkostninger ved en sådan udvidelse.

På baggrund af de tilgængelige oplysninger om indbyggertallet for de tre øer og omkostninger til den eksisterende ordning, anslås meromkostningerne til en udvidelse imidlertid ville være ca. 9 – 10 mio. kr. pr. år. Jeg skal for god ordens skyld oplyse, at udgifterne for den gældende ordning ligger på 5,1 mio. kr. pr. år.

### Spm. nr. S 2376

Til trafikministeren (6/4 01) af:

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

»Vil ministeren tage initiativ til en udvidelse af ordningen om gratis færgetransport til beboerne på Danmarks småøer, således at ordningen kommer til at omfatte andre end de 27 småøer, der i dag er med i ordningen, og f.eks. kommer til at omfatte øsamfund med et indbyggertal på op til 5000?«

### Begrundelse

Folketinget har vedtaget, at færgetransporten til beboerne på 27 af Danmarks småøer skal være gratis. Ordningen omfatter i dag 27 konkret udpegede øer, der alle har det til fælles, at de ikke