

[Margrete Auken]

»Kan ministeren oplyse om, hvorfor Finland efter køb af reaktorerne til Lovisaværket (sovjetisk konstruktion, type WWER-440, svarende til den nye type reaktorer, der er installeret på Greifswald-værket i DDR) udstyrede disse med amerikanske og vesttyske sikkerhedssystemer?«

Begrundelse

Ifølge presseforlydender (Ny Dag den 11. maj 1982) skulle miljøstyrelsen på et møde med lokale politikere fra Storstrøms amt og de lolland-falsterske kommuner have udtalt, at den sovjetiske reaktorkonstruktion er lige så god som vestlige reaktorkonstruktioner til trods for manglende containment og utilstrækkelige nødkølesystemer.

Besvarelse (3/6 82):

Miljøministeren (Erik Holst):

Spørgsmålet har været forelagt miljøstyrelsen, som har oplyst følgende:

»Det finske atomkraftværk Lovisa omfatter 2 reaktoranlæg. Reaktorer, dampgeneratorer og andre hovedkomponenter er af russisk fabrikat. Reaktorerne er af samme type som reaktorerne på atomkraftværket Nord ved Greifswald i Den Tyske Demokratiske Republik.

Reaktoranlæggene på Lovisaværket er konstrueret og bygget i overensstemmelse med finske sikkerhedskrav. Dette betyder blandt andet, at nødkølesystemerne er udbygget i forhold til det russiske design, og at anlæggene er forsynede med reaktorindeslutninger af et særligt amerikansk design (Westinghouse Ice Containment).«

Jeg kan henholde mig til disse oplysninger og kan i øvrigt vedrørende spørgsmålets begrundelse henvisse til besvarelsen af spørgsmål nr. 803.

Spm. nr. 806

Til *ministeren for offentlige arbejder* (28/5 82) af:

Svend Heiselberg (V):

»Vil ministeren træffe de fornødne foranstaltninger til at sikre passende betjening på de danske indenrigsflyveruter, herunder om nødvendigt at give samtlige rutekoncessioner

fri til fordeling mellem de private flyveselskaber?«

Begrundelse

SAS har meddelt, at man via sit datterselskab Danair vil opsigte aftalerne om beflyvning af en række indenrigsruter i Danmark på grund af svigtende økonomi. Selskabet vil dog selv beholde de tre bedste indenrigsruter. Dette er imidlertid ikke nogen servicemæssig eller økonomisk forsvarlig løsning. Det rigtige ville nu være, at Danair opgiver sine koncessioner på samtlige indenrigsruter, så de private flyveselskaber kan søge ruterne ud fra opstillede betingelser. Derved kan disse selskaber hver for sig eller i pulje opnå en bedre økonomi og passagererne en bedre service end den, Danair i dag ser sig i stand til at give.

Besvarelse (8/6 82):

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

Spørgeren indleder begrundelsen for spørgsmålet med følgende: »SAS har meddelt, at man via sit datterselskab Danair vil opsigte aftalerne om beflyvning af en række indenrigsruter i Danmark på grund af svigtende økonomi.«

En sådan meddelelse foreligger ikke, og der foreligger således ikke på indeværende tidspunkt den af spørgeren antagne baggrund for det stillede spørgsmål.

Jeg kan oplyse, at jeg er bekendt med, at der gennem nogen tid såvel inden for SAS som mellem parthaverne i Danair, dvs. SAS, Maersk Air og Cimber Air, er foregået overvejelser om, hvorledes det regnskabsmæssige underskud på dansk indenrigsflyvning kan fjernes. Disse overvejelser er, så vidt det er mig bekendt, ikke afsluttet, og der foreligger altså intet om, at koncessionshaveren – DDL – har givet afkald på sin fortrinsret til nogen af de i dag beføjne indenrigsruter.

Jeg skal for god ordens skyld oplyse, at såfremt koncessionshaveren på noget tidspunkt måtte tilkendegive, at han ikke længere agter at udnytte sin fortrinsstilling til at beflyve en indenrigsrute eller rent faktisk ophører med at beflyve en sådan rute, vil jeg drage omsorg for, at andre interesserede og