

[Annelise Gottfredsen]

løb, at folketinget bør orienteres om det omgående. Ministeren bedes derfor redegøre for, hvorvidt de i dagspressen omtalte beløbsstørrelser er korrekte, da det af de hidtil givne oplysninger er fremgået, at D.O.N.G. – og dermed den danske skatteborger – ville blive holdt skadesløse.

Besvarelse (4/8 82):

Energiministeren (Poul Nielson):

Det stillede spørgsmål har jeg forelagt for Dansk Olie & Naturgas A/S' datterselskab, Dansk Olierør A/S, der oplyser følgende:

»Selskabet har den 29. juli 1982 ansøgt energistyrelsen om tilladelse til optagning, reparation og gennedlægning af en del af det nedlagte olierør i Nordsøen. Ansøgningen omfatter den del af søledningen, der er beliggende mellem stationerne 3,5 km og ca. 46,5 km, udgørende ca. 43 km. For så vidt angår ledningsstrækningen mellem stationerne 46,5 km og 70,5 km, længde ca. 24 km, påregnes Dansk Olierør A/S' indstilling om eventuel optagning af denne strækning at foreligge i august eller september måned.

Selskabet har endvidere bedt det italienske rørledningsfirma Saipem om at give tilbud på at udbedre den defekte del – alternativt 43 km eller 67 km – af olierøret i Nordsøen. Tilbudet ventes afgivet i løbet af kort tid. Indtil det foreligger, kan det ikke oplyses, hvad udbedringen af olierøret koster. Der forhandles sideløbende med de implicerede forsikringselskaber, hvor man har forsikret rørledningen. Forsikringen er tegnet på vilkår, der indebærer en selvrisko på 2,5 mill. kr. pr. enkeltskade og en maksimal erstatning pr. enkeltskade på 150 mill. kr. Endelig føres der forhandlinger om erstatning med den italienske rørproducent Italsider, som har fabrikeret rørene til olieledningen, ligesom der er taget forbehold om erstatning hos klassifikationsfirmaet Det norske Veritas, der har certificeret rørene på den italienske fabrik, samt hos Svejscentralen.

Når forhandlingerne med forsikringselskaberne, Italsider og de øvrige implicerede parter er tilendebragt, kan spørgsmålet om, hvorvidt godtgørelsen fra forsikringselskaberne og de øvrige parter i sagen dækker de med afhjælpningen forbundne udgifter, besvares.«

Jeg kan henholde mig hertil.

Det tilføjes, at jeg ved besvarelsen af spørgsmål nr. 97 (Alm. del. – bilag 176) og nr. 99 (Alm. del. – bilag 183) til folketingets energipolitiske udvalg tilkendegav, at udvalget ville blive holdt orienteret om sagens videre forløb. Når energistyrelsen har behandlet den ovenfor omhandlede indstilling af 29. juli 1982 fra selskabet, forventer jeg over for udvalget at kunne give en foreløbig orientering i sagen.

Spm. nr. 1047

Til *forsvarsministeren* (29/7 82) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Kan ministeren oplyse, om det fra et militært synspunkt vil være lettere at forsvare Danmark, såfremt der er en fast forbindelse mellem Fyn og Sjælland i stedet for færgerne?«

Besvarelse (10/8 82):

Forsvarsministeren (Søgaard):

En fast forbindelse vil lette transporten mellem landsdelene. Så længe en sådan forbindelse er intakt, vil der kunne transporteres militære enheder og forsyninger til såvel militært som civilt brug i højere tempo end for nærværende med færger. Forbindelsen kan have en bonuseffekt i form af forbedret mulighed for overvågning af sejlene trafik i Store Bælt.

En fast forbindelse er imidlertid langt mere sårbar og væsentlig mindre fleksibel end færgef forbindelser. Færgerne har i Store Bælt to havne på hver kyst samt herudover en række alternative havnemuligheder på Sjælland og Fyn samt i Jylland.

En fast forbindelse vil kunne beskadiges eller ødelægges forud for et krigsudbrud, idet den lettere end færger og havne vil kunne gøres til genstand for »sabotageaktioner«. Også efter påbegyndelse af egentlige krigshandlinger vil en fast forbindelse være meget sårbar og i højere grad end færger virke kanaliserende på egne styrkers og forsyningstransporters tilkørsel. Hertil kommer, at en ødelæggelse af Lillebæltsbroerne vil have større ulemper, hvis der alene rådes over en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn, end såfremt den nuværende færgekapacitet er disponibel.