

[Undervisningsministeren]

undervisningen har først haft mulighed for at virke fra august 1982, og da dens virkning således ikke endnu kendes, har jeg ikke haft planer om at ændre, endsige ophæve bekendtgørelsens bestemmelser om holdopretelse.

### Spm. nr. 1188

Til *miljøministeren* (30/8 82) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Hvilke økonomiske og beredskabsmæssige konsekvenser vil aftaler mellem Danmark og Sverige med hensyn til gennemsejling af Store Bælt med affald fra de fleste svenske a-kraftværker få for Danmark?«

#### Begrundelse

På grund af den tværgående trafik fra færgerne på Store Bælt og Kattegat, og idet Store Bælt også er trafikeret af kemikalie- og supertankere, der skal til og fra Østersøen, må det have været diskuteret, hvad der skal ske, hvis en kollision eller grundstødning skulle ske. På denne baggrund er det relevant at få at vide, hvem der er juridisk og økonomisk ansvarlig, hvis det værst tænkelige uheld skulle ske.

*Besvarelse* (10/9 82):

**Miljøministeren** (Erik Holst):

Jeg har forelagt spørgsmålet for miljøstyrelsen, der har oplyst følgende, som jeg kan henvise til:

»Der kan om de hidtidige og kommende søtransporter af brugt reaktorbrændsel fra svenske atomkraftværker henvises til miljøministerens svar af 23. juli 1982 på spørgsmål nr. 949, stillet af Kalnæs (SF), og af 24. august på spørgsmål nr. 1111, stillet af Ole Bernt Henriksen (KF).

Søtransporterne er hidtil, siden 1975, sket via Store Bælt. De kommende søtransporter skal ske med et nyt, specialbygget skib »Sigen«. Efter de drøftelser, der har været mellem svenske og danske myndigheder, vil transporterne som hovedregel ske via Store Bælt på samme måde som hidtil, såfremt der ikke er konkrete sejladmæssige forhold ved den enkelte sejlads, der sikkerhedsmæssigt taler imod dette. Undtaget fra hovedreglen er

ligeledes søtransporter fra Barsebäck, der nødvendigvis må foregå gennem Øresund.

Sejladsen gennem Store Bælt medfører efter miljøstyrelsens opfattelse ikke økonomiske eller beredskabsmæssige konsekvenser for Danmark. De to ruter betragtes som navigatorisk ligeværdige i sikkerhedsmæssig henseende.

Med hensyn til juridisk og økonomisk ansvar, hvis et værst tænkeligt uheld skulle ske, gælder reglerne i en konvention af 17. december 1971 om civilretligt ansvar ved søtransport af nukleart materiale, Pariskonventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område samt Wienerkonventionen om civilretligt ansvar for nuklear skade. Ansvarlig er i første række og inden for en vis beløbsgrænse ejeren af det atomkraftværk, hvorfra det brugte brændsel transporteres, derudover den stat, hvori anlægget ligger, og til sidst samtlige konventionsstater efter visse fordelingsregler.«

### Spm. nr. 1189

Til *boligministeren* (30/8 82) af:

**Dræbye (RV):**

»Vil boligministeren medvirke til at forhindre, at byggeriet af nye andelsboliger går i stå som følge af utilsigtede konsekvenser af overgangen til indeksfinansiering?«

#### Begrundelse

I en artikel i Byggeforum nr. 7, 1982, om indeksfinansiering af andelsboliger peger forretningsfører Niels Jensen, Boligfonden SDS, på, at den nye finansiering under de nuværende forhold kan indebære, at andelshaveren i løbet af få år vil miste sit indskud. Dette kan medføre, at det ikke bliver muligt at få bank- eller sparekasselån til indskuddet og dermed i realiteten standse nyopførelsen af andelsboliger.

Dette har ikke været tilsigtet med overgangen til den nye finansiering, og derfor ønskes svar på, om boligministeren vil medvirke til at hindre en sådan udvikling.

*Besvarelse* (20/9 82):

**Boligministeren** (Bollmann):

Ifølge de oplysninger, jeg har fået fra boligstyrelsen, er interessen for at bygge private