

[Handelsministeren.]

net midlertidig forøget elforbrug skal der i de kommende år installeres nye værker, hvis effekt — hvad enten det drejer sig om nukleare eller konventionelle værker — vil være tilstrækkelig til at dække grundlastbehovet omkring 1995.

En speciel omstændighed knytter sig dog til den nukleare udbygning i forbindelse med værkernes varmelieferancer. Som omtalt side 58 i handelsministeriets redegørelse „Dansk energipolitik 1976“ giver udnyttelsen af den forudsatte nukleare effekt i 1995 ikke mulighed for, at de kul/oliefyrede værker til den tid fuldt ud kan køre i kombineret kraft-varmeproduktion, således at en del af disse værker i visse perioder må fungere som rene varmegærker. Dette er taget i betragtning ved beregningerne af energiplanens besparelser og merinvesteringer og er baggrunden for, at kolonne 6 a. kernekraftvarme i tabel 3.12 på redegørelsens side 59 bl. a. optræder med en negativ brændselsbesparelse på 4 mill. Gcal. i 1995.

Som det vil fremgå, vil handelsministeriets forudsætninger med hensyn til de nukleare værkers udnyttelsesgrad således ikke indebære nogen forøgelse af skifteholdsarbejde.

Af *Dohrmann* (FP) til justitsministeren (30/6 76):

„Vil ministeren overveje at fremsætte forslag om ændring af færdselsloven således, at personvogne med små anhængere får hastighedsgrænsen forhøjet fra de nugældende 70 km i timen?“

(Spm. nr. 626).

Begrundelse.

Af hensyn til færdselssikkerheden findes der mange, som ikke bryder sig om at benytte tagbagagebærere til deres bil, idet selv en mindre enhed på taget af bilen forrykker sikkerheden i negativ retning på grund af større vindpåvirkning, øget bremselængde, ja, i det hele taget medfører en mere usikker kørsel. Det forekommer derfor spørgeren ganske urimeligt, at den omstændighed, at såfremt de pågældende bilister ønsker at øge trafikikkerheden ved at anskaffe sig en lille anhænger, som ikke påvirker hverken det

ene eller det andet, skal straffes ved kun at måtte køre 70 km i timen, medens de med tagbagagebærere og med det dermed mindre sikre køretøj fortsat må køre 90 km i timen.

Det er ganske givet, at ovennævnte forhold afholder mange fra at anskaffe sig en lille anhænger til mindre transporter, ligesom mange overhalinger kunne undgås, såfremt nævnte køretøj kunne følge trafikstrømmen.

Justitsminister *Orla Møllers* svar (7/7 76):

I forbindelse med behandlingen af det forslag til færdselslov, der blev vedtaget ved 3. behandling den 4. juni 1976, har folketingets retsudvalg overvejet de eksisterende hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer, herunder bil med påhængsvogn.

Under et samråd i retsudvalget redegjorde justitsministeren for baggrunden for de eksisterende hastighedsgrænser. Der henvises til betænkning over forslag til færdselslov afgivet af retsudvalget den 25. maj 1976, blad nr. 855, side 9. Ved 2. behandlingen af færdselslovsforslaget blev det vedtaget at forhøje hastighedsgrænsen for busser fra 70 km/t til 80 km/t. To underændringsforslag, der begge indeholdt forslag om forhøjelse af hastighedsgrænsen for bil med påhængsvogn, blev efter afstemning forkastet.

De tekniske betænkeligheder, herunder specielt den forringede stabilitet ved opbremsning under kørsel med påhængsvogn, der under retsudvalgets behandling af spørgsmålet var den væsentligste indvending mod en forhøjelse af hastighedsgrænsen for denne type køretøjer, er efter justitsministeriets opfattelse tillige til stede ved kørsel med små anhængere.

Under hensyn til, at spørgsmålet om hastighedsgrænserne for særlige typer af køretøjer således netop har været overvejet af folketinget, agter justitsministeriet ikke at fremsætte forslag om forhøjelse af hastighedsgrænsen for personvogne med små anhængere.

Af *Jørgen Junior* (FP) til udenrigsministeren (30/6 76):

„Hvilken fordel kan Danmark have ved at forære 15 millioner kr. til Mozambique