

[Statsministeren]

melser efter min opfattelse fuldstændig med kravet om tryghed i ansættelsen.

**Spm. nr. 940**

Til *energiministeren* (27/4 81) af:

**Ernst Schmidt (FP):**

»Vil ministeren harmonisere bestræbelserne for at spare energi, således at der ikke spares så meget på gade- og vejbelysning, at omkostningerne i forbindelse med uheld f. eks. øges med dobbelt så meget, som der spares i energi ved at slukke vejbelysningen fra kl. 24.00 til kl. 6.00?«

**Begrundelse**

Sekretariatet for sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger har foretaget en undersøgelse af, om det kan betale sig samfundsøkonomisk at slukke vejbelysningen om natten, og konklusionen heraf blev, at det kan det ikke, idet undersøgelsen bl.a. viser, at uheldsomkostningerne stiger med fem gange så meget, som der kan spares i energi, hvis gadebelysning slet ikke anvendes.

Dette er at »spare på skillingen og lade daleren rulle« og kan samfundsøkonomisk ikke være rimeligt, selv i en sparetid.

*Besvarelse* (13/5 81):

**Energiministeren (Poul Nielson):**

Ministeriet for offentlige arbejder har den 26. september 1979 udsendt et cirkulære om vejbelysning, suppleret med en cirkulæreskrivelse om mulighederne for energibesparelser på vejbelysningsområdet. Materialet er udarbejdet på baggrund af bl.a. færdselssikkerhedsmæssige og energibesparelsemæssige hensyn og opfordrer vejbestyrrelserne til at anvende en – normalt 50 pct. – lavere belysning i de trafiksvage timer i perioden mellem midnat og kl. 6.00 morgen.

På baggrund af de stigende energipriser siden 1979 har vejdirektoratet undersøgt, om det kan anses for forsvarligt at udstrække den reducerede drift, således at den også omfatter aftentimerne. Undersøgelsen er foretaget af Sekretariatet for sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger og er omtalt i Ingeniøren den 24. april 1981. Her er den dog ikke refereret ganske korrekt.

Undersøgelsen viser, at det ikke kan anses for forsvarligt at udvide perioden for reduceret drift i forhold til cirkulærets anvisninger. Samtidig viser undersøgelsen, at der for alle veje under ét og med en produktionspris på 0,12 kr./kWt kan spares 8 mill. kr. Dette svarer stort set til de faktiske omkostninger ved de uheld, hvis årsager kan henføres til den reducerede belysning. Hertil kommer på den ene side den samfundsmæssige værdi af et nedsat energiforbrug og på den anden side det samfundsmæssige velfærdstab, der knytter sig til de nævnte uheld. Sidstnævnte tal er i undersøgelsen skønmæssigt fastsat til et beløb, der svarer til størrelsen af de faktiske uheldsomkostninger.

Det må understreges, at undersøgelsens kostpris på 0,12 kr./kWt er lavt sat, idet tallet stammer fra 1979. I undersøgelsen indgår også salgspriser på elektricitet, der i 1981 er 0,60 kr./kWt. Energibesparelser beregnet på grundlag af sidstnævnte tal udgør 38 mill. kr. eller næsten 5 gange så meget som de faktiske ulykkesomkostninger. Dette tal har betydning for de vejbestyrrelser, der skal prioritere mellem forskellige mulige indsatser til fremme af trafikikkerheden.

Undersøgelsen giver ikke grundlag for ændringer i ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 1979, der sikrer, at bestræbelserne for at spare energi på vejbelysningsområdet ikke går videre end hensynet til, hvad færdselssikkerheden tilsiger.

**Spm. nr. 952**

Til *ministeren for offentlige arbejder* (30/4 81) af:

**Askjær Jørgensen (FP):**

»Kan ministeren oplyse noget om det totale antal pakker, der sendes i Danmark, og hermed belyse, i hvor høj grad der reelt er tale om nedgang i det antal pakker, der sendes i Danmark, eller om det blot er således, at de ustabile forhold, postarbejderne har skabt, har flyttet pakkerne over på private pakkebesørgelsesfirmaer, på private fragtruter eller på DSB?«

**Begrundelse**

På side 5 i Aktuelt for den 29. april 1981 fortælles om postarbejdernes aktion for at ødelægge postvæsenet. I artiklen redegøres