

[Kulturministeren]

være tilstrækkelig åben i sine tilbud. Det vil ikke være i overensstemmelse med højskoleloven at godkende en sådan specialhøjskole.

Som jeg tidligere har oplyst over for spørgeren, er der imidlertid mange højskoler, som giver ordblindeundervisning. Jeg kan oplyse, at enkelte højskoler har tilrettelagt undervisning for ordblinde 7-8 timer om ugen og fået godkendt ekstra lærerløn timer hertil efter gældende regler.

Spm. nr. S 1174

Til *energiministeren* (31/8 89) af:

Behnke (FP):

»I hvilket omfang indgår brugen af naturgas som brændstof i automobiler i regeringens fremtidsplaner for en yderligere udnyttelse af naturgassen og et bedre miljø?«

Begrundelse

Brugen af naturgas som brændstof i biler vil løse en række problemer:

- Vi har ikke længere afsætningsproblemer for naturgassen
- Vi vil kunne spare store mængder valuta
- Vi får et bedre miljø
- Vi opnår større selvforsyningsgrad.

Og der er sikkert flere fordele.

Når der ses på, hvilke projekter der i ministerens regi støttes og ofres udviklingskræfter på, så er projekt »Naturgas i bilen« i langt højere grad i stand til at give et sikkert og stort afkast.

Spørgeren ønsker derfor en beskrivelse af, hvorvidt sådanne planer er på tegnebordet i ministeriet – og hvis ikke hvorfor.

Svar (8/9 89):

Energiministeren (Bilgrav-Nielsen):

Anvendelse af naturgas som brændstof i et køretøj kan teknisk set foregå på flere måder. På grund af såvel praktiske som økonomiske forhold vurderes imidlertid kun anvendelsen af naturgas som CNG (Compressed Natural Gas) at være teknisk/økonomisk mulig i dag.

Lagringen af CNG i køretøjer stiller så store plads- og vægtkrav til trykbeholdere, at der alene kan lagres naturgas til en begrænset kørestrækning – med den nuværende teknologi op til 150-200 km på en optankning.

Der markedsføres ikke i dag egentlige naturgasbiler, men både benzin- og dieseldrevne bi-

ler kan konverteres til CNG-drift. Bilerne påmonteres et ekstra brændstofs system, hvorefter kørsel på både CNG og henholdsvis benzin og dieselolie er mulig. Introduktion af naturgas som brændstof i biler vil dog kræve betydelige omkostninger til opbygning af et landsdækkende distributionssystem i form af kompressorstationer m.v.

Anvendelsen af naturgas i biler er således principielt mulig, men en række tekniske og økonomiske forhold med hensyn til lagring, motorteknologi og distributionssystem sætter efter Energiministeriets foreløbige vurdering snævre grænser for hensigtsmæssigheden af anvendelse af naturgas som drivmiddel i køretøjer med den i dag kendte teknologi.

Det skal dog nævnes, at en egentlig naturgasmotor i dag er under udvikling hos Volvo i forbindelse med et af Nordisk Ministerråd initieret projekt. Udbredelsen af en sådan motortype vil på lidt længere sigt kunne få betydning for anvendelse af CNG i formentlig især busser og lastbiler.

En nærmere vurdering af det tekniske, økonomiske og miljømæssige potentiale for anvendelse af såvel naturgas som andre alternative drivmidler i transportsektoren indgår i udarbejdelsen af transporthandlingsplanen til opfølgning af regeringens handlingsplan for miljø og udvikling. Udarbejdelsen af transporthandlingsplanen ledes af Trafikministeriet og foregår i et samarbejde med andre berørte ministerier, herunder Energiministeriet.

Transporthandlingsplanen såvel som energihandlingsplanen til opfølgning af regeringens handlingsplan for miljø og udvikling vil blive forelagt Folketinget i folketingsåret 1989-90.

Spm. nr. S 1175

Til *forsvarsministeren* (31/8 89) af:

Hanne Thanning Jacobsen (SF):

»Kan ministeren i forbindelse med den planlagte flytning af Sergentskolen fra Sønderborg til Odense bekræfte, at de nuværende skydebanefaciliteter i Odense vil være utilstrækkelige, og hvor langt er overvejelserne om, hvor nye skydebanefaciliteter kan tilvejebringes?«

Svar (11/9 89):

Forsvarsministeren (Enggaard):

Garnisonen i Odense anvender en stor skydebane ved Seden med 56 standpladser, me-