

mindre vindmølleparker tæt på land. Det kan fx. være områder i nærheden af større industrihavne, hvor landskabsbilledet i forvejen er præget af store tekniske anlæg, som det er tilfældet ved Middelgrunden.

Miljø- og Energiministeriets rapport fra januar 1995 om visualisering af opstilling store vindmøller på land ved større industri anlæg viser, at der i mange tilfælde kan opnås en god landskabelig tilpasning af vindmøllerne sammen med de øvrige tekniske anlæg.

For så vidt angår Middelgrunden er der endnu ikke taget principiel stilling til, om området kan udnyttes til vindmøller. I overvejelserne herom vil det natur- og miljømæssige være en vigtig faktor.

Forslaget vil nu blive behandlet af Miljø- og Energiministeriet og sendt til høring hos samtlige relevante myndigheder. På baggrund heraf vil der blive taget stilling til muligheden for at udnytte området til opstilling af vindmøller.

---

#### Spm. nr. S 1471

Til justitsministeren (19/2 97) af:

**Ole Donner (DF):**

»Hvilke patruljerende opgaver foretager politiet ved S-banerne, og foregår denne patruljering på samme måde som på gaderne, eller er der ingen eller ringe patruljering på S-banernes stationer og tog set i forhold til den øvrige politipatruljering?«

#### Svar (26/2 97)

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har Justitsministeriet anmodet Foreningen af politimestre i Danmark og Polittdirektøren i København om udtalelser.

Når disse udtalelser foreligger, vil ministeriet vende tilbage til sagen.

#### Spm. nr. S 1510

Til trafikministeren (21/2 97) af:

**Ole Donner (DF):**

»Vil ministeren tage initiativ til at ændre de gældende regler om ansvarsfordeling, hvor biler i sammenstød med cykler bliver gjort ansvarlig på objektive grundlag, og hvor cyklisteres egen adfærd i trafikken kun i beskedent omfang tillægges betydning?«

#### Begrundelse

Med den tætte trafik i byerne kender cyklisterne risikoen for færdselsuheld. På trods heraf, ser man ofte, at cyklister placerer på veje og i vejryds er yderst farlig. Man ser ofte, at cyklister kører over for rødt lys og uden cykellygter i lygtetændingstiden.

Det virker uheldigt, at de bløde trafikanter udviser en total mangel på disciplin i trafikken, fordi de ved, at de ved et eventuelt færdselsuheld i langt de fleste tilfælde ikke vil blive kendt ansvarlig.

Bilisternes oplevelse af at være ansvarlig, uanset hvilke omstændigheder der foreligger i en uheldssituation, findes ofte stødende for den implicerede bilist.

Spørgeren ønsker på denne baggrund ministerens holdning til adfærdsregulering af »bløde trafikanter« gennem lovgivningsmæssige tiltag.

#### Svar (4/3 97)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Efter færdselsloven skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

I begrundelsen for spørgsmålet anføres det, at de bløde trafikanter ofte udviser en total mangel på disciplin i trafikken, fordi de ved, at de ved et eventuelt færdselsuheld i langt de fleste tilfælde ikke vil blive kendt ansvarlig.

Jeg skal hertil bemærke, at færdselsloven indeholder regler, hvorefter skadelidte forsættigt eller uagtsomt – ved personskade dog groft uagtsomt – selv har medvirket til skaden. For tingsskade kan bortfald eller nedsættelse af erstatningen komme på tale ved simpel uagtsomhed.