

**Spm. nr. S 949**

Til trafikministeren (7/1 2000) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Hvad kan ministeren oplyse om de igangværende planer for Park&Ride-anlæg omkring København, som et udvalg med HT, DSB og Vejdirektoratet arbejder med, og hvad er den konkrete status og de eventuelle barrierer for etablering af et sådant anlæg ved Helsingørsmotorvejens skæring med Hørsholm Kongevej?«

**Svar (19/1 2000)**

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

I Hovedstadsområdet samarbejder DSB, HT, Banestyrelsen og Vejdirektoratet om at forbedre mulighederne for at bilrejsende i større omfang kan benytte Parker og Rejs som alternativ til ren bilkørsel. Som et led i dette samarbejde blev der i foråret 1999 foretaget analyser, hvor der bl.a. blev indsamlet erfaringer fra udlandet og gennemført panelinterviews med nuværende og potentielle brugere af Parker og Rejs i Hovedstadsområdet.

På baggrund af disse analyser har parterne i fællesskab udarbejdet et oplæg, der skitserer mulige lokaliseringer og udformninger af Parker og Rejs terminaler i Hovedstadsområdet med henblik på at komme i dialog med berørte parter. I oplægget er der udpeget forslag til 7-9 pilotprojekter, som, afhængig af finansieringsmulighederne, tilstræbes igangsat indenfor de kommende par år. Pilotprojekterne vil kunne give flere erfaringer med Parker og Rejs. Blandt andet vil betydningen af en række forskellige virkemidler såsom bedre skiltning, videoovervågning, markedsføring, dynamisk information mv. kunne afprøves.

De enkelte pilotprojekter vil i den kommende tid blive nærmere identificeret og beskrevet i tæt samarbejde med de berørte parter.

Hvad angår den del af spørgsmålet, der vedrører anlæg ved Helsingørsmotorvejens skæring med Hørsholm Kongevej, kan det oplyses, at Vejdirektoratet i samarbejde med HT i 1997 har udarbejdet skitseprojekt til ovennævnte anlæg samt et notat om mulige alternative placeringer langs Helsingørsmotorvejen bl.a. ved Isterødvejen.

Skitseprojektet og notatet blev fremsendt til Birkerød Kommune, som har afvist placeringen

ved Hørsholm Kongevej og i stedet peget på en placering ved Isterødvej i Hørsholm Kommune. Af notatet, som HT og Vejdirektoratet har udarbejdet, fremgår, at placeringen ved Hørsholm Syd langt er at foretrække, idet der kun her vil kunne tilbydes et meget stort antal busafgange uden ekstraordinært store merudgifter for HT. En flytning af anlægget har derfor hverken fra HT's eller Vejdirektoratets side været anset for hensigtsmæssig.

På baggrund af dette forløb er planerne for dette anlæg indtil videre stoppet idet andre kommuner har vist interesse i at medvirke til konkrete projekter. Ministeriet har derfor valgt i første omgang at koncentrere sig om disse.

**Spm. nr. S 950**

Til miljø- og energiministeren (7/1 2000) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Betyder forlængelsen af den eksisterende prisafregning til vindmøller, at nye vindmøller etableret i år 2000 er berettiget til fuldlasttimer svarende til eksisterende vindmøller?«

**Svar (19/1 2000)**

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Energistyrelsen, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Ifølge elreformaftalen af 3. marts 1999 er det kun eksisterende private vindmøller, der er sikret 17 øre/kWh for et bestemt antal fuldlasttimer. Eksisterende vindmøller er i aftalen af 3. marts 1999 og i bemærkningerne til elforsyningsloven defineret som vindmøller, der er købt på bindende, ubetinget kontrakt inden udgangen af 1999, og for hvilke der foreligger de fornødne tilladelser.

Denne definition af eksisterende vindmøller vil blive opretholdt i de kommende regler om afregning af miljøvenlig strøm, der vil blive sat i kraft, når EU-Kommissionens godkendelse af den nye elforsyningslovs kap. 9 om miljøvenlig elproduktion foreligger.

Forlængelsen af den nuværende prisafregning til private vindmøller betyder derfor ikke,