

ningsvirksomheder – alene gælder for virksomhed, der udøves af den offentlige forvaltning, jf. lovens § 1.

Spm. nr. S 2778

Til miljø- og energiministeren (17/5 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Er ministeren korrekt citeret angående omfanget af vedvarende energi, når han i Politiken den 15. maj 2001 citeres for at udtale, at »Vi er selvforsynende med olie og gas og kan tilmed eksportere energi. Og vi kan glæde os over, at allerede i 2005 vil en tredjedel af vores energi være vedvarende energi – især den vore vindmøller producerer«, og vil ministeren i givet fald uddybe forudsætningerne for udtalelsen?»

Svar (28/5 01)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

I citatet er det angivet, at en tredjedel af vores energi vil være vedvarende energi i 2005. Det er imidlertid omkring en tredjedel af *elforsyningen*, der i 2005 forventes at blive dækket af vedvarende energi. Af det samlede energibehov vil ca. 15% blive dækket af vedvarende energi i 2005. Tallene for 2005 er baseret på en ny fremskrivning af Danmarks energiforbrug, der er udarbejdet og offentliggjort af Energistyrelsen i marts 2001. I fremskrivningen indgår de tiltag på energiområdet, der allerede er iværksat eller besluttet.

Det er korrekt, at vi er selvforsynende med olie og gas, og at vi herudover kan eksportere energi.

I år 2000 var vores samlede selvforsyningsgrad ca. 140 pct.

Spm. nr. S 2756

Til trafikministeren (16/5 01) af:

Gyda Kongsted (V):

»Vil ministeren redegøre for forholdene omkring Hellerup Station i forhold til Ringbaneprojektet, og herunder begrunde diverse placeringer af gangbro og gangstier?»

Svar (28/5 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banestyrelsen, som oplyser »at Ringbanen i henhold til prognoser giver en betydelig vækst i antallet af passager på Hellerup station, fra omkring 29.000 i 1997 til 41.000 i 2010.

Der er allerede i dag i myldretiderne et stort pres på perrontunnelen, som udgør den eneste adgangsvej til perronerne på stationen. Som aflastning for trafikken i perrontunnelen har Banestyrelsen derfor i samarbejde med de øvrige interessenter, Gentofte og Københavns kommuner, DSB og DSB S-tog a/s besluttet at anlægge en gangbro i den sydlige ende af stationen. Gangbroen udføres som en let stålkonstruktion, der via trapper giver adgang til samtlige perroner, og som spænder fra forpladsen ved Ryvangs Allé til et nyt forpladsareal på den vestlige side af stationen, hvorfra der på Banestyrelsens areal anlægges en sti langs langs spor 8 og frem til trappenedgangen til perrontunnelen samt en ny direkte stiforbindelse til Esthersvej.«

Banestyrelsen har overfor mig oplyst, »at den endelige placering af gangbroen er valgt efter en nærmere afvejning af hensynet til såvel passagerne som til de nærmest liggende ejendomme på Esthersvej i kombination med de eksisterende forhold på stationen. Broens anvendelighed og fremtidige benyttelse er nøje forbundet med dens placering. Gangafstande til og fra holdende tog og tilknyttede adgangsveje samt gode oversigtsforhold er afgørende for, om gangbroen som tilsigtet vil aflaste den eksisterende gangtunnel, der er hårdt belastet i myldretiderne.«

Banestyrelsen har ligeledes oplyst, »at de fleste togstammer i dag normalt holder i stationens nordlige perronafsnit ud for perrontagene i umiddelbar nærhed af trappeløbene til perrontunnelen. Såfremt gangbroen placeres længere mod syd, vil gangafstanden til holdende tog være for lange til at broen udgør et reelt alternativ til perrontunnelen. Omvendt medfører tilgængeligheden til de planlagte nye adgangsveje til stationen, at gangbroen ikke kan rykkes længere mod nord, idet Banestyrelsens bygning på Ryvangs Allé fysisk afgrænser adgangsarealet fra forpladsen til gangbroen.«

Banestyrelsen har desuden oplyst, »at man har undersøgt flere alternative forslag til placering af stiforbindelsen til Esthersvej.

Den oprindeligt planlagte stiforbindelse var tænkt placeret på nordsiden af ejendommen Es-