

tre skoleår tilsammen samt et mindste årligt undervisningstimetal for hvert klassetrin.

Det betyder, at alle skoler skal give et undervisningstilbud, der mindst lever op til de fastsatte krav. Der vil være nogle skoler, som allerede giver et undervisningstilbud af dette omfang eller mere, men beregninger i ministeriet viser, at ca. 60 pct. af skolerne skal hæve timetallet i dansk på 1. – 3. klassetrin, og ca. 80 pct. af skolerne skal løfte timetallet i matematik også på 1. – 3. klassetrin for at leve op til de nye timetalskrav.

Det er kommunerne, der skal sikre, at der foretages en planlægning, der medfører, at skolerne lever op til de fastsatte krav til undervisningstimetallene. Der kan først foretages en endelig opgørelse af, om kravet til undervisningstimetallet opdelt i fagblokke, henholdsvis klassens tid er opfyldt i slutningen af en tre års periode. Det er kommunernes og skolernes ansvar, at der planlægges for de pågældende klasser således, at de efter de 3-årige forløb har haft det antal undervisningstimer, som kommer til at fremgå af bekendtgørelsen.

Med henblik på at følge udviklingen planlægger jeg at foretage en undersøgelse af, hvordan kommunerne opgør timetallet, når der er tale om omlægning af undervisningen ved særlige aktiviteter som f.eks. erhvervspraktik, temadage mv. Derudover skal kommunerne årligt som hidtil indberette opgørelser over skolernes timetal fordelt på fag til undervisningsministeriet. Jeg finder det herudover naturligt, at skolerne offentliggør timeplanerne på deres hjemmeside efter principperne i lov om gennemsigtighed og åbenhed i uddannelserne m.v.

Spm. nr. S 3121

Til trafikministeren (2/5 03) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Vil ministeren oplyse det samlede gennemsnitlige energiforbrug for driften af metroen pr. passagerkilometer – fordelt på selve driften af metrosystemet, på den samlede administration af systemet og et bidrag fra energiforbruget på etableringen af metroen, hvor dette f.eks. fordeles over 25 eller 50 års drift, og sammenligne resultatet med busdriften i samme dækningsområde samt med angivelse af, hvad man i udland-

det anslår energiforbruget pr. passager ved drift af moderne sporvognssystemer til at være?«

Begrundelse

Metroen angives i forskellige sammenhænge som værende en mere energirigtig transportform end andre kollektive transportmidler. Imidlertid har der spørgeren bekendt ikke været ført dokumentation herfor og i tilknytning til diskussionen om, hvorvidt metroen er det rigtige system for udbygning af det kollektive trafiksystem i København, bør der udarbejdes mere konkrete oplysninger herom, idet der i sådanne beregninger nødvendigvis må indgå energiforbruget til etableringsfasen.

Med spørgsmålet ønskes yderligere belyst, hvorledes metroens samlede energiforbrug pr. passagerkilometer placerer sig i forhold til andre eksisterende eller mulige kollektive transportsystemer, der kan dække det samme geografiske område som metroen.

Svar (20/5 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Ørestadsselskabet har oplyst, at der ikke er gennemført beregninger af det gennemsnitlige energiforbrug for driften af Metroen pr. passagerkilometer på baggrund af Metroens første 6 måneders drift.

Ministeriet er ikke i besiddelse af data til gennemførelse af de i spørgsmålet efterspurgte beregninger på energiforbruget ved bus- og sporvognsdrift.

Det kan oplyses, at der i 1995 i forbindelse med VVM-redegørelsen for Metroens etape 1, af rådgivningsfirmaerne Carl Bro Gruppen og Environmental Resources Management blev udarbejdet estimater for Metroens energiforbrug. Heraf fremgår det blandt andet, at antallet af passagerer pr. forbrugt kWh i Metroen er 5,2. Dette tal sættes i forhold til 2,2 og 2,5 for henholdsvis sporvogn og Light Rail. I samme miljøvurderingsrapport slås det fast, at energiforbruget, der relaterer sig til anlægsfasen, vil udgøre en meget lille del af forbruget i driftsfasen og derfor kan anses som ubetydeligt.