

Spm. nr. S 2010

Til arbejdsministeren (18/4 96) af:

Aage Frandsen (SF):

»Er der nogen form for planer om at beskære rammen for den aktive arbejdsmarkedspolitik i 1997, og i givet fald hvorfor kan eller vil disse planer gå ud over puljeblikkene, og hvor stor reduktion af disse kan eller vil der blive tale om?«

Begrundelse

Regeringen har vedtaget en skrap tidsplan for indfasning af de 3-årige aktivtilbud til de langtidssarbejdsløse. Samtidig er risikoen for svigtende aktiveringstilbud lagt på de arbejdsløse selv. Derfor har det stor interesse at få at vide, hvilke planer der er med hensyn til den aktive arbejdsmarkedspolitik i 1997.

Det ønskes oplyst, om der er planer for en lavere ramme næste år, hvad grunden i givet fald er, og hvad det betyder med hensyn til antallet af puljeblikke i forhold til de planlagte 15.000 puljeblikke. Hvis der er tale om en påtænkt mere eller mindre uspecificeret reduktion af rammen, bedes den sandsynlige og/eller mulige konsekvens for antal puljeblikke oplyst.

Svar (25/4 96)

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

Jeg kan oplyse, at den økonomiske ramme afsat til den aktive arbejdsmarkedspolitik, herunder puljeblikke, vil blive fastsat under hensyn til blandt andet den generelle økonomiske udvikling, regeringens overordnede arbejdsmarkedspolitiske prioriteringer, særlige initiativer til forebyggelse af potentielle flaskehalse, generel opkvalificering af arbejdsstyrken m.v.

Den økonomiske ramme for 1997 vil – i lighed med tidligere år – indgå i de politiske forhandlinger om finansloven for 1997. Den forventede ramme til arbejdsmarkedspolitikken, herunder puljeblikke-ordningen i 1997 vil således blive offentliggjort medio august 1996 med finanslovsforslaget. Den endelige fastlæggelse af rammen, herunder omfanget af puljeblikke for 1997 vil derefter ske i forbindelse med aftalen om finansloven for 1997, som finder sted i løbet af efteråret 1996.

Spm. nr. S 2015

Til miljø- og energiministerens (18/4 96) af:

Aage Frandsen (SF):

»Findes der beregninger over olieforbruget og CO₂-udslippet ved transport for en personrejse ved benyttelse af forskellige transportmidler på strækningen Århus-København, og vil ministeren i benægtende fald lade sådanne beregninger foretage?«

Begrundelse

Hvis en person skal rejse på strækningen Århus-København, er der mange valgmuligheder:

- bil/bus – fly – bus/bil
- Cat-Link – tog
- Cat-Link – bil
- IC3-tog over Nyborg
- Ask/Urdb – tog
- Ask/Urdb – bil
- bus – Ebeltoft/Odden – bus
- bil – Ebeltoft/Odden – bil.

Olieforbruget og dermed CO₂-udslippet forventes at være forskelligt afhængig af, hvilken transportform der anvendes.

Ligesom det kan være relevant for brugerne at kende de økonomiske omkostninger, der er forbundet med rejsen, må det for brugeren og for samfundet som helhed være relevant at kende de miljømæssige omkostninger. Relevansen af at kende svarene herpå bliver efter spørgrens opfattelse sat i relief, fordi der til stadighed udvikles nye transportmidler, som tilsyneladende primært udvikles ud fra ønsket om at forkorte sejliden, jf. Cat-Links seneste planer om at anskaffe en ny katamaranfærge, K 50, som ifølge Århus Stiftstidende kan sejle med 100 km i timen.

Foreløbigt svar (25/4 96)

Miljø- og energiministerens (Svend Auken):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som oplyser følgende:

»Miljøstyrelsen er bekendt med, at Cowi for Trafikministeriet netop har afsluttet et projekt »TEMA – en brugermodel for transporters emissioner«. Ud fra bl.a. transportmidlets belægningsprocenter kan modellen beregne emissioner og energiforbrug, således også olie-