

[Undervisningsministeren]

da også allerede for nogle måneder siden bedt erhvervsskolerne om at være opmærksomme på denne type af problemer og gennem det lokale, regionale og landsdækkende samarbejde modvirke og afhjælpe sådanne situationer inden for lovgivningens rammer.

Men selv om det er glædeligt, at vi faktisk er godt på vej til at få løst mangelen på praktikpladser, må vi ikke glemme, at der stadig er ca. 10.000 unge, der er praktiksøgende. Heraf er ca. 1.300 søgende inden for butiksområdet, som spørgeren fremhæver som et område med ubesatte pladser. Det viser ministeriets seneste opgørelse fra slutningen af maj 1994.

Vedrørende spørgsmålet om skolepraktikkens fremtid kan jeg oplyse, at Undervisningsministeriet i øjeblikket er i gang med en erfaringsindsamling om skolepraktikordningen i samarbejde med Erhvervsuddannelsesrådet.

Formålet med erfaringsindsamlingen er at få belyst alle aspekter af skolepraktikordningen, og evalueringen vil således indgå som element i beslutningsgrundlaget for, hvad der skal ske, når det politiske forlig om praktikpladser fra 1992 («LOP-forliget») udløber med udgangen af 1995.

Spm. nr. S 1756

Til trafikministeren (1/8 94) af:

Ikast (KF):

»Hvad agter ministeren at foretage sig for at rette op på de fejl og tekniske problemer, der åbenbart er med de nye IC 3-tog?«

Begrundelse

I en artikel i Ekstra Bladet den 1. august 1994 med titlen »Folk spyttede på toget« beskrives en rædselstur med et IC 3-tog, hvor der var store tekniske problemer med toget.

Svar (9/8 94):

Trafikministeren (Trøjborg):

DSB har oplyst mig om, at antallet af fejl på IC3-togene er steget stærkt i løbet af den særdeles varme sommerperiode, hvilket jeg omtalte i samrådet med Folketingets Trafikudvalg den 4. august 1994.

Med henblik på at rette de mange fejl har DSB rekvireret teknisk assistance fra leverandøren ABB Scandia A/S, og DSB har ligeledes

indsat alt disponibelt personale for løbende at udbedre fejlene og gøre togene køreklare.

Herudover kan jeg oplyse, at DSB har bestilt togene til at kunne fungere normalt i temperaturer fra -25° C til $+30^{\circ}$ C (målt i skyggen), dvs. en temperatur, som vi har været tæt på i længere tid og i kortere perioder overskredet.

Hovedårsagen til det forøgede fejlantal er som anført den stærke varme, som især påvirker togenes elforsyning (det hydrostatiske anlæg) samt dieselmotorernes smøreolie.

DSB er i færd med at udarbejde forslag til, hvordan de konstaterede mangler snarest kan udbedres, således at den samlede driftsstabilitet kan blive forbedret.

DSB har desuden tidligere udarbejdet en aktivitetsliste over de mangler, som togene endnu har. Afhjælpsningen af disse forhold er løbende forhandlet og afklaret med leverandøren. De nævnte forhold vedrørende varmfølsomheden, der ikke tidligere har været kendt fuldt ud, er så sent som den 5. august 1994 blevet drøftet med ABB Scandias nye ledelse.

Jeg er derfor sikker på, at der bliver gjort, hvad der er muligt for at gøre IC3-togene stabile.

Da jeg har erfaret, at det har vakt nogen undren, at IC 3-togene kan køre under endnu varmere forhold i Israel, men har problemer i den danske sommer, skal jeg tilføje, at det efter det oplyste skyldes, at de israelske IC 3-tog har et andet elforsyningsanlæg, dimensioneret efter de lokale forhold.

Spm. nr. S 1424

Til sundhedsministeren (14/6 94) af:

Hanne Thanning Jacobsen (SF):

»Vil ministeren oplyse, om det er lovmedholdeligt, at Københavns Amt aldersdiskriminerer i forbindelse med udvælgelse af patienter til behandling af hudsygdomme på Montebello i Spanien?«

Begrundelse

En patient på 78 år er af Københavns Amt afvist til ovennævnte behandling med den begrundelse, at hun er for gammel. Patienten lider af en hudsygdom, men er i alle måder mobil og selvhjulpent.