

De nye brede kompetencebeskrivelser og udbudsplaceringen af disse indebærer endvidere, at en ændring af AMU-center Syds udbudsprofil og portefølje må forventes. I forbindelse med udbudsplaceringerne vil ministeriet ud fra et hensyn om at sikre et fagligt bæredygtigt uddannelsesmiljø således typisk komme i en valg-situation, når der er mere end én ansøger i en by. Her må det antages, at EUC Syd med den brede udbudsprofil alt andet lige vil have det bedste udgangspunkt for at blive godkendt til udbud.

Resultatet af mødet var derfor, at centret sammen med EUC Syd blev bedt om at belyse de uddannelsesmæssige synergieffekter og effektiveringsgevinsterne ved en sammenlægning af EUC Syd og AMU-centrets afdelinger i Sønderjylland inden den 1. marts 2003 med henblik på, at en sammenlægning i givet fald kan gennemføres med virkning fra 1. januar 2003.

Jeg kan oplyse, at ministeriet har modtaget en ansøgning fra de to institutioner dateret den 20. februar 2003 om forhåndsgodkendelse af spaltning og efterfølgende sammenlægning af AMU SYDs sønderjyske afdeling med EUC Syd.

Spm. nr. S 2188

Til trafikministeren (26/2 03) af:

René Skau Björnsson (S):

»Vil ministeren oplyse, hvor meget det ville have fordyret Metrobyggeriet, hvis flugtfortove skulle have været i niveau med dørene til metrovognene og brede nok til, at de også kunne fungere som flugtvej for mennesker, som benytter kørestol?«

Begrundelse

Der har netop været en episode, hvor Metroens passagerer blev evakueret – heldigvis uden større dramatik. Ved evakueringen blev to personer, som bruger kørestol, efterladt sammen med deres pårørende og én fra Metroens personalegruppe. De blev bl.a. efterladt, fordi det ikke er muligt for kørestolsbrugere at benytte de dertil indrettede flugtfortove. Efterfølgende har handicaporganisationerne, bl.a. med henvisning til de smalle flugtfortove, udtrykt usikkerhed i forhold til de gældende evakueringsplaners mulig-

heder for at yde en optimal sikkerhed for alle passagerer – uanset handicap eller ej.

Svar (10/3 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Ørestadsselskabet har over for mig oplyst, at Metroens anlæg og drift er tilrettelagt efter det tyske normsæt »BO Strab«, hvilket er i overensstemmelse Trafikministeriets godkendelse af 12. juni 1995 af Ørestadsselskabets sikkerhedsgodkendelsesprocedure. Således er flugtfortovenes udformning også i overensstemmelse med »BO Strab«.

Muligheden for at kørestolsbrugere ved egen hjælp kan forlade Metroen i forbindelse med evakuering (selv-evakuering) mellem to stationer er i alt væsentlighed ikke begrænset af flugtfortovets niveau og bredde. Den egentlige begrænsning ligger i den af tekniske grunde nødvendige afstand mellem toget og flugtfortovet.

Togets afstand til flugtfortovet er på op til 35-40 cm i tunnelen. Denne afstand er nødvendig, for at toget kan køre frit og uhindret. Når et tog kører, bevæger det sig fra side til side. Det er baggrunden for, at afstanden fra toget til flugtfortovet skal være de førnævnte 35-40 cm. Afstanden mellem flugtfortovet og toget gør det i alle tilfælde nødvendigt, at kørestolsbrugere skal have hjælp ved evakuering. Det blev ved beredskabsplanlægningen aftalt, at kørestolsbrugere skal evakueres af brandvæsenet. Ørestadsselskabet er ikke bekendt med, at der findes metro- eller togsystemer i drift, hvor kørestolsbrugere kan evakueres uden assistance.

Spm. nr. S 2056

Til udenrigsministeren (19/2 03) af:

Sandy Brinck (S):

»Vil udenrigsministeren i lyset af ministerens brev af 31. januar 2003 til Folketingets Retsudvalg, hvor han beklager sine udtalelser vedrørende de tilbageholdte på Guantanamo-basen, redegøre for, hvad han vil gøre for at genoprette billedet af Danmark som en retsstat, der hæger om de almindelige retsprincipper nationalt såvel som internationalt?«