

Ud over forsinkelser er de problemer, der har været fremme i pressen, primært knyttet til en 17 km strækning, hvor der i den ene af vejens fire kørebaner er revner i den nye belægning.

Der er uenighed mellem entreprenøren, Phoenix, og Danidas tilsynsførende rådgiver, Kamp-sax-Carl Bro, om årsagerne til og ansvaret herfor. Rådgiveren mener, at årsagen ligger i kvaliteten af det udførte arbejde, herunder sammensætningen af asfaltmaterialer, og manglende færdiggørelse af asfaltbelægningen, mens det er entreprenørens opfattelse, at årsagen skal søges i vejens design. Der er tale om ganske komplicerede tekniske spørgsmål, og udenrigsministeriet vil tage skridt til at sikre, at årsager og ansvar i denne sag klarlægges.

Denne sag er klart utilfredsstillende. Danske firmaers arbejde i udviklingslandene må opfylde de samme kvalitetskrav som i Danmark, og firmaerne må holdes ansvarlige for eventuelle fejl i arbejdet.

Med henblik på at forebygge, at tilsvarende problemer opstår fremover, er udenrigsministeriet allerede i færd med at gennemgå de eksisterende standardkontrakter for entreprenørarbejder og rådgivningsydelser, og der vil i denne forbindelse blive lagt vægt på at præcisere de involverede danske firmaers ansvar.

Spm. nr. S 529

Til trafikministeren (3/1 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren give en oversigt for årene 1985-1995 over det antal gange, DSB er blevet anmodet om enten fra amtsråd eller Persontrafikrådet at vurdere andre busselskabers ønske om eller mulighed for at drive privat busdrift mellem destinationer beliggende i forskellige amter i konkurrence med allerede eksisterende kollektive transportmuligheder varetaget af DSB?«

Svar (16/1 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Indledningsvis bemærkes, at tilladelse til rutekørsel med bus gives af Persontrafikrådet, for så vidt angår ruter, der forløber over mere end 2 amtskommuner. For så vidt angår tilladelse til

øvrige busruter, er den kompetente myndighed det fælleskommunale trafikselskab, amtsrådet eller kommunen, afhængig af ruternes længde og forløb.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der er sekretariat for Persontrafikrådet, samt Amtsrådsforeningen og kan på baggrund af de modtagne udtalelser meddele følgende:

I henhold til Persontrafikrådets forretningsorden skal ansøgninger om tilladelse til rutekørsel forelægges DSB, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Turistvognmændenes Landsforening samt de berørte fælleskommunale trafikselskaber/amtskommuner og kommuner, forinden rådet træffer afgørelse.

Samtlige modtagne ansøgninger om udstedelse af tilladelse til rutekørsel samt om ændring af vilkårene for allerede udstedte tilladelser til rutekørsel forelægges således blandt andre DSB.

Antallet af ansøgninger, der har været forelagt DSB til udtalelse i forbindelse med behandling i Persontrafikrådet, kan opgøres således:

1985: 14 ansøgninger
 1986: 8 ansøgninger
 1987: 9 ansøgninger
 1988: 9 ansøgninger
 1989: 8 ansøgninger
 1990: 10 ansøgninger
 1991: 11 ansøgninger
 1992: 15 ansøgninger
 1993: 12 ansøgninger
 1994: 12 ansøgninger
 1995: foreløbig ingen ansøgninger.

Amtsrådsforeningen har meddelt, at der ikke i dag drives private busruter - forstået som almindelig rutekørsel for egen regning - der kun kører i ét eller to amter. Amter/trafikskaber har derfor ikke hørt DSB om oprettelse af sådanne.

Spm. nr. S 595

Til trafikministeren (10/1 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren oplyse, i hvilket omfang DSB's bestræbelser på at »køre til tiden« har medført, at den eksisterende køreplan er blevet ændret, således at transporttiden er blevet længere?«