

Antallet af AC'ere er således fra 1993 til 1995 blevet forøget med henblik på

- oprettelse af en særlig enhed, der skulle nedbringe sagspukler på udlændingeområdet,
- styrkelse af åbenbar grundløst-sagsbehandlingen,
- sekretariatsbetjening af op til tre daglige møder i Flygtningenævnet,
- administration af indkvarteringscentre for asylansøgere samt administration af de centre, hvor de ca. 17.000 personer fra Bosnien-Herzogovina, der i størstedelen af perioden var meddelt midlertidig beskyttelse, var indkvarteret, og
- behandling af de bosniske krigsflygtninges asylsager.

Jeg skal endvidere oplyse, at der på statsamtsområdet er sket en svag stigning i antallet af AC'ere, hvilket skal ses i lyset af, at statsamtterne har fået overdraget en række opgaver på udlændingeområdet, samt at Københavns og Århus Statsamt som led i en forsøgsordning fungerer som sekretariat - og har formandskabet - for et regionalt boligklagenævn for husordensovertrædelser. Der er ligeledes i Beredskabsstyrelsen sket en svag stigning i antallet af AC'ere som følge af bl.a. opfølgning på beredskabsloven og øgede aktiviteter i forbindelse med det atomare beredskab i Østersøområdet.

Spm. nr. S 2516

Til finansministeren (10/6 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Har ministeren truffet foranstaltninger til at forhindre, at anlægsudgifter fejlagtigt rubriceres som driftsudgifter i forbindelse med gennemførelsen af minimetroprojektet i København?«

Begrundelse

Det kan i forbindelse med gennemførelsen af minimetroprojektet i København frygtes, at udgifter, som retteligt er anlægsudgifter, fejlagtigt rubriceres som driftsudgifter for derved at gøre anlægsudgifterne mindre.

Svar (9/8 96)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Ørestadsselskabet har udbudt anlæg og drift af bybanen samlet, således som Ørestadsloven åbner mulighed for. Tilbudsgiverne har derfor - ud over at give tilbud på anlæg af bybanen - også skullet give tilbud på driften af banen i mindst fem år. Herved er det sikret, at valget af den eller de tilbudsgiver(e), der indgår kontrakt med, sker på grundlag af en samlet økonomisk vurdering af både anlægsomkostninger og driftsudgifter. Den valgte fremgangsmåde tilskynder således både tilbudsgiverne og Ørestadsselskabet til at finde den optimale balance imellem anlægsomkostninger og driftsudgifter.

På denne baggrund finder jeg, at Ørestadsselskabet har truffet de relevante foranstaltninger til at sikre, at der vælges det økonomisk mest fordelagtige grundlag at indgå kontrakt på.

Spm. nr. S 2875

Til trafikministeren (5/7 96) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvilke amter og kommuner der udfører drifts- og vedligeholdelsesopgaver på veje i konkurrence med private leverandører, og vil ministeren oplyse, hvor store disse opgaver er?«

Svar (22/7 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Den helt overvejende del af det danske vejnet henhører under henholdsvis amtskommunal eller kommunal vejbestyrelse. Disse vejbestyrelser udfører i varierende omfang drifts- og vedligeholdelsesarbejder med eget mandskab eller ved private entreprenører med eller uden forudgående udbud. Det er op til den enkelte vejbestyrelse selv at afgøre, hvorvidt arbejder på egne veje skal udføres af eget mandskab eller udbydes i konkurrence, hvilket i så fald skal ske i overensstemmelse med EU's udbudsregler. I forbindelse med sådanne udbud udarbejder vejbestyrelserne i en vis udstrækning såkaldte kontrolbud for derigennem at afprøve egen konkurrencedygtighed og sikre, at opgaverne på egne veje løses bedst og billigst.