

værn type SW 1.1, SW 1.2, SW 2.2 og SW 3.1 samt betonautoværn type BNY 4.1 og BNY 4.2?»

sel af et stålautoværn som ved påkørsel af et kabelautoværn.

Begrundelse

Spørgeren ønsker at afklare den økonomiske konsekvens såvel anlægsmæssigt som driftsøkonomisk ved udskiftning af de eksisterende kabelautoværn over en 8-årig periode.

Det er ved beslutningen om udskiftningen af de allerede opsatte kabelautoværn indikeret, at denne type af autoværn ikke til fulde tilfredsstiller de ønskede forventninger til adskillelse af modgående trafik på de danske motorveje.

Det må derfor være af interesse at få klarlagt, om de økonomiske grunde er af en sådan karakter, at det kan forsvares at nedprioritere de sikkerhedsmæssige aspekter.

Svar (20/1 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som det fremgår af mit svar af 21. juli 1994 på spørgsmål nr. S 1661, konteres vedligeholdelsesudgifterne ved kabelautoværn ikke separat af amtskommunerne, som på statens vegne forestår denne vedligeholdelse. Som ligeledes oplyst i det nævnte svar konteres udgifterne sammen med udgifterne til drift af andre typer autoværn og andet teknisk udstyr langs vejene. Det er således ikke muligt at besvare det stillede spørgsmål.

Jeg kan supplerende oplyse, at selv om der forelå oplysninger om driftsudgifterne, ville en sammenligning af disse kun have begrænset værdi, fordi de forskellige typer autoværn på vore motorveje anvendes på strækninger, hvor der også er en meget forskelligartet trafik.

For eksempel er det betydelig større trafikmængder, som kører med en gennemsnitligt lavere hastighed på de fleste motorveje i hovedstadsområdet, hvor der overvejende er anvendt stål- og betonautoværn. På landets øvrige motorvejsstrækninger med kabelautoværn er trafikmængderne generelt mindre og hastighederne en smule større. Driftsudgifterne ved de forskellige autoværnsstrækninger vil blandt andet afhænge af antal påkørsler og arten af påkørslerne.

Ses der alene på udgifterne til udbedring af en skade ved påkørsel, vurderer Vejdirektoratet dog, at disse er cirka dobbelt så store ved påkør-

Spm. nr. S 619

Til trafikministeren (12/1 95) af:

Stefan G. Rasmussen (KF):

»Vil ministeren oplyse, hvilken pris de nedtagne kabelautoværn kan realiseres til, og hvem der vil modtage dette provenu?«

Begrundelse

Af notat om udskiftning af kabelautoværn på de danske motorveje fremgår det, at det anslåede nettofinansieringsbehov for udskiftningen af kabelautoværnet over en 8-årig periode beløber sig til 100-125 mio. kr. Det fremgår også, at det billigste tilbud for en her og nu-udskiftning er ca. 84 mio. kr., dog betinget af, at denne entreprenør overtager alle eksisterende opsatte og oplagrede kabler og stolper.

Dette giver anledning til at formode en »skrotpris« på fra minimum 16 mio. kr. op til 41 mio. kr. Disse tal menes at være så virkelighedsfjerne, at de behøver en nærmere redegørelse.

Svar (20/1 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Kabelautoværnene består af specialfremstillede forstrakte ståltove, som kun fremstilles til dette formål. Vejdirektoratet vurderer, at skrotprisen for kabler og stolper, når nedtagningsprisen er fratrukket, kun vil være 1-2 mio. kr. for samtlige strækninger. Kan ståltovene derimod anvendes af den pågældende entreprenør i forbindelse med etablering af et kabelautoværn et andet sted, repræsenterer ståltovene naturligvis en væsentlig større værdi.

Selve den skønnede skrotværdi kan således ikke umiddelbart sammenholdes med de differencer på prisoverslag og tilbud, som forelå i sommeren 1994. Det dengang billigste tilbud på stålautoværn, der indkom ved licitationen, lød rigtignok på knap 84 mio. kr., men var dels eksklusive udgifter til projektering og tilsyn, dels indebar prisen en betingelse om, at entreprenøren kunne overtage ikke alene kabler og stolper,