

men også alle tilsvarende dele på lager. Det kan ikke vides, om et sådant tilbud om overtagelse vil blive fremlagt ved en ny licitationsrunde.

Det betragtes som en fordel at stille tilbudsgiverne frit ved en ny licitation med hensyn til modregning af et eventuelt provenu ved skrotning eller anden anvendelse af de materialer, der skal nedtages med kabelautoværnene. Provenuet vil, uanset at størrelsen ikke er kendt, reducere statens samlede udgifter ved en udskiftning.

#### Spm. nr. S 620

Til trafikministeren (12/1 95) af:  
**Stefan G. Rasmussen (KF):**

»Kan ministeren bekræfte, at Vejdirektoratet altid kontraherer med den lavestbydende på grundlag af udbud i offentlige eller indbudte licitationer?«

#### Begrundelse

Der har i den offentlige debat omkring vejanlæg været påpeget en vis ensidighed i valget af entreprenører, og det ville være rart – for at stoppe denne debat – at kunne påvise, at dette i givet fald alene skyldes, at de valgte entreprenører i pris og udførelse er markedssuveræne.

#### Svar (20/1 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Vejdirektoratet har oplyst, at man normalt udbyder alle anlægsarbejder i offentlig licitation, og det kan bekræftes, at Vejdirektoratet kontraherer med lavestbydende på det udbudte projekt, når projektforsætningerne i øvrigt er opfyldt. Det sker dog i nogle tilfælde, at der modtages et alternativt tilbud, som ud fra en samlet betragtning vurderes at være økonomisk mere fordelagtigt for bygherren, og i et sådant tilfælde kontraheres med denne entreprenør.

For så vidt angår drifts- og vedligeholdelsesopgaverne, udførtes disse tidligere i ganske vid udstrækning af de amtslige og primærkommunale samarbejdspartneres eget mandskab. Men med de nye aftaler om udlicitering af disse opgaver er også dette område nu godt på vej til at blive udbudt efter de statslige udbudsregler.

Udskiftning af kabelautoværnene vil være en anlægsopgave, hvor de statslige udbudsregler følges.

#### Spm. nr. S 621

Til trafikministeren (12/1 95) af:

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

»Hvilke metalstrukturelle begrænsninger ligger til grund for vurderingen og klassifikationen mellem »simpel« påkørsel af autoværn og »anden form for« påkørsel af autoværn?«

#### Begrundelse

I ministerens svar på spørgsmål nr. S 1661 af 21. juli 1994 fremgår det, at en »simpel« påkørsel kun fordrer mindre udbedringer på berørte kabelautoværn. Det er spørgerens opfattelse, at de kræfter, der i et sammenstød påføres et autoværn, påvirker den molekylære struktur i autoværnets stål/metal. En sådan påvirkning og akkumulation kan ændre metallets egenskaber, og grænseområdet for »metallisk træthed« vil i værste fald komme faretruende nær.

Vi kender problematikken ved »strækpåvirkninger« andetsteds fra. F.eks. anbefales det af færdselssikkerhedsmæssige grunde at udskifte et køretøjs benyttede sikkerhedsseler efter færdselsuheld, da selen »efter brug« i henhold til eksperterne er at betegne som ubrugelig og ikke i stand til at yde samme sikkerhed som før påvirkningen. Nøjagtig samme problematik må være gældende for kabelautoværn, og man må derfor synes, at en nøgtern og visuel betragtning ikke er tilstrækkeligt grundlag for at kunne sikre sig, at kabelautoværnets oprindelige specifikationer ikke er overskredet.

#### Svar (20/1 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Med udtrykket »en simpel påkørsel«, der anvendtes i mit svar af 21. juli 1994 på spørgsmål nr. S 1661, menes, at et køretøj, som det sker i de fleste påkørselstilfælde, rammer kabelautoværnet i en lille vinkel, hvorved en række stolper knækker eller bøjes og køretøjet igen forlader autoværnet. Reparationen består så i at