

**[Trafikministeren]**

godskundernes ønsker om afgangstidspunkter ikke vil ændres væsentligt, i hvert fald ikke på kort sigt.

Såvel det bornholmske turisterhverv som øvrige erhverv har forventninger om, at mere kapacitet på Bornholmstrafikken vil medføre større aktivitet på Bornholm. Dog synes det at være en klar forudsætning, at denne merkapacitet indsættes på tidspunkter, der er attraktive for kunderne, og det må i vid udstrækning forstås som værende i forbindelse med nuværende spidsbelastninger.

Bornholmstrafikkens skibe er allerede indsat i trafikken på de mest efterspurgte tider. De kan derfor kun i meget begrænset omfang indsættes i mertrafik i weekender og højtider samt i højsæsoner på en måde, der vil være attraktiv for kunderne på passager- og godssiden samtidigt.

Den igangværende undersøgelse skal dels belyse, hvorledes ønskerne om sådan attraktiv merkapacitet kan imødekommes ved indsættelse af en ro-ro-færge, der kan aflaste de nuværende skibe til lastbil-/trailergodstransport, samtidig med at den vil øge godstransportkapaciteten, dels belyse, om ønskerne kun kan imødekommes delvis med hensyn til antal afgange og attraktive afgangstidspunkter ved yderligere sejlads med de nuværende skibe.

Undersøgelsen angående indsættelse af en chartret ro-ro-færge er endnu ikke afsluttet, hvorfor en beregning af, hvad det ville koste at sejle samme antal ekstraturer med de eksisterende skibe, endnu ikke kan foretages.

**Spm. nr. S 201**

Til trafikministeren (12/11 87) af:

**Behnke (FP):**

»Hvem har det egentlige ansvar for, at den nye motortrafikvej ved Rønde har fået den udformning, som tilfældet er?«

**Begrundelse**

Den nye motortrafikvej ved Rønde på Djursland har haft en meget lang fødsel med mange rapporter og betænkninger undervejs.

Derfor vil det være oplysende, om ministeren vil redegøre for, hvem der besluttede – og hvorledes – at give vejen den udformning, som er blevet resultatet. Specielt er det jo meget utraditionelt med det gennemgående nødspor i begge vejsider på en 2-sporet vej.

Er det en politisk eller en teknisk beslutning, hvordan vejen skulle bygges ud fra de økonomiske rammer, som var til rådighed?

**Svar (23/11 87):**

**Trafikministeren (Nør Christensen):**

Beslutningen om standard og udformning af hovedlandevejsforbindelsen Løgten-Tåstrup er truffet på grundlag af rapporten »Fremtidig hovedlandevejsforbindelse fra Løgten til Tåstrup«, oktober 1979.

I rapporten er mulighederne undersøgt for at anvende andre vejtyper end den planlagte motorvej, herunder forslag til motortrafikvej og forslag til omfartsveje omkring Rønde.

På grundlag af rapporten vedtog Folketinget i 1981 anlægslov for en 2-sporet motortrafikvej. I bemærkningerne til lovforslaget forudsættes vejen anlagt med 8 m kørebane og 2 yderrabatter a 3,50 m, i alt 15 m bredde som en facadeløs vej med skæringer ude af niveau. Den nærmere opdeling af tværprofilet er herefter: 2 kørebane a 3,5 m, 2 kantbaner a 0,5 m, 2 asfaltbelagte nødspor a 2,5 m samt 2 yderrabatter a 1 m. At der er nødspor, er helt normalt ved sådanne motortrafikveje med stor trafik.

Vejen er, i overensstemmelse med hvad der er lagt op til i bemærkningerne til lovforslaget, i princippet lagt i den tidligere planlagte motorvejslinjeføring, men med fornødent hensyn til de ændrede krav til oversigt som følge af vejens mindre bredde. Vejen opfylder således overalt de gældende regler for sigtelængder.

Beslutningen om at fremsætte anlægslovforslag for en 2-sporet motortrafikvej blev reelt truffet på et møde i Ugelbølle den 21. marts 1980 med deltagelse af trafikminister Risgaard Knudsen og repræsentanter for Århus Amtsråd og de berørte kommunale råd.

**Spm. nr. S 202**

Til trafikministeren (12/11 87) af:

**Behnke (FP):**

»Hvilke konsekvenser får det for Vejdirektoratets fremtidige vejbyggeri, at erfaringerne med den nye Rønde motortrafikvej har vist sig at være langt dårligere end bebudet af Vejdirektoratet?«