

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

se godt ud. Her er altså en ukrudtsstribe på 10 m's bredde i 20 km's længde; det er ca. 20 ha. Det synes jeg som fynbo ikke pynter i noget landskab. Den lokale befolkning og de repræsentanter, jeg har arbejdet sammen med dernede, synes også, det er et mærkeligt landskabsbillede, der her tegner sig.

For det tredje er der den økonomiske side af sagen. Når den anden kørebane alligevel engang skal laves — og det må jo være meningen, når der er eksproprieret til alle anlæg — er jeg helt sikker på, at det vil fordyre anlægget meget, hvis entreprenørerne nu flytter væk med deres store maskiner. Det er jo ikke skovle og trillebører, de kører væk med; det er helt anderledes basser, man dér arbejder med. I øjeblikket er der — så vidt jeg kan se, og jeg har en lille smule forudsætning for at kunne bedømme det, fordi jeg er kommet til at tale med så mange mennesker, der har med vejarbejde at gøre — ikke store chancer for, at de gør det, da der ikke er særlig efterspørgsel efter maskinerne, men om et par år, når anlægget har vist sig at være utilstrækkeligt, vil de være væk, og så kan det let nærme sig millionen ud over den almindelige stigning, når de skal tilbage for at genetablere de arbejdspladser, som de har forladt.

Dertil kommer, hvad der for mig også er noget meget væsentligt, at al tilkørsel af det vejmateriale, der skal benyttes, når den anden kørebane skal udbygges, skal foregå ad den kørebane, der allerede er i brug til daglig med den almindelige trafik til og fra færgelejerne og op til den øvrige del af landet.

Jeg skal derfor som almindelig praktisk mand henstille, at den højtærede minister — alle forhold taget i betragtning — igen tager sagen op til velvillig overvejelse — og inden for længe.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): I anledning af det ærede medlems spørgsmål kan jeg oplyse, at da vi i folketinget i 1958 behandlede lovforslaget om etablering af jernbane- og automobilfærfarten over Femern Bælt, var det i bemærkningerne til lovforslaget forudsat, at kun den ene kørebane på motorvejen foreløbig

skulle udbygges, og det overslag, der ledsagede lovforslaget, omfattede derfor kun belægning af den ene kørebane.

I foråret 1961 rejste Maribo amtsråd over for ministeriet spørgsmålet om at få udbygget motorvejen i hele dens bredde, altså med 4 spor. Vi var i ministeriet noget betænkelige ved at imødekomme en sådan anmodning, fordi vi ikke var sikre på, at der i første omgang ville være så megen trafik på vejen, at det ville være økonomisk forsvarligt at gå til en fuld udbygning, hvilket ville betyde en merudgift på ca. 10-11 mill. kr. Men vi tilbød amtet at gå med til at udbygge vejen 4-sporet ved tilslutningsanlæggene ved Saksøbing-Maribo og Holeby ud fra sikkerhedsmæssige hensyn.

Der er nu, så sent som i går eftermiddags, på ny rettet en henvendelse fra Maribo amt til ministeriet om sagen, og i denne henvendelse rejser man igen spørgsmålet om en fuld udbygning af motorvejen inden foråret 1963, hvor fugleflugtslinjen skal tages i brug. I denne nye henvendelse fremkommer amtet med visse oplysninger, f. eks. om at arbejdet kan gøres væsentligt billigere, hvis det hele kan udføres samtidig, ligesom man fremkommer med visse oplysninger om en stigende trafik.

Jeg vil efter at have modtaget disse nye oplysninger gerne erklære mig villig til at tage sagen op til fornyet overvejelse.

Jørgen Jørgensen (Ullerup): Jeg kan i og for sig næsten klare mig med de få ord: tak for venligheden. Om det er amtsrådets henvendelse eller mit spørgsmål til ministeren, der har foranlediget, at vi får sagen i gang, er mig så revnende ligegyldigt — hvis det ord kan passere.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Herluf Rasmussen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Har generaldirektoratet for postvæsenet planer om etablering af Rødovre som et selvstændigt postdistrikt?“

Herluf Rasmussen: Spørgsmålet til den højtærede minister for offentlige arbejder er egentlig gribende i al sin enkelthed, og kommentarer turde være overflødige. Hvorledes kan det gå til, at en kommune som