

### Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Jeg synes, det er korrekt, at jeg får disse sonderinger først, før jeg tilkendegiver nogen endelig stilling. Det er jo da i øvrigt folketingsudvalget, der først og fremmest skal tage stilling til de forslag om ændringer til loven, som måtte komme, men jeg har jo også min mening om, hvordan jeg måske synes, det skulle være. Jeg gentager: jeg synes, vi både skal tage en fordomsfri drøftelse og afgørelse af sagen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Alfred Hansen* (DR) til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren tage initiativ til at fremskynde den påkrævede færdiggørelse af øst-motorvejen over Fyn, og hvis ikke, hvad vil ministeren da gøre for at forbedre den eksisterende vejstrækning mellem Nyborg og Odense (hovedvej 1)?“

(Spm. nr. 166).

### Skriftlig begrundelse.

Som motivering for spørgsmålet skal anføres:

at den eksisterende hovedvej mellem Nyborg og Odense, som er en af landets mest trafikerede veje, allerede i dag er håbløst overbelastet. Således vil der alene ud fra trafikikkerhedsmæssige synspunkter være tungtvejende argumenter for en omgående start på færdiggørelsesarbejdet,

at en uforholdsmæssig stor del af vejstrækningen går gennem bymæssig bebyggelse, hvilket er til stor gene for den lokale befolkning, det være sig sikkerhedsmæssigt såvel som miljømæssigt,

at hovedvejen givetvis ikke er bygget med en så stor belastning for øje, som den i dag bliver udsat for, hvilket medfører urimeligt store reparationsudgifter,

at strækningen mellem Langeskov og Åsumvejen i virkeligheden er i skærende disharmoni med den gældende færdselslovderved, at færdselsloven jo — særdeles fornuftigt — påbyder ensmønstrede dæk på hjul monteret på samme aksel, mens man på bemeldte vejstykke tvinges til at køre med højre hjulsæt på asfalt og venstre hjulsæt på beton. Det kræver ringe fantasi at

forestille sig konsekvensen af en katastrofeopbremsning under sådanne forhold,

samt at jeg principielt må anlægge det synspunkt, at når det offentlige sætter et større anlægsarbejde i gang, pådrager det sig en naturlig forpligtelse til også — uden afbrydelse — at gøre det færdigt.

Det forekommer uhensigtsmæssigt at have „død kapital“ stående i motorvejsbroer og halvfærdige vejstrækninger samtiddig med, at den eksisterende vej er overbelastet. Situationen på Fyn er i dag reelt den, at vi har en motorvej, som ikke er færdig, og så har vi en hovedvej, som ikke kan bruges.

Dette forhold kan vist ingen være tilfreds med!

### Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Spørgsmålet drejer sig jo om den østlige del af motorvejen over Fyn. Anlægget af en motorvej mellem Hjulby og Odense blev påbegyndt i efteråret 1971 med iværksættelse af en entreprise til ca. 8 mill. kr., omfattende 4 broer med tilhørende skærende veje og vejforlægninger.

På grund af nedskæringer i bevillingerne til vejbyggeriet blev det ikke muligt at følge denne første entreprise op med de planlagte udbydelser af arbejder på den pågældende strækning i foråret 1972, som det oprindeligt var tænkt, og det har ikke siden været muligt, at afse de nødvendige økonomiske midler til en genoptagelse af arbejdet.

Der er på finanslovsforslaget for 1974—75 ikke afsat midler til iværksættelse af nye anlægsarbejder på motorvejsstrækningen mellem Hjulby og Odense, men spørgsmålet om fastsættelse af terminerne for anlæggets gennemførelse vil blive nærmere afklaret, og det er meget få dage siden, jeg havde en samtale med borgmestrene derovre. Det vil blive afklaret, når der senere på året af regeringen skal tages stilling til fastlæggelse af budgetrammerne for de kommende finansår. I den mellemliggende tid vil den eksisterende hovedlandevej A 1 mellem Nyborg og Odense blive vedligeholdt på sædvanlig måde under hensyntagen til, at den skal afløses som hovedvej i løbet af nogle få år, men vedligeholdelsen vil altså blive fulgt op. Det er jo et vanskeligt stykke vej, og vi kender godt de problemer, der er, men ved-