

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om anlæg af en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg med tilsluttende motorvejsanlæg.

(Lovforslaget (nr. 9) findes i tillæg A, sp. 43, fremsættelsen i tidenden sp. 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Peter Kristensen (Ålborg): Mine første ord ved førstebehandlingen af lovforslaget om en tunnelforbindelse under Limfjorden skal være en hjertelig tak til den højtærede minister for offentlige arbejder i anledning af lovforslagets fremsættelse. De interesserede kommuner, herunder også amtsskommunen, ser med store forventninger hen til vedtagelsen af det foreliggende lovforslag også af hensyn til kommunernes dispositioner i forbindelse med linjeføringen. Nye og stærkt påkrævede handels- og industriarealer vil kunne tilvejebringes langs de nye forbindelsesveje til tunnelen. Det er den almindelige opfattelse i de interesserede kommuner, at den fastsættelse af vejlinjen, der hidtil har manglet, har holdt udviklingen tilbage i adskillige år.

I det foreliggende lovforslags § 1 og på det vedhæftede oversigtskort er tilslutningsvejenes placering klart angivet, ligesom vi får at vide, at tunnelen udelukkende er beregnet for kørsel med motorkøretøjer. Man kommer altså ikke ud for, som det kan ske på Limfjordsbroen, at et enkelt hestekøretøj — den slags findes virkelig — kan skabe trafikpropper.

Der ligger et stort og påskønnelsesværdigt arbejde bag dette lovforslags tilblivelse. Allerede i november 1958 afgav en komité af embedsingeniører i Ålborgområdet en redegørelse vedrørende undersøgelsen af mulighederne for fremtidige trafikforbindelser over eller under Limfjorden ved Ålborg-Nørresundby. I 1959 nedsatte ministeriet for offentlige arbejder et arbejdsudvalg til at tage sig af sagen, og det er dette arbejdsudvalgs indsats, der er resulteret i det foreliggende lovforslag.

Flere gange har sagen været rejst her i folketinget, og den højtærede ministers positive tilsagn om en forbindelse, når

loven om hovedlandevejene var en kendsgerning, er nu indfriet. Denne tunnelforbindelse er ikke alene et nordjysk anliggende; der knytter sig i høj grad landsinteresse til, at trafikken til og fra Sverige og Norge over nordjyske havne afvikles bedst muligt, ligesom der er knyttet store erhvervsmæssige interesser til tunnelforbindelsen, der først og fremmest vil løse fjerntrafikkens krav.

Når vi ser på den historiske baggrund for trafikken over Limfjorden, må vi indrømme, at tiden rider hurtigt. Det var i 1865, der blev bygget en pontonbro mellem Ålborg og Nørresundby.

Før den tid blev trafikken afviklet med skrøbelige færger, ro- og sejlåde. Det er byggeriet ved fortidens fortøjningspæle, der er oprindelsen til de to søsterbyer Ålborg og Nørresundby. Med biltrafikkens, først og fremmest lastbiltrafikkens, voldsomme vækst viste pontonbroen sig at være for svag, og i 1933 indviedes Limfjordsbroen. Vedtagelsen i folketinget var sket 5 år i forvejen, og den skete på en dyster baggrund, idet isen i fjorden få dage i forvejen havde sprængt den gamle pontonbro i dens fulde længde, fra brohoved til brohoved, sprængt den i 4-5 stykker, som isen førte ned ad fjorden.

Nu er der ingen fare for, at fjordisen kan lave ravage på Limfjordsbroen, men det er at håbe, at der ikke, både før og efter at tunnelforbindelsen er en kendsgerning, sker nogen påsejling af broen, idet en sådan påsejling kan få uoverskuelige følger for trafikken over broen. Også set på denne baggrund er der anledning til at takke vore vejautoriteter for, at den nye faste forbindelse over Limfjorden bliver en tunnel. En bro, hvad enten der er tale om en lav eller en højbro, vil altid være mere sårbar end en tunnel. Det er næppe uden grund, at navnet Ålborg er blevet udlagt som byen ved strømmen.

Det er nærliggende at lade tankerne gå tilbage til Limfjordsbroens indvielse den 30. marts 1933. Indvielsestalen blev holdt af nu afdøde statsminister Th. Stauning, der understregede, at den ny moderne bro i mange år ville kunne tage landevejstrafikken uden at standse Limfjordstrafikken, hvis betydning alle anerkendte. Sam-

[Peter Kristensen (Ålborg).]

tidig mindede Th. Stauning om de tunge tider med arbejdsløshed og krise, der i 1933 hærgede befolkningen.

En tunnel vil ikke kunne genere den søværts trafik, og heldigvis er det på en helt anden beskæftigelsesmæssig baggrund end dengang, der nu skal tages stilling til Limfjordstunnelens bygning. Jeg skynder mig dog at tilføje, at netop Ålborg, Nørresundby og Nordjylland i det hele taget er nogle af de områder, der kan notere en alt for stor arbejdsløshed, selv i årets bedste tid. Ved bygningen af Limfjordstunnelen vil problemet om fremskaffelse af den nødvendige arbejdskraft derfor næppe komme til at spille nogen større rolle.

Jeg kan oplyse, at det gennemsnitlige antal ledige blandt ufaglærte i Ålborg amt i sommerhalvåret 1962 — d. v. s. fra 1. april til 30. september — var 809 og det gennemsnitlige medlemstal 15.898; det giver en arbejdsløshedsprocent på 5,09. De tilsvarende tal for sommerhalvåret 1963 er 1.012 ledige i gennemsnit og et gennemsnitligt medlemstal på 15.691, hvilket giver en gennemsnitlig ledighed på 6,45 pct. Ledighedstallet pr. 9. oktober i år var 782, hvilket giver 4,82 pct.s ledighed. Med andre ord, der er en stor arbejdskraftreserve at tage af alene i Ålborg amt. Arbejdet på Limfjordsbroen varede i nøjagtig 150 uger, og der var gennemsnitlig daglig beskæftiget ca. 200 mand.

Den højtærede minister for offentlige arbejder oplyste i fremsættelsestalen, at vejarbejderne i forbindelse med tunnelanlægget vil beslaglægge ca. 40.000 mand-uger fordelt over hele byggeperioden og for selve tunnelarbejdet 200-250 helårsarbejdere i de 3 år, byggetiden for dette arbejde forudsættes at andrage.

Jeg vil for øvrigt gerne takke ministeren for de meget fyldige og interessante oplysninger, der er givet i bemærkningerne til lovforslaget og i fremsættelsestalen. Det hedder i fremsættelsestalen, at lovforslaget ikke omfatter den motorvejsstrækning, Ålborg amtsråd projekterer som ny indføring til Ålborg af hovedlandevej A 10. Forbedelserne til dette vejarbejde er dog ført så langt frem — hedder det videre — at besigtigelse og ekspropriation tænkes påbegyndt i indeværende finansår. Jeg vil

gerne spørge den højtærede minister, om dette betyder, at den projekterede 32 m brede motorvej fra Bonderup 1,5 km nord for Ellidshøj over Dall og Gug kan ventes påbegyndt i en ikke alt for fjern fremtid.

Der kan også foruden det trafikmæssige, som har nær forbindelse med tunnelprojektet, peges på et beskæftigelsesmæssigt betydningsfuldt problem i denne del af Nordjylland. Det hedder i bemærkningerne til lovforslaget, at man anser det for rigtigst, såfremt en senere udvikling i Ålborg-Nørresundby området måtte nødvendiggøre en yderligere forøgelse af kapaciteten, da at etablere en tredje forbindelse over fjorden vest for den nuværende bro.

De fleste vil vel mene, at der her er tale om fjern fremtidsmusik, men i tidsskriftet Ingeniør- og Bygningsvæsen oplyses, at eksperterne forudser, at kun 3 år efter færdiggørelsen af den projekterede tunnel vil trafikpresset overstige den samlede kapacitet for såvel den kommende tunnel som den eksisterende Limfjordsbro. Jeg må indrømme, at det svimler for én, hvis den trafikmæssige udvikling i Nordjylland virkelig skulle vise sig at være så eksplosiv. I 1933 passeredes Limfjordsbroen af ca. 1¼ mill. biler og vogne. I 1962 udgjorde den samlede trafik over broen 8,9 mill. køretøjer. Det er altså 7 gange så mange køretøjer som for 30 år siden. Der kan næppe herske stor uenighed om, at erhvervslivets trivsel og de eksisterende trafikmuligheder er nært forbundet. Tunnelforbindelsen vil givetvis danne indledningen til en ny epoke i Nordjyllands historie. Det kan ikke undgås, at tunnelen bliver en saltvandsindsprøjtning, der betyder en opkomstperiode for erhvervslivet i en landsdel, der netop har en sådan saltvandsindsprøjtning behov.

Det var et enigt landsting og folketing, der stod bag loven om Limfjordsbroen. Det er mit håb, at der også vil være et enigt folketing bag bygningen af Limfjordstunnelen. Det må være rigtigt, at dette økonomisk set meget omfattende lovforslag behandles i et udvalg, men jeg udtrykker ønsket om en hurtig og velvillig behandling.

Holmberg: Ja, jeg ville egentlig meget ønske, at det lovforslag, som her er til behandling, var kommet noget før — for ikke at sige meget før. Der er for mig ingen tvivl

[Holmberg.]

om, at inden tunnelen under Limfjorden er en realitet — det skulle ikke kunne ske før 1969 — vil trafikpresset på den nuværende bro være helt urimeligt. Det har, som det er blevet sagt, været at spare på skillingen og lade daleren springe, at vi først nu har fået forslaget fremlagt til debat. Jeg tænker allerede nu på, hvilket spild af tid og penge det er med de lange ventetider, og langt værre vil det blive, inden tunnelen er færdig.

Ministeren henviser til, at i 1959 blev der nedsat et arbejdsudvalg, hvor forskellige interesserede parter var repræsenteret, men dette udvalg skulle åbenbart være nedsat noget før, eller også skulle det have arbejdet noget hurtigere. Det er egentlig trist at sige det, men det er vist rigtigt, at myndighedernes manglende forudseenhed vil blive meget dyr, og trafikvirvar vil blive resultatet. Jeg kan meget godt forstå, at man især i Nordjylland gruer ved tanken om afviklingen af trafikken i de kommende år. Men nu har vi endelig fået forslaget, og vi skal bestemt ikke være med til at forsinke det yderligere. Der må naturligvis udvalgsbehandling til.

Ministeren anfører i bemærkningerne til lovforslaget, at den forventede trafik over Limfjorden vil gøre det nødvendigt at etablere forbindelsen som en firsporet motorvej. Det skønnes i lang tid sammen med den nuværende bro at være tilstrækkeligt til at afvikle trafikken, men ministeren gør alligevel opmærksom på, at det alligevel måske ikke er nok på længere sigt. Når der så alligevel anbefales en firsporet forbindelse, er argumentationen den, at det bliver langt dyrere at anlægge mere end de 4 spor. Naturligvis bliver det dyrere, og jeg vil gerne spørge ministeren, om han kan oplyse nu, eller vi kan få det oplyst i udvalget, hvor meget dyrere det egentlig bliver med flere baner end fire.

Ministeren er åbenbart indstillet på, at det måske bliver nødvendigt med en tredje forbindelse, som det er nævnt, altså vest

for den nuværende bro. Der kunne vi så sige: vi har en bro i forvejen vest for den nuværende; ganske vist er det en jernbanebro, men det kan være, at til den tid er trafikken blevet så stor, at hverken den nuværende bro eller tunnelen kan tage trafikken, og at jernbanebroen ikke betyder så meget som bro for banerne; den ene bane efter den anden må give op, og det gælder ikke mindst i det nordlige Jylland. Denne bro må så for ret små beløb kunne laves om til en ren vejbro for den lettere trafik. Lad mig dog tilføje, at jeg tror ikke, at det vil gå på den måde. Når jeg alligevel nævner det, er det, fordi det har vist sig, hvor svært det er at bedømme den trafikale udvikling år frem i tiden.

Det er naturligvis helt umuligt for en ikke sagkyndig at bedømme det rigtige eller det forkerte i en tunnel fremfor en bro. Ministeren anfører forskelligt, som lyder ret overbevisende; dog lyder det ikke særlig overbevisende, at drift og vedligeholdelse af tunnelforbindelsen vil blive ca. 200.000 kr. dyrere årligt. Men her må være en opstilling, der kan bevise det.

Så anfører ministeren også vejtilslutningerne og nævner motorvejsanlæg, altså forbundet med det eksisterende vejnet. Det er da klart, at forbindelserne skal være i orden, men ministeren går videre og siger i bemærkningerne, at såfremt der anlægges en østjysk motorvej, vil motorvejsanlægget kunne fortsætte såvel øst som vest om Rold skov. Ja, naturligvis kan det det, men mon ikke det vil være klogt at lade være at foruddiskontere, hvor den kommende motorvej eventuelt skal gå, altså linjeføringen?

Når jeg nævner motorvejen, og jeg tænker naturligvis her på øst- eller midtvejen, kunne det måske være rimeligt at spørge den højtærede minister netop nu, hvornår vi kan vente et udspil fra regeringen om linjeføringen, om den motorvej, som vi ved kommer gennem Jylland.

I det hele taget føler jeg også trang til at spørge, om regeringen nu har en mening

[Holmberg.]

om prioritetsrækkefølgen for de store trafikinvesteringer. Vi har gentagne gange rykket derfor, og vi har haft debat derom, gennemgående på vor foranledning. Ved debatten om Øresundsbroen havde ministeren ikke meget at sige herom. Det er desværre, ligesom der mangler lidt overblik og sammenhæng. Ved debatten om Lille-Bæltsbroen blev der også stillet spørgsmål. Her fik vi også meget lidt svar angående sammenhængen i de forskellige investeringer, og hvornår de skal komme. Linjeføringen over Fyn ligger fast, det skal erkendes, men ikke i Jylland, og vi ved jo, at fra en beslutning er taget her i folketetinget, til den er gennemført i praksis, går der mange år.

Ved debatten om Store-Bæltsbroen, den debat, der på vor foranledning blev betydelig bredere, end ministeren havde lagt op til — forslaget lød egentlig bare på et beløb til projektering, et beløb, som blev bevilget — drøftede vi det trafikøkonomiske udvalgs betænkning. Denne betænkning gav os en længe savnet mulighed for at gennemføre en bevidst langsigtet trafikpolitik, men sagen er jo ikke siden da virkelig fulgt op af regeringen.

Det trafikøkonomiske udvalg havde en prioritetsrækkefølge, hvor bl. a. Københavns trafikproblemer stod øverst, og ministeren sagde dengang — det var i november 1961, altså for 2 år siden — at det var hans opfattelse, ministerens opfattelse, at udvalgets rækkefølge var rigtig, men sagde samtidig, at det var hans personlige opfattelse, og tilføjede, at udvalgets betænkning ville komme til nærmere behandling i regeringen, og at det ville ske inden for nogle uger. Det er som sagt nu 2 år siden, og jeg vil gerne opfordre den højtærede minister til at give en redegørelse — naturligvis ikke i dag, men inden så længe — så vi kan få regeringens syn på en langsigtet planlægning.

Vi har jo fået betænkningen, men det er ikke nok; den må til stadighed følges op. Lovforslaget her i dag er et led i trafikudbygningen, et nødvendigt led, men vi mangler egentlig overblik og sammenhæng i de mægtige trafikinvesteringer. En vurdering fra sag til sag er ikke tilstrækkelig. De store broprojekter og de små broprojekter og de store trafikprojekter i det hele taget er jo meget centrale led i billedet af det

danske samfunds udvikling, også i forbindelse med en fornuftig landsplanlægning.

Jeg vil gerne efterlyse regeringens syn på en virkelig langsigtet trafikplanlægning. Det er, ligesom vi bevæger os fra gang til gang; vi slingerer fra sag til sag. Vi kan læse store overskrifter i aviserne. Der står, at Hamborg let kan blive hovedstad i Jylland, at det ikke er et spørgsmål om én, men om to broer over Øresund; der står om ekspertopmarch mod Øresundsbro mod syd, og at Store-Bæltsbroen må gå forud for en bro til udlandet, mener Esbjerg. Hvad det sidste angår, mener jeg, det er rigtigt. Havde vi haft en virkelig langsigtet plan for mange år siden, kan det jo godt være, at Store-Bæltsbroen var kommet til at gå forud for den såkaldte fugleflugtslinje.

Det lovforslag, som her er til behandling, kan vi give tilslutning til, men vi vil naturligvis gerne se på enkeltheder i et udvalg.

Stetter: Spørgsmålet om en ny Limfjordsforbindelse ved Ålborg-Nørresundby har tidligere været drøftet her i folketetinget. Den 14. november 1962 rejste det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg) sagen i et spørgsmål til ministeren, og min partifælle det ærede medlem hr. Ole Bjørn Kraft fulgte initiativet op ved et nyt spørgsmål den 27. februar i år. Endelig fremsatte det ærede medlem hr. Chr. Madsen m. fl. et forslag til lov om detailprojektering af en tunnelforbindelse den 13. marts. Foruden disse 3 initiativer, som naturligvis hver for sig har haft betydning for lovforslagets fremsættelse, har ministeren for offentlige arbejder modtaget talrige andre henvendelser fra kommunal og fra privat side, fordi en ny vejforbindelse over Limfjorden har interesse og er livsvigtig ikke alene for bysamfundene, men for hele landsdelen.

Limfjordstunnelen er betydningsfuld, fordi den vil afhjælpe et akut vejproblem, men indirekte vil den også få stor betydning, fordi den vil medvirke til en udvikling af det nordjyske område og derigennem øve indflydelse på erhvervslivets lokalisering.

Jeg anerkender, at den højtærede minister for offentlige arbejder har vist sagen interesse, bl. a. ved at nedsætte arbejdsudvalget af 1959, og jeg vil også fremhæve det fortrinlige samarbejde, som har fundet sted mellem lokale og centrale myndigheder og

[Stetter.]

teknikere, men alligevel har det været nødvendigt at lægge et overordentlig stærkt pres på den højtærede trafikminister for at få denne sag fremmet.

Den højtærede minister vil måske henvise til, at økonomien ikke på noget tidspunkt har været af en sådan art, at det har været muligt at foretage sig noget, og vil måske også henvise til, at det har været nødvendigt at afvente den lov om hovedlandeveje, der blev vedtaget her i tinget den 22. maj i år. Jeg vil dog mene, at det til trods herfor ville have været muligt for den højtærede trafikminister at opnå tilslutning til en detailprojektering af en tunnelforbindelse på et tidligere tidspunkt. At den kostbare tid nu er spildt, må ministeren alene tage ansvaret for.

Regeringen taler meget om egnsudvikling og udtrykker ofte sin store sympati for den idé, der ligger bag denne tankegang, men sandheden er, at regeringen kun har et slagord, men ikke nogen politik på dette område. Den har en række spredte lovbestemmelser, som den gang på gang ved møder rundt omkring i landet kan henvise til, men disse bestemmelser er tiden løbet fra, og der er ikke mange, der har interesse for dem. Når det derimod drejer sig om en virkelig betydningsfuld og afgørende investering som i dette tilfælde med en Limfjordstunnel, er det nødvendigt at lægge pres på den højtærede trafikminister ikke alene fra oppositionens side, men også fra ministerens egne partifæller her i salen.

Helt galt bliver det, når talen drejer sig om at gennemføre udflytning af offentlige institutioner, et andet middel til fremme af egnsudviklingen; her vil regeringen overhovedet ikke være med til at overveje og forhandle. Jeg tænker her især på det seneste initiativ, det spørgsmål, som min partifælle det ærede medlem hr. H. C. Toft har rejst vedrørende udflytning af visse af den grønlandske handels funktioner. Men måske den høje regering alligevel vil overveje spørgsmålet endnu en gang. Hvis ikke må vi andre, oppositionen, konstatere, at regeringen med hensyn til udflytning ikke vil være med, ikke engang vil forhandle. Det må vi jo tage til efterretning, men så vil vi også foreslå, at regeringen ophæver det siddende udvalg om udflytning, for så

vil man med andre ord ingenting i denne sag.

Af dagbladene fra i går fremgik det, at en majoritet i finansudvalget har gennemført bevilling til køb af et areal i hovedstadsområdet til et ikke nærmere angivet offentligt formål med den begrundelse, at man år 2000 antager at have 2,6 mill. indbyggere i København og omegnskommunerne. Det kan udlægges således, at regeringen ikke agter at ændre sine synspunkter, men jeg tror ikke på, at den i disse spørgsmål er i overensstemmelse med flertallet af Danmarks befolkning. Den højtærede trafikminister kan erindre sig de store motorvejsmøder i Jylland, selv om den højtærede minister ikke selv var til stede, og de morsingboers planer om et demonstrationstog. Nu mangler vi blot, at også befolkningen her i hovedstadsområdet begynder at demonstrere mod de stadig stigende vanskeligheder, som befolkningskoncentrationen medfører.

Baggrunden for, at jeg rejser dette spørgsmål i denne debat, er, at mit parti allerede i oktober 1961 vedtog en udtalelse om, at staten bør drage omsorg for, at befolkningspresset på hovedstadsområdet lettes, og at udviklingen i langt højere grad, end tilfældet er, kommer til at foregå i andre dele af landet. Mit parti har med andre ord et ganske klart sigte med hensyn til den politik, som den vil føre på landsplanlægningsområdet.

Nu foreligger så endelig forslaget om en ny tunnelforbindelse under Limfjorden, men spørgsmålet om at klare trafikken, indtil den nye forbindelse er etableret, rejser sig med forøget kraft for hver måned, der går. Der foreligger mig bekendt intet forslag om nødløsninger af nogen art, og det kan derfor kun blive et spørgsmål om, hvorvidt den nuværende forbindelse kan udnyttes bedre.

Forholdet er i dag dette, at gennemsejlingen kan foregå uden betaling i tiden fra $\frac{1}{2}$ time før solopgang til $\frac{1}{2}$ time efter solnedgang, medens sejlads uden for dette tidsrum kun kan finde sted efter nærmere aftale og mod betaling. Det vil med andre ord sige, at broen normalt vil være oppe mange gange om dagen, når trafikken er størst, medens broen normalt ikke vil være oppe om natten, fordi skibsfarten i så fald skal betale for gennemsej-

[Støtter.]

ling. Dette er u hensigtsmæssigt; forholdet burde selvfølgelig være det omvendte.

Det er mig bekendt, at broudvalget har udarbejdet forslag til et nyt ordensreglement, hvori man foreslår en ændring, men dette reglement er endnu ikke godkendt af den højtærede minister, og jeg benytter derfor lejligheden til at spørge, om der er udsigt til en hurtig godkendelse af dette ordensreglement. Nu hjælper en ændring på dette punkt ganske vist kun for de skibe, hvis bestemmelsessted er lige vest for broforbindelsen, fordi den egentlige årsag til miseren skal søges i, at fyrbelysningen fra Ålborg og vesterud til Løgstør ikke er etableret, således at sejlads alligevel ikke kan finde sted om natten, og der er derfor ikke så forfærdelig megen mening i at holde åbent for sejlads i dette tidsrum. Jeg tillader mig at henlede de respektive myndigheders opmærksomhed på dette forhold, dels fordi de nødvendige lysbøjer naturligvis må komme på et eller andet tidspunkt til gavn for skibsfarten, dels fordi etableringen af fyrbelysning på den pågældende strækning er nøglen til en mere flydende afvikling af trafikken over den nuværende Limfjordsbro, der skal klare trafikken endnu i mange år.

Lovforslaget er udarbejdet på grundlag af den rapport, som arbejdsudvalget har afleveret til ministeriet for offentlige arbejder, og jeg kan på min gruppes vegne erklære, at vi kan tilslutte os den konklusion, som arbejdsudvalget er nået til, således at også vi helhjertet kan gå ind for den foreslåede tunnelforbindelse under Limfjorden ca. 2,5 km øst for den nuværende broforbindelse.

Vi er også indforstået med, at ændringen af det nødvendige motorvejsanlæg finder sted i tilslutning hertil. Limfjordsbroen er den eneste faste forbindelse mellem Hals og Aggersund. Den skal ikke alene betjene den lokale trafik, men også trafikken fra landsdel til landsdel, ja, fra land til land.

I bemærkningerne til lovforslaget beskrives den øjeblikkelige situation med hensyn til trafikmængden og ligeledes med hensyn til den udvikling, som man mener vil finde sted. Jeg skal ikke trætte de ærede medlemmer med mange bemærkninger i den anledning, men vil dog gerne gøre op-

mærksom på, at døgntrafikken over Limfjordsbroen i flere måneder i år har ligget på over 30.000 køretøjer, og at døgntrafikken nåede sit maksimum den 3. juni med 36.352 motorkøretøjer.

Dette viser med al ønskelig tydelighed, hvor katastrofal situationen er, og enhver kan tænke sig til, hvordan situationen vil udvikle sig, inden den nye forbindelse kan åbnes.

I vejdirektoratets rapport om anlæg af motorveje i Jylland er den højest tilladte trafikmængde på en firsporet landevej opgivet til 20.000 køretøjer pr. døgn, og samtidig anføres, at den tilladte trafikmængde på en firsporet motorvej er 40.000 køretøjer pr. døgn. I betragtning af, at Limfjordsbroen er en almindelig firsporet vej og en ret smal firsporet vej, fortæller disse tal mere end mange ord.

Ifølge lovforslaget bemyndiges den højtærede minister til at lade foretage de nødvendige arbejder i forbindelse med tunnelanlægget og de tilsluttende motorvejsanlæg, og da vi alle er enige om, at dette er en hastesag, vil jeg gerne spørge den højtærede trafikminister, hvordan og hvornår man agter at udnytte denne bemyndigelse.

Jeg går ud fra, at den nødvendige detailprojektering snarest efter lovens vedtagelse iværksættes, men spørgsmålet er, om det ikke er muligt samtidig med denne projektering at gennemføre etablering af nogle af de anlæg, som skal anvendes ved bygningen af tunnelen.

Jeg vil også spørge, om den højtærede minister for offentlige arbejder agter at benytte sin bemyndigelse til at erhverve nogle af de nødvendige arealer til gennemførelse af de omhandlede anlæg, samtidig med at projekteringen finder sted. Vi ved af erfaring, at disse forretninger ofte kræver megen tid og forhandling, og det vil derfor være praktisk, om man i tide iagttager dette forhold. Det vil naturligvis også være af betydning, om de pågældende allerede nu kan indrette sig på at afstå en del af deres arealer.

Med mine kritiske bemærkninger om forslaget forarbejder i erindring vil jeg slutte med at takke den højtærede minister for offentlige arbejder for, at det nu trods alt er lykkedes at få dette lovforslag lagt frem. Jeg kan på min gruppes vegne tilsi-

[Stetter.]

ministeren en meget hurtig og meget velvillig behandling i et udvalg, således at vi om kort tid kan få forslaget vedtaget og komme i gang med at etablere denne højst påkrævede anden Limfjordsforbindelse i Ålborg-Nørresundby området.

Axel Sørensen: Baggrunden for det foreliggende forslag er det stedse stigende antal motorkøretøjer på vejene. Udslag heraf viser sig i særlig grad på forbindelseslinjerne mellem de enkelte landsdele, og forbindelsesvejene over Limfjorden er ikke nogen undtagelse. En tælling viser, at den nuværende broforbindelse i 1962 har haft en gennemsnitstrafik om dagen på 24.400 køretøjer. Den prognose, der er opstillet ud fra disse tal, samt stigningen i antallet af motorkøretøjer fortæller os, at vi i løbet af 6 år kan forvente en gennemsnitstrafik pr. døgn på 40.000 køretøjer, og da der allerede nu i visse dagtimer viser sig ret stor kødannelse ved den nuværende broforbindelse, må vanskelighederne i de kommende år med stigende trafik forudses at blive stærkt forøget. Af den grund vil det allerede nu være rimeligt at foretage planlægning og undersøgelser af en ny bro- eller tunnelforbindelse ved Limfjorden.

Af det foreliggende lovforslag fremgår det, at denne forbindelse agtes gennemført som tunnelforbindelse under Limfjorden, og at omkostningerne hertil anslås til ca. 150 mill. kr., iberegnet udgifterne vedrørende tilkørselsvejene. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at såfremt man vil bygge en bro i stedet for den foreslåede tunnel, vil udgifterne kunne anslås til ca. samme beløb. Tunnelen foreslås bygget som en firsporet sænketunnel, ca. 550 m lang og med en tilkørsel på ca. 1 km. Det bliver et arbejde, der i de 3 år, det ventes at ville vare, vil lægge beslag på en stor arbejdskraft, ca. 500 mennesker, hvortil kommer et par hundrede beskæftiget ved tilkørselsvejenes udbygning, men jeg forstår på det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg), at arbejdskraftreserve er til stede. I det hele taget bliver det et arbejde, der vil stille store krav til dansk ingeniørteknik, ikke mindst hvad angår ventilationsforholdene, der må være såle-

des, at de selv under særlige forhold kan virke tilfredsstillende.

Forslaget betyder en stor investeringsudgift, men må vel ses som et led i den store trafikinvestering, der presser sig på. Det gælder jo i ikke mindre grad i hovedstaden, ved Store-Bælt og Lille-Bælt, motorvejene ikke at forglemme. Men er vi ikke allerede med det foreliggende lovforslags placering af forbindelsesprojektet over Limfjorden ved samtidig at placere den kommende jyske motorvej, eller vil den højtærede trafikminister i dag sige, at denne tunnel har ikke noget at gøre med en kommende nord-sydgående motorvej i Jylland? Jeg vil gerne høre den højtærede ministers udtalelse herom. Hvis den nye forbindelse skal indgå som et led i motorvejen, er beliggenheden måske særlig godt valgt. Jeg må sige, at jeg har ikke ministeren mistænkt for, at han har tænkt sig motorvejen placeret, uden at han nævner noget herom i bemærkningerne. Måske også trafikministeren har tænkt på, at det kommende udvalg rent sagligt kunne få lov til at bese forholdene, hvor tunnelen foreslås overført, samt se på beliggenheden i og ved det vestlige område af Ålborg og Nørresundby.

Vi har her i landet mange trafikproblemer, som stadig vokser, og hvis løsning trænger sig på. Hovedstadens trafikproblemer er endnu ikke løst, men trænger sig på til løsning hurtigst muligt, såfremt man ikke skal komme ud i det helt store trafiksammenbrud. Brobygningsinvesteringer over vore bæltter må igangsættes, og det må vel, inden en Store-Bæltsforbindelse kan tages i brug, forudses, at man må iværksætte nødløsninger. Hertil kommer andre broforbindelser over vore fjorde, som der f. eks. er tale om i dette lovforslag. Disse store problemer må løses i etaper, hvad også dette forslag er et udtryk for, men det er som nævnt tidligere et spørgsmål, om der ved denne terminsløsning af disse påkrævede projekter ikke kunne opnås et fornuftigt samarbejde om disse enkelte store investeringer i fastere rammer. Jeg tror, at så ville både vendelboere og københavnere lettere indstille sig på tilslutning til de enkelte projekter.

Med disse bemærkninger skal jeg på det

[Axel Sørensen.]

radikale venstres vegne anbefale forslaget om en tunnelforbindelse under Limfjorden.

Chr. Madsen: Selv om det har været meget længe, inden lovforslaget blev fremsat her i folketinget, vil jeg alligevel takke den højtærede trafikminister for det nu, så vi kan komme i gang med arbejdet med tunnelforbindelsen og vejarbejderne i Ålborg.

Det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg) tog sig jo af det historiske. Det skal jeg ikke blande mig i, blot sige, at jeg tror absolut ikke på, at denne tunnelforbindelse og dette landevejsnet i Nordjylland vil være en tilstrækkelig kraftig saltvandsindsprøjtning for industrien og for egnsudviklingen i vort område. Tiden har tydeligt vist, at der skal meget, meget mere til. Når det ærede medlem hr. Stetter benytter lejligheden til at komme med nogle bemærkninger om egnsudvikling, som jeg stort set er enig med ham i, vil jeg dog samtidig gøre ham opmærksom på, at da man lavede omsforliget i folketinget, indførte man deri nogle sætninger om, at man skulle være meget tilbageholdende med egnsudviklingen og egnsudviklingsloven.

Jeg nævner disse to ting, for at man ikke skal tro, at når man får denne broforbindelse, så er en hel masse opgaver løst ved siden af. Der skal nok skrappere lud til, før man får det virkeliggjort, man gerne vil have opnået i Ålborg og det nordjyske område, nemlig en arbejdsløshedsprocent, der bliver af samme størrelse som arbejdsløshedsprocenterne på øerne.

Så gør den højtærede minister meget rigtigt opmærksom på, at et sådant arbejde vil komme til at virke stærkt til fordel for en mindre arbejdsløshed i det nordjyske område. Det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg) har nævnt forskellige tal. Jeg vil bare nævne ét tal. Den 31. juli 1963 var der 410 arbejdsløse i Ålborg og Hasseris. Altså en af de bedste dage i året, hvor beskæftigelsen i det øvrige land har været på det højeste, havde man 410 arbejdsløse i Ålborg og Hasseris. I områderne uden for Ålborg og Hasseris har arbejdsløshedsprocenten været større, og jeg vil gøre de ærede medlemmer opmærksom på, at undersøger man arbejdsløsheds-

statistikken, viser det sig, at når man i hovedstaden har en arbejdsløshedsprocent af en eller anden størrelse, ligegyldigt hvilken, så har man — det fremgår af tabellerne ti år tilbage i tiden — haft en arbejdsløshedsprocent i Nordjylland, der var 7-8 gange større, og det har været konstant. Det er, som om det har været en lov, at det skulle være sådan, og derfor er det rigtigt af den højtærede minister at gøre opmærksom på, at disse tunnel- og vejarbejder vil forårsage, at arbejdsløshedstallet i Ålborg, Nørresundby og omliggende kommuner kan bringes ned på et mere skikkeligt og menneskeligt niveau.

Der er enkelte ting, jeg gerne vil have nogle flere oplysninger om. Der står i bemærkningerne til lovforslaget, at der skal nedsættes et byggeudvalg, der skal forestå administrationen og være ansvarligt over for ministeriet, holde ministeriet underrettet om, hvordan arbejdet og projekteringen vil komme til at foregå; og når vi kommer til den 1. april 1964, hvor loven om hovedlandeveje træder i kraft, kan den højtærede minister ved forhandlinger med amtskommunerne finde ud af, hvordan man skal ordne projekteringen, hvem der skal tage sig af projekteringen; og hvis man ikke kan forhandle sig til rette herom, står det ministeren frit for at overtage projekteringen og få den udført, vel antagelig i vejdirektoratet.

Jeg mener, det er meget vigtigt at få nogle oplysninger, for så vidt disse oplysninger kan gives på nuværende tidspunkt, om, hvem der skal foretage projekteringen. Teknikerne siger, at det varer to år, inden man er færdig med at projektere både tunnel- og vejarbejderne og de forskellige vejoverførsler. Vi ved, at der er mangel på ingeniører. Spørger man Ålborg kommunes stadsingeniørs kontor om, hvordan de har det med arbejdskraft, siger de: vi kan overhovedet ikke tage en tøddel inden for vore vægge; vi er overbelastede. Sådan er det vel antagelig også i andre kommuners kontorer, og det er antagelig også sådan for amtets vedkommende. Jeg vil tro, at hvis man spørger amtsvejsinspektoratet om noget lignende, vil de sige, at en sådan opgave kan de ikke påtage sig.

Derfor er det, jeg gerne vil spørge: hvad vil den højtærede minister gøre? Hvilke

[Chr. Madsen.]

planer har ministeren? Er der planer om, at man vil udlægge dette projekteringsarbejde til private ingeniørfirmaer? Har den højtærede minister planer med hensyn til det arbejde, som er udført af Christiani & Nielsen angående tunnelen, de 47 mill. kr., man nævner i lovforslaget, og som er opstillet af dette firma? Har den højtærede minister i tankerne, at et stort, anerkendt firma vil kunne løse den opgave, som offentlige myndigheder ikke kan løse med hensyn til projektering, og at man, hvis der er muligheder for, at man på en eller anden måde kan få ingeniørkontorer, enten private eller offentlige, til at tage sig af sagen, kan fremskynde disse projekteringsarbejder, sådan at man allerede til næste år kan igangsætte mindre væsentlige dele af det store arbejde, så man kan få folk beskæftiget? Det spørgsmål vil jeg gerne have et svar på. Det vil være af stor betydning for de mange mennesker i Nordjylland, der venter på, at beskæftigelsen kommer i gang, og det vil selvfølgelig også have stor økonomisk betydning, hvis man kan fremme et sådant projekt inden den dato, man i øjeblikket regner med.

Herudover tilsiger jeg på mit partis vegne lovforslaget vor fulde støtte.

Rimstad: Det fremgår med al ønskelig tydelighed af dette lovforslag, at den højtærede trafikminister har haft særdeles travlt med at imødekomme mange her i salen udtalte ønsker om så hurtigt som muligt at få etableret endnu en fast forbindelse over Limfjorden ved Ålborg, så travlt, synes jeg, at forslaget er, hvad jeg vil kalde uoplyst på en række meget vigtige punkter, i hvert fald uoplyst for det folketing, som her skal tage en afgørende stilling til en offentlig investering på omkring 150 mill. kr., for folketinget har jo hidtil ikke fået mere at vide om denne sag end det, der er indeholdt i lovforslagets bemærkninger, og som jeg for mit vedkommende ikke finder fyldestgørende som grundlag for en så stor beslutning som den her foreliggende.

Jeg efterlyser i denne forbindelse den indstilling til ministeren, som det såkaldte arbejdsudvalg af 1959 har afgivet, og efterlyser også det tekniske grundlag, der har

været til rådighed for den højtærede minister, da han udarbejdede sit forslag. I forslaget er det jo meget kategorisk fastlagt, for det første at den faste forbindelse skal være en tunnel, for det andet at den skal placeres et ganske bestemt sted, og for det tredje at den skal være af en ganske bestemt konstruktion og oven i købet en meget speciel. Der bliver således ikke meget tilbage for det høje ting at diskutere. Det kommer til at dreje sig om at sige ja eller nej, og efter ministerens oplæg er det jo klart, at der skal siges ja.

Det føromtalt nedsatte arbejdsudvalg, som har rådgivet ministeren, har foruden medlemmer fra de to implicerede ministerier haft repræsentanter for en række lokale byråd. Det forbyrder derfor ikke, at den højtærede minister har fundet det forsvarligt at lade vejfonden afholde samtlige udgifter til det foreliggende projekt, som — det må dog vist alle indrømme — er forbundet med meget store lokale interesser. Vi er i vort parti af den anskuelse, at trafikinvesteringer, hvori de lokale interesser trafikmæssigt er forsvindende, bør foregå fuldt ud via statens kasse; det gælder f. eks. de store broprojekter. På den anden side mener vi, at dér, hvor lokalinteresserne er af samme eller højere størrelsesorden end landsinteresserne, bør også lokale investeringer indgå i billedet; det gælder f. eks. de københavnske tunnelbaner, men det gælder også et projekt som det her foreliggende. Men efter forslaget skal staten altså betale hele regningen oppe ved Limfjorden. Samtidig får folketinget ikke ret megen indflydelse med hensyn til arten og omfanget af det, staten får for sine penge, og det finder vi inden for vort parti forkert. Vi mener således, at det ikke kan være rigtigt at tage stilling til, om det skal være bro eller tunnel, før et folketingsudvalg har gennemgået den tekniske og økonomiske baggrund for hele dette spørgsmål. I bemærkningerne til lovforslaget står der udtrykkeligt, at de endelige bundundersøgelser endnu ikke har fundet sted. Som tekniker vil jeg ikke anse det for at være forsvarligt og i særdeleshed ikke forsvarligt over for økonomien at afgøre spørgsmålet bro eller tunnel, før de grundigst mulige bundundersøgelser er foretaget. Fra bygningen af de nuværende broer mellem Ålborg og Nørresundby ved man lidt

[Rimstad.]

om, hvor store overraskelser bundforholdene i dette farvand kan vise sig at give anledning til, og med den valgte tunnelkonstruktion, der er særdeles speciel, kan disse overraskelser blive yderligere accentueret. Jeg vil gerne ud fra mine egne erfaringer advare forslagsstillerne imod den opfattelse, at det økonomisk set er ligeegyldigt, hvilken af mulighederne — tunnel eller bro — man vælger. Bundundersøgelser kan ændre det økonomiske billede fuldstændigt selv efter forholdsvis grundige forundersøgelser; men her taler jeg jo nok for døve øren.

Af forslaget bemærkninger fremgår det, at man anser forskellen mellem de stipulerede driftsomkostninger for bro og tunnel — en forskel på ca. 200.000 kr. årlig — for en ringe forskel, der skønnes at være af mindre betydning. Efter min regnebog forrenter 200.000 kr. et beløb på ca. 3 mill. kr., og dette beløb er vel selv i vore dage af nogen betydning, selv om jeg gerne indrømmer, at det ikke er af samme størrelsesorden som det beløb, der er på spil, hvis ikke alle forundersøgelser af projektet er gennemført solidt og til bunds.

Vi erkender i vort parti nødvendigheden af at afhjælpe de betydelige og voksende vanskeligheder for forbindelsen mellem Ålborg og Nørresundby, men vi er kritisk indstillet over for graden af den uniformering, med hvilken den højtærede minister vil afhjælpe problemet. Men forslaget går jo nu i udvalg, og mange oplysninger, der ikke foreligger her i tinget, vil kunne indhentes. Vi henstiller til det kommende udvalg, at også vort parti får tilsendt det således fremkomne materiale, som jo muligvis kan medvirke til helt eller delvis at fjerne de betænkeligheder, vi i dag mener der er grund til at nære over for dette lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Selv om der i forbindelse med behandlingen af dette lovforslag har lydt mange kritiske bemærkninger, er hovedlinjen i de bemærkninger, der er fremført af de ærede ordførere, alligevel den, at man går ind for det foreliggende lovforslag. Jeg forstod, at den eneste, der tog lidt anstand over for forslaget, var det ærede medlem hr. Rimstad, der sidst havde ordet. Dog var det ikke — sådan opfattede jeg det —

at forstå på den måde, at det ærede medlem hr. Rimstad ikke ville være med til at løse det problem, som her foreligger, men at han var kritisk indstillet over for, om vi nu havde fundet den rigtige løsning.

Idet jeg takker for den tilslutning, der er givet, vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger i anledning af en del af de spørgsmål, der direkte er stillet til mig.

Det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg) spurgte, hvordan det lå med hensyn til udførelsen af arbejdet på den vej, som ligger uden for dette lovforslag, altså vejen fra Bonderup over Dall til Gug. Dette projekt drejer sig jo om et vejanlæg, der, uanset om man bygger en fast forbindelse over Limfjorden eller ej, alligevel skal udføres. Ganske vist danner det, hvis man gennemfører lovforslaget, som det er foreslået, en naturlig forbindelse til tunnelen, men det er samtidig et vejanlæg, der danner en ny indføring af hovedvej A 10 til Ålborg by og havn. Derfor er det udeladt af lovforslaget og gennemføres som almindeligt vejfundsarbejde. Jeg kan oplyse, at det er vor hensigt at gå i gang med besigtigelsen og ekspropriationen af de arealer, der her er tale om, i indeværende finansår. Vi håber så, at det rent faktiske arbejde kan komme i gang i næste finansår, og i hvert tilfælde er det sådan, at alt vil blive sat ind på, at dette arbejde er færdiggjort på det tidspunkt, da tunnelen også skulle være færdig, idet de to arbejder derved får den naturlige forbindelse med hinanden, de skal have.

Det andet spørgsmål, det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg) rejste, var spørgsmålet om den tredje faste forbindelse imellem Ålborg og Nørresundby. Jeg forstod, at det, der interesserede det ærede medlem, var tidsspørgsmålet, idet der, så vidt jeg forstod, havde været en artikel i ingeniørernes ugeblad om, at man måtte regne med, at allerede 3 år efter, at tunnelen var færdig, ville der være brug for en tredje forbindelse. Det er altid svært at spå om udviklingen, og det er jo gået meget stærkt gennem de senere år. Men efter alt, hvad der foreligger for mig, skulle det nu ikke være rigtigt, at en sådan tredje forbindelse skulle være nødvendig 3 år efter.

I de undersøgelser, der er foretaget, og de prognoser, der er stillet op, har man regnet med — så vidt man kan bedømme

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tingene i dag — at der inden for en tidsperiode på 5-10 år efter, at denne nye forbindelse er færdig, vil blive tale om at etablere en tredje forbindelse. Men det er alt sammen afhængigt af, hvor stærkt udviklingen går, og derfor er det ikke muligt at sige noget mere præcist om den ting i dag.

Både det ærede medlem hr. Holmberg og i endnu højere grad det ærede medlem hr. Stetter benyttede lejligheden til ikke alene at tale om selve lovforslaget, men var også inde på andre trafikproblemer. Ja, for det ærede medlem hr. Statters vedkommende gik det endda langt ud over, hvad man egentlig kan kalde trafikproblemer.

Det ærede medlem hr. Holmberg mente, at det arbejdsudvalg, som har udarbejdet den indstilling, lovforslaget er bygget op efter, havde arbejdet langsomt. Det kan jeg ikke erkende. Jeg mener, at udvalget oven i købet har arbejdet hurtigt, når man henser til den opgave, det drejede sig om. Det ærede medlem er sikkert bekendt med, at man har haft kommissioner siddende i både 10 og 11 år, når det drejede sig om store broforbindelser. Nu er en tunnelforbindelse ved Limfjorden vel hverken at sammenligne med en Store-Bæltsbro eller en Øresundsbro, men i betragtning af omfanget af det arbejde, det her drejede sig om, synes jeg, at udvalget har arbejdet ualmindelig hurtigt. Men det er jo noget, vi kan diskutere i udvalget, måske uden at blive enige. Realiteten er, at udvalgets arbejde er tilendebragt på et væsentligt tidligere tidspunkt, end sagen er kommet her til folketinget, og forsinkelsen skyldes årsager, som jeg tidligere har haft lejlighed til at forklare om her i det høje ting.

Det ærede medlem hr. Holmberg var også inde på det spørgsmål, om det ikke ville være rigtigere at udføre denne tunnel med mere end 4 vejbaner, og han ville gerne have nogle oplysninger om, hvad omkostningerne ville blive, hvis man f. eks. skulle have 6 vejbaner, sådan som man har regnet med det ved den nye Lille-Bæltsbro.

Det vil sikkert være muligt i et kommende udvalg at se nærmere på dette spørgsmål. Men på den anden side tror jeg, at det på baggrund af, hvad der skal foregå omkring Ålborg og Nørresundby i de kommende år — det, hele udviklingen peger henimod — vil være rigtigere at regne med den tredje forbindelse på et eller andet tidspunkt; derfor skal man ikke overdimensionere tunnelen. Skal vi nemlig af andre grunde have en tredje forbindelse deroppe, ville det jo være kedeligt, hvis man havde overdimensioneret tunnelen med 6 vejbaner og der aldrig kunne blive tale om at udnytte mere end de 4. Men det er som sagt et spørgsmål, vi kan komme tilbage til.

Dernæst berørte det ærede medlem hr. Holmberg spørgsmålet om motorvejen i Jylland. Spørgsmålet om dennes linjeføring har jo været undersøgt af vejdirektoratet, og vi er i ministeriet meget interesserede i at få linjen fastlagt. Men den kraftige diskussion om motorvej i Jylland, hvorunder man har delt sig op i, jeg ved ikke, om det er 2 eller 3 eller 4 forskellige grupper, der hver har sine ønsker med hensyn til linjeføring, har bevirket, at vi har måttet foretage yderligere undersøgelser, førend vi, om jeg så må sige, fra ministeriets og regeringens side kan lægge os fast på, hvilken linjeføring vi vil foreslå. Derfor vil det vare et stykke tid endnu, førend denne sag kan komme til behandling; den vil jo til sin tid finde sin afgørelse i folketinget.

Det ærede medlem hr. Holmberg benyttede også lejligheden til at komme ind på spørgsmålet om en mere fast ordning med hensyn til den prioritetsfølge, vi vil give de store anlæg, der er tale om at udføre i Danmark i løbet af de kommende 20 år. Forholdet er jo det — og det forklarede jeg også forleden dag i debatten om åbningstalen — at jeg i november måned 1961 i store træk fremlagde den prioritetsrækkefølge, som det trafikøkonomiske udvalg var kommet til i den betænkning, det afgav i efteråret 1961.

Jeg sagde ved den lejlighed, at jeg skøn-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nede, at denne prioritetsrækkefølge var den rigtige, og den kunne jeg gå ind for. Jeg tilføjede, at regeringen ikke havde behandlet denne betænkning endnu, men at hvis regeringen havde en anden opfattelse, ville den finde udtryk fra min side. Dette, at der ikke senere er blevet talt om prioritetsrækkefølgen, vil altså ganske simpelt sige, at regeringen har tilsluttet sig den. Derfor er det helt forkert at tro — som jeg forstod det ærede medlem gjorde — at der ikke er nogen fast politik på dette område. Det er den politik, den prioritetsfølge, som det trafikøkonomiske udvalg har foreslået med hensyn til at løse de store opgaver her i Danmark på trafikens område i de kommende 20 år. Det ligger fast både fra regeringens og fra folketingets side, for jeg fik almindelig tilslutning fra folketinget, da vi diskuterede denne prioritetsrækkefølge.

Det vil sige, at de storkøbenhavnske trafikproblemer kommer først. Vi har gennemført loven om udbygning af tre S-baner i Storkøbenhavn, og vi har arbejdet med spørgsmålet om en tunnelbane.

Det næste spørgsmål var Store-Bæltsforbindelsen. Vi har her i tinget behandlet et lovforslag, der har bevilget 10 mill. kr. til forundersøgelser, bundundersøgelser og skitseprojektering.

Det tredje spørgsmål, som man fastlagde i prioritetsrækken, var Øresundsbroen.

Dertil kommer, at man fastlagde, at der skulle bygges motorveje i takt med bygningen af disse store broarbejder. Alt dette arbejder vi efter; det er den plan, vi følger, og der er efter min bedste overbevisning ikke brug for nogen diskussion om rækkefølgen, medmindre der hos de partier, som dengang gav tilslutning til denne rækkefølge, skulle være opstået ønske om en anden rækkefølge. Det er klart, at så er vi altid parat til at diskutere dette spørgsmål.

Det ærede medlem hr. Stetter fremstillede det, som om jeg havde været ude for et nærmest overnaturligt pres, et overordentlig stærkt pres, sagde det ærede medlem, med henblik på at fremme denne sag. Nu har det ærede medlem ikke været i tinget så længe, og derfor er det undskyldeligt, hvis det ærede medlem ikke har hørt mine bemærkninger ved tidligere lejligheder, hvor

vi har drøftet denne sag, og hvor jeg udtrykkelig har givet udtryk for en meget positiv indstilling over for spørgsmålet om en ny forbindelse oppe ved Limfjorden.

Når spørgsmålet ikke har kunnet komme til behandling før, skyldes det, at vi i ministeriet mente, at loven om hovedlandeveje, refusionsbestemmelser o. s. v. måtte gennemføres i folketinget, inden vi behandlede det lovforslag, som nu er til behandling. Når vi skulle revidere hele spørgsmålet om, hvilke ydelser staten skulle præstere over for de forskellige anlæg, synes jeg, det ville være urimeligt at gennemføre en lov, som meget hurtigt skulle tages op til revision, fordi man havde ændret den lov, som var grundlag for, hvad der skulle gennemføres. Der er jo i alle tilfælde kun tale om en forsinkelse på nogle måneder, måske et halvt år, hvis man — hvad jeg forstår — nogenlunde hurtigt vil gennemføre det foreliggende lovforslag. Derfor tror jeg, det er forkert at anvende det udtryk, som det ærede medlem gjorde, at der skulle lægges et overordentlig stærkt pres på mig. Jeg har hele tiden haft den bedste vilje til at fremme denne sag mest muligt.

Det ærede medlem hr. Stetter kom dernæst ind på nogle betragtninger, som jeg mener slet ikke hører hjemme under denne sags behandling. Det er ikke mig, der skal afgøre det, men jeg synes ærlig talt ikke, spørgsmålet om egnsudvikling og udflytning af de offentlige institutioner har så forfærdelig megen forbindelse med den sag, vi behandler i dag.

Hvad angår udflytning af de offentlige institutioner har jeg i hvert tilfælde ikke nogen sager liggende. Jeg ved godt, at der er en sag hos min ærede kollega den højtærede Grønlandsminister, men den forstår jeg vil finde sin afklaring i finansudvalget i næste uge. Jeg tror, der så vil blive givet udtryk for, at regeringen aldeles ikke er af den opfattelse, som det ærede medlem hr. Stetter gav udtryk for: at vi ikke vil tale om disse ting, men som sagt, jeg kan ikke rigtig se forbindelsen med det foreliggende lovforslag.

Hvad angår egnsudviklingen er det klart, at der kan være en vis forbindelse mellem en tunnel under Limfjorden og egnsudvikling, men når vi har behandlet egnsudvik-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ling i det høje ting, har det ærlig talt ikke været med særlig tilslutning fra det parti, som det ærede medlem tilhører.

Endelig spurgte det ærede medlem hr. Stetter mig direkte, om jeg kunne sige noget om, hvor hurtigt jeg kunne ekspedere reglementet for brooplukningen ved den nuværende bro ved Limfjorden. Denne sag ligger for øjeblikket til høring i forskellige ministerier. Det er rigtigt, at den skal endeligt godkendes i ministeriet for offentlige arbejder, men den skulle altså først fremsendes til handelsministeriet, og nu befinder den sig i justitsministeriet. Jeg skal imidlertid gerne give det ærede medlem løfte om, at den ikke skal komme til at ligge ret mange timer på mit bord. Det plejer sagerne ikke at gøre, når de først er nået dertil.

Det ærede medlem hr. Stetter var inde på spørgsmålet om takten i arbejdets udførelse. Jeg forstår udmærket, hvad der lå bag det ærede medlems bemærkninger, og jeg er villig til i det udvalg, jeg går ud fra bliver nedsat, nærmere at drøfte, om der kan indhentes noget, således at det kan gå stærkere end forudsat. Jeg må imidlertid bemærke — det gælder ikke alene en tunnel ved Limfjorden, det gælder alle trafikopgaver — at der skal også penge til, og jeg er i hvert fald i de senere år ikke blevet forvænt af det høje ting med at få overvældende mange penge til at løse de opgaver, som efterhånden er blevet større og større. Tværtimod har jeg måttet finde mig i meget alvorlige nedskæringer, når der var tale om at stille midler til rådighed til løsning af forskellige trafikopgaver. En forudsætning for at få det til at gå så hurtigt som muligt er, at de nødvendige midler stilles til rådighed.

Det ærede medlem hr. Axel Sørensen spurgte mig direkte, om dette, at jeg nu fremsætter et lovforslag om bygning af en tunnel ved Limfjorden, var udtryk for, at man derved havde fastlagt placeringen af den jyske motorvej. Jeg forstod på det ærede medlem hr. Axel Sørensen, at han ikke mistænkte mig for noget i den retning, og det ærede medlem har helt ret i ikke at mistænke mig for her at ville smugle, om jeg så må sige, en placering af den jyske motorvej igennem. Jeg kan sige så meget

som, at den Limfjordstunnel, der er tale om, muliggør en linjeføring enten ude ved østkysten, midt i Jylland eller længere mod vest. Det skal imidlertid ikke være nogen hemmelighed, at placeringen, sådan som den er foreslået, passer bedst med den østlige linje. Det er ikke gjort bevidst ud fra ønsket om at lægge sig fast på noget, men det er et faktum, at således forholder tingene sig. Spørgsmålet om selve linjeføringen vil senere finde sin afgørelse, og denne forbindelse vil altså kunne gå ind som et naturligt led, uanset hvor man lægger linjeføringen.

Det ærede medlem hr. Chr. Madsen var inde på spørgsmålet om, hvem der skal udføre projekteringen, og kom herunder meget naturligt ind på en omtale af bestemmelserne i den nye lov om hovedlandeveje. Jeg vil meget gerne drøfte dette problem nærmere i udvalget; jeg tror, det egner sig bedst til en drøftelse dér. Jeg er i hvert fald indstillet på at få arbejdet til at gå på en sådan måde, at der ikke spildes unødigt tid. Jeg kan oplyse, at til projektering af en ny Lille-Bæltsbro har vi brugt et ingeniørfirma, fordi de ingeniører, der er ansat ved stat, kommuner og amter, er så hårdt belastet i forvejen.

Det ærede medlem hr. Rimstad var i modsætning til de fleste af de andre ærede ordførere ikke rigtig tilfreds med lovforslagets udformning. Jeg vil gerne fremhæve, at ud over selve lovforslaget, som ifølge sagens natur må være meget kortfattet, og bemærkningerne er der også skriftlig fremsættelse. Jeg ved ikke, om det ærede medlem har overset den, men det ærede medlem nævnte kun bemærkningerne; der står imidlertid også noget i fremsættelsen. I øvrigt er både bemærkningerne og fremsættelsen bygget op på arbejdsudvalgets indstilling; det er dets indstilling, der er fulgt til punkt og prikke. Jeg har selvfølgelig ikke noget imod, at udvalget og det ærede medlems parti får den at se; man vil da få bekræftet, at lovforslaget bygger helt og fuldt på arbejdsudvalgets indstilling.

Det ærede medlem var utilfreds med, at det var vejfonden, der skulle betale, idet han mente, at der her i høj grad var tale om en lokal forbindelse. Jeg synes, det er helt naturligt, at vejfonden betaler, for her

[Ministeren for offentlige arbejder.]

er jo netop ikke tale om en rent lokal forbindelse. Tværtimod er det meningen, at denne nye tunnel i højere grad skal være den, der tager fjerntrafikken, således at den nu eksisterende bro bliver den, der betjener Ålborg by og Nørresundby direkte, altså tager den trafik, der er mellem disse to byer; alene af den grund synes jeg det er meget rimeligt, at pengene tages af vejfonden.

Det ærede medlem sagde, at bundundersøgelserne ikke var færdiggjort. Nej, det er jo sådan — det gælder også de andre store projekter, vi har i gang, bl. a. med en Store-Bæltsbro — at de bundundersøgelser, der er foretaget, ikke er tilstrækkelige. De skal videreføres den dag, man beslutter sig til at bygge. Det samme gælder ved den nye Lille-Bæltsbro, hvor man i øjeblikket er i gang med en række bundundersøgelser. Selv om vi tidligere har haft bundundersøgelser, må man på det tidspunkt, hvor man når frem til, at selve projektet skal udføres — hvad enten det drejer sig om bro eller tunnel — foretage bundundersøgelser. Det ærede medlem må imidlertid forstå, at inden man kommer så langt som til at begynde at bygge, må disse bundundersøgelser foretages sammen med projekteringen, så man føler sig sikker på, at anlægget kan udføres.

Derfor tror jeg ikke, det ærede medlem behøver at nære den store ængstelse, selv om jeg forstår, at det ærede medlem er særlig sagkyndig på disse områder, ja, mere sagkyndig, end jeg er. Jeg tror altså ikke, man behøver at nære ængstelse, for disse forarbejder vil gå deres gang.

Jeg takker endnu en gang for tilslutningen og håber, at lovforslaget, selv om det skal behandles — og behandles grundigt — i et udvalg, alligevel vil få en nogenlunde let gang igennem tinget.

Stetter: Jeg vil gerne takke den højtærede minister for offentlige arbejder for de svar, han gav mig på de spørgsmål, jeg stillede. Den højtærede minister mente, at jeg i mit indlæg var gået langt ud over, hvad man kan kalde trafikproblemer. Ja, jeg kan naturligvis ikke forhindre den højtærede trafikminister i at have den opfattelse, men på den anden side kan den

højtærede trafikminister heller ikke forhindre mig i at være af den formening, at store trafikinvesteringer spiller en afgørende rolle for erhvervsudviklingen, for boligforholdene og for mange andre forhold i det danske samfund. Nu kan man sige, at hvis det blot var en ny folketingsmand, der havde den opfattelse, så var det ikke af så stor betydning, men jeg tror ærlig talt, det er en opfattelse, som deles af vide kredse i befolkningen og deles af vide kredse inden for industrien, at hvis vi er forudseende med hensyn til vore store trafikinvesteringer, vil det også være muligt at gennemføre en mere hensigtsmæssig planlægning her i dette land og en mere hensigtsmæssig udvikling af erhvervsmulighederne.

Jeg indrømmer, at jeg sagde til den højtærede minister, at jeg var af den opfattelse, at der havde været lagt et overordentlig stærkt pres på ministeren. Det er muligvis en vurdering. Jeg vil nu nærmere sige, at det var en beskrivelse af forholdene, men det er naturligvis lidt vanskeligt for os at komme dette punkt nærmere.

Jeg ved ikke rigtig, hvad den højtærede minister for offentlige arbejder mente med, at der skulle ligge noget skjult i mine betragtninger med hensyn til hastigheden i denne offentlige investering. Jeg må indrømme, at jeg tænkte en lille smule på, at man i det høje ting i 1917 vedtog et forslag om bygning af Hanstholm havn, som man først har fået i gang her i 1963. Andet og mere lå der såmænd ikke i det.

Jeg takker mange gange den højtærede minister for offentlige arbejder for de svar, jeg har fået på mine spørgsmål. Mit parti vil altid være med til at bevilge penge til offentlige investeringer. Vi er kun interesseret i en effektiv drift i den offentlige sektor.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg føler ingen særlig trang til at komme ind på det ærede medlem hr. Stetters sidste bemærkninger. Jeg vil kun understrege, at der ikke skal stå tilbage fra denne debat det indtryk, at jeg ikke forstår, hvad trafikinvestering betyder for erhvervslivet. Det er noget, jeg har fremhævet selv mange gange, så det kan i hvert fald ikke stilles op på den måde.

Endelig vil jeg sige til det ærede medlem,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at hentydningen til Hanstholm havn var meget uheldig. For er der nogen, der har gjort noget for Hanstholm, bilder jeg mig da ind, at det netop er mig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Peter Kristensen (Ålborg): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 29. oktober kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om biografer.

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om udvidelse og ombygning af institutionerne ved forsorgscen-
tret for Sydøstjylland m. v. (Brejning).

3) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om anlæg af en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg med tilsluttende motorvejsanlæg.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v.

5) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om pristalsreguleret aldersforsikring og aldersopsparing.

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om invalide- og folkepension. (Om forhøjelse af grundbeløb og lommepengebeløb).

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om pension og hjælp til enker m. fl. (Om forhøjelse af grundbeløb).

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om forsikring mod følger af ulykkestilfælde. (Om ændret pristalsregulering).

9) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om erstatning til tilskadedkomne værnepligtige m. fl. (Om ændret pristalsregulering).

10) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om forsørgelse af militære invalider og sådannes efterladte i de sønderjyske landsdele. (Om ændret pristalsregulering).

11) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om midlertidigt tillæg til visse ydelser i henhold til ulykkesforsikringsloven, loven om invaliderente m. v. til tilskadedkomne militære værnepligtige samt loven om invalideforsørgelse. (Om pristalsregulering).

12) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m. v. (Om ændret pristalsregulering).

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 15⁴³.

13. møde.

Tirsdag den 29. oktober kl. 14.

Formanden: I skrivelse af 25. d. m. anmoder finansministeren om, at der må blive foretaget valg af et nyt medlem til det i lov nr. 235 af 27. maj 1950 om anvendelse af modværdien af de i henhold til Det europæiske Genopbygningsprogram modtagne gaveydelse omhandlede udvalg i stedet for folketingsmand Dose, der har ønsket at udtræde af udvalget.

Folketingsmand Poul Møller har meddelt mig, at han ønsker at trække et den 22. d.m. til ministeren for offentlige arbejder stillet spørgsmål tilbage. Spørgsmålet er herefter bortfaldet.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om biografier.

Valgt blev: *Kolbjørn, Albertsen, Nina Andersen, Dupont, Andreas Hansen, Erhard Jakobsen, Niels Matthiasen, Poul Nilsson, Helge Larsen, Helga Pedersen, Per Federspiel, Harald Nielsen, Skov Thulesen, Hanne Budtz, Gottschalck-Hansen, Knud Thomsen og Morten Lange.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om udvidelse og ombygning af institutionerne ved forsorgscentret for Sydøstjylland m. v. (Brejning).

Valgt blev: *Dupont, Kaj Andresen, Boye Hansen, Qvist Hansen, Hjortnæs, Horn, Lykke Jørgensen, P. A. Rasmussen, Axel Sørensen, Ejner Kristensen, Alfred Bøgh, P. E. Eriksen, Holger Hansen, Vestergaard Poulsen, Gottschalck-Hansen, Poul Thomsen og O. Mathiasen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om anlæg af en tunnel-forbindelse under Limfjorden ved Ålborg med tilsluttende motorvejsanlæg.

Valgt blev: *Peter Kristensen (Ålborg), Hjortnæs, Horn, Kai Jensen, Aage Knudsen, Evald Kristensen, Peter Nielsen, Axel Ivan Pedersen, Axel Sørensen, Holmberg, Alfred Bøgh, Jens Chr. Christensen, Søren Jensen, Stetter, Baagø, Fanger og Chr. Madsen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om indfødsrets meddelelse m. v.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 10) findes i tidenden sp. 554, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 31).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling satte til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets §§ 1-3 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændringer i lov om pristalsreguleret alderdomsfor sikring og alderdomsopsparing.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 5) findes i tidenden sp. 554).

Der var ikke stillet ændringsforslag.