

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring i lov om valg til folketinget. (Vederlag for folketingets medlemmer) [af Gustav Pedersen m. fl.].

(Anden behandling findes i tidenden sp. 1094).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 149 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 9) findes i tidenden sp. 653, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 37).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

Peter Kristensen (Ålborg): Som det fremgår af den angivne betænkning, foreligger der en enstemmig indstilling fra udvalget om, at lovforslaget vedtages.

Udvalget har siden første behandling holdt 2 møder og herunder haft samråd med den højtærede minister for offentlige arbejder. Jeg tror, det dækker udvalgsmedlemmernes opfattelse, når jeg siger, at man er interesseret i, at lovforslaget fremmes mest muligt, efter at en række problemer er blevet klaret op. Fra alle sider er man klar over, at det haster og haster meget med at komme i gang med detailprojekteringen. Det gør det først og fremmest af trafikmæssige grunde, men også befolk-

ningsmæssige og erhvervsmæssige synspunkter spiller i høj grad ind.

I alt har der i udvalget været stillet en halv snes spørgsmål til den højtærede minister, og nogle af besvarelserne er nævnt i betænkningen. Uden i øvrigt at komme ind på spørgsmålsbesvarelserne vil jeg gerne sige, at det forekommer mig, at det kan være af interesse for folketingets medlemmer at få at vide, at udvalget har fået yderligere oplysninger om motiverne for valget af den østlige tunnellinje fremfor en vestlig forbindelse over Lindholm eller over Egholm.

En trafikanalyse fra 1959 fastslår, at østforbindelsen vil give den største aflastning af den nuværende Limfjordsbro. Det spiller også ind, at den stærkeste erhvervsmæssige udvikling ved Ålborg, Sundby-Hvorup og Nørresundby vil ske mod øst, medens Hasseris kommune vest for den nuværende broforbindelse stort set kun kan vokse med visse boligområder.

Der er også lagt vægt på, at der kun med store vanskeligheder og bekostninger kan tilvejebringes en tilfredsstillende forbindelse fra Ålborgs centrale del øst for Vesterbro til en vestlig broforbindelse.

Nogle spørgsmål er ønsket yderligere behandlet i udvalget, men det kan jo ske mellem anden og tredje behandling.

Jeg anbefaler på socialdemokratiets vegne lovforslaget til vedtagelse.

Holmberg: Der er jo ingen grund til her ved anden behandling af forslaget om en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg at holde en længere tale. Vi er enige om, at tunnelen skal bygges, og vi er enige om, at det haster.

Det står vistnok allerede nu klart, at en tredje forbindelse bliver nødvendig, og det er også baggrunden for, at vi har spurgt om, hvad det vil koste med en større tunnel, en 6-sporet. Efter de oplysninger, vi har fået, skulle det blive ca. 40 mill. kr., så det er sikkert rigtigere med en tredje forbindelse, hvis det bliver aktuelt. Så meget om forslaget om bygning af en tunnel fra den østlige del af Storålborg.

I bemærkningerne var dette meget kort motiveret, og vi forlangte det uddybet noget nærmere. Det har vi fået, men noget særlig overbevisende materiale, efter hvad

[Holmberg.]

vi kan læse, foreligger der ikke. Jeg skal lige kort referere, at østforbindelsen bygger på den nuværende fordeling af trafikken over Limfjorden kontra det nu foreslåede med aflastning af den fremtidige bro og endvidere på trafikanalysen, og læser vi tallene, viser de alligevel stort set, at en oktoberhverdag mellem kl. 16 og kl. 17 er trafikken, hvad enten det er østforbindelsen eller Lindholmforbindelsen, det drejer sig om, den samme. Men så er der naturligvis de byudviklingsområder, som er stærkest i den østlige del af Ålborg; at de herved bliver yderligere forstærket, ved vi.

Som det hele foreligger, har vi taget det til efterretning, og jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget.

Stetter: Ifølge lovforslagets § 1 bemyndiges ministeren til at lade anlægge en tunnel under Limfjorden med tilsluttende motorvejsanlæg, og ifølge § 2 bemyndiges ministeren til at erhverve de nødvendige arealer, der udkræves til gennemførelsen af de omhandlede anlæg.

Vore spørgsmål i udvalget har væsentligt taget sigte på at få oplyst, i hvilket tempo man agter at udnytte disse bemyndigelser, og da det viser sig, at man straks efter lovforslagets vedtagelse vil iværksætte de nødvendige afsluttende bundundersøgelser, da man omgående vil gå i gang med de nødvendige detailprojekteringer af såvel tunnel- som motorvejsanlæg, og da man agter at gennemføre arbejdet så hurtigt som muligt, kan jeg på mit partis vegne anbefale, at ministeren får de ønskede bemyndigelser.

Ifølge § 3 skal udgifterne ved de omhandlede anlæg afholdes af vejfonden. Det drejer sig om ca. 149 mill. kr. fordelt over 5-6 år, og da man med denne investering løser et akut trafikproblem og samtidig medvirker til en ønskelig forøgelse af den økonomiske aktivitet i området, kan jeg på mit partis vegne anbefale denne bevilling.

Lovforslagets formulering giver i øvrigt ikke anledning til bemærkninger, og jeg kan i det hele anbefale dets overgang til tredje behandling.

Axel Sørensen: Den højtærede minister for offentlige arbejder må absolut kunne komplimentere udvalget med stor taknem-

lighed for, at det med så stor hurtighed enstemmigt har kunnet indstille lovforslaget til vedtagelse.

Der har i udvalget bl. a. været rejst det spørgsmål, hvad det ville koste yderligere at gøre tunnelen 6-sporet i stedet for 4-sporet. Spørgsmålet er, som det allerede er nævnt, besvaret med, at udgiften anslås til ca. 40 mill. kr. større for den 6-sporede vej end for den 4-sporede. Jeg vil derfor tro, at forslaget, der bygger på den 4-sporede vej-tunnel, er det rette, fordi projektet vedrørende en jysk motorvej ikke endnu er endeligt placeret i det jyske område. Men såfremt denne motorvej skal anlægges på forsvarlig plan som 4-sporet vej, må det blive lidt vest for den nu eksisterende hovedvej A 10, og det vil da være mere påkrævet, at overførslen ved Limfjorden sker ved den vestlige side af Ålborg.

Selv om den højtærede minister ved første behandling klogt og klart gav udtryk for, at linjeføringen af den jyske motorvej ikke er fastlagt, synes jeg, der knytter sig så stor interesse hertil, at det er ønskeligt, at ministeren søger at få tilendebragt sine overvejelser herom og fremsætte sit forslag, der da kan drøftes, hvorefter der forhåbentlig kan tages saglig stilling dertil på tværs af partimæssige linjer.

Med disse udtalelser skal jeg anbefale lovforslaget.

Chr. Madsen: På mit partis vegne anbefaler også jeg det foreliggende lovforslag. Vi er meget glade for, at udvalgsarbejdet er gået så hurtigt; og således som det ser ud i øjeblikket, vil det altså sige, at lovforslaget kan blive vedtaget engang sidst i november eller først i december.

Vi har vel stadig væk den betænkelighed, at en af propperne i arbejdet med bygning af tunnelen og i vejarbejderne ikke bliver arbejdskraften, men den tekniske bistand. Det står i betænkningen, at kommuner og amtskommunernes teknikere i videst muligt omfang skal udføre projekteringen af vej-anlæggene. Jeg vil tro og håbe, at „i videst muligt omfang“ betyder, at hvis man ikke på de nævnte kontorer har teknisk assistance, der kan udføre projekteringen, så vil man gå videre — ligeledes i videst muligt omfang — sådan at der ikke bliver en standsning på grund af tekniskmangel.

[Chr. Madsen.]

Som sagt er der arbejdskraft nok til rådighed i Nordjylland. Det er et særpræg i vort land, at medens man taler om overbeskæftigelse i dele af landet, har man i andre dele ikke noget, der hedder overbeskæftigelse, og der er mange mennesker i det pågældende område, som venter på, at disse arbejdsigangsættes. Det er altså både et arbejdsproblem og et trafikproblem.

Disse sager har været mere indgående drøftet i udvalget, og vi har de forhåbninger, at man med hensyn til fremskaffelse af teknikere vil gøre, hvad der gøres kan for at få detailprojekteringen gennemført så hurtigt som muligt, således at arbejdet kan komme i gang måske allerede til næste sommer.

Med disse bemærkninger vil jeg anbefale, at man fremskynder sagen mest muligt, og at det foreliggende lovforslag må blive vedtaget inden længe.

Rimstad: Ved første behandling af det foreliggende lovforslag udtalte jeg på mit partis vegne, at vi fandt, at forslaget var, hvad vi kaldte uoplyst på en række vigtige punkter. I den forbindelse nævnte jeg bl. a., at jeg fandt, at man først burde tage endelig stilling til spørgsmålet bro eller tunnel, når mere detaljerede bundundersøgelser var foretaget. Det er muligt, at en del af de efterfølgende betragtninger, som jeg nu kommer med, allerede har været drøftet i udvalget, men vi er jo ikke udvalgsberettigede og må derfor komme med vore kommentarer her ved anden behandling.

Vi har siden første behandling fra trafikministeriet modtaget de af et dansk entreprenørfirma udarbejdede oversigter og skitseprojekter vedrørende forbindelsesmulighederne over Limfjorden, og jeg vil gerne sige, at jeg finder, at det er et udmærket stykke arbejde, der her er gjort på grundlag af en tidligere dansk indsats og danske erfaringer.

Da vi i tinget diskuterede Store-Bæltsbroen og bevillingen til forarbejder til denne, sagde jeg, at hvis man vil løse forbindelsesproblemerne over bællet ved at bygge en bro, burde man udnytte danske erfaringer fra arbejde ude i verden til løsning af opgaven. Disse erfaringer er så gode, at vi burde benytte den givne lejlighed til yderligere at befæste den fortrinlige position,

som de danske verdensbyggefirmaer har som storentreprenører i udlandet, ved på den ene eller den anden måde at overlade dem og dem alene denne opgave, Store-Bæltsbroen, som er af et format, der vil rette opmærksomheden fra hele verden mod projektet. Jeg hilser derfor med tilfredshed, at den højtærede trafikminister i den foreliggende sag, som også ved sin specielle karakter er et bygværk, der fanger international interesse, har fulgt den tanke at drage nytte af danske entreprenørers kunnen og dansk teknisk indsats.

Jeg vil dog gerne gøre opmærksom på, at den fremgangsmåde, man har valgt, ved tilrettelæggelsen og udformningen af f. eks. Lille-Bæltsbroprojektet, er forskellig og væsentlig forskellig fra den, man har valgt her ved Limfjordsprojektet. I det første tilfælde har man benyttet et rådgivende ingeniørfirma til projekteringen, i det andet tilfælde et udførende. Hvad Lille-Bæltsbroen angår, har man stadig muligheden for at få det endelige arbejde frem til den rigtige pris, fordi man kan gøre projektet til genstand for licitation, en licitation, som forhåbentlig skal finde sted som en bunden licitation mellem danske firmaer. Ved Limfjords-tunnelen har man, omend det ligger betydeligt vanskeligere at komme igennem med det, også muligheden for at udskrive konkurrence, men det kan på indeværende tidspunkt kun gøres ved — efter at de detaljerede bundundersøgelser, som jeg tidligere talte om, er foretaget — at lade et udførende firma detailprojektere tunnelen og et andet udførende firma detailprojektere en bro. Man kan naturligvis også dele tunnelprojektet på den måde, at ét firma laver selve tunnelarbejdet og et andet vejarbejdet; men det vil ikke være muligt at få en konkurrence herhjemme til selve udførelsen af tunnelprojektet.

Jeg føler mig stadig ikke overbevist om, at tunneløsningen er den rigtige. Jeg mener f. eks., at opkørselsramperne er for stejle, og at dette kan give betydelige driftsmæssige og sikkerhedsmæssige vanskeligheder. Jeg mener også, at den økonomiske sammenligning, der allerede er foretaget mellem de to forbindelsestyper, trænger til en større uddybning. Naturligvis har en tunnel den store fordel, at havnetrafikken og vejtrafikken ikke kolliderer, men mulighederne for at

[Rimstad.]

etablere en bro vest for Ålborg, hvor skibstrafikken ikke har samme betydning som på den østlige side, må vel undersøges nærmere, end sket er.

Efter det i udvalget oplyste kan mit parti slutte sig til den højtærede ministers lovforslag; men vi ser gerne, at ministeren vil tage de af os her fremlagte synspunkter op til overvejelse under sagens videre gang.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg er i den meget heldige situation at kunne takke først og fremmest udvalget, fordi man fra alle partiers side i udvalget har været indstillet på at gøre arbejdet så hurtigt som muligt, ud fra den betragtning, som vi nok er enige om, at det er et stykke arbejde, som det haster at komme i gang med. Så vidt jeg forstod på det ærede medlem hr. Rimstad, kan vi også regne med tilslutning fra det ærede medlems parti, når sagen kommer til endelig afstemning i det høje ting.

Jeg har herudover kun ganske få bemærkninger at gøre. Jeg vil sige til det ærede medlem hr. Holmberg, at det er jo et spørgsmål om temperament, hvor overbevisende det materiale, vi har fremlagt, virker, når det skal diskuteres, om man skal vælge den østlige eller den vestlige linje. Det er dog en kendsgerning, at den trafikanalyse, der har fundet sted, viser, at der er eller vil blive en større trafik ved en østforbindelse end ved den vestlige forbindelse. Dertil kommer de andre spørgsmål: byudvikling o. s. v., så i hvert tilfælde på arbejdsudvalget, som har beskæftiget sig med denne opgave, og på mig har det virket temmelig overbevisende, at det vil være rigtigt at vælge den østlige linje, hvad udvalget da også har tilsluttet sig.

Det ærede medlem hr. Axel Sørensen var igen inde på spørgsmålet om den jyske motorvej. Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme meget ind på dette problem, men kun sige til det ærede medlem, at vi arbejder med hele dette spørgsmål i vejdirektoratet og meget gerne vil komme frem med sagen, når vi mener, vi er så langt fremme i undersøgelserne af hele spørgsmålet, at sagen er moden til at blive behandlet i det høje ting.

Det ærede medlem hr. Chr. Madsen var inde på spørgsmålet om projekteringen. Jeg

vil i den anledning sige, at jeg måske nok synes, at betænkningen har fået en — hvad skal jeg sige — lidt hårdere ordlyd end egentlig rimeligt i spørgsmålet om projekteringen. Der står i betænkningen,

„at kommuner og amtskommunernes teknikere i videst muligt omfang skal udføre projektering af vejanlæggene, således som det er forudsat i den nye vejlov . . .“

Jeg vil gerne pege på, at dette kan misforstås derhen, at det er en given ting, at det er amtskommuner og bykommuner, som skal udføre projekteringen. Sådan er det jo ikke. Vi lægger vægt på fra ministeriets side, fra vejdirektoratets side, at vi i videst muligt omfang kan arbejde sammen med teknikere i de kommunale styrelser, men sådan som den nye lov er affattet, er der mulighed for at engagere et ingeniørfirma, hvor der ikke er tilstrækkelig lokal teknisk arbejdskraft, idet man eventuelt kunne komme til at stå over for det forhold, at der i den ene kommune er teknisk arbejdskraft til rådighed, medens der i den anden kommune ikke er det. Der er altså mulighed for den udvej, som det ærede medlem hr. Chr. Madsen pegede på, at man kan bruge ingeniørfirmaer til at udføre projekteringen. Her taler jeg altså om vejarbejderne. Når der er tale om projektering af selve tunnelanlægget, er det jo givet, at dér kan de lokale vejmyndigheder ikke komme i betragtning; dér kan der kun blive tale om et ingeniørfirma.

Til det ærede medlem hr. Rimstad vil jeg sige, at i og for sig er det samme fremgangsmåde, vi har tænkt at bruge ved bygningen af disse anlæg, som vi har anvendt ved Lille-Bæltsbroen, i hvert tilfælde for så vidt angår selve tunnelanlægget. Jeg forstod det ærede medlem sådan, at han ikke var helt sikker på, at det var rigtigt at bygge en tunnel. 100 pct. sikker kan man aldrig være på noget, men det er altså det, som arbejdsudvalget er nået frem til under de ret lange overvejelser, det har haft om hele dette problem. Jeg for mit vedkommende tror, det er rigtigt på dette sted at bygge en tunnel. Man må handle ud fra det, som er ens overbevisning. Jeg tror også, at man i udvalget har fået forståelsen af, at det netop på dette sted er det rigtige at bygge en tunnel, og jeg tror, det kun yderligere ville sinke arbejdet, som vi er enige om

[Ministeren for offentlige arbejder.]

haster, hvis man skulle gå til undersøgelser af begge problemer på nuværende tidspunkt. Derfor mener jeg, vi må holde os til det grundlag, som er lagt, og som udvalget enstemmigt har tilsluttet sig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1-4 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om valg til folketinget.

(Lovforslaget (nr. 47) findes i tillæg A. sp. 273, fremsættelsen i tidenden sp. 794).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Holger Eriksen: Når de ændringer til folketingsvalgloven, der hovedsagelig er af teknisk natur, og hvorom der er stillet forslag allerede for 2-3 samlinger siden, ikke for længst er blevet gennemført, skyldes det den omstændighed, at der er to store problemer, som man har beskæftiget sig med i valglovsudvalget. Det ene er det spørgsmål, om man ikke kunne gøre valgloven og navnlig valglovens fordeling af mandater mere forståelig, mere overskuelig, ved at lempe vort system i retning af det, der er gældende i Norge og Sverige, og således at man afskaffede tillægsmandaterne. Vi har i udvalget gjort alle mulige forsøg på at komme den vej ud. Vi har prøvet alle mulige ændringer i Sainte-Laguës' fordelingsregel. Vi har prøvet at slå 2 eller 3 amter sammen, men er kommet til det resultat, at hvis man samtidig skal tilgodese det, som man kalder den matematiske retfærdighed, så er der ingen vej ud, så må vi blive ved det, der er, og vi har derfor måttet erkende, at vi på det område er kørt fast.

Det andet, mindre væsentlige spørgsmål har været det, der rejser sig af den omstændighed, at socialdemokratiet ved det sidste

valg i Københavns østre storkreds, i Københavns og Århus' amter opnåede at få valgt lige så mange medlemmer af det høje ting, som der var opstillingskredse, hvilket for det første betød, at der ikke var nogen suppleanter at tage af, og for det andet jo åbnede den mulighed, hvis partiet har valglykken med sig næste gang, at det overhovedet ikke engang havde personer til de mandater, som det ville få tilkendt. Når man skulle til at oprette nye kredse i disse områder, var det vel naturligt, at man samtidig søgte at udjævne den meget store forskel, der i øjeblikket er i vælgertallet i de forskellige opstillingskredse, men heller ikke på det område er man kommet videre. Det er vel naturligt, at man ser på det igen i det udvalg, der formodentlig nu bliver nedsat, men om man når noget resultat, skal jeg naturligvis ikke kunne udtale mig om.

Hvad de forskellige ændringer angår, som findes i lovforslaget, er de fleste af dem jo gengangere, som jeg derfor ikke skal gå nærmere ind på. Der er spørgsmålet om at rette ved den omstændighed, at en person, der har opholdt sig i Grønland og vender tilbage, hidtil har været afskåret fra at kunne blive optaget på en tillægsliste. Der er spørgsmålet om, at man gennemfører eller gør tilladelig en anden form for stemmeoptælling end den, der hidtil har været forordnet, noget, som man i praksis har set bort fra, for så vidt som man dér har fundet mere fornuftige metoder, og det er nu endeligt konfirmeret. Der er også spørgsmålet, om det er registertallet, eller det er det sidste folketællingstal, der skal være afgørende, når man bestemmer, hvor mange personer der skal sidde i valgbestyrelsen, samt nogle andre ting, som vi har talt om så mange gange ved tidligere lejligheder, at jeg ikke nu har nogen kommentarer dertil.

Som det nye i lovforslaget er der 2 ting. Den første vedrører bestemmelserne om tildeling af mandater til Bornholm. Da man i sin tid lavede valgloven, blev man opmærksom på, at der kunne være risiko for, at der kun tilfaldt Bornholm 1 mandat. Det fandt man var urimeligt, og derfor blev der indført en bestemmelse om, at Bornholm under alle omstændigheder var tilsikret 2 mandater, men desværre fik man det affattet på en så uheldig måde, at det i en