

[Socialministeren.]

forslag til lov om udvidelse og ombygning af institutionerne ved forsorgscentret for Sydøstjylland m. v. (Brejning).

Forslaget er enslydende med det, der blev fremsat i sidste folketingsår, men som ikke nåede at blive færdigbehandlet. Jeg skal derfor indskrænke mig til at henvise til de bemærkninger, der ledsagede forslaget, og til mine udtalelser ved fremsættelsen af forslaget den 28. marts 1963.

I øvrigt skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om anlæg af en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg med tilsluttende motorvejsanlæg.*

Den voldsomme stigning i vejtrafikken i forbindelse med den forventede fortsatte stigning i antallet af motorkøretøjer har gjort spørgsmålet om tilvejebringelse af en ny fast forbindelse over Limfjorden aktuelt.

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget udgjorde den samlede trafik over Limfjordsbroen i 1962 omkring 8.900.000 køretøjer, svarende til en gennemsnitstrafik pr. døgn på 24.000 køretøjer, og i juli 1963 udgjorde den gennemsnitlige døgntrafik 31.000 køretøjer. I 1980 vil den gennemsnitlige biltrafik over Limfjorden mellem Ålborg og Nørresundby ifølge de foreliggende prognoser være af størrelsesordenen 40.000-50.000 køretøjer i et oktoberdøgn.

Disse tal gør det klart, at der bør tilstræbes en forøgelse af kapaciteten af Limfjordsforbindelsen for at hindre betydelige kødannelse og forsinkelse af vejtrafikken mellem Ålborg og Nørresundby og dermed af den gennemgående trafik ad hovedlandevej A 10.

Der har jo som bekendt også her i tinget i sidste samling været interesse for spørgsmålet om etablering af en ny fast forbindelse over Limfjorden, senest ved det af de ærede medlemmer hr. Chr. Madsen, hr. Morten Lange, hr. Aksel Larsen, hr. Herluf Rasmussen og hr. Skræppenborg-Nielsen den 13. marts 1963 fremsatte lovforslag om detailprojektering af en tunnelforbindelse under Limfjorden. Ligeledes har de ærede medlemmer hr. Peter Kristensen (Ålborg) og hr. Ole Bjørn

Kraft henholdsvis den 14. november 1962 og den 27. februar 1963 stillet spørgsmål til mig herom.

Det drejer sig om en betydelig investering, som nok under de nuværende forhold kan give anledning til betænkelighed, men regeringen har alligevel ment, at trafikens vækst nu gør det absolut nødvendigt at påbegynde dette arbejde. Det er jo nu ved hovedlandevejsloven også forudsat, at det er på staten, at de store udgifter ved hovedlandevejsnettets udbygning skal hvile.

I denne forbindelse vil jeg også gerne pege på de fordele, som igangsætning af et så betydeligt arbejde vil medføre for beskæftigelsen i såvel Ålborg amt som i de andre nordjyske amter, der jo som bekendt har en stor ledighedsprocent især blandt arbejdsmændene. Jeg kan her oplyse, at beskæftigelsen for vejarbejdernes vedkommende vil andrage ca. 40.000 mand-uger fordelt over hele byggeperioden og for selve tunnelarbejdet 200-500 helårsarbejdere i de 3 år, byggetiden for dette forudsættes at andrage.

Som det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne til dette, tænkes den nye faste forbindelse over Limfjorden at skulle anlægges som hovedlandevej med tilsluttende motorvejsanlæg fra Gugvej øst for Skalborg til hovedlandevejene A 10 og A 14 ved Bouet.

Lovforslaget omfatter ikke den motorvejsstrækning, Ålborg amtsråd projekterer som ny indføring til Ålborg af hovedlandevej A 10. Forberedelserne til dette er ført så langt frem, at besigtigelse og ekspropriation tænkes påbegyndt i indeværende finansår.

Til undersøgelse af de forskellige muligheder for tilvejebringelse af forøget kapacitet for vejforbindelsen over Limfjorden har der som nævnt i bemærkningerne været nedsat et arbejdsudvalg, og dette udvalg er efter sine undersøgelser kommet frem til, at den faste forbindelse bør etableres i en linje ca. 2,5 km øst for den nuværende Limfjordsbro, idet denne linjeføring vil medføre den største aflastning af den eksisterende Limfjordsbro, bl. a. fordi den bymæssige udvikling såvel syd som nord for fjorden navnlig må forventes at ville ske mod øst.

Til udvalgets undersøgelser har der været ydet et 85 pct.s vejfondstilskud, medens

[Ministeren for offentlige arbejder.]

resten af udgifterne er blevet betalt af de interesserede kommunalbestyrelser efter en nærmere aftalt indbyrdes fordeling. Det blev dog i forbindelse med projekterings-tilskuddet tilkendegivet kommunerne, at de kunne forvente tilskudsprocenten til projekteringsarbejdet forhøjet til den samme tilskudsprocent, som til sin tid måtte blive fastsat for selve anlægsarbejderne.

Forbindelsen er tænkt anlagt som firsporet motorvej, og en sådan vejs kapacitet vil antagelig være tilstrækkelig i en lang årrække. Såfremt kapaciteten i en fjernere fremtid vil vise sig utilstrækkelig, må man overveje at etablere en tredje forbindelse over fjorden vest for den nuværende bro, idet det vil være trafikteknisk vanskeligt og forbundet med meget store meromkostninger at anlægge den nu foreslåede forbindelse med mere end 4 spor.

Som nævnt i bemærkningerne har man overvejet både en firsporet tunnelforbindelse og en firsporet højbro, men er kommet til det resultat, at en tunnelforbindelse bør foretrækkes af de i bemærkningerne anførte grunde. Hertil kommer jo, at anlægsudgifterne er omtrent lige store for de to anlæg, ligesom drifts- og vedligeholdelsesudgifterne for de to forslag vil nærme sig hinanden bl. a. på grund af de lavere driftsudgifter for trafikken ved tunnelforslaget.

For så vidt angår det under den nuværende økonomiske situation ikke uvæsentlige spørgsmål om forbruget af fremmed valuta, kan jeg nævne, at valutaforbruget ved tunnelanlægget ifølge de foretagne beregninger kun skulle andrage ca. 2 mill. kr., medens broprojektet vil kræve et valutaforbrug på ca. 30 mill. kr.

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget forudsættes tunnelen bygget som en 552 m lang lukket sænketunnel — med betonramper 94,1 m — bestående af to 9,5 m brede, adskilte, men sammenbyggede betonrør med 4,5 m fri højde.

For at eliminere forekomsten af giftige luftarter og røg i tunnelen fra bilernes udstødningsgasser er det tanken at indrette fornødne mekaniske ventilationsanordninger med en kapacitet, der er tilstrækkelig til at ventilere begge tunnelrør for eventuelt trafikstop samtidig. Endelig er der i samarbejde

med brandmyndighederne udarbejdet planer, der sikrer en effektiv brandbekæmpelse.

Anlægsudgifterne er på grundlag af de udarbejdede skitseprojekter med prisniveau 1961 anslået til ca. 149 mill. kr. for tunnelprojektet, hvoraf 81 mill. kr. udgør udgifterne til selve tunnelen, medens resten er udgifter til de betydelige tilsluttende vejanlæg.

Ud over den tid, der vil hengå til foretagelse af yderligere bundundersøgelser m. v., vil der til detailprojektering af tunnelen antagelig medgå ca. 2 år, hvorefter den egentlige byggetid kan påregnes at andrage ca. 3 år.

Selv om den her i tinget nylig vedtagne lov om hovedlandeveje først træder i kraft den 1. april 1964, foreslår regeringen i overensstemmelse med principperne i denne lov, at udgifterne til bygning af de her omhandlede anlæg samt til disses drift og vedligeholdelse afholdes fuldt ud af vejfonden.

Under hensyn til, at det drejer sig om et arbejde af en betydelig størrelsesorden, hvis udformning i enkeltheder og nærmere gennemførelse — herunder vejanlæggenes og tunnelanlæggets koordinering — vil kunne rejse en række forskellige spørgsmål, er det i øvrigt min tanke, at administrationen af arbejdet bør forestås af et særligt byggeudvalg, der på ministeriets vegne skal følge byggeriets gang og i det hele holde ministeriet løbende underrettet samt afgive indstillinger i vigtigere sager. Et sådant byggeudvalg er nedsat i forbindelse med etablering af den nye vejbro over Lille-Bælt, og det er mit indtryk, at de mangeartede problemer i forbindelse med byggeriet lettere overvindes i et sådant snævert udvalg.

Selv om hovedlandevejsloven som nævnt først træder i kraft den 1. april 1964 og det derfor ikke er foreskrevet at forelægge lovforslaget for vejnævnet, har jeg dog fundet det rigtigst at forelægge dette lovforslag inden fremsættelsen her i tinget. Vejnævnet har i sit møde den 26. september 1963 anbefalet forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til velvillig behandling i det høje ting.

Indenrigsministeren (Lars P. Jensen): Jeg skal herved tillade mig for det høje folke-