

[Ole Bjørn Kraft.]

minister vil tage spørgsmålet op til en fornyet og mere velvillig stillingtagen, thi for hver måned, der går, viser det sig jo, at trafikken over Limfjordsbroen har sprængt alle prognoser. Således har vejdirektoratet beregnet, at den maksimale trafik over Limfjordsbroen ville være ca. 20.000 køretøjer pr. døgn. Trafikken skulle i året 1967 være vokset til 30.000 køretøjer pr. døgn, men det er vi allerede oppe på i dag eller næsten oppe på. Broens trafiktal lå i sommeren 1962 konstant 30 pct. over sommertallene fra 1961. Alt tyder på, at denne udvikling vil fortsætte, ikke blot på grund af, at bilantallet stiger i rask fart, men også på grund af den forøgede trafikforbindelse med Norge og Vestsvrige. Der er da også meget stor ængstelse ikke mindst i Vendsyssel og Ålborg amt for, hvordan udviklingen kan komme til at forme sig. En sognerådsformand har som sin opfattelse hævdet, at om 6 eller 7 år vil 60.000-70.000 biler komme til at vente 1 time på at komme over Limfjorden. Hvis vi starter nu med detailprojekteringen, vil tunnelen først kunne blive færdig omkring 1970.

At man ser alvorligt på denne udvikling og på konsekvensen af, at man stadig tøver med at komme i gang med dette arbejde, fremgår af, at Ålborgs og Nørresundbys borgmestre og sognerådsformændene fra Hasseris og Sundby-Hvorup, efter hvad jeg har fået at vide, på ny har rettet en meget indtrængende hænstilling til den højtærede minister om — uafhængigt af behandlingen af lovforslaget om motorveje, som ministeren har ment burde vedtages først — snarest at fremsætte et lovforslag om bemyndigelse til detailprojektering af tunnelforbindelsen. Denne detailprojektering er anslået til at ville koste ca. 7 mill. kr. fordelt over 2 år. Det er naturligvis et beløb, men hvis man tænker på de ulemper, som en forsinkelse af tunnelforbindelsen vil medføre, tror jeg rigtignok, at dette vil blive mere kostbart. Det er anslået, at sommertrafikken allerede nu overstiger broforbindelsens kapacitet med 50 pct.

Se, dette spørgsmål er en sag, som ikke alene interesserer lokalt, hvad den i allerhøjeste grad gør; men som det fremgår af den stilling, som De Forenede Danske Motorere har indtaget, er det en sag, som angår

hele landets trafikmæssige udvikling, og som selvfølgelig også er af interesse for vore to nabolande. Det er jo i øvrigt sådan, at Nordjylland virkelig har et krav på, at der tages lige så meget hensyn til udviklingen i denne landsdel som i andre, og der er undertiden i Nordjylland en følelse af, at dette ikke er tilfældet. Den højtærede minister kan ved at være forstående over for de ønsker, som nu fremsættes på ny med hensyn til forbindelsen over Limfjorden, bidrage til, at denne følelse ikke viser sig berettiget.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det fremgik af det ærede medlems udtalelser, at det ærede medlem er bekendt med, at der så sent som den 14. november 1962 af det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg) blev stillet faktisk det samme spørgsmål til mig. Som det fremgår af Folketingstidende 1962-63 sp. 989-992, mente jeg at måtte besvare dette spørgsmål derhen, at jeg ikke kunne give løfte om begyndelse af et projekteringsstilskud, der ville dreje sig om 7 mill. kr. for tunnelen og de tilsluttende motorveje, idet jeg i overensstemmelse med, hvad der var bebudet i statsministerens åbningstale, agtede at fremsætte lovforslag om ændring af de gældende vejlove.

Dette lovforslag er fremsat for det høje ting den 23. november 1962, og efter første behandling er lovforslaget gået i udvalg, der endnu ikke har afgivet betænkning. I henhold til lovforslaget skal det fremtidig ved særlig lov bestemmes, hvilke nye hovedveje der skal anlægges, og hvilke hovedvejsstrækninger der skal anlægges som motorveje. Dette indebærer, at der skal fremsættes en række lovforslag om de enkelte strækninger, herunder også vedrørende forberedelserne til en ny fast forbindelse over Limfjorden ved Ålborg.

Rent lovteknisk ville det måske være muligt allerede nu at fremsætte lovforslag om projekteringsudgifter til den faste forbindelse over Limfjorden. Det ville i så fald samtidig være nødvendigt at tage stilling til den rent faktiske udgift for en sådan forbindelse, som er beregnet til at koste ca. 160 mill. kr. Et sådant forslag vil passe meget dårligt til den økonomiske situation, som vi befinder os i, hvor der stort set