

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

men efterhånden som der kommer stadig flere radiostationer i luften, vil det være umuligt at undgå sådanne sammentræf. Derfor må ondet kvæles ved roden ved hjælp af forebyggende støjdemping, som på fabrikationsstadiet er relativt billig i modsætning til de foranstaltninger, der i givet fald må træffes ved ikke støjdempet materiel.

Som et andet vigtigt område, hvor radio-støjdemping er påkrævet, kan jeg nævne tændingsanlæg i motorkøretøjer, herunder ikke mindst knallerter, som i mange tilfælde forårsager generende forstyrrelser, især i fjernsynsmodtagningen. Her er der efter sagens natur ikke andet at gøre end at søge indført støjdemping for alle disse køretøjer, hvilket heldigvis ikke er nogen vanskelig eller kostbar affære for den enkelte.

Det er tanken, at radiostøjnævnet i sit arbejde skal basere sig i videst mulig udstrækning på foreliggende internationale normer og anbefalinger på dette område, således at der ikke skulle blive tale om særlige problemer i forbindelse med import og eksport af støjdempet materiel.

Forslaget har været grundigt behandlet i et sagkyndigt udvalg, idet der har været adgang for de interesserede parter til at øve indflydelse på bestemmelsernes udformning, og det er da også min opfattelse, at der skulle være god mulighed for at opnå bred enighed om en ajourført lovgivning på dette vanskelige område — vanskeligt,

<i>Årstrafik:</i>	i 1957	i 1960	i 1961	i 1962
Limfjordsbroen .....	4.400.000	—	ca. 7.130.000	8.880.800
Lille-Bæltsbroen .....	1.940.000	2.990.000	- 3.360.000	3.699.900
Store-Bælt .....	760.000	1.090.000	- 1.230.000	1.360.000
Nordjylland-Norge/Sverige .....	34.000	65.000	74.000	80.000

Som det fremgår af disse tal, burde tunnelforbindelsen allerede nu være igangsat. Det vil blive en katastrofe, hvis der skulle ske noget med Limfjordsbroen. Tunnelforbindelsen anses at kunne etableres på ca. 7 år iberegnet en projekteringstid på 2 år, så forbindelsen vil tidligst kunne tages i brug henimod 1970.

Borgmestre og sognerådsformænd for Storålborgs 4 kommuner har over for ministeren gjort opmærksom på deres store ansvar over for erhverv og befolkning med

ikke blot fordi det angår udviklede tekniske forhold, men også fordi det drejer sig om at dele sol og vind lige.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Chr. Madsen):** Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte forslag til lov om detaljprojektering vedrørende en tunnelforbindelse under Limfjorden ved Ålborg samt areal-erhvervelser i forbindelse hermed, efter at der i folketinget er stillet 2 spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder i forbindelse med denne sag.

Selv om ministeren tidligere har henvist til det økonomiske forlig og landets økonomiske vanskeligheder, må denne sag kunne frigøres for disse forudsætninger og behandles nu, for en udsættelse vil i betydelig grad forøge udgifterne, forsinke og besværliggøre en tiltrængt erhvervsudvikling i Storålborg, skabe trafikkaos for Europavej 3 og skade den turistmæssige forbindelse mellem Nordjylland, Norge og Sverige.

Trafikken over Limfjorden har sprængt alle prognoser. Vejdirektoratets beregninger af den maksimale trafik over Limfjordsbroen var 20.000 køretøjer pr. døgn. Trafikken skulle i oktober 1967 være vokset til 30.000 køretøjer pr. døgn, men det er man allerede oppe på i dag.

*Døgntrafikken over Limfjordsbroen.*

1925 .....	1.100	motorkøretøjer
August 1951 .....	8.000	—
Juli 1957 .....	16.000	—
Juli 1961 .....	20.800	—
Juli 1962 .....	28.500	—

hensyn til den fremtidige trafiks forsvarlige afvikling. Samtidig har de anmodet ministeren om — uafhængigt af behandlingen af lovforslaget om motorveje — snarest at fremsætte lovforslag om bemyndigelse til detaljprojektering af tunnelforbindelsen.

Da jeg har den opfattelse, at dette lovforslag kan behandles sideordnet med lovforslaget om motorveje og — uanset dette forslags skæbne — kan vedtages som selvstændig lov, tillader jeg mig herved at anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.