

[Peter Kristensen (Ålborg).]

behandling, og der er ganske afgjort mange andre ting, det kan have interesse at få belyst under et udvalgsarbejde.

Holmberg: Vi har jo fået et meget godt kildemateriale i betænkningen om de kommende års trafikinvesteringer. Det er mange penge, det drejer sig om, og det er naturligt, at landets økonomiske situation til enhver tid skal tages i betragtning. Det er også rimeligt, at vi drøfter, hvad måske bedst kan vente og hvad måske mest skal fremmes.

Den nye bro over Lille-Bælt er vedtaget, og Store-Bæltbroen ved vi alle skal bygges. En fast forbindelse mellem Danmark og Sverige bliver sikkert en realitet, og endvidere bliver motorveje nødvendige. Men når det er konstateret, så erkender vi i mit parti, at det forslag, som her er til behandling om en tunnelforbindelse mellem Ålborg og Nørresundby, begynder at blive en hastesag, for det er jo rigtigt, som det er anført, at trafikken over Limfjorden har sprængt alle prognoser, og det er også rigtigt, som det er anført i den skriftlige fremsættelse, at skulle der ske uheld med den nuværende bro, ville det faktisk være en katastrofe. Derfor mener vi, at man skal se på dette lovforslag i et udvalg, og vi tilsiger en velvillig behandling.

Ole Bjørn Kraft: Den højtærede minister for offentlige arbejder har allerede nævnt, at jeg i tingets spørgetid for nogen tid siden rejste det spørgsmål, om det ikke var muligt nu at påbegynde detailprojekteringen af den tunnel under Limfjorden, som alle ved må komme, og som helst må komme så hurtigt som det nu af økonomiske og tekniske grunde kan lade sig gøre.

Mit spørgsmål var, som det var tilfældet med det ærede medlem hr. Peter Kristensen (Ålborg)s spørgsmål, motiveret med og et udtryk for ængstelse for udviklingen ved overgangen over Limfjorden ved de to store byer Ålborg og Nørresundby og mellem Vendsyssel og det øvrige Jylland i forbindelse med den rivende udvikling, som trafikken i de senere år er undergået, og også i forbindelse med den udvikling, som finder sted af vor forbindelse med Norge og med

Sverige. Man har jo opstillet trafikprognoser med hensyn til, hvor kraftig udviklingen vil blive på dette overgangssted, men disse prognoser er — skønt man har været meget forsigtig og søgt at stille dem op således, at de skulle kunne svare til virkeligheden — for længst blevet sprængt. De undersøgelser, som nu foretages, peger i retning af, at der, hvis det ikke lykkes at få en tunnel gennemført inden 1970, vil komme til at foreligge situationer, hvor megen forsinkelse vil finde sted på dette vigtige overgangssted, og at man må regne med, at bilerne vil komme til at holde i lange kolonner. Ingen tør se den situation i øjnene, at der sker et eller andet med Limfjordsbroen, der standser trafikken derovre. Hvorledes vil det så blive, når der ikke er den anden mulighed, som tunnelen jo vil give for at bringe trafikken over? Det var grunden til mit spørgsmål, og det er jo også det, hvormed det foreliggende lovforslag er blevet motiveret.

Den højtærede minister for offentlige arbejder gav dengang en redegørelse og en begrundelse for, hvorfor ministeren ikke på daværende tidspunkt mente at kunne imødekomme disse ønsker, som sidst har fundet udtryk i en meget indtrængende henvendelse fra de to store byers borgmestre og fra omegnskommunernes sognerådsformænd. Ministeren sagde dengang til mig, at en af grundene var, at han ikke i det finansår, vi da var i, og indtil 1. april kunne fremsætte et sådant forslag på grund af det forlig, der var indgået med venstre og de konservative, og samtidig sagde ministeren, at han ønskede et sådant lovforslag gennemført i forbindelse med motorvejsforslaget. Endvidere pegede han på, at der også var andre og store opgaver af trafikmæssig karakter, der ventede på deres løsning.

De to første grunde, som den højtærede minister dengang anførte, har jo ikke nogen reel betydning i øjeblikket. Jeg tror ikke, at man ikke fra alle sider vil erkende, at dette arbejde må påbegyndes og føres igennem i forbindelse med motorvejene, og der er heller ingen, der ikke vil tage hensyn til de økonomiske grunde, som tilsiger en begrænsning i statens anlægsudgifter. Men som ministeren selv har sagt: det drejer