

projekter, og da tunnelprojektet i færdselsmæssig henseende har væsentlige fordele frem for højbroprojektet, hvortil kommer dettes byplanmæssige og militære fordele samt fordelene for oliehavnen, foreslås det at vælge dette forslag.

Efter projektet forudsættes tunnelen bygget som en 552 m lang lukket sænketunnel — med betonramper 941 m — bestående af to 9,5 m brede adskilte, men sammenbyggede betonrør med 4,5 m fri højde. Tunnelen lægges så dybt, at der i sejlrenden bliver en mindste vanddybde på 10,0 m, ved den sydlige kajmur 9,5 m. Tunnelen forsynes med ventilationsanordning.

Som det fremgår af foranstående, er de tilsluttende vejforbindelser til tunnelen forudsat anlagt som 4-sporede motorveje fra Gugvej øst for Skalborg til Bouet nord for Nørresundby (vist med rødt på oversigtskortet). Ved Gugvej tilsluttes motorvejen som foran nævnt et af Ålborg amtsråd projekteret motorvejsanlæg, der skal danne ny indføring af hovedvej A 10 til Ålborg by og havn

(vist med grønt på oversigtskortet). Ved alle tilslutningsanlæg er forudsat anlagt accelerations- og decelerationsbaner, og den 1.200 m lange stigning på fjordens sydside forudsættes forsynet med krybebane for langsomt kørende lastvogne.

Som det fremgår af oversigtskortet forudsættes der syd for Limfjorden etableret tilslutningsanlæg ved Gugvej, ved Sauersvej og ved en fremtidig Østersundbyvej samt ved selve tunnellandingen. Nord for Limfjorden forudsættes et tilslutningsanlæg for trafik såvel til Nørresundby og Nr. Uttrup som til industriarealerne i Sundby-Hvorup kommune, hvorefter motorvejen videreføres til hovedlandevej A 10 med et tilslutningsanlæg ved Bouet for forbindelser til hovedlandevej A 14 og A 17.

Det må tilføjes, at de foran angivne overslagssummer må være behæftet med nogen usikkerhed, indtil de endelige bundundersøgelser og den i forbindelse dermed stående yderligere projektering har fundet sted.