

[Chr. Madsen.]

Som sagt er der arbejdskraft nok til rådighed i Nordjylland. Det er et særpræg i vort land, at medens man taler om overbeskæftigelse i dele af landet, har man i andre dele ikke noget, der hedder overbeskæftigelse, og der er mange mennesker i det pågældende område, som venter på, at disse arbejdsigangsættes. Det er altså både et arbejdsproblem og et trafikproblem.

Disse sager har været mere indgående drøftet i udvalget, og vi har de forhåbninger, at man med hensyn til fremskaffelse af teknikere vil gøre, hvad der gøres kan for at få detailprojekteringen gennemført så hurtigt som muligt, således at arbejdet kan komme i gang måske allerede til næste sommer.

Med disse bemærkninger vil jeg anbefale, at man fremskynder sagen mest muligt, og at det foreliggende lovforslag må blive vedtaget inden længe.

Rimstad: Ved første behandling af det foreliggende lovforslag udtalte jeg på mit partis vegne, at vi fandt, at forslaget var, hvad vi kaldte uoplyst på en række vigtige punkter. I den forbindelse nævnte jeg bl. a., at jeg fandt, at man først burde tage endelig stilling til spørgsmålet bro eller tunnel, når mere detaljerede bundundersøgelser var foretaget. Det er muligt, at en del af de efterfølgende betragtninger, som jeg nu kommer med, allerede har været drøftet i udvalget, men vi er jo ikke udvalgsberettigede og må derfor komme med vore kommentarer her ved anden behandling.

Vi har siden første behandling fra trafikministeriet modtaget de af et dansk entreprenørfirma udarbejdede oversigter og skitseprojekter vedrørende forbindelsesmulighederne over Limfjorden, og jeg vil gerne sige, at jeg finder, at det er et udmærket stykke arbejde, der her er gjort på grundlag af en tidligere dansk indsats og danske erfaringer.

Da vi i tinget diskuterede Store-Bæltsbroen og bevillingen til forarbejder til denne, sagde jeg, at hvis man vil løse forbindelsesproblemerne over bælten ved at bygge en bro, burde man udnytte danske erfaringer fra arbejde ude i verden til løsning af opgaven. Disse erfaringer er så gode, at vi burde benytte den givne lejlighed til yderligere at befæste den fortrinlige position,

som de danske verdensbyggefirmaer har som storentreprenører i udlandet, ved på den ene eller den anden måde at overlade dem og dem alene denne opgave, Store-Bæltsbroen, som er af et format, der vil rette opmærksomheden fra hele verden mod projektet. Jeg hilser derfor med tilfredshed, at den højtærede trafikminister i den foreliggende sag, som også ved sin specielle karakter er et bygværk, der fanger international interesse, har fulgt den tanke at drage nytte af danske entreprenørers kunnen og dansk teknisk indsats.

Jeg vil dog gerne gøre opmærksom på, at den fremgangsmåde, man har valgt, ved tilrettelæggelsen og udformningen af f. eks. Lille-Bæltsbroprojektet, er forskellig og væsentlig forskellig fra den, man har valgt her ved Limfjordsprojektet. I det første tilfælde har man benyttet et rådgivende ingeniørfirma til projekteringen, i det andet tilfælde et udførende. Hvad Lille-Bæltsbroen angår, har man stadig muligheden for at få det endelige arbejde frem til den rigtige pris, fordi man kan gøre projektet til genstand for licitation, en licitation, som forhåbentlig skal finde sted som en bunden licitation mellem danske firmaer. Ved Limfjords-tunnelen har man, omend det ligger betydeligt vanskeligere at komme igennem med det, også muligheden for at udskrive konkurrence, men det kan på indeværende tidspunkt kun gøres ved — efter at de detaljerede bundundersøgelser, som jeg tidligere talte om, er foretaget — at lade et udførende firma detailprojektere tunnelen og et andet udførende firma detailprojektere en bro. Man kan naturligvis også dele tunnelprojektet på den måde, at ét firma laver selve tunnelarbejdet og et andet vejarbejdet; men det vil ikke være muligt at få en konkurrence herhjemme til selve udførelsen af tunnelprojektet.

Jeg føler mig stadig ikke overbevist om, at tunneløsningen er den rigtige. Jeg mener f. eks., at opkørselsramperne er for stejle, og at dette kan give betydelige driftsmæssige og sikkerhedsmæssige vanskeligheder. Jeg mener også, at den økonomiske sammenligning, der allerede er foretaget mellem de to forbindelsestyper, trænger til en større uddybning. Naturligvis har en tunnel den store fordel, at havnetrafikken og vejtrafikken ikke kolliderer, men mulighederne for at