

[Holmberg.]

om, at inden tunnelen under Limfjorden er en realitet — det skulle ikke kunne ske før 1969 — vil trafikpresset på den nuværende bro være helt urimeligt. Det har, som det er blevet sagt, været at spare på skillingen og lade daleren springe, at vi først nu har fået forslaget fremlagt til debat. Jeg tænker allerede nu på, hvilket spild af tid og penge det er med de lange ventetider, og langt værre vil det blive, inden tunnelen er færdig.

Ministeren henviser til, at i 1959 blev der nedsat et arbejdsudvalg, hvor forskellige interesserede parter var repræsenteret, men dette udvalg skulle åbenbart være nedsat noget før, eller også skulle det have arbejdet noget hurtigere. Det er egentlig trist at sige det, men det er vist rigtigt, at myndighedernes manglende forudseenhed vil blive meget dyr, og trafikvirvar vil blive resultatet. Jeg kan meget godt forstå, at man især i Nordjylland gruer ved tanken om afviklingen af trafikken i de kommende år. Men nu har vi endelig fået forslaget, og vi skal bestemt ikke være med til at forsinke det yderligere. Der må naturligvis udvalgsbehandling til.

Ministeren anfører i bemærkningerne til lovforslaget, at den forventede trafik over Limfjorden vil gøre det nødvendigt at etablere forbindelsen som en firsporet motorvej. Det skønnes i lang tid sammen med den nuværende bro at være tilstrækkeligt til at afvikle trafikken, men ministeren gør alligevel opmærksom på, at det alligevel måske ikke er nok på længere sigt. Når der så alligevel anbefales en firsporet forbindelse, er argumentationen den, at det bliver langt dyrere at anlægge mere end de 4 spor. Naturligvis bliver det dyrere, og jeg vil gerne spørge ministeren, om han kan oplyse nu, eller vi kan få det oplyst i udvalget, hvor meget dyrere det egentlig bliver med flere baner end fire.

Ministeren er åbenbart indstillet på, at det måske bliver nødvendigt med en tredje forbindelse, som det er nævnt, altså vest

for den nuværende bro. Der kunne vi så sige: vi har en bro i forvejen vest for den nuværende; ganske vist er det en jernbanebro, men det kan være, at til den tid er trafikken blevet så stor, at hverken den nuværende bro eller tunnelen kan tage trafikken, og at jernbanebroen ikke betyder så meget som bro for banerne; den ene bane efter den anden må give op, og det gælder ikke mindst i det nordlige Jylland. Denne bro må så for ret små beløb kunne laves om til en ren vejbro for den lettere trafik. Lad mig dog tilføje, at jeg tror ikke, at det vil gå på den måde. Når jeg alligevel nævner det, er det, fordi det har vist sig, hvor svært det er at bedømme den trafikale udvikling år frem i tiden.

Det er naturligvis helt umuligt for en ikke sagkyndig at bedømme det rigtige eller det forkerte i en tunnel fremfor en bro. Ministeren anfører forskelligt, som lyder ret overbevisende; dog lyder det ikke særlig overbevisende, at drift og vedligeholdelse af tunnelforbindelsen vil blive ca. 200.000 kr. dyrere årligt. Men her må være en opstilling, der kan bevise det.

Så anfører ministeren også vejtilslutningerne og nævner motorvejsanlæg, altså forbundet med det eksisterende vejnet. Det er da klart, at forbindelserne skal være i orden, men ministeren går videre og siger i bemærkningerne, at såfremt der anlægges en østjysk motorvej, vil motorvejsanlægget kunne fortsætte såvel øst som vest om Rold skov. Ja, naturligvis kan det det, men mon ikke det vil være klogt at lade være at foruddiskontere, hvor den kommende motorvej eventuelt skal gå, altså linjeføringen?

Når jeg nævner motorvejen, og jeg tænker naturligvis her på øst- eller midtvejen, kunne det måske være rimeligt at spørge den højtærede minister netop nu, hvornår vi kan vente et udspil fra regeringen om linjeføringen, om den motorvej, som vi ved kommer gennem Jylland.

I det hele taget føler jeg også trang til at spørge, om regeringen nu har en mening