

[Chr. Madsen.]

planer har ministeren? Er der planer om, at man vil udlægge dette projekteringsarbejde til private ingeniørfirmaer? Har den højtærede minister planer med hensyn til det arbejde, som er udført af Christiani & Nielsen angående tunnelen, de 47 mill. kr., man nævner i lovforslaget, og som er opstillet af dette firma? Har den højtærede minister i tankerne, at et stort, anerkendt firma vil kunne løse den opgave, som offentlige myndigheder ikke kan løse med hensyn til projektering, og at man, hvis der er muligheder for, at man på en eller anden måde kan få ingeniørkontorer, enten private eller offentlige, til at tage sig af sagen, kan fremskynde disse projekteringsarbejder, sådan at man allerede til næste år kan igangsætte mindre væsentlige dele af det store arbejde, så man kan få folk beskæftiget? Det spørgsmål vil jeg gerne have et svar på. Det vil være af stor betydning for de mange mennesker i Nordjylland, der venter på, at beskæftigelsen kommer i gang, og det vil selvfølgelig også have stor økonomisk betydning, hvis man kan fremme et sådant projekt inden den dato, man i øjeblikket regner med.

Herudover tilsiger jeg på mit partis vegne lovforslaget vor fulde støtte.

**Rimstad:** Det fremgår med al ønskelig tydelighed af dette lovforslag, at den højtærede trafikminister har haft særdeles travlt med at imødekomme mange her i salen udtalte ønsker om så hurtigt som muligt at få etableret endnu en fast forbindelse over Limfjorden ved Ålborg, så travlt, synes jeg, at forslaget er, hvad jeg vil kalde uoplyst på en række meget vigtige punkter, i hvert fald uoplyst for det folketing, som her skal tage en afgørende stilling til en offentlig investering på omkring 150 mill. kr., for folketinget har jo hidtil ikke fået mere at vide om denne sag end det, der er indeholdt i lovforslagets bemærkninger, og som jeg for mit vedkommende ikke finder fyldestgørende som grundlag for en så stor beslutning som den her foreliggende.

Jeg efterlyser i denne forbindelse den indstilling til ministeren, som det såkaldte arbejdsudvalg af 1959 har afgivet, og efterlyser også det tekniske grundlag, der har

været til rådighed for den højtærede minister, da han udarbejdede sit forslag. I forslaget er det jo meget kategorisk fastlagt, for det første at den faste forbindelse skal være en tunnel, for det andet at den skal placeres et ganske bestemt sted, og for det tredje at den skal være af en ganske bestemt konstruktion og oven i købet en meget speciel. Der bliver således ikke meget tilbage for det høje ting at diskutere. Det kommer til at dreje sig om at sige ja eller nej, og efter ministerens oplæg er det jo klart, at der skal siges ja.

Det føromtalt nedsatte arbejdsudvalg, som har rådgivet ministeren, har foruden medlemmer fra de to implicerede ministerier haft repræsentanter for en række lokale byråd. Det forbyrder derfor ikke, at den højtærede minister har fundet det forsvarligt at lade vejfonden afholde samtlige udgifter til det foreliggende projekt, som — det må dog vist alle indrømme — er forbundet med meget store lokale interesser. Vi er i vort parti af den anskuelse, at trafikinvesteringer, hvori de lokale interesser trafikmæssigt er forsvindende, bør foregå fuldt ud via statens kasse; det gælder f. eks. de store broprojekter. På den anden side mener vi, at dér, hvor lokalinteresserne er af samme eller højere størrelsesorden end landsinteresserne, bør også lokale investeringer indgå i billedet; det gælder f. eks. de københavnske tunnelbaner, men det gælder også et projekt som det her foreliggende. Men efter forslaget skal staten altså betale hele regningen oppe ved Limfjorden. Samtidig får folketinget ikke ret megen indflydelse med hensyn til arten og omfanget af det, staten får for sine penge, og det finder vi inden for vort parti forkert. Vi mener således, at det ikke kan være rigtigt at tage stilling til, om det skal være bro eller tunnel, før et folketingsudvalg har gennemgået den tekniske og økonomiske baggrund for hele dette spørgsmål. I bemærkningerne til lovforslaget står der udtrykkeligt, at de endelige bundundersøgelser endnu ikke har fundet sted. Som tekniker vil jeg ikke anse det for at være forsvarligt og i særdeleshed ikke forsvarligt over for økonomien at afgøre spørgsmålet bro eller tunnel, før de grundigst mulige bundundersøgelser er foretaget. Fra bygningen af de nuværende broer mellem Ålborg og Nørresundby ved man lidt