

[Ministeren for offentlige arbejder.]

tingene i dag — at der inden for en tidsperiode på 5-10 år efter, at denne nye forbindelse er færdig, vil blive tale om at etablere en tredje forbindelse. Men det er alt sammen afhængigt af, hvor stærkt udviklingen går, og derfor er det ikke muligt at sige noget mere præcist om den ting i dag.

Både det ærede medlem hr. Holmberg og i endnu højere grad det ærede medlem hr. Stetter benyttede lejligheden til ikke alene at tale om selve lovforslaget, men var også inde på andre trafikproblemer. Ja, for det ærede medlem hr. Statters vedkommende gik det endda langt ud over, hvad man egentlig kan kalde trafikproblemer.

Det ærede medlem hr. Holmberg mente, at det arbejdsudvalg, som har udarbejdet den indstilling, lovforslaget er bygget op efter, havde arbejdet langsomt. Det kan jeg ikke erkende. Jeg mener, at udvalget oven i købet har arbejdet hurtigt, når man henser til den opgave, det drejede sig om. Det ærede medlem er sikkert bekendt med, at man har haft kommissioner siddende i både 10 og 11 år, når det drejede sig om store broforbindelser. Nu er en tunnelforbindelse ved Limfjorden vel hverken at sammenligne med en Store-Bæltsbro eller en Øresundsbro, men i betragtning af omfanget af det arbejde, det her drejede sig om, synes jeg, at udvalget har arbejdet ualmindelig hurtigt. Men det er jo noget, vi kan diskutere i udvalget, måske uden at blive enige. Realiteten er, at udvalgets arbejde er tilendebragt på et væsentligt tidligere tidspunkt, end sagen er kommet her til folketinget, og forsinkelsen skyldes årsager, som jeg tidligere har haft lejlighed til at forklare om her i det høje ting.

Det ærede medlem hr. Holmberg var også inde på det spørgsmål, om det ikke ville være rigtigere at udføre denne tunnel med mere end 4 vejbaner, og han ville gerne have nogle oplysninger om, hvad omkostningerne ville blive, hvis man f. eks. skulle have 6 vejbaner, sådan som man har regnet med det ved den nye Lille-Bæltsbro.

Det vil sikkert være muligt i et kommende udvalg at se nærmere på dette spørgsmål. Men på den anden side tror jeg, at det på baggrund af, hvad der skal foregå omkring Ålborg og Nørresundby i de kommende år — det, hele udviklingen peger henimod — vil være rigtigere at regne med den tredje forbindelse på et eller andet tidspunkt; derfor skal man ikke overdimensionere tunnelen. Skal vi nemlig af andre grunde have en tredje forbindelse deroppe, ville det jo være kedeligt, hvis man havde overdimensioneret tunnelen med 6 vejbaner og der aldrig kunne blive tale om at udnytte mere end de 4. Men det er som sagt et spørgsmål, vi kan komme tilbage til.

Dernæst berørte det ærede medlem hr. Holmberg spørgsmålet om motorvejen i Jylland. Spørgsmålet om dennes linjeføring har jo været undersøgt af vejdirektoratet, og vi er i ministeriet meget interesserede i at få linjen fastlagt. Men den kraftige diskussion om motorvej i Jylland, hvorunder man har delt sig op i, jeg ved ikke, om det er 2 eller 3 eller 4 forskellige grupper, der hver har sine ønsker med hensyn til linjeføring, har bevirket, at vi har måttet foretage yderligere undersøgelser, førend vi, om jeg så må sige, fra ministeriets og regeringens side kan lægge os fast på, hvilken linjeføring vi vil foreslå. Derfor vil det vare et stykke tid endnu, førend denne sag kan komme til behandling; den vil jo til sin tid finde sin afgørelse i folketinget.

Det ærede medlem hr. Holmberg benyttede også lejligheden til at komme ind på spørgsmålet om en mere fast ordning med hensyn til den prioritetsfølge, vi vil give de store anlæg, der er tale om at udføre i Danmark i løbet af de kommende 20 år. Forholdet er jo det — og det forklarede jeg også forleden dag i debatten om åbningstalen — at jeg i november måned 1961 i store træk fremlagde den prioritetsrækkefølge, som det trafikøkonomiske udvalg var kommet til i den betænkning, det afgav i efteråret 1961.

Jeg sagde ved den lejlighed, at jeg skøn-