

medlemmer Peter Kristensen (Ålborg) og Ole Bjørn Kraft henholdsvis den 14. november 1962 og den 27. februar 1963 stillet spørgsmål til mig herom.

Det drejer sig om en betydelig investering, som nok under de nuværende forhold kan give anledning til betænkelighed, men regeringen har alligevel ment, at trafikken vækst nu gør det absolut nødvendigt at påbegynde dette arbejde. Det er jo nu ved hovedlandevejsloven også forudsat, at det er på staten, at de store udgifter ved hovedlandevejsnettets udbygning skal hvile.

I denne forbindelse vil jeg også gerne pege på de fordele, som igangsætning af et så betydeligt arbejde vil medføre for beskæftigelsen i såvel Ålborg amt som i de andre nordjyske amter, der jo som bekendt har en stor ledighedsprocent især blandt arbejdsmændene. Jeg kan her oplyse, at beskæftigelsen for vejarbejdernes vedkommende vil andrage ca. 40.000 mand-uger fordelt over hele byggeperioden og for selve tunnelarbejdet 200-500 helårsarbejdere i de 3 år, byggetiden for dette forudsættes at andrage.

.....

Til undersøgelse af de forskellige muligheder for tilvejebringelse af forøget kapacitet for vejforbindelsen over Limfjorden har der som nævnt i bemærkningerne været nedsat et arbejdsudvalg, og dette udvalg er efter sine undersøgelser kommet frem til, at den faste forbindelse bør etableres i en linje ca. 2,5 km øst for den nuværende Limfjordsbro, idet denne linjeføring vil medføre den største aflastning af den eksisterende Limfjordsbro, bl. a. fordi den bymæssige udvikling såvel syd som nord for fjorden navnlig må forventes at ville ske mod øst.

Til udvalgets undersøgelser har der været ydet et 85 pct.s vejfondstilskud, medens resten af udgifterne er blevet betalt af de interesserede kommunalbestyrelser efter en nærmere aftalt indbyrdes fordeling. Det blev dog i forbindelse med projekteringsstilskuddet tilkendegivet kommunerne, at de kunne forvente tilskudsprocenten til projekteringsarbejdet forhøjet til den samme tilskudsprocent, som til sin tid måtte blive fastsat for selve anlægsarbejderne.

Forbindelsen er tænkt anlagt som *4-sporet motorvej*, og en sådan vejs kapacitet vil antagelig være tilstrækkelig i en lang årrække. Såfremt kapaciteten i en fjernere fremtid vil vise sig utilstrækkelig, må man overveje at etablere en tredje forbindelse over fjorden vest for den nuværende bro, da det vil være trafikteknisk vanskeligt og forbundet med meget store meromkostninger at anlægge den nu foreslåede forbindelse med mere end 4 spor.

Som nævnt i bemærkningerne har man overvejet både en 4-sporet tunnelforbindelse og en 4-sporet højbro, men er kommet til det resultat, at *en tunnelforbindelse bør foretrækkes* af de i bemærkningerne anførte grunde. Hertil kommer jo, at anlægsudgifterne er omtrent lige store for de to anlæg, ligesom drifts- og vedligeholdelses-