

udgifterne for de to forslag vil nærme sig hinanden bl. a. på grund af de lavere driftsudgifter for trafikken ved tunnelforslaget.

For så vidt angår det under den nuværende økonomiske situation ikke uvæsentlige spørgsmål om forbruget af fremmed valuta, kan jeg nævne, at *valutaforbruget ved tunnelanlægget* ifølge de foretagne beregninger kun skulle andrage ca. 2 mill. kr., medens broprojektet vil kræve et valutaforbrug på ca. 30 mill. kr.

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget forudsættes tunnelen bygget som en 552 m lang lukket sænketunnel — med betonrøp 941 m — bestående af to 9,5 m brede, adskilte, men sammenbyggede betonrør med 4,5 m fri højde.

For at eliminere forekomsten af giftige luftarter og røg i tunnelen fra bilernes udstødningsgasser er det tanken at indrette fornødne mekaniske ventilationsanordninger med en kapacitet, der er tilstrækkelig til at ventilere begge tunnelrør for eventuelt trafikstop samtidig. Endelig er der i samarbejde med brandmyndighederne udarbejdet planer, der sikrer en effektiv brandbekæmpelse.

Anlægsudgifterne er på grundlag af de udarbejdede skitseprojekter med prisniveau 1961 anslået til ca. 149 mill. kr. for tunnelprojektet, hvoraf 81 mill. kr. udgør udgifterne til selve tunnelen, medens resten er udgifter til de betydelige tilsluttende vejanlæg.

Ud over den tid, der vil hengå til foretagelse af yderligere bundundersøgelser m. v., vil der *til detailprojektering af tunnelen antagelig medgå 2 år, hvorefter den egentlige byggetid kan påregnes at andrage ca. 3 år.*

Selv om den her i tinget nyligt vedtagne lov om hovedlandeveje først træder i kraft den 1. april 1964, foreslår regeringen i overensstemmelse med principperne i denne lov, at udgifterne til bygning af de her omhandlede anlæg samt til disses drift og vedligeholdelse afholdes fuldt ud af vejfonden.

Under hensyn til, at det drejer sig om et arbejde af en betydelig størrelsesorden, hvis udformning i enkeltheder og nærmere gennemførelse — herunder vejanlæggenes og tunnelanlæggets koordinering — vil kunne rejse en række forskellige spørgsmål, er det i øvrigt min tanke, at administrationen af arbejdet bør forestås af et særligt byggeudvalg, der på ministeriets vegne skal følge byggeriets gang og i det hele holde ministeriet løbende underrettet samt afgive indstillinger i vigtigere sager. Et sådant byggeudvalg er nedsat i forbindelse med etablering af den nye vejbro over Lille-Bælt, og det er mit indtryk, at de mangeartede problemer i forbindelse med byggeriet lettere overvindes i et sådant snævert udvalg.

Selv om hovedlandevejsloven som nævnt først træder i kraft den 1. april 1964 og det derfor ikke er foreskrevet at forelægge lovforslaget for vejnævnet, har jeg dog fundet det rigtigst at forelægge dette lovforslag inden fremsættelsen her i tinget. Vejnævnet har i sit møde den 26. september 1963 anbefalet forslaget.“