

[Ministeren for offentlige arbejder.]

set må være afviklet på en for fiskerierhvervet tilfredsstillende måde, når man ikke ønsker at have en stor vognpark, der kun kan anvendes fuldtud i ganske enkelte situationer.

Det ærede medlem har stillet et andet spørgsmål, vedrørende gennemførelsen af lyntoget „Nordjyden“ til Frederikshavn. Jeg kan heroverfor oplyse, at den benyttelse, et sådant tog ville få mellem Aalborg og Frederikshavn, ikke tilnærmelsesvis ville være så stor, at den kunne stå i rimeligt forhold til den merudgift, der ville fremkomme. Statsbanerne regner med, at en merudgift ved at føre toget igennem ville andrage 200 000 kr. årlig, og da der jo er sørget for, at de rejsende fra lyntoget befordres videre til Frederikshavn med en særlig rutebil, mener jeg ikke, det er påkrævet at foretage forandringer, når en sådan forbedring ville stå i urimeligt forhold til den merudgift, der var påkrævet.

Formanden: Jeg beder medlemmer, der ønsker ordet, om at meddele mig det.

Hjortnæs: Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om ikke det var muligt, at denne lyntogsrutebil da udelukkende blev stillet til rådighed for lyntogsrejsende?

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Også dette har tidligere været undersøgt, og det viser sig, at antallet af lyntogsrejsende ikke er så stort; de må derfor befordres sammen med andre rejsende. Jeg må derfor afvise dette krav.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Peter Larsen* til ministeren for offentlige arbejder.

Vil ministeren medvirke til en effektiv og hurtig sikring af den nordfynske kyst?

Peter Larsen: I de første dage i januar i år slog havet igen digerne i stykker mange steder på den nordfynske kyst, satte betydelige arealer under vand og forårsagede store ødelæggelser. Det er fjerde gang i de sidste 12 år, at havet er gået igennem, foruden de mange mindre beska-

digelser indimellem, og man kan ikke tilbageholde den tanke, at de gentagne ødelæggelser står i forbindelse med, at tangen, der for 15—20 år siden lagde en naturlig dæmper på havets ekspansionslyst på denne kyststrækning, nu ikke mere findes. Jeg tror, at sagkundskaben har undervurderet denne kendsgerning. Erfaringerne fra de sidste år viser klart, at de nuværende jorddiger selv i forbindelse med høfderne ikke er i stand til at modstå havets tryk. Man må som følge deraf anse betonsikringer på jorddigerne for det eneste, der kan holde, og der er jo også gode erfaringer på dette område.

En sådan sikring vil blive en kostbar omgang, men når man betænker de mange hundrede hektarer god agerjord, der er i stadig fare, foruden de ca. 1 000 sommerhuse, der findes på denne kyststrækning, og når man tager i betragtning, at den allervæsentligste udgift ved dette arbejde går til arbejdskraft og cement, tror jeg, at det samfundsøkonomisk vil være en god foranstaltning. Er det ikke klogt at bevare jorden og værdierne, hvor det er muligt? At fortsætte som hidtil vil kun give en stakket frist og være en økonomisk belastning, som ingen af parterne i denne sag kan være tjent med.

Endelig vil jeg gerne pege på det uoverskuelige problem, der kan opstå for Odense fjord og havn samt de op til fjorden liggende lave arealer, hvis havet bryder igennem ved Enebærøde og laver en ny vandvej til Odense fjord. Her har havet i de sidste 15 år taget ca. 1 m om året i gennemsnit, og der er kun få meter tilbage, hvorfor en snarlig indsats også her er påkrævet.

De økonomiske ofre for beboerne på denne kyststrækning er betydelige, og bæreevnen er ved at være overskredet. Op til 600 kr. pr. ha har det kostet, ja, mange gårde på 30 ha har ydet 20 000 kr., og alligevel er man ikke sikret. Det må her indskydes — jeg vil ikke gå ind i den diskussion, der har været mellem lodsejerne og vandbygningsvæsenet — at det er en hurtig løsning af de foreliggende problemer, der er det vigtigste.

Men jeg vil pege på et forhold, der har forbindelse dermed, og spørge, om det ikke er muligt ved arbejde af den art, selv når det får karakter af beskæftigelsesarbejde