

[Dalsgaard.]

bekymre mig så meget for denne sag, for den lå i ganske gode hænder med den daværende indenrigsminister ved broens nordlige ende og ministeren selv ved den sydlige.

Stadig bekymret spørger jeg nu: hvad har de gode hænder præsteret siden, og hvad er der i øvrigt gjort for sagens fremme?

Vel ved jeg, at visse forberedende undersøgelser er igangsat, men hvor længe skal disse vare, og indebærer situationen ikke en risiko for, at afgørelsen trækker ud, hvis sagen gøres til kastebold mellem Thyborønudvalg og Sallingsundbroudvalg?

I det trafikøkonomiske udvalgs betænkning af 1961 nævnes en Sallingsundbro; men ellers breder sig et forstemmende indtryk af, at sagen er gemt i nederste skuffe. Derimod drøftes den anden Limfjordsbro ved Ålborg og endvidere en Lille-Bæltsbro mere samt broer over Store-Bælt og Øresund. De to sidstnævnte projekter er kæmpeprojekter på grænsen af vore tekniske og økonomiske muligheder, medens Sallingsundbroprojektet er af relativt beskedent omfang.

Mors ligger så fjernt fra den store hovedstad, og man henviser til, at der bor relativt få derovre, kun ca. $\frac{3}{4}$ pct. af landets befolkning. Men sættes dette i forhold til de 34 milliarder kr., som skønnes anvendt til trafikinvesteringer i de kommende 20 år, svarer morsingboernes part alene til ca. 250 mill. kr. eller nok til ca. 5 broer over Sallingsund. Hvorfor skal da denne forbindelse stadig være sorteper, når andre, også mindre trafikerede, overfarter for længst er forsynet med broer?

Ønsker man øen Mors, Limfjordens perle, konserveret som en gammeldags, idyllisk turistattraktion, hvortil man kommer sejlene over det smukke farvand med færger, der piler af sted i pendulfart mellem Pinen og Plagen og hvert år sætter ny rekord, hvad antallet af overførte biler og personer angår? De store overfartstal borger for behovet og understreger, at sagen ikke alene har lokal, men også samfundsmæssig betydning, og giver samtidig den fornødne økonomiske baggrund for at bygge en bro eller dæmning over Sallingsund.

Dertil kommer, at et stort underskud på statsbanefærgen Nykøbing-Glyngøre kan spares. Hvorfor ikke give denne frugtbare

ø og dens driftige befolkning de øgede erhvervsmuligheder, som en fast forbindelse betinger? For vel er en begrænsning af den offentlige aktivitet og anlægsvirksomhed nødvendig for tiden, men specielt i visse egne og især i Storkøbenhavnns område — for at bremse uheldig længdning og overbeskæftigelse. Lignende forhold gælder ikke i Thisted amt. Her tiltrænges tværtimod øget aktivitet for at modvirke arbejdsløshed og affolkning samt en stagnerende erhvervsudvikling, der i øvrigt er alle isolerede øers og egne lod i vor tid.

En fast forbindelse over Sallingsund bygget nu samtidig med den ny storhavn i Hanstholm vil være et godt grundlag for at stimulere en spredning af den erhvervsudvikling, som ønskes, medens f. eks. milliardbeløb til tunnelbaner i København fremmer yderligere sammenklumpning her.

Alle hensyn synes således at tale for at give Sallingsundbroprojektet første prioritet blandt de forestående trafikinvesteringer.

Ifølge udtalelser for nylig ved Nykøbing Handelsstands generalforsamling i år føler befolkningen på Mors efter over 25 års forgæves venten, at broen er svigtet af alle, og at kun små spæde pip høres om den.

På denne baggrund stiller jeg mine spørgsmål til den højtærede minister og håber på en klar udtalelse, der kan vende den omsigribende pessimisme til positiv optimisme ved et fast tilsagn om, at denne opgave ikke skal syltes, men vil blive løst så omgående som muligt.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det ærede medlem hr. Dalsgaard har spurgt mig, hvilke oplysninger jeg kan give vedrørende opførelsen af en bro eller dæmning ved Sallingsund. Som det ærede medlem selv var inde på, fremdrog han spørgsmålet om en fast Sallingsundforbindelse her i tinget ved førstebehandlingen af finanslovforslaget for finansåret 1961-62. Det ærede medlem spurgte om en fast Sallingsundforbindelse. Jeg svarede ham dengang, at jeg havde pålagt Thyborøn- og Sallingsundudvalgene at foretage forskellige undersøgelser over de virkninger, som en lukning af farvandet med en dæmning ville medføre for sejladsen og fiskeriet, for landbrugsarealernes beskyttelse m. v. i Limfjordsområdet. Den 10. januar 1962 til-