

[Ministeren for offentlige arbejder.]

næsten kunnet føle, at der var tale om en formelig folkerejsning i anledning af denne sag. Som bekendt har spørgsmålet også gentagne gange været fremdraget her i tinget. Det kan også nævnes, at der allerede i slutningen af 1930'erne på lokalt initiativ blev udarbejdet skitseprojekter til en kombineret vej- og jernbanebro.

Ministeriet for offentlige arbejder nedsatte i 1954 et udvalg, der skulle underkaste spørgsmålet om en broforbindelse over Sallingsund en grundig og omfattende undersøgelse. Dette udvalg har i december 1965 afgivet sin betænkning, der er omdelt her i tinget, og hvortil jeg med hensyn til de nærmere enkeltheder gerne vil hen-vise.

Jeg vil imidlertid gerne sige et par ord om spørgsmålet om jernbanens medoverførsel på broen. Udvalget blev i kommissoriet anmodet om at overveje spørgsmålet om, hvorvidt en eventuel broforbindelse burde udføres som en kombineret vej- og jernbanebro eller alene som vejbro, og udvalget er kommet til det enstemmige resultat, at det går ind for den rene vejbro i Pinen-Plagen-linjen, der danner grundlaget for lovforslaget. Af udvalgsbetænkningen fremgår det, at der fra lokal side oprindeligt var overvejende stemning for at få banen medoverført, og en række erhvervsvirksomheder fremholdt i sin tid over for udvalget betydningen af at bevare Nykøbings tilknytning til det europæiske jernbanenet. I de senere år har en del af de lokale erhvervsvirksomheder imidlertid udtalt sig for en ren vejforbindelse, vel bl. a. under indtrykket af, at en større del af områdets trafik efterhånden afvikles som vejtrafik.

Forholdene har også efterhånden udviklet sig således, at det vil blive nødvendigt at tage Nordsallingbanens forhold op til nøjere undersøgelse med henblik på en nedklassificering til godsbane. Jeg ser da også, at man fra alle sider i udvalget — også fra de lokale repræsentanters side — har draget konsekvensen heraf, nemlig at banens økonomi ikke stiller sig således, at det vil være forsvarligt at foretage den store investering i en kombineret bro.

Men også for den nu foreslåede vejbro er der jo tale om en betydelig investering, som nok under de nuværende forhold kan give

anledning til betænkeligheder. Regeringen har imidlertid ment, at det vil være nødvendigt at påbegynde dette arbejde, som det i henhold til hovedlandevejslovens principper naturligt må påhvile staten at betale. Den første fase i arbejdet bliver jo projektering og andre forundersøgelser, og udgifterne hertil vil naturligvis være af relativt beskedent omfang.

Særlig vil jeg i denne sag fremhæve den betydning, der tillægges et broanlæg som et middel til ophjælpning af egnens erhvervsliv. Der er jo tale om områder, som vel mere end andre har været ramt af stagnation i erhvervsmæssig, økonomisk og befolkningsmæssig henseende, og jeg tror, det er rigtigt, når det fremhæves, at broforbindelsen vil være et naturligt og nødvendigt led i en udbygning af landsdelens samlede trafiknet, specielt i tilslutning til udviklingen i Hanstholm. Bestræbelserne for en stærkere erhvervsmæssig og befolkningsmæssig udvikling i egnen vil lettes ved hurtigere og billigere trafikforbindelser i almindelighed og specielt ved en fast forbindelse over Sallingsund.

Jeg vil også gerne pege på de fordele, som igangsættningen af et så betydeligt arbejde vil medføre for beskæftigelsen i de nordjyske amter, der jo har en relativt stor ledighedsprocent, især blandt arbejdsmændene, og jeg kan her oplyse, at der i selve byggeperioden, der forventes at strække sig over ca. 3 år, vil blive brug for 150-175 arbejdsmænd årligt.

Da det drejer sig om en betydelig investering, hvis størrelse og tidspunkt vi ikke hidtil nøje har kunnet bestemme i anlægsplanerne, må jeg fremhæve, at hvis folketinget vedtager dette lovforslag og i overensstemmelse med dette ønsker arbejdet fremmet uden ophold, vil dette indebære, at de rammer for investeringen, som vi nu i regeringen må gå ud fra, må forøges med de pågældende udgifter.

Som det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne til dette, omfatter dette foruden selve broanlægget også de tilsluttende vejanlæg, og jeg vil gerne lige sige et par ord om tværprofilerne på broen og på de tilsluttende veje.

Det er indlysende, som også fremhævet af udvalget, at det er vanskeligt at bedømme størrelsen af den trafik, der med årene vil