

[Arne Larsen.]

anden million køretøjer. Også dette taler altså for det hensigtsmæssige i at skabe en broforbindelse.

Jeg håber meget, at en ny bro kan få egnsudviklende betydning. Det er også glædeligt at se, at andre ordførere har været inde på det spørgsmål og tillægger det denne store betydning, idet Mors og Thy hører til de områder i vort land, der har haft en mindre stærk industriel og erhvervs-mæssig udvikling end andre områder. Derfor forstår man så udmærket, at især erhvervs-organisationerne i området har været særdeles interesseret i at få bygget denne bro.

Det har også i forbindelse med en kommende bro været stærkt diskuteret, hvorvidt man skulle have en kombineret vej- og jernbanebro, og jeg forstod på hr. Svend Haugaard, at han i og for sig var indstillet på, at forslag burde udarbejdes i så henseende. Det er jo rigtigt, at det oprindeligt også var ønsket ud fra et erhvervmæssigt synspunkt, men tiderne skifter, og udviklingen løber stærkt. Den tungere transport lægges i større og større udstrækning over på landevejene, og en kombineret vej- og jernbanebro tror jeg desårsag ikke længere er aktuel.

Broudvalget af 1954 foreslår derfor også enstemmigt, at der bygges en vejbro, og har fået tilslutning hertil af initiativ- og erhvervskomiteerne på Mors. Dertil kommer ifølge ministerens bemærkninger til lovforslaget, at forholdene har udviklet sig således, at det vil blive nødvendigt at tage Nordsallingbanens forhold op til nøjere undersøgelse med henblik på en nedklassificering til godsbane.

Det har også været overvejet, om man eventuelt kunne løse spørgsmålet om en fast forbindelse over Sallingsund ved hjælp af en dæmning, men også dette forslag har efter en nøjere prøvelse og undersøgelse i Thyborønudvalget igen måttet forlades, og tilbage står altså nu kun det af broudvalget udarbejdede forslag, hvor en højbro i Pinen-Plagen linjen med en fri gennemsejlingshøjde på 26 m må anses for at være det bedste og mest tilfredsstillende, selv om jeg forstår, at man i forskellige henseender ikke er helt færdig med sine overvejelser, og at der især ud fra naturfredningsmæssige

synspunkter kan blive tale om at ændre projektet.

Det er ministerens hensigt også af denne grund, at administrationen af dette betydelige arbejde til omkring 60-65 mill. kr. i 1964-priser skal foretages af et særligt byggeudvalg, som det også for tiden sker i forbindelse med den ny Lille-Bæltbro og ved tunnelanlægget under Limfjorden. Arbejdet med broen vil efter al sandsynlighed tage 3 år, og alene af arbejdsmænd vil der i denne periode kunne beskæftiges 150-175, så ud fra et beskæftigelsesmæssigt synspunkt er dette i sig selv af stor betydning, da der netop i disse egne er en alt for stor ledighed blandt arbejdsmændene.

Der er som tidligere sagt tale om en offentlig investering på 60-65 mill. kr., og da jeg går ud fra, at der er almindelig tilslutning til lovforslaget her i folketinget, er det ensbetydende med, at pengene også må bevilges. Arbejdet bør ikke unødigt trækkes i langdrag på grund af manglende bevillinger, og da broforslaget ikke for nærværende indgår i regeringens investeringsplaner for de kommende år, vil det simpelt hen sige, at investeringsplanen altså over en kommende 4-5-årig periode må udvides med dette beløb, hvilket jeg da håber at man ligeledes fra alle sider vil give tilslutning til. Det er jo ikke bare nok at stemme for smukke og hensigtsmæssige lovforslag, der må også bevilges de nødvendige midler for at få dem gennemført.

Spørgsmålet om broens dimensionering, vejbanens bredde på selve broen, kan måske diskuteres. Broudvalgets forslag går ud på en 8 m bred vejbane over broen og henviser til, at man f. eks. på den nuværende Lille-Bæltbro kun har en vejbredde på 5,6 m, som har været i stand til at afvikle en overordentlig stor trafik, så ud fra dette synspunkt skulle man umiddelbart synes, at der ikke var behov for mere på dette sted. Jeg tør ikke udtale mig herom, men vil spørge, om merudgiften for en 4-sporet broforbindelse vil blive væsentligt større, om ikke det var økonomisk overkommeligt og en fornuftig investering fra starten at lave en 4-sporet vej over broen. Vi kan jo i dag ikke rigtig forestille os, hvilken trafik der måske vil komme, hvis der virkelig kommer skred i egnsudviklingen i det område af