

[Ministeren for offentlige arbejder.]

områder, på en eller anden måde til sådanne formål.

Ellers har det meste af drøftelsen vel drejet sig om Glyngøre-Nykøbing Mors forbindelsen og Sallingsundproblemerne og dermed også det af SF stillede ændringsforslag.

Jeg skal først svare hr. Holmberg med hensyn til, hvordan det ser ud med mulighederne for at få bygget broen over Sallingsund. Det er naturligvis et svar, der må gives med de forbehold, der ligger i bevillingssystemet. Jeg vil gerne minde om, da man nu har beskæftiget sig med historien og forhistorien vedrørende denne forbindelse, at den jo er blevet sinket i mange år af mange diskussioner, men nu er der vedtaget en lov, og der er også gennemført en anlægslov. Der er en anlægslov nr. 163 af 11. maj 1966, så folketingets del af sagen er i orden. Derefter — det er mest før min tid — er der gået nogle år med at overvinde de praktiske og naturfredningsmæssige problemer, der har været, men projekteringen skrider nu frem. Vi regner med, at bundundersøgelser er færdige inden udgangen af 1971, hvilket i praksis vil betyde, at projekteringen skulle kunne være færdig i foråret 1972. Vi regner med en byggetid for selve broanlægget på ca. 3½ år. Jeg tør ikke dermed stedfæste mere, for det er klart, at det hænger sammen med bevillingerne, men jeg vil gerne tilføje, at for så vidt angår de tilsluttede vejarbejder — som både kan være lokale og nogle, staten er med i i form af vejfondstilsbud, eller nogle, der hører til hovedlandevejssystemet — så arbejdes der med disse. Der arbejdes lokalt med dem, og der arbejdes også med dem på det område, staten direkte har med at gøre. Jeg kan f. eks. nævne, at jeg i øjeblikket regner med at forberede vejfondsbetvilling til Skive-Glyngøre strækningen, sådan at vi er sikre på, at det ikke er vejtilslutninger og vejforhold, der til sin tid vil kunne sinke anvendelsen eller færdiggørelsen af hele anlægget.

Jeg har noget svært ved at forstå ændringsforslaget og i det hele taget, at man lægger det op i det plan, der her er tale om. Nu kan man diskutere, og det har vi også gjort her, hvor meget der økonomisk står på spil på den ene og den anden side, men ud fra et rent trafikalt synspunkt kan man, ganske bortset fra de øvrige økonomiske

betrægtninger, sige, at det kan ikke være en varetagelse hverken af en lokal egns interesser eller egnsudviklingsopgaver, hvis man vil fastholde, at man skal have så mange forskellige former for offentlige transportmidler, at de gensidig udhuler hinanden og ingen af dem er i stand til at levere en ordentlig betjening. Det er i virkeligheden ofte det, der er tilfældet. Vi ser mange eksempler på det.

Samtidig med at jeg synes, det er naturligt, at vi må tage det hensyn, der ligger i, at trafikmidler, som man ikke bruger eller praktisk talt ikke bruger, bør nedlægges, må man gerne føje til, og det har jeg da også gjort over for udvalget, at det selvfølgelig forudsættes, at man kan anvise en anden og rimelig transport. Det mener jeg man har gjort og at man kan, idet der findes en privat rutebilforbindelse. Hvis den ikke er tilstrækkelig, når den skal klare hele trafikken selv, hvad jeg i øvrigt tror den vil blive, synes jeg, det er et rimeligt tilsagn at give i forbindelse med dette lovforslags gennemførelse, at så må staten, altså statsbanerne, have et ansvar for, at trafikken kan varetages, også selv om det i en kortere periode ikke strengt er i overensstemmelse med de mest økonomiske betragtninger.

Jeg mener i og for sig, at der er taget alle de hensyn, der skal tages, og jeg har meget svært ved at se, at man kan lægge det op som et spørgsmål om, hvorvidt man vil afskære Nykøbing eller Mors fra fastlandet. Det lyder, som om man slet ikke har andre forbindelser, hvis man nedlægger persontrafikken på denne korte strækning, men det er ikke rigtigt at stille det op på den måde. Der bliver andre muligheder.

Det er altså grunden til, at jeg ikke har kunnet gå ind for det synspunkt, som SF har fremført. Bortset herfra vil jeg i øvrigt sige tak for udvalgsarbejdet og tak for tilslutningen til lovforslaget.

**Horn:** Der er to ting, jeg gerne vil gøre en bemærkning om. Hr. Arne Larsens fremstilling kunne give det indtryk, at folketinget ikke vedstod et løfte.

Så vidt jeg husker, blev det også nævnt af hr. Axel Ivan Pedersen, at i kommissionsbetænkningen har man forudsat, at man ikke kunne ændre på den nuværende status, inden broen var taget i brug. Men folketinget