

[Ministeren for offentlige arbejder.]

fremrykning og dermed en forringelse af undersøgelsen og dens indhold kunne medføre helt uigennemtænkte dispositioner, og det synes jeg ikke, man kan byde hverken folketinget, finansudvalget eller de kommunale og amtskommunale råd, som skal med heri.

Dernæst et par bemærkninger om Torsmindetangerne. Her har der jo igennem de senere år været foretaget en regulering af strand og dige, og der ses ikke at være særlig aktuelle problemer. Derimod er der ved fjordens nordre ende sket en kraftig indrykning af kystlinjen gennem de senere år. Dette spørgsmål behandles i øjeblikket i ministeriet, og det må forudses, at der må udføres et tilbagetrukket dige i stedet for det nuværende.

I Thyborønområdet har staten traditionelt haft forpligtelser, der i en senere fase kan føre os tilbage til Thyborønløven fra 1946. I december 1970 vedtog folketinget at ophæve loven om foranstaltninger til sikring af Limfjordstangerne, Thyborøn havn og Thyborøn kanal, men det var en forudsætning, at vandbygningsvæsenet holdt den fortsatte udvikling af området under observation og videreførte de fornødne sikringsarbejder.

På basis af en af vandbygningsvæsenet udfærdiget rapport „Thyborøn, stormflods-sikring“, af juni 1972 har man bemyndiget vandbygningsvæsenet til at anvende i alt 900.000 kr. til forstærkning af det søndre tværdige ved Thyborøn og til modellforsøg, som vil være en forudsætning for udarbejdelse af et detailprojekt til asfaltbelægning af havdiget ud for Thyborøn by samt udførelse af bølgemålinger ud for Thyborøn. På dette område er konkrete foranstaltninger altså dels under udførelse, dels under forberedelse.

Lad mig slutte omtalen af kystbeskyttelsesområdet med at fastslå, at regeringen på en meget klar måde har dokumenteret den vægt, man lægger på dette spørgsmål, særlig med henblik på vestkysten. Men jeg har også fremhævet, at sagen i høj grad er et spørgsmål om økonomi. Det må vi stedse holde os for øje.

Imidlertid er det lige så klart, at de interesser, der kan bære en indgriben mod havet, ikke altid lader sig udmønte i rent økono-

miske vurderinger og beregninger. Særlige forhold kan motivere staten til at vise bestemte situationer en særlig opmærksomhed, og der skal ikke være tvivl om regeringens positive stilling i så henseende.

Derefter skal jeg gøre et par bemærkninger om det andet led i forespørgslen, nemlig spørgsmålet om sikring af besejlingsforholdene ved de vestjyske havne.

Hvad først angår problemerne i forbindelse med at tilvejebringe tilstrækkelig vanddybde ved de vestjyske havne, kan jeg oplyse, at der hvert år af staten anvendes betydelige beløb til sikring af de fornødne besejlingsdybder. I finansåret 1973-74 anvendte man til vestkysthavnene således alene 9 mill. kr. til oprensning. Disse oprensningsopgaver bestrides for størstedelens vedkommende af statens eget materiel, i visse tilfælde suppleret med assistance fra private entreprenørfirmaer.

For så vidt angår vestkysthavnene, finder jeg specielt anledning til at fremkomme med nogle bemærkninger om havnene i Esbjerg, Hvide Sande og Torsminde.

Esbjerg havns besejlingsproblemer findes dels i løbet over Grådyb Barre, dels i havneløbet umiddelbart ud for de 5 havnemundinger, der fører til de forskellige bassiner. I løbet over Grådyb Barre aflejres der årlig betydelige sandmængder, så der gennemsnitligt må oprensnes ca. 800.000 m³ sand til en samlet udgift på 4 mill. kr. Der er ingen stigende tendens, og der findes i dag ikke tekniske metoder, som på rimeligt økonomisk grundlag kan nedsætte tilsandingen. Dette oprensningsarbejde udføres af vandbygningsvæsenets ca. 10 år gamle slæbesuger „Taurus“, og en netop gennemført analyse har vist, at dette fartøj i en årrække vil kunne udføre arbejdet i fuld konkurrence-dygtighed.

Også i det omtalte havneløb ud for havnebassinene sker en tilsanding af en størrelsesorden på ca. 50.000 m³ årlig, der fjernes med „Taurus“ for en årlig udgift på ca. 250.000 kr. Der skønnes ikke at være behov for nogen foranstaltning af anden art end denne oprensning. Der synes altså ikke for Esbjergs vedkommende at være anledning til at påtænke nye foranstaltninger med hensyn til havnens besejlingsforhold.

Dernæst til Hvide Sande. Her har jeg været inde på, hvor besværlige besejlings-