

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forholdene er. Jeg var inde på det i forbindelse med min omtale af kystforholdene på stedet. Vi ved nogenlunde sikkert, at der passerer — det var jeg inde på tidligere — omkring  $\frac{1}{2}$  mill. m<sup>3</sup> sand fra nord mod syd forbi Hvide Sande. Sandet passerer uden om den i begyndelsen af 1960'erne byggede dækmole nord for indsejlingen og danner en revle, der skyder sig hen over indsejlingen. Vanddybden på revlen kan ved kraftige nordvestlige vinde aftage til under 3 m. Der sker også sydfra under sydvestlige vinde en sandtransport op i indsejlingsområdet. Denne sandtransport forekommer hverken tidsmæssigt eller stedligt så koncentreret som sandtransporten nordfra. Oprensningsopgaven udføres efter kontrakt med entreprenør med et mindre sandpumperfartøj.

Til belysning af disse problemer blev et modelforsøg iværksat i 1968-69. Endvidere har en særlig gruppe under vandbygningsvæsenet arbejdet med problemerne, og endelig er nogle forsøgspumpninger blevet udført i 1972-73. Formålet med disse sidste forsøg var at belyse, om et såkaldt sandpassageanlæg ville være egnet til en hel eller delvis løsning af problemerne. Et sandpassageanlæg kunne på dette sted have form af en sandpumpe kørende på en åben bro i forlængelse af dækmolen med rørforbindelse til denne og førende videre under indsejlingen til et stykke syd for havnen. Et sådant anlæg ville imidlertid ikke alene være tilstrækkeligt til at sikre stabile dybdeforhold i indsejlingsområdet. Anlægsudgiften er vurderet til 2 $\frac{1}{2}$  mill. kr. og driftsudgifterne til 0,7 mill. kr. om året. Til driftsudgiften kommer så udgiften til de oprensninger, der alligevel er nødvendige, og her anslår vi udgiften til ca. 0,3 mill. kr. om året. Hertil kommer, at tilsandingerne sydfra ikke vil ophøre. Dette sidste vil ifølge modelforsøgene og senere erfaringer kunne opnås ved en forlængelse af den søndre ledemole med 120-300 m, hvilket alt efter længden ville medføre anlægsudgifter fra 3 mill. kr. helt op til 7,5 mill. kr.

Arbejdsgruppens konklusioner er set ud fra et havnenssynspunkt derfor, at en effektiviseret oprensningsindsats i form af et mere sødygtigt fartøj med større kapacitet i hvert fald på kortere sigt må anses for at være den mest hensigtsmæssige foranstaltning. For en

videre afklaring af mulighederne på længere sigt foreslås yderligere modelforsøg og visse forsøg i naturen, og jeg vil her påpege, at sagen må bedømmes ud fra en helhedsvurdering, idet et sandpassageanlæg vil kunne tilføre kyststrækningen på Holmsland Klit syd for Hvide Sande mængder af samme størrelsesorden, som denne kyststrækning går glip af ved den standsning af sandvandringer, som sker ved Hvide Sande. Molen ved Hvide Sande har jo bevirket, at der igennem adskillige år er sket en standsning af den naturlige sandtilførsel til Holmsland Klit med de deraf følgende større kystindrykninger.

For så vidt angår Torsminde havn, er bezejlingsforholdene som bekendt også besværlige dér, og det hænger ligesom i Hvide Sande sammen med kystforholdene. Også her passerer ca.  $\frac{1}{2}$  mill. m<sup>3</sup> sand om året forbi den i slutningen af 1950'erne opførte dækmole nord for indsejlingen, og der dannes en barre ud for ledemolerne, som under vinde fra nordvest næsten kan lukke for indsejlingen med vanddybder på mellem 1 og 1,5 m til følge. Der er omkring et halvt hundrede hjemmehørende både, som behøver vanddybder på ikke under 2,7 m og helst ikke under 3,0 m for at kunne anløbe havnen med last. Oprensningsarbejdet er her på grund af dybdeforholdene endnu mere vanskeligt end ved Hvide Sande. Arbejdet udføres med vandbygningsvæsenets „Toste“, der er en motordrevet pram med påmonteret sandpumpe, og i nødsfald kan vi også indsætte slæbebåden „Søhesten“ fra Esbjerg, der med skruen kan skylle sandet væk. Endelig udnyttes strømmen fra slusen til at skylle med. I den seneste tid er der også ved bortgravning fra stranden nord for indsejlingen mellem ledemolen og dækmolen søgt opnået en forbedring af bezejlingsforholdene.

Et sandpassageanlæg af lignende form som det, jeg omtalte for Hvide Sande, anslås at ville koste ca. 1,3 mill. kr. i anlæg og 0,4 mill. kr. i drift. Dets effektivitet vil antagelig være noget større end for Hvide Sande-anlægget på grund af et afvigende tilsandingsforløb. Vi har også her foretaget modelforsøg, og på basis af forsøgene og observationer i marken må forlængelser af ledemolerne ved indsejlingen imidlertid anses for det for tiden mest hensigtsmæssige. Der er udarbejdet detailprojekt på 50 m for-