

selvfølgelig en væsentlig del af et lands udvikling fra stenalderstid og frem til nu; hvordan vi infrastrukturelt har bevæget os, og hvordan danskerne altid så at sige har været en nation af bevægere, som har udviklet det danske samfund.

#### Arne Toft (S):

Jeg vil da igen gerne gøre opmærksom på, at vi ikke har noget imod et museum. Men jeg er en lille smule foruroeligt over, at ministeren lige pludselig kan finde penge til andre museer.

Jeg vil også gerne spørge ministeren: Når nu ministeren siger, at det ikke hører under Kulturministeriet, at det er et museum, der hører under Trafikministeriet, er det så nogle tanker, ministeren havde gjort sig for at oprette det her museum, men som han bare ikke gav udtryk for, dengang vi forhandlede?

#### Ole Sohn (SF):

Når vi interesserer os for sagen, er det jo ikke, fordi nogen har noget imod, at vi får et vejmuseum eller ifølge Kulturarvsstyrelsen lægger samlingerne sammen i større enheder. Jeg går ikke ud fra, at det på forhånd er besluttet, at det skal være et selvstændigt museum, i og med at det er Kulturministeriets opfattelse, at vi har for mange museer. Så jeg går ud fra, at det bliver lagt sammen med et andet museum for at give det styrke og volumen.

Jeg vil gerne punkt 1 vide: Hvad er begrundelsen for, at Kulturministeriet bevilger penge til et etatsmuseum i et andet ressortministerium? Og punkt 2: Hvorfor bevilger man penge, uden at der foreligger en museumsfaglig vurdering, før beslutningen træffes? Det er jo sådan helt bagvendt, at man ikke bruger sagkundskaben. Det er jo derfor, man har en Kulturarvsstyrelse. Hvorfor foreligger rapporten om samlingens vurdering ikke, før beslutningen træffes?

Kl. 15.30

#### Kulturministeren (Brian Mikkelsen):

Jeg vil sige til begge spørgere, både hr. Arne Toft og hr. Ole Sohn: Man burde jo være glad. Der er flere penge til museer. Der er flere penge til vores kulturarv. Det er ikke penge, der bliver taget fra nogen som helst andre museer. For Kulturministeriets vedkommende bliver de jo taget af vores generelle driftsreserver, og for Trafikministeriets vedkommende bliver de jo taget fra motorvejene. Så det er altså ekstra penge til kulturarven. Det er ekstra penge til at illustrere den

spændende historie, som vej- og broprojekterne har været for det danske samfund.

Til hr. Ole Sohn: Vi går ind i det her projekt, fordi vi selvfølgelig godt vil være med til at styrke en meget væsentlig del af vores kulturarv. Men det er netop ikke et museum under Kulturministeriet, det er ikke et § 15-museum og slet ikke et § 16-museum, men et etatsmuseum under Trafikministeriet. Der har vi valgt at give en bevilling på den ene million kroner fra vores driftsreserver for at vise, at det er en vigtig del af vores historie, af vores kultur, af vores identitet – lige så vel som vi giver til mange andre ting, som ikke er godkendt jævnfør museumsloven. Det kan da også godt være, at det bliver godkendt jævnfør museumsloven. Der er nogle kriterier for det, og det er jo det, man i den undersøgelse må gå i gang med at finde ud af.

Så spørger hr. Ole Sohn, om det skal være i forbindelse med eksisterende samlinger. Der er jo et undersøgelsesarbejde, som skal i gang nu. Det skal køre i 6 måneder under ledelse af Trafikministeriet, og der vil man jo komme frem med en plan for, hvad man gør af samlingerne – altså vil det blive knyttet til et eksisterende sted, vil man lave et nyt vej- og bromuseum med tre forskellige udstillinger? Det sidder der jo nogle folk nu som skal arbejde med og analysere til gavn for vores kulturarv, til gavn for den stolte tradition, vi har i Danmark, for at bygge broer og veje, som binder Danmark sammen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

#### Spm. nr. S 1146

15) Til trafikministeren af:

#### Bjarne Laustsen (S):

»Hvordan vil ministeren sikre sig, at der fortsat kan køres godstrafik på jernbanerne i Vendsyssel, når de små lokalbaner er truet på deres eksistens af en EU-regel om, at offentligt ejede selskaber ikke må drive kommerciel godstrafik?«

#### Skriftlig begrundelse

Ifølge Børsen den 3. december 2003 kan de amtslige og kommunalt ejede privatbaner som f.eks. A/S Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane og Nordjyske Jernbaner A/S se frem til lukning ved årsskiftet 2003-2004, idet nye EU-regler forhindrer offentlige jernbaneselskaber i at drive