

**[Skovmand.]**

måske ad åre får et tilsvarende problem som det, man har ved Motorringvejen. Jeg vil derfor gerne spørge, om ministeren mener, man kunne gøre noget derved, eventuelt ved en ændring af lovgivningen.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Det sidste eksempel, hr. Skovmand nævner, viser, hvor hurtigt udviklingen går med hensyn til at tillægge de miljømæssige værdier væsentlig større vægt i afgørelserne. De byggelinjer på 25 og 50 m fra vejmidten, som hr. Skovmand omtaler i forbindelse med B 4 ved Ballerup, er meddelt i medfør af loven om offentlige veje fra 1972. Så hurtigt er udviklingen altså gået, at vi nu af miljømæssige årsager tager en diskussion op om en lov fra 1972. Det er ganske klart, at også det spørgsmål må indgå i udvalgets overvejelser, for ud over hele erstatningsproblematikken kan der også være det mere præventive, nemlig at friholde de pågældende arealer for bebyggelse, og det kan i visse tilfælde kræve lovgivningsmæssige konsekvenser. Jeg synes bare, at det er interessant, at vi her snakker om en lov, der kun er ét år gammel.

**Skovmand:** Jeg giver ministeren ganske ret i, at det er bemærkelsesværdigt, så længe man har været om at finde ud af disse problemer. Men jeg vil dog gøre opmærksom på, at i forbindelse med behandlingen af den lov, som ministeren omtaler, blev der rejst spørgsmålet om at tage støjmæssige hensyn i forbindelse med byggelinjerne, og da fik vi det svar fra ministeren, at det var spørgsmål, man havde under overvejelse.

Ellers har jeg ikke noget at tilføje. Jeg er stadig glad for ministerens positive indstilling.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Mads Eg Damgaard* til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvornår agter ministeren at påbegynde opførelsen af den nye Alssundbro?“  
(Spm. nr. 131).

Skriftlig begrundelse.

I lov om hovedlandevejsstrækninger, vedtaget i folketinget den 29. maj 1970, bemyn-

diges ministeren til at gennemføre projekteringsarbejder vedrørende en ny bro over Alssund. Af lovforslagets bemærkninger fremgik, at der allerede dengang var betydelige trafikale gener ved den bestående bro, så at en ny bro med tilhørende vejsystem hurtigst måtte gennemføres.

I mellemtiden er trafikpreset omkring den bestående bro blevet langt kraftigere. Virksomhederne på Als, det store sygehus og lufthavnen er afhængige af en broforbindelse, der ikke kan klare topbelastningen, og man tør slet ikke tænke på, hvad der vil ske, hvis der skulle indtræffe alvorligere uheld. Den såkaldte lille fugleflugtslinie over Als til Fyn har kun meget begrænset betydning, så længe problemet ved Alssund består. Der er for nogle år siden gennemført flytning af færgeruten Fyn-Als, og det overvejes at indsætte ny færge, men forbindelsen over Alssund er altså ikke i orden. Hertil kommer, at den gamle bro frembyder visse gener for skibsfarten.

Jeg mener derfor, at det af hensyn til de lokale og landsdelsmæssige trafikale forhold vil være rimeligt, om ministeren hurtigst kan indpasse detailprojektering og udførelse af den nye bro med tilhørende vejanlæg i de løbende trafikbevillinger.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Det var i erkendelse af, at trafikforholdene på hovedlandevejen gennem Sønderborg over Christian X's Bro over Alssund ikke længere er tidssvarende, at man den 29. maj 1970 i folketinget gav bemyndigelse til at gennemføre projekteringsarbejdet for en ny bro over Alssund med tilsluttende vejanlæg beliggende nord for den eksisterende bro. Skitesprojekteringen er nu på det nærmeste afsluttet, og pålæg af byggelinjer til sikring af de tilsluttende vejanlæg er under forberedelse.

Det er ved projekteringsarbejdet forudsat, at den ny bro skal have 33 m fri højde, men der er senere fra søfartens side stillet krav om, at højden øges til 38 m. Der er således et spørgsmål her, der ikke er endeligt afklaret.

Anlægsudgifterne for broen anslås til ca. 100 mill. kr., og de tilstødende vejanlæg bidrager yderligere med 60 mill. kr. Det er klart, at der så er tale om beløb af en sådan størrelse, at de vil beslaglægge en betydelig