

[Jes Schmidt.]

Skriftlig begrundelse.

1973 blev Alssundbroen, der kun råder over to kørebaner, i gennemsnit hvert døgn passeret af 18.500 biler. Til sammenligning: den nye Lillebæltsbro kun af 15.300. Desuden måtte broen i Sønderborg alene i juli 1973 åbnes 633 gange for skibsfarten. Chr. Xs bro i Sønderborg er den vejstrækning, der året igennem har den største trafikbelastning.

#### Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Det ærede medlem hr. Jes Schmidt har stillet et spørgsmål til mig vedrørende en ny bro over Alssund. Dertil vil jeg gerne sige, at i loven om visse hovedlandeveisstrækninger fra 1970 er der givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at lade foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg som hovedlandevej af en vejbro over Alssund nord for Sønderborg med tilsluttende vejanlæg.

Efter lovens vedtagelse er der blevet gennemført projektering med henblik på sikring af vejlinjerne samt udført et skitseprojekt for en firesporet vejbro udført som højbro over Alssund nord for Sønderborg. Anlægsudgifterne for broanlægget er beregnet til ca. 100 mill. kr. og for det tilsluttende vejanlæg til ca. 65 mill. kr. De samlede anlægsudgifter er således af en størrelsesorden på 165 mill. kr., og der er ikke i dag, synes jeg, økonomisk mulighed for at igangsætte et sådant anlæg.

Jeg kan imidlertid være enig i, at der er et stort behov for afhjælpning af forholdene omkring Chr. Xs bro i Sønderborg.

I forbindelse med det vejplanarbejde, der for tiden er under udførelse i vejdirektoratet i samarbejde med bl. a. Sønderjyllands amtsråd, har også spørgsmålet om indplacering af det nye broanlæg over Alssund været indgående drøftet. Der er enighed om, at dette anlæg er meget påkrævet, og det er derfor medtaget blandt de arbejder, vejdirektoratet vil foreslå — efter de planer, vi har i dag — påbegyndt i den første 5 års periode af den 15-årige planlægningsperiode, man arbejder med. På grundlag af de budgetter, man hidtil har arbejdet med, har vejdirektoratet peget på, at der vil være en vis mulighed for at igangsætte arbejdet i 1977 eller

1978. Det er altså ud fra de budgetter, vi hidindtil har arbejdet med; vi må håbe, de kan holde. Men det er jo ikke nyt for nogen, at de besparelser, der nu er tale om på vejområdet, kan forrykke det tidspunkt; men foreløbig er det vore planer i 1977-78 at få dette arbejde i gang.

En forudsætning for anlægsarbejdets igangsættelse vil være, at folketinget vedtager en anlægslov for projektet. Såfremt de økonomiske muligheder skønnes at være til stede, er det derfor hensigten, at der, i så god tid at anlæg kan påbegyndes til det nævnte tidspunkt, skal fremsættes forslag herom i folketinget.

Til det, der er indeholdt i spørgsmålet, skal jeg sige, at jeg vil da gerne forhandle med de kompetente sønderjyske myndigheder om sagen.

#### Jes Schmidt (CD):

Jeg finder anledning til at takke den højtærede minister for det klare og grundige svar.

Jeg har forstået af svaret, at man i ministeriet, og at ministeren er ganske klar over, at det er et projekt, som til trods for de besparelser, der skal foretages, trænger sig meget på.

Jeg må måske lige have lov til at citere, hvad Sønderjyllands amtsråds tekniske udvalgs formand, Børge Diemer, har sagt om denne situation:

„Vi tør næsten ikke tænke på de katastrofale følger, det vil kunne få, såfremt der sker noget med den nuværende bro, Chr. Xs bro, som er udsat for en voldsom trafikbelastning.“

Mit spørgsmål er derfor til ministeren: hvad vil man foretage sig, når der opstår den situation, at broen faktisk ved et hændeligt uheld lammes? Denne fare består jo, forstår jeg af det, Børge Diemer har udtalt i denne sag.

#### Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Man er i vejdirektoratet helt klar over, at det er en meget trafikeret bro. Men der er nu også færdselsårer, der er meget trafikerede andre steder end just her; det er der f. eks. i Vejle og mange andre steder.

Men her er der tale om en bro, og jeg går ud fra, at vejteknikerne lige så vel som tek-