

[Ikast]

ning, og man opnår ikke noget ved at bruge de 24,5 mill. kr. på en bro, som der er tale om i dette tilfælde. Vi ser betydelig hellere, at vi sætter tempoet op for bygningen af motorvejsprojektet, så vi hurtigere kommer til Ålborg, end at vi bruger pengene i denne situation, hvor det ikke med sikkerhed kan siges, at det er en fordel.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Et gammelt ord siger, at om smagen kan man ikke diskutere. Hvis det var rigtigt, ville der jo nok blive langt færre diskussioner. Det, der nok menes, er, at om smagen er det vanskeligt at blive enig, men man kan vel altid diskutere den.

Noget lignende gælder vel i nogen grad i visse miljøspørgsmål. Her påstår nogle partier, at en dæmning er mindre køn, mindre miljøvenlig end en bro. Det er naturligvis et spørgsmål om smag og behag og æstetik. Der er ingen, der skal være i tvivl om, at jeg er tilhænger af broforbindelser af mange slags, særlig når de går over vand, når de går over slugter, og når de går over veje, hvor der skal kunne passere noget ind under, men når der som her er tale om noget, der skal ligge fast, en vej, der ligger fast på marken, da at løfte den op på bropiller til en merudgift af 25 mill. kr., må jeg erkende, at min smag – som jo altså i høj grad er diskutabel som alle andres – tilsiger mig ikke, at dette skulle blive kønner, og ikke nogen af de planer, jeg har set, taler herfor. På en dæmning kan man lave bevoksning af både græs, buske og træer langs med vejen, således at denne vej kan glide smukt ind i landskabet, således som vore udmærkede vejarkitekter jo kan udføre det og er verdensberømte for at udføre det, hvorimod en bro ikke lader sig camouflere på samme måde. Jeg må altså anfægte, at nogle kan komme og sige med nogen grad af sikkerhed, at denne udformning vil blive kønner.

Så talte hr. Lerke om at imødekomme beboerne, og det er jo altid et udmærket formål, som jeg da også gerne vil opfylde. Jeg vil nu tillade mig den spådom, at der ikke bliver megen taknemlighed, for det er jo ikke lige Mølleådalens som sådan, diskussionen har stået om, men om forbindelsen og vejføringen i det hele taget, og jeg tror, hr. Lerke og andre, der stemmer for denne ændring,

vil blive dybt skuffet, og det synes jeg egentlig også de har fortjent, hvis det viser sig, som jeg spår, at der ikke vil komme nogen takkedeputationer herind, således som der har været protestdeputationer, for loven i sin helhed er jo anbefalet af udvalget.

På denne baggrund må jeg have lov til lige at hæve stemmen et øjeblik, før de 25 mill. kr. glider ud, ikke af statskassen, for der bliver jo ikke mulighed for yderligere 25 mill. kr.s bevilling, men de glider ud af vejbygningsprogrammet i de kommende år, idet vi så må fjerne, respektive udskyde, andre strækninger, hvor der kan være tale om væsentlige sikkerhedsmæssige problemer. Der er altså her tale om en klar prioritering, hvor en højst tvivlsom æstetisk fordel til 25 mill. kr. et sted, hvor for øvrigt ingen kommer og ingen har deres gang, hvilket jeg har været i stand til at dokumentere på stedet og påstå i aviserne og i fjernsynet derovre uden at blive modsagt af nogen, nødvendigvis må være på bekostning af nok så presserende vejstrækninger i andre dele af landet.

Men når dette er sagt, er jeg som altid dette tings ydmyge tjener og vil selvfølgelig sørge for, at vejen bliver udført i den skikkelse, som nu folketingets flertal bestemmer.

Jeg vil i øvrigt tilslutte mig de bemærkninger, hr. Ikast på regeringspartiernes vegne gjorde om dette ændringsforslag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Ministerens bemærkninger undrer mig en del – af to årsager. Den ene skal jeg nævne, og det har at gøre med, at ministeren åbenbart ikke forstår, at der er forskel på, om man med en dæmning skærer en tunneldal midt over og lukker den af, eller om man i stedet for på mere nænsom vis lader vejen føre over på et par piller. Det betyder faktisk, at man bevarer konturerne i landskabet, og det betyder, at det bliver muligt for området langt bedre at udnytte det pågældende dalstrøg i fremtiden end ellers.

Jeg tror, ministeren burde studere de problemer, der vitterlig eksisterer i området mellem Vejle, Kolding og Fredericia, for så vil han se, at det er et område under meget hurtig udbygning, både industrielt og boligmassigt. Der bliver i høj grad brug for, at vi beskytter det pågældende naturområde, så meget vi overhovedet kan.