

heden og for sin æstetiske forståelse. Og det går man hen og laver om på med et snuptag.

Jeg kan ikke dy mig for at citere to udtalelser fra denne uges folketingsdebatter. I tirsdags i debatten om grundloven sagde hr. Hans Engell:

»Hvis noget fungerer godt, hvorfor så lave det om?«

I spørgetiden i forgårs sagde miljøministeren under spørgsmål nr. S 1435:

»Man skal ikke reparere noget, der fungerer rimelig godt. Det skal man lade være med. Der er en ulyksalig trang hos os mennesker til, at vi vil lave om på alting, også ting, der fungerer godt. Lad os dog for pokker« – det er et citat – »tage fat på de ting, der ikke fungerer godt, alle de uløste problemer i vort samfund, i stedet for det her.«

Præcis de samme udtalelser kan anvendes på de her foreliggende lovforslag, og protester har det jo ikke skortet på fra alle, der har forstand på det.

Styrelsen under Trafikministeriet har jo ikke kunnet gå åbent frem med kritik af, hvad ministeren, den forrige altså, laver eller er blevet tvunget til at lave. Det er der ikke noget at sige til, men alle eksperter, man taler med, er dybt ulykkelige, og der er kommet protester fra uafhængige eksperter, fra Entreprenørforeningen, fra Dansk Vejforening, fra talrige kommuner osv., osv., og vi skal nok få dem at mærke på ny under udvalgsarbejdet.

Dette sker i øvrigt i en situation – det skal jeg så stille spørgsmål om i udvalget og få bekræftet, men jeg er helt sikker i min sag – hvor Danmark er det EU-land, hvor færrest procent – det er til hr. Helge Sander – færrest procent af vejene ligger under staten. Vi har altså decentraliseret mere end næsten alle andre.

Så er der en masse andre spørgsmål, hvoraf jeg kun kan nå nogle få. Det, at der i fremtiden skal gives bloktilskud til vejvedligeholdelse og vejanlæg, betyder jo, at pengene ikke er øremærkede. Det er altså ikke garanti for den rette anvendelse af dem. Amterne kan nemt føle sig fristet til at bruge nogle af pengene i den skrantende sundhedssektor, og vi bliver selvfølgelig under udvalgsarbejdet og før loven bliver vedtaget nødt til at sikre, at pengene på en eller anden måde dog bliver øremærkede. Hr. Brian Mikkelsen var ganske glimrende inde på den side af sagen.

Og så skal jeg gøre nogle bemærkninger om dette her med stordriftsfordelene. Det er min påstand – og jeg mener, den vil være dokumen-

terbar under udvalgsarbejdet – at det bliver dyrere, der bliver uensartet kvalitet, og den bliver formentlig på en lang række punkter dårligere, end vejenes tilstand er i dag. Det vil vise sig i løbet af ganske få år. Jeg skal nævne et par eksempler på, hvad jeg tænker på.

Noget af det vigtigste er selvfølgelig sikkerheden, og jeg kan helt konkret nævne miljøprioriterede gennemfarer, som er et vejdirektoratsprojekt, som har været en stor succes, og som har været ulykkeshindrende i stort omfang, samt omfartsvejene. Så er der telematikken, som er stærkt på vej frem, og hvor jeg vil hævde, at det er totalt krøpumuligt at fordele den på 14 styrelser, hvis den skal udnyttes hurtigst muligt og bedst muligt. Støjbekæmpelsen og mange andre trafik kvalitetsmæssige punkter vil blive ringere stillet ved en 14-opdeling af den ekspertise, som Vejdirektoratet så fornemt har administreret hidtil.

Jeg mener, at denne sag egner sig til noget helt andet end denne hovsaløsning. Den egner sig nemlig til, at der nedsættes en kommission, og dér burde det aspekt inddrages, at det danske vejvæsen trænger til at blive todelt i stedet for det nuværende tredelte system. Hvis man virkelig turde – kunstpause – hvis man virkelig turde sætte en kommission af de dygtigste vejfolk, anlægsfolk, vi har i dette land, og vi har heldigvis mange, til uden forholdsordre og uden forhåndsbesked om, hvad facit skal blive, at kulegrave det danske vejvæsen, så tror jeg, men lad mig nøjes med at sige, at der i hvert fald er en betydelig mulighed for, at de vil komme til det resultat, at det, vi har brug for, er et højkompetent statsligt vejvæsen og så kommunernes vejvæsener.

Jeg tror, at denne tredeling, men det skal jeg nok få spurgt om også i udvalget, savner sin lige i verden og i hvert fald i lande og områder af vores størrelse.

Så jeg vil gøre, hvad jeg kan, og CD vil gøre, hvad det kan for at trænerne denne sag. Vi skal stille byger af spørgsmål. Det hindrer selvfølgelig ikke vedtagelsen, som jeg jo har lagt mærke til at der er et flertal for, men vi vil dog prøve at indblæse følgende: Haster det så meget, eller har vi et år til at tænke os om og sætte de dygtigste folk til helt forfra at lave en skitse for, hvad det danske vejvæsen og dermed de danske trafikanter vil være bedst tjent med?

Jeg synes, at det ville være smukt at se trafikministeren bakke op om den idé, for han kunne lave et af sine svendestykker i en sådan sag.