

»Nu har vi veje nok«

Af Birgitte Marfelt

| fredag 06.10.2006 kl. 00:45



[Foto: Lars Bertelsen] [Klik for større foto](#)

I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur.

»Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundevenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,« siger Per Milner.

Måske hænger det lidt sammen med, at han, der om få måneder fylder 80, ikke længere lever i vejbyggernes verden, men er i færd med at blive cand. mag. i historie ved Københavns Universitet. Men det er en helt anden historie.

Har Per Milner nogle holdninger til den nuværende trafikpolitik, ville det skabe dynamik i historien at få dem langt frem i artiklen.

Da trafikminister Jens Kampmann i 1971 ansatte sin vejdirektør var han sig meget bevidst, at den opgave, vejdirektøren skulle løse, var enorm, og at han ville komme til at operere i et stormfuldt politisk farvand. Med Per Milner fik han ikke bare en visionær entreprenørtype, men et menneske med udsøgt fornemmelse for at spille det politiske spil. Han bevarede magten i 25 år, indtil han i 1996 gik som 70-årig.

Civilingeniør Per Milner ændrede Vejdirektoratet fra et støvet kontor i Trafikministeriet til en vital trafikvirksomhed, som i løbet af to energiske ti-år totalmoderniserede billedet af Danmark.

»I 1994 lukkede vi det store H,« siger han.

H'et var et landsdækkende motorvejsnet, som nationens ledende entreprenør- og ingeniørfirmaer allerede i 1936 havde lagt planer for, men som 2. verdenskrig havde udsat byggeriet af. Det var Milner og hans team, der realiserede planen, der var blevet undfanget 30-40 år forinden.

Siden 1867 var vejene blevet administreret lokalt, men efter kommunalreformen i 1970 blev der indført et tre-strengt vejvæsen, hvor kommunerne bestyrede 50.000 km kommuneveje, amtsrådene 6.600 km landeveje og staten i form af Vejdirektoratet overtog 4.700 km hovedlandeveje og påtog

sig ansvaret for at udbygge et passende vejnet til alle dele af landet.

Vejdirektoratet skiftede simpelthen ham i 1972. Fra at være en departemental organisation, blev det et frit og moderne vejræs, og en række unge ingeniører gik begejstret i krig med at projekttere motorveje, bygge broer og sætte forskningen på skinner.

Den største opgaver var et bygge det store H. Midt i 50'erne gik byggeriet så småt i gang, lidt mere i slutningen af 60'erne. Da Milner kom til, og der for alvor skulle gang i tingene, dukkede energikrisen op. Det blev sparetider, og nu skulle der kun bygges et lille h, der sluttede ved Århus og havde mange midlertidige to-sporede strækninger. Det varede imidlertid ikke længe, før motorvejene blev 4-sporede.

Sælg dit budskab

Det vigtigste råd, Kampmann gav sin nytiltrådte direktør, var åbenhed. "Du skal ud og sælge dit budskab", sagde han til Milner, og strategien var effektiv. Vejenes problemer blev kendt i offentligheden. Og gennem trafikradioen, der kørte hver fredag til langt ind i 80'erne med en fast medarbejder fra Vejdirektoratet tilknyttet, blev vej-danmark en del af det nationale selvbillede.

Men det var ikke let at skaffe politisk forståelse for dyre vejprojekter, fortæller Per Milner.

»De store visioner havde det ilde i 70'erne. Ingen troede på vækst. Vi lavede en 20 års perspektivplan for vejene for at sætte en trend. Planen forudsatte en vækst på 20 procent indtil 2000, men økonomernes udsyn var i den samme periode minus 20 procent.«

Oven i købet skulle han slås om pengene med DSB, der i realiteten udgjorde et eget departement ved siden af det, som Vejdirektoratet var en del af og som sådan var langt stærkere.

Så for at fremme vejsagen opdyrkede Milner uformelle relationer til de mest betydende folketingspolitikere i trafikudvalget uden at sætte loyaliteten til ministeren over styr. Det var en balancegang og krævede indsigt og sans for det politiske spil, men var en nødvendig lobbyvirksomhed. Samtidig professionaliserede han kontakten til interessegrupper som entreprenørforeningen, cyklistforbundet og asfaltindustrien.

Motorvejsnettet, det store H, blev aldrig vedtaget som én plan, men hen ad vejen. Det må have krævet en stærk mand med visioner at få det igennem?

»Jeg fik en fornuftig indflydelse. Jeg havde 16 ministre. Mange var positive og begavede. Så selv om Vejdirektoratet i 70'erne led under energikrisens virkning og politikernes ønske om derfor at satse på kollektiv transport, var samarbejdet mellem embedsmænd og politikere godt og tillidsfuldt.«

Er det noget, nutiden kunne lære af?

»Ja. I 90'erne blev strukturen med et ret lille departement og et stærkt direktorat afløst af koncernmodellen med departementschefen som øverst ansvarlig under ministeren. Det skaber uklare ansvarsforhold og resulterer uundgåeligt i konflikter med departementschefen, mere bureaukrati og mindre effektivitet.«

Kan du ikke præcisere, hvorfor det skaber uklare ansvarsforhold, når der netop er en øverst ansvarlig?

Selv var ministrene tilbageholdende med planer og visioner. Den eneste trafikpolitiske redegørelse i løbet af Milners 25 år ved magten, kom Niels Matthiasen med i 1976. Den handlede om kollektiv trafik.

Til gengæld var der ingen mangel på planer fra vejdirektøren. Når der kom en ny regering, havde han projekterne.

Så trak Per Milner sin liste over prioriterede vejprojekter op af skuffen. Bedst var det, når Socialdemokraterne kom til. De havde brug for at skabe beskæftigelse, og det kunne de store vejprojekter. Skønt de borgerlige var mere påholdende med midlerne, var de også nødt til at stå sig godt med det store transporterhverv. Og så kom listen også op.

Benhårde analyser

Det store vejnet interesserede ham. Men det var også Per Milner og hans engagerede ingeniører, der havde blik for miljø og sikkerhed og opfandt miljøvejene, genindførte rundkørslerne og byggede mange af landets cykelstier og omfartsveje.

»De blev bygget efter en knivskarp costbenefit-analyse. Alle projekter kom ind i vores store prioriteringsmodel og blev vurderet efter deres samfundsøkonomiske gavn. Resultatet var, at den ene minister efter den anden, Jens Risgaard Knudsen, J.K. Hansen og Arne Melchior nappede hele listen.«

Men vist var det dyrt, og da der blev smalhals under Schlüter-regeringen, mærkede de det også i Vejdirektoratet. Det blev også svært at få penge til vedligehold.

»Men så lavede vi også en costbenefitanalyseret plan for det, og så fik vi de penge, vi skulle bruge.«