

[Horn.]

ikke længere kan have den stærkt opdelte afgrænsning med hensyn til tidspunkterne for vejarbejdernes udførelse, men må have dette ind i en samlet plan. Vi ved også, at vi nu i den seneste tid under arbejdet med disse planer må indpasse vore hovedlinier i det europæiske vejnet, så at vore hovedveje kan afmærkes som bilveje, som Europa-veje. Jeg vil tro, at det vil være hensigtsmæssigt at kigge tyve år frem i tiden, når man skal lægge sådanne planer, selvom jeg må erkende, at det vil være meget svært at afgøre, hvorledes de trafikale forhold vil se ud om tyve år. Vi ved dog en hel del om det. Vi ved, hvad der kommer af nye færgeruter, og vi ved nogenlunde, hvad der er påtænkt med hensyn til broforbindelser, både med hensyn til broforbindelser til det øvrige Skandinavien og med hensyn til de broer, der eventuelt kunne tænkes indenfor landets grænser, hvilket naturligvis først og fremmest afhænger af, hvilke økonomiske muligheder der vil være til den tid.

Det er den ene faktor, der må tages i betragtning. Den anden er selve transporten mellem vore egne landsdele og mellem byerne, og her er naturligvis et ret uoverskueligt område. Vi ved, at hovedstaden, denne kolos i vort land, har sine egne meget, meget alvorlige transportproblemer, og vi ved, at andre byer har lignende vanskeligheder. De, der har prøvet at færdes over Limfjordsbroen ved Aalborg på de mest befærdede tider, vil have set, hvilket kolossal tidstab der bliver, når der ikke kan afvikles en gnidningsløs trafik på denne linie.

Vi burde måske tage op til overvejelse, om ikke det var hensigtsmæssigt, at der fra samfundets side blev gjort indgreb med hensyn til en decentralisering af vor industri. Den stærke centralisering, som vi kender i de seks, syv, otte store byer, skaber jo betydelige trafikvanskeligheder og vanskeliggør afviklingen af trafikken på normal måde, og når vi ved, at de varemængder, der skal transporteres, er stigende, kan vi se, at der fremover bliver store vanskeligheder at slås

med også af den grund. I Sverige har man jo taget spørgsmålet op om at decentralisere industrien, og jeg har forstået, at man også andetsteds spekulerer en hel del på det. Det er muligt, at arbejdsmarkedskommissionen har taget disse ting med i sine overvejelser, og har den ikke gjort det, vil jeg mene, at det ville være hensigtsmæssigt, om den gjorde det. Det kunne jo være, at det var mere fornuftigt at investere penge i en decentralisering i industrien end at spekulere i tvivlsomme havneprojekter på vestkysten.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på dette specielle spørgsmål, som jo er en hel sag for sig. Jeg vil derimod gerne pege på endnu en ting vedrørende vejvæsenet. Det er noget, som til daglig volder altfor store vanskeligheder på vore veje. Det drejer sig om vore tilslutningsveje, om indfaldsveje og ind- og udkørsler, som må laves efter den lovgivning, vi har. Selvom byplanlovgivningen nok giver visse direktiver, så stemmer den ikke med den tid, vi lever i, og navnlig ikke med den tid, der kommer. Jeg beklager meget, at landbruget også på dette område har gjort indvendinger og krævet at få særrettigheder. Vi ved, at den nye færdselslov fik visse sår allerede fra starten ved, at landbruget også her krævede særrettigheder, som ikke svarede til de trafikkrav, der faktisk må stilles i dag. Sådant er det også på dette specielle område. Her er ting, som bør rettes snarest muligt, og de kan rettes, når man skal lave den nye vejlov. Vi ved meget vel, at man her kan komme i vanskeligheder med den hellige ejendomsret, og det kunne jo være, at det ærede medlem hr. Vagn Bro også skulle kigge lidt på denne side af sagen, når han taler så stærkt om faremomentet på vore veje, og ikke alene stirre sig blind på hastigheden. Der er i hvert fald på dette område adskiligt, som virkelig er værd at tage i betragtning, hvis man vil nå frem til årsagerne til alle de ulykker, som sker; men jeg erkender, at det er vanskelige spørgsmål, der her er tale om; de må imidlertid kunne løses.