

[Horn.]

askebægre og papnæser, som man gjorde under og efter krigen, så man kunne sige, det var mindre nødvendigt at producere på det område, og at de midler og den arbejdskraft kunne flyttes over til trafiksektoren; jeg tvivler på det.

Dernæst vil jeg gerne pege på noget, som gentagne gange er fremhævet af den højtærede statsminister, og som også det ærede medlem hr. Poul Møller nævnte i sin tale; nemlig hele uddannelsessektoren. Her burde vi kunne forudsætte, at de love, vi gennemførte for et par års tid siden om uddannelse af ikke-faglærte, snart skulle slå igennem. Det forholder sig jo rent faktisk sådan, at hvis vi vil mobilisere en større produktionskraft hos de ikke-faglærte, er det nødvendigt, at denne gruppe af medborgere får en uddannelse i forskellige retninger, sådan som produktionslivet nu har brug for det. Men det lader sig kun gøre ved, at arbejdsgivere og ikke-faglærte arbejdere bliver enige om, at disse arbejdere tages ud af produktionen i kortere eller længere tid for at få denne uddannelse. Hvis vi skal udnytte disse love og udnytte den arbejdskraftreserve, der her er tale om, må vi altså på forhånd indstille os på, at vi skal tage nogle folk ud af produktionen, for at de kan få tilstrækkelig uddannelse. Det er givet, at på længere sigt vil både den enkelte og samfundet som helhed blive belønnet, idet den enkeltes produktionssevne naturligt vil være stigende. Men det vil medføre en betydelig belastning af arbejdskraften, som gør, at man ikke samtidig kan indstille sig på at flytte en hel masse mennesker over til arbejde i trafiksektoren; det må man gøre sig klart. Jeg kan kun beklage, at man ikke er kommet videre med den investering, som er forberedt gennem lovgivningen med hensyn til de ikke-faglærte. Jeg kan også her rette en appel til de ikke-faglærte og deres arbejdsgivere om, at de virkelig gør noget ud af de muligheder, der findes, for det er et stort og vigtigt investeringsområde.

Jeg fremsætter ikke denne betragtning, for at den skal forstås som en opregning af de investeringer, vi skal foretage i trafiksektoren, slet ikke, men som et synspunkt, man ikke kommer uden om, når man vil afveje de forskellige investeringer.

I den betænkning, som det trafikøkonomiske udvalg har afgivet, og som vel flere medlemmer har læst — nogle måske et par gange; jeg hørte i hvert fald flere sige, at det er en strålende betænkning, en opfattelse, jeg fuldt og helt deler — er der givet udtryk for, hvorledes man på de enkelte områder skal sætte ind. Der er også fra dette udvalg givet antydning af, i hvilken rækkefølge man synes disse forskellige store opgaver skal løses, og jeg er personlig ikke uenig i den konklusion, udvalget har draget.

Jeg skal ikke komme ind på de enkelte afsnit i betænkningen i almindelighed, men jeg vil dog gerne gøre en enkelt bemærkning i forbindelse med vejsektoren, som der jo sikkert vil blive fremført en række synspunkter om fra anden side. Vi møder i Nordisk Råd og i Nordisk Samfærdighedskomité ofte det spørgsmål fra vore nordiske brødrefolk, om vi har gjort nok eller er indstillet på at gøre nok for at sikre en glidende transitfærdsel igennem landet, d. v. s. på de to Europaveje, 3 og 4. Jeg tror, vi har ret til at fremhæve, som det er sket også fra vejdirektoratets side, at nok er der en stigende transittrafik både fra nord og syd, men det er ikke afgørende for udbygningstakten af vore veje, som går ind i Europavejene. Det er jo nemlig sådan, at nok er fjerntrafikken stigende, men det er lokaltrafikken, som faktisk er afgørende for, i hvilket omfang vejene skal udbygges. Det vil man kunne aflæse af de trafiktællinger, som er foretaget. Man vil bl. a. kunne se det for enkelte veje i Københavns omegn, og man vil kunne det for hovedvej 1 fra Odense til Lille-Bæltsbroen — for at tage de mest fremtrædende områder, hvor det klart kommer til udtryk, at lokaltrafikken faktisk er afgørende for, hvornår der skal foretages en udvidelse.

Jeg mener, at med det, der hidtil er anvendt til vejudbygning — og det har jo været stigende gennem årene — har vi tilpasset vort vejnet til vor økonomiske formåen og til de krav, som produktionen i almindelighed kan stille, og under hensyntagen til sikkerheden, som jo også må spille en rolle. Jeg mener heller ikke, vi kan slække på takten, hverken i henseende til at have et trafikapparat, som svarer til produktionens behov, eller i henseende til at skabe den størst mulige sikkerhed; det