

[Peter Nielsen.]

vækst, København og omegn har haft på det øvrige lands bekostning, kan næppe i det lange løb være sund. I andre lande søger man at bekæmpe en for voldsom udvidelse af hovedstæderne. Således søger England at holde London nede på en passende størrelse, idet man er yderst betænkelig ved, at $\frac{1}{5}$ af landets indbyggere bor i hovedstaden, og dér har man bl. a. ved en skærpet byplanlovgivning gjort det næsten umuligt for en ny fabrik at etablere sig i London. I stedet søger man at dirigere den til et af de områder, hvor beskæftigelsen ikke er god. I Storkøbenhavn og det nærmeste Nordsjælland bor $\frac{1}{4}$ af Danmarks indbyggere, og fortsætter den nuværende udvikling, vil snart $\frac{1}{3}$ af landets befolkning være klumpet sammen herovre.

Hvor staten og lovgivningsmagten kan øve indflydelse på beskæftigelsens placering, bør det gøres, og nye arbejdsmuligheder må derfor ledes ud over det ganske land og først og fremmest til arbejdsløshedsøerne.

A. C. Normann: Jeg har nogle bemærkninger i anledning af den næsten standende diskussion om færdselsloven, idet jeg gerne vil benytte denne lejlighed til at henlede den højtærede justitsministers opmærksomhed på, at jeg bl. a. i egenskab af mit hverv som mit partis ordfører ved færdselslovens gennemførelse i fjor og som tidligere medlem af færdselsudvalget naturligvis nu bag efter med stor interesse har iagttaget den måde, på hvilken den nye lov administrativt er gennemført og vel i fremtiden skal gennemføres.

Nu er der i de sidste dage fremkommet nye skræmmende oplysninger om antallet af færdselsulykker. 1 000 dræbte og over 40 000 kvæstede, siger bladene. Jeg er efter nogle dages rejse i Jylland først kommet til København i dag og har ikke fået disse tal verificeret; men selv de ca. 700, der mistede livet i 1954, er jo et tilstrækkelig alvorligt tal til at mane til en virkelig landsomfattende indsats efter store linier for omsider at få denne store ulykkeskilde begrænset. Færdselsdrab er nu ved at være en af de vægtigste dødsårsager her i landet, medens de tidligere spillede en forsvindende rolle i forhold til en lang række sygdomme. Færdslen tegner sig i dag for flere dødsfald end

f. eks. sådanne sygdomme som tuberkulose, sukkersyge, mavesår, ja, endog for flere end lungebetændelse, selvom man medregner de lungebetændelser, som opstår som en komplikation til færdselsulykker.

I betragtning af de uhyre ofre, der er bragt fra offentlig og privat side for at bekæmpe disse tidligere så dominerende dødsårsager, den lange række sygdomsgrupper, som har været frygtet af menneskene i menneskealdre, er indsatsen mod færdselsulykkerne endnu forbavsende ringe. Det må her huskes, at foruden de mange dræbte er der tusinder af lemlæstede, som aldrig genvinder deres færlighed, således at man også i forbindelse med færdselsulykkerne kan tale om en stor sygdomskilde. Jeg tror kun, der er en 3—4 sygdomsgrupper tilbage, som forårsager flere dødsfald end færdslen, nemlig sådanne som kræft, nerve- og hjertesygdomme, og der har ikke i tilnærmelsesvis samme grad fra den almindelige befolkning været vist den interesse for at bekæmpe færdselsdrabene, færdselsulykkerne, færdselskvæstelserne og færdselssygdommene, som der har været vist overfor adskillige af de sygdomsgrupper, jeg før nævnte, måske nok ud fra en almindelig forestilling om, at disse almindelige sygdomme rammer os i flæng, at de er noget, enhver kan frygte når som helst at blive udsat for. Det er, ligesom man mener, at man har en større indflydelse på, om man bliver offer for en færdselsulykke. Det er der naturligvis ud fra den enkeltes synspunkt noget rigtigt i, men nu ved vi altså, at færdselsulykkerne efterhånden har fået dette omfang, og derfor ønsker vi at kunne gribe noget stærkere ind.

Jeg husker, at der i færdselsudvalget blev rejst en ret livlig diskussion om, hvorvidt det var forsvarligt at imødekomme et forslag fra den højtærede justitsminister om at anvende et så ringe beløb som 300 000 kr. til en reklamekampagne, en propagandakampagne, der skulle følge denne lovreform op. Sådanne afdæmpede forestillinger om den kraft, der må bringes i anvendelse, rådede så sent som i fjor.

Jeg for min del havde ventet, at vi som en konsekvens af hastighedsbestemmelserne ville have set skilte med lokale hastighedsbegrænsninger skyde op ved hovedpassagerne gennem alle landets byer og landsbyer,