

## [Guldberg.]

forhånd er afskåret fra at træffe beslutninger, fordi alle forudsætninger, alle undersøgelser, alle statistikker, alt hvad der ligger af muligheder og materiale, peger i én bestemt retning. Selv om man har følelsen af, at den er forkert, er man helt afskåret fra at komme uden om det, og så siger man: sagen er næsten afgjort på forhånd. Det er fordi man har accepteret at bygge på den metode, som jeg kalder den gamle metode.

Men man anvender en ny metode i moderne planlægning, og den hviler på et andet synspunkt. Dens grundsynspunkt er, at enhver disposition, som man foretager både i trafikforhold og også i andre planlægnings spørgsmål, er noget, der er medbestemmende for, hvordan udviklingen bliver, og dermed også et indgreb i, hvorledes fremtidens forhold vil være. Det er helt naturligt, det er jo noget, vi efterhånden ser så mange eksempler på. Nye trafiklinjer tiltrækker trafik, nye trafikmuligheder skaber trafik. Hvis man måler dagens trafikbehov i statistikker, så sker det på grundlag af de eksisterende forhold og siger derfor i virkeligheden ikke noget som helst om, hvordan fordelingen af trafikken og behovet ville være, hvis man i sin tid havde valgt nogle helt andre løsninger.

Det får særlig betydning for én ting, som vi kender, og det er, at hvis man forestiller sig, at man med en udbygning af tunnelbaner — jeg tænker specielt på hele spørgsmålet vedrørende den indre by — kan formindske overfladefrafikken i den indre by, så tager man fejl. Man kan forøge den. Vi ved, at motortrafikken tager nu den plads, der bliver til rådighed. Det er helt klart, at hvis man skaffer de adgangsmuligheder gennem en tunnelbane i den indre by, så fører man så mange flere mennesker til, og de skal jo op i lyset. Det er helt klart, at det, der sker, er, at man øger presset; man kan få flere mennesker ud og ind, men man får ikke mindre trængsel.

Den gamle metode, kan man altså sige, har i virkeligheden accepteret, at det gælder om at få det bedst mulige ud af nogle vilkår, som egentlig tages som givne; den anden måde peger på, at man ikke blindt behøver at acceptere en udvikling, men at man selv kan frigøre sig for forudsætningerne ved at begynde med at sige: hvad er det ønskelige?

Det er jo ikke altid, at det ønskelige er muligt, men man kan begynde med det. Det gør bl. a., at spørgsmålet om trafiklinjer, valg af linjerne og valg af metoderne i første omgang bliver et politisk spørgsmål og ikke et teknisk spørgsmål. Jeg har mange gange lagt mærke til, at man netop blandt teknikere og sagkyndige er langt mere klar over dette forhold, end man måske har været i de politiske kredse, langt mere klar over, at man skal bruge den tekniske, den økonomiske og den æstetiske sagkundskab som grundlag for at kunne opnå resultat. Men resultatet må vi selv definere, og ingen planlægger i teknisk forstand har nogen mulighed for at løse sin opgave uden først at have fået det politiske grundlag. Det tvinger os altså ud af den passive indstilling, at vi bare kan lovgive på grundlag af noget, der tilsyneladende er en bunden udvikling; vi er tværtimod i virkeligheden nødt til selv at vurdere tingene.

Det er det, der har været udgangspunktet for den stilling, vi nu tager til tunnelbanerne, idet vi jo så siger: hvad opnår man, hvad vil der ske, hvis man bygger tunnelbanerne i den indre by?

Ja, der er nogle ting, man meget enkelt kan forudse; man kan for det første forudse det, jeg nævnte om, at overfladefrafikken i den indre by aldeles ikke bliver mindre. Det er forkert at tro, at tunnelbaner skaffer behagelig plads til nogle af os i den indre by, idet vi nemlig nyder godt af, at alle de andre kører i tunnelbanerne. Sådan går det jo ikke, det kender vi også fra alle andre byer.

Lad mig for en ordens skyld sige, når vi nu sammenligner så meget, at man skal være meget forsigtig med at sammenligne med andre byer, selv om man naturligvis kan sammenligne visse ting. Lad mig minde om, at netop de store byer, man ofte sammenligner med, som har bygget tunnelbaner i meget god tid, og for hvem det vil være en katastrofe, hvis man nedlagde dem — det er også noget andet end at bygge dem, når man ikke har dem — jo har helt forfærdelige forhold i deres overfladefrafik; det vil altså sige, at de er ikke sluppet for problemet, ved at de i sin tid, da der teknisk var mere grundlag for det, har bygget deres tunnelbaner.

En anden afgørende indvending er, at det