

[Guldberg.]

det kan ikke blive anderledes. Men sådan er det ikke, sådan har det bare været. Det er ting, vi har været bundet af. Hvis bilen var opfundet før byen, så havde byen jo aldrig set ud som den gør. Nu gik det omvendt, og så har vi altså fået problemerne, men vi er ikke bundet af dem mere.

De henvisninger, der blev givet til andre byer, kunne jeg ikke nå at få fat i; der blev lavet en ordentlig liste, og jeg nåede at høre i hvert fald et par ret store gode byer indimellem. Der skal dog være en vis rimelighed i disse sammenligninger, og en af dem vil jeg gerne have lov at tage frem, det var Los Angeles. Los Angeles er jo den typiske bilby, og det skulle altså være et hovedargument. Vi skulle sige, at vi ikke skal have jernbaner i København, men det er der jo ingen der siger; vi siger, at vi skal stoppe tunnelbanerne ved grænsen til den indre by, vi skal ikke lave tunnelbaner ind i den indre by og ødelægge denne. Heroverfor skulle modargumentet altså være, at man i Los Angeles, som er på størrelse med Sjælland, er kommet frem til, at selv om man har haft plads til bilerne i mange år, skal man nu også have jernbaner. Der er ingen, der siger, at vi ikke skal have jernbaner på Sjælland. Sådan kan vi jo spille med tingene.

Vi skal tage København, som den er. Vi skal tage stilling til, om det København, som vi kalder den indre by, skal skabes til et yderligere centrum, skal ødelægges af at samle arbejdspladserne sammen i stigende grad, uden at vi har nogen som helst chance for at forhindre det, når vi først er begyndt, eller om vi skal tilsigte en mere spredt udvikling, og den kan vi godt tilsigte for Københavns vedkommende vestpå, og vi skulle gerne samtidig gøre noget for, at det ikke alene blev en spredning i forholdet imellem København og omegnen indbyrdes, men også længere ud til det samlede land.

Nej, vor opfattelse er, at vi har fået en mulighed for at springe en hel epoke over i

udviklingen. Vi har fået en mulighed for at lære af andres fejl, og det eneste, der kræves af os, er at have lidt fantasi til at benytte os af det og i og for sig være villige til at tænke selv og ikke føle os bundet af, at alle de mennesker, som har arbejdet under andre forudsætninger og ærligt og redeligt derfor har bygget på dem, selvfølgelig må have en anden opfattelse i dag, så længe de bliver på de forudsætninger, de i sin tid har fået.

**Stæhr Johansen:** Det er ikke, fordi jeg vil polemisere mod det ærede medlem hr. Guldberg, for jeg kan da godt se, at en byspredning, som vi vel alle sammen i denne sal er enige om, vil være en fordel. Jeg mener blot i modsætning til ham, at foruden den naturlige byspredning og den spredning af industri og virksomhed over hele landet, der notorisk finder sted, er trykket på storbyen, på hovedstadsområdet, ifølge de erfaringer, man har alle steder rundt i verden, så afgørende, at man vil få en udvikling begge steder. De tal, som jeg nævnede, de prognoser, som vore byplanteknikere har beregnet, er jo prognoser, som i hvert fald hidtil har holdt stik, og derfor må man forudse den store samling omkring Storkøbenhavn. Det er jo også dér, de store forretningscentre viser sig. Det kan man jo bl. a. se med London.

Netop for at fremme den lovgivning, som det ærede medlem hr. Guldberg og som jeg for øvrigt også er tilhænger af, da lavede man efter krigen i London det 20 km grønne bælte om byen — dér måtte man ikke bygge — og så regnede man med, at man kunne tvinge erhvervslivet til andre steder i England. Man fik også noget flyttet, men uden om London har der rejst sig en række byer simpelt hen, som nu hører til London, hvorfor man har måttet ændre Londons forfatning for at få dem med ind. Det beviser, at man kan ikke standse strømmen imod storbyerne, og når man ikke kan det, må man jo gøre op med sig selv, at så må man løse problemerne for storbyen og altså også løse trafikproblemet.