

[Svend Heiselberg]

hæmmer udviklingen af den europæiske integration. Rationelle transport- og distributions-systemer er en forudsætning for den europæiske specialisering og arbejdsdeling, en forøget vareudveksling og en højere grad af mobilitet i befolkningen.

Det var derfor meget bevidst, at transportpolitikken blev tilgodeset med et selvstændigt kapitel i Romtraktaten. Ud over landbruget er transportområdet den eneste økonomiske sektor, der udtrykkeligt nævnes i et særskilt afsnit. Af særlig interesse kan nævnes artikel 73 og artikel 75, stk. 1, i det nævnte afsnit. Jeg citerer:

»På det i dette afsnit omhandlede sagsområde søger medlemsstaterne at nå traktaternes mål inden for rammerne af en fælles transportpolitik.«

Det vil sige, at det er EF, vi skal interessere os for at lave transportpolitik sammen med og ikke EFTA-landene, som må indrette deres transportpolitik efter Fællesskabets. Jeg nævner det blot, fordi vi ikke skal forledes til at tro, at vi kan lave en isoleret transportpolitik, og vi kan vel også sige godt det samme. Men det er klart, at vi kan have nogle fælles mål at bestræbe os på at præge den europæiske transportpolitik med, og det har regeringen jo hele tiden gjort og endda gjort godt. Så kan vi skændes om, hvorvidt vi skal have få eller flere cykelstier, om vi vil have miljøvenlige byer med mange, få eller slet ingen biler.

Jeg mener ikke, at vi skal lave en jernring omkring eksempelvis København. En miljøvenlig by er ikke proportional med, om der er mange eller få biler i byen. Det er i høj grad også et spørgsmål, om der er parkeringspladser, og om der er åbne og grønne områder.

Men en socialistisk styret Københavns Kommune har i stedet for at lave grønne områder og parkeringspladser solgt hvert eneste ledigt hjørne til forsikringsselskaber, banker, organisationer og fagforeninger osv., så bilerne ofte er nødt til at køre rundt i lang tid, inden de kan finde en parkeringsplads, hvilket i sig selv er en belastning for bytrafikken. Det er bl.a. en medvirkende årsag til, at bytransportpolitikken er kaotisk i København.

Til slut vil jeg sige, at Venstre gerne ser, at vi kan komme i gang med at løse hovedstadsproblemerne. Vi ser eksempelvis tanken om en magnetbane fra Frederiksberg via Nørrebrogade, Christianshavn, Amagerbrogade og videre

til Lufthavnen som et interessant projekt. Det har vi også taget hensyn til i den DSB-aftale, der netop er indgået med Socialdemokratiet, CD og Kristeligt Folkeparti. Så vil vi her få at se, hvordan en privatfinansieret nærbane kan være med til at løse en storby transportproblemer. I øvrigt indeholder DSB-aftalerne flere af de punkter, som SF efterlyser.

Jeg skal på mit partis vegne afvise beslutningsforslaget og henviser til, at der aldrig tidligere er lavet flere miljøvenlige investeringer af alle slags, end der netop er lavet under Schlüterregeringen, og det fortsætter nok en tid endnu.

Knud Lind (FP):

Der var engang, hvor fru Margrete Aukens moderpartier i Østlandene og deres socialistiske tanker bare var sagen. Rødt var godt!

Nu er den socialistiske politik revnet som en sæbeboble. Nu er det grønt, der lige er sagen, uanset hvad det koster skatteborgerne og Danmarks erhvervsliv med variable afgifter for godstransporter på veje, forbud mod visse kemikalie- og andre farlige transportere på veje, selv om hidtidige erfaringer f.eks. i USA viser, at de fleste store giftulykker er sket i forbindelse med godstogstransporter.

Også bilismen får et hak i form af miljøafgifter, selv om en løsning om bilfri centre ved hjælp af offentlig busdrift vil give mere forurening. Skulle man f.eks. lave et bilfrit område i Københavns centrum, ville det kræve, at der afgik en bus hvert 16. sekund fra parkeringszonen og ind til bymidten, mens man ville have en hel del tomme busser uden for myldretiden.

Samfundsøkonomisk koster det 80 øre pr. kørt km i en privatbil, mens det koster 1,20 kr. pr. kørt km med offentligt transportmiddel. Nu ved jeg godt, at SF er bedøvende ligeglad med, hvad det koster, og om befolkningen er interesseret i at køre med de offentlige transportmidler.

I rapporten »Bilen i Byen« kan man læse alle disse tal. Tidsomkostningerne er f.eks. 50 øre for privatbilen, mens den er én krone for den kollektive trafik.

SF's forslag bygger på fejlagtige påstande om, at f.eks. biltrafikken i det centrale København er stigende. Det er den bestemt ikke. Hvis man kigger tilbage til 1970, er den ikke stigende. Derfor betragter jeg dette forslag som et pa-