

ner folk og motiverer folk på den rigtige måde. Det skal udformes rigtigt, og det skal ikke være en pengemaskine, for så har vi lagt det for had fra starten. Samtidig skal vi helt klart reducere de samlede udgifter ved at have bil med det samme beløb, som vi forventer at få ind ved roadpricing. Så tror jeg, vi kan sælge det system, ellers er det klart, at det bliver lagt for had fra starten, og så kan folk finde alle mulige fejl ved det. Det må selvfølgelig ikke indeholde den ingrediens, der hedder overvågning.

For os er det altså ikke et spørgsmål om at brandskatte bilerne yderligere, men at tilrettelægge hele afgiftsstrukturen og prisstrukturen sådan, at det motiverer til at bruge trafikmidlerne rigtigt. Vi tror stadig på kombinationen af forskellige afgifter som et adfærdsregulerende instrument, men først og fremmest må den kollektive trafik gøres mere attraktiv og bedre tilgængelig. Det var her, jeg synes – og det var jeg meget skuffet over – at der smuttede lidt for mig i finanslovforliget.

#### **Thorkild B. Frandsgaard (FRI):**

Først tak for redegørelsen om byernes trafik!

En sådan redegørelse er jo i de fleste tilfælde en status over, hvad der er sket, og hvad der måske skal gøres i fremtiden. Der er også nogle ting i denne redegørelse, der peger på, hvad der måske vil komme.

Det sker mange gange, at man går herop og kritiserer ministeren for en redegørelse, men det vil jeg ikke. Jeg vil forholde mig til de forskellige ting.

Det, der først glæder mig, er, at trafikministeren starter med at skrive i redegørelsen, at bilen er kommet for at blive, idet der bliver flere og flere familier, der ser det som en nødvendighed for at få tilværelsen til at hænge sammen, at man har en eller flere biler, og det gælder også befolkningen i byerne. Hvor er det rigtigt set. Det er dejligt, at ministeren nu også vil se det i øjnene, så det ikke alene er den kollektive trafik, det drejer sig om.

Nu er der jo store forskelle, alt efter om det er de få store byer, vi har her i landet, eller alle de mellemstore byer, vort land består af, med hensyn til, hvordan bytrafikken skal være. I de enkelte storbyer er det rigtigt, at man i selve bykernen gør et eller andet for, at den kan blive bilfri – vi kan godt bruge det udtryk – men i alle de mellemstore byer, som jeg vil kalde dem, kan det ikke være rigtigt, for her finder man

nemlig rigtig mange af de mennesker, der har brug for bilen til daglig.

Hvorfor er det et problem med bilerne i byerne? Jo, det er et problem, fordi planlægningen har været forkert, og det fremgår også af redegørelsen. Man har i den overordnede planlægning gjort alt for at begrænse byspredningen, og det er lige bestemt forkert, for det resulterer jo i, at man klumper sig sammen. Men det kan vi jo ikke gøre noget ved her.

Af redegørelsen fremgår det, at der tages initiativ til, at kommunerne udstyres med bedre værktøjer til at være med ved reguleringen af bytrafikken. Det lovforslag skal vi behandle efterfølgende, og det drejer sig om, som jeg læser lovforslaget – det vil jeg komme tilbage til – at man overfører noget kompetence fra politiet til de lokale vejmyndigheder, dvs. det tekniske udvalg. Det ser jeg som noget farligt. At man på en eller anden måde giver kommunen lidt større beføjelser, er i orden, men det overordnede ansvar og kompetencen skal være politiets, for ellers vil det blive vidt forskelligt, alt efter hvordan stemningen er i den pågældende by.

Noget andet, ministeren er inde på, og som er rigtigt, er: Hvordan skal vi få bilerne flyttet ud af byen eller formindske det antal, der er i byen?

Det bliver nævnt, at det kan gøres i form af afgiftspolitik, men det har vi jo allerede prøvet, og jeg tror ikke, vi skal begynde at tænke på at lægge mere afgift på nogen steder. Og det bliver nævnt, at det drejer sig om, at der gives mulighed for, at kommunen kan opkræve en afgift på private parkeringspladser og parkeringshuse, men det vil jo lige bestemt virke forkert, hvis der åbnes mulighed for det.

Jeg mener, vi skal lige den modsatte vej. Vi skal prøve at tilskynde nogle til at bygge parkeringshuse ved indfaldsvejene eller i udkanten af storbyerne, som man gør andre steder. Så vil folk parkere deres bil derude, hvis det kan gøres til en rimelig pris, og så tage bussen ind til centrum.

Så lige bestemt det med flere afgifter mener vi er den helt forkerte vej, og det kan Frihed 2000 ikke være med til.

Det er også rigtigt, som ministeren skriver i redegørelsen, at hver eneste ulykke, der sker, er én for meget. Det er vi vel enige om alle sammen, og derfor skal vi gøre alt muligt, alt hvad der er mulighed for, for at kan undgå dem. Det mener jeg også er gjort, men man kan jo selvfølgelig prøve at gøre det bedre.