

afgørende at få at vide: Lægges der med R 8 og L 156 op til, at der kan indføres betalingsringe, bompenge osv.? Det må vi have et klart svar på.

Endelig som det sidste glæder det mig at kunne konstatere i dag, at ministeren, ja, selv hr. Kaj Ikast, tager afstand fra alle de særinteresser, som administrerer trafikpolitikken i f.eks. København. Betyder det, at der nu er et opgør på vej med 1990'ernes trafikpolitik? Betyder ministerens forsigtige distance til alle de selskaber, vi har fået, at ministeren nu er indstillet på f.eks. at offentliggøre forholdene i nogle af disse lukkede selskaber, og at de måske til sidst kan begynde at arbejde sammen? Jeg synes, det ville være meget interessant at høre, om man kunne nå frem til en sådan erkendelse, for så er der da sket noget i dag.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først skal jeg sige til hr. Arne Melchior, at jeg altså ikke kan tage æren for, at det er mig, der skulle have lanceret det med, at man kunne overveje, om private parkeringspladser skulle pålægges en afgift. Det er noget, der har floreret i debatten, og når man afgiver en redegørelse, har jeg altså den opfattelse, at så bør man også give en redegørelse, der er så dækkende som muligt af de forskellige problemstillinger, der er rejst fra forskellig side. Derfor er det også nævnt, som noget af det, der kan overvejes og vurderes, men som sagt er det ikke noget, der er lanceret som et forslag fra regeringens side, og det er ikke noget, vi har i tankerne på nuværende tidspunkt. Men for fuldstændighedens skyld har jeg ment at det var rigtigt at nævne det i redegørelsen, ellers var der såmænd nok nogle, der havde klandret mig for, at det ikke var med, vil jeg tro. Sådan er det.

Så lige en enkelt bemærkning til hr. Kaj Ikast: Konstruktionen af Ørestadsselskabet blev jo lagt fast med vedtagelsen i 1992, og man kan sige, at den kritik, der rejses af konstruktionen, vedrører altså den første vedtagelse, der blev gjort på området.

Om forsøgsparagraffen, der er indeholdt i færdselsloven, skal jeg sige, at der ikke er adgang til at lave økonomiske forsøg ifølge forsøgsparagraffen. Der er tale om andre typer af forsøg, herunder forsøg, der tager sigte på at begrænse forureningen og begrænse miljøbelastningen i et lokalområde.

Fru Margrete Auken var inde på, at nu skulle alle målene pludselig være faldet bort, fordi der er afgivet en redegørelse, som ikke nævner alle

målene fra først til sidst. Til det vil jeg sige, at det jo simpelt hen er en gang vrøvl. Alle de mål, der er opstillet på de forskellige områder – forureningsmæssige mål og mål for trafiksikkerhed og sådan noget – står selvfølgelig ved magt.

Som det er blevet sagt fra både fru Vibeke Peschardts og hr. Erling Christensens side, er det en redegørelse, der tager sigte på at understøtte det lovforslag, der kommer efterfølgende, og som handler om at give kommunerne noget mere kompetence, end de har i dag. Det er ikke et spørgsmål om at løbe fra nogle mål eller sige, at nu overlader vi det hele til kommunerne. Det er ikke det, det drejer sig om, og det er helt, helt ude i hampen, havde jeg nær sagt, at forestille sig, at det var dét, det skulle dreje sig om. Det er det ikke, så det må jeg klart afvise.

Til gengæld vil jeg sige om den automatiske hastighedskontrol, hvor vi har et forsøg, at det godt kan være, jeg er lidt underligt indrettet. Men jeg har det altså sådan, at jeg synes, viden er udmærket at have som basis for at træffe beslutninger, og det var faktisk derfor, vi satte det forsøg med automatisk hastighedsovervågning i gang i nogle bestemte dele af landet.

Forsøget ophører pr. 1. april, men det ser ud til, at det virker dæmpende på hastigheden, så i stedet for bare at stoppe det – som vi jo egentlig burde, fordi forsøgsperioden løber ud – lader vi være med det og fastholder dermed den gevinst, der måtte være i forsøget, samtidig med at vi evaluerer det. Vi evaluerer ikke med henblik på, at det skal puttes ind i et eller andet virkemiddelkatalog eller sådan noget. Nej, vi evaluerer med henblik på, at hvis det virker, vil vi bruge det, og hvis det ikke virker, vil vi ikke bruge det. Så der er ikke nogen grund til at harscelere over, at nu bliver det lagt i mælpose, og jeg ved ikke hvad, for det gør det selvfølgelig ikke.

Vi etablerer et yderligere forsøg i den boldgade den 1. september i Århus, hvor der bliver et forsøg med både kontrol af fremkørsel mod rødt lys og hastighedskontrol. Vi har aftalt det med Århus Amt og Århus Kommune, og jeg kan oplyse, at bl.a. Herning Kommune har vist interesse for et tilsvarende forsøg. Jeg har sagt, at det er jeg sådan set principielt positiv over for, men jeg har bare ingen penge til det. Men hvis de har pengene, kan vi sikkert godt finde ud af det.

Egentlig skulle det automatiske hastigheds-kontrolforsøg altså stoppe den 1. april, men vi