

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Anden behandling af lovforslag nr. L 115: Forslag til lov om ændring af skattestyrelsesloven. (Ændring af reglerne for skatteanke-nævn).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 6/12 95. Første behandling 12/1 96. Betænkning 20/3 96).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 3 og § 2, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag,

betrakter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Forespørgsel nr. F 24:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke planer har regeringen med hensyn til at få flere til at benytte cykler og den kollektive trafik samt at få mere gods med tog og skib for at kunne leve op til Trafikplan 2005?«

Af Tommy Dinesen (SF), Margrete Auken (SF) og Steen Gade (SF).

(Forespørgslen anmeldt 28/11 95. Fremme af forespørgslen vedtaget 1/12 95).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

I 1992 havde vi en forespørgselsdebat her i Folketinget, der var rejst af SF, og så vidt jeg husker, sluttede alle partier op om, at der skulle laves en trafikplan frem til år 2005. Baggrunden herfor var, at man her i Folketinget gennem mange år havde set, hvorledes trafikplanlægningen foregik på må og få.

Den foregik gerne på den måde, at når nogle fik en stor bro ét sted, var der andre, der skulle have nogle motorveje et andet sted, og andre igen, der skulle have en flyveplads et helt tredje sted. Og det er da glædeligt, at et stort flertal her i Folketinget var enige i, at det ikke er den måde, man foretager trafikplanlægning på.

Trafikplanlægning drejer sig jo om adskillige milliarder kroner hvert eneste år, og derfor vil en langsigtet planlægning på det område være et gode.

Da Trafikplan 2005 så blev fremlagt af den daværende trafikminister, hr. Helge Mortensen, fik det den konservative trafikordfører, hr. Kaj Ikkast, til at sige, at i trafikplanen var der for meget miljø og for lidt trafik, og det blev så diskuteret en del.

Det har jo normalt været sådan her i Folketinget, når man har diskuteret trafik, at det for det meste har drejet sig om veje, og det har tilsyneladende især været de borgerlige partier, der har været fremme med, at trafikplanlægning er etablering af nye veje. De sidste store debatter på det område har været om anlæggelsen af de