

ikke mindst København, om disse spørgsmål. Der skal hverken lægges mere eller mindre i det end netop forhandling. Sagen er jo, at der er utrolig mange forhold at tage højde for, og at der er utrolig mange lokalpolitiske hensyn at tage: beskæftigelsesmæssige hensyn, hensyn til omsætningen for handelen i byen, mulighederne for forskellige anvendelsesformer for de indtægter, som måtte komme fra økonomiske styringsmidler, og en diskussion om, hvorvidt midlerne i virkeligheden skal gå til trafik anlæg, der medfører øget trafik, eller bl.a. skal gå til at gennemføre trafiksaneringer, der betyder mindre trafik.

Et eksempel, der har været rejst i debatten her, er Oslo, hvor man har brugt bompengindtægterne til trafik anlæg, der samlet set har medført en øget trafik i Oslo. Der er masser af uafklarede spørgsmål her, som skal diskuteres, og der er også mange forskellige metoder til at opfylde en bestemt målsætning. Hvis målsætningen i Københavns Kommune måtte være at begrænse trafikken i kommunen, er der masser af styringsmetoder og midler. Nogle af dem er nævnt i beslutningsforslaget, andre er ikke nævnt. Der kan laves forskellige former for miljøprioriterede gennemfarer. Busbaner er f.eks. et meget godt eksempel på, hvorledes man rent fysisk kan gennemføre begrænsninger, der er nok så markante i forhold til mulighederne for den individuelle trafik.

Jeg siger alt dette for blot at understrege, at der ligger hverken mere eller mindre i ordet forhandling, end at vi skal have en grundlæggende drøftelse om alle spørgsmålene med Københavns Kommune, når Københavns Kommune beder om det, og jeg skal sige, at jeg ser frem til en sådan drøftelse. Jeg mener bestemt, der er masser af spændende ideer og tanker om, hvorledes man kan forbedre mulighederne for at leve og bo i København, og der er masser af muligheder for at tilrettelægge den overordnede trafikstruktur med henblik på også at forbedre beskæftigelsesmulighederne og mulighederne for trafikafviklingen i København. Det er den samlede helhed, diskussionen meget gerne skulle handle om, og det er simpelt hen den lidt udefinerlige situation på nuværende tidspunkt, der ligger bag mine betragtninger om, at jeg ser frem til at forhandle hele komplekset med Københavns Kommune.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 127:

Forslag til folketingsbeslutning om udviklingsprojekter på trafikområdet finansieret ved en 10-øres CO₂-afgift på benzin og diesel.

Af Bent Hindrup Andersen (EL) og Jette Gottlieb (EL).

(Fremsat 23/4 96).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hovedsigtet med dette forslag er at fremskaffe midler til finansiering af udviklingsrettede projekter på transportområdet.

Regeringen er af den opfattelse, at staten bør medvirke til en udvikling af en bæredygtig trafiksektor, og det er også et centralt element i den netop offentliggjorte handlingsplan for nedbringelse af CO₂-emissionen i transportsektoren. De seneste års trafikpuljer på finansloven er også netop et udtryk for denne politik, og i forbindelse med finansloven for 1997 vil regeringen tage stilling til det fremtidige omfang af de midler, regeringen skønner fornødne.

Et andet element i forslaget er, at midlerne bør tilvejebringes gennem en afgift på 10 øre pr. liter benzin og pr. liter diesel. Jeg skal her understrege, at regeringen ingen planer har om at øremærke benzin- og dieselafgifter til bestemte formål. Udviklingen i benzin- og dieselafgifterne er fastlagt for de kommende år som et led i skattereformen.