

**[Trafikministeren]**

Beregninger viser, at der vil ske et fald i udslippet af NO<sub>x</sub> og HC på 55 pct. fra 1988 til 2010. Faldet i partikeludslippet vil være 45 pct. i samme periode. Dette betyder, at der vil ske en væsentlig reduktion af luftforureningen, og at transportsektoren – bortset fra CO<sub>2</sub> – i store træk vil kunne leve op til de opstillede målsætninger, selv om der ikke sker politiske indgreb ud over de allerede planlagte.

Det er regeringens opfattelse, at det fortsat er vigtigt med en aktiv indsats på luftforureningsområdet. Indsatsen vil bl.a. være rettet mod at skærpe emissionsnormerne for transportmidlerne i takt med den teknologiske udvikling, at overvåge udviklingen i luftforureningen fra trafikken og at øge indsigten i luftforureningens miljømæssige konsekvenser.

**Investeringer**

Som opfølgning på Folketingets dagsordensbeslutning af 5. november 1992 er der udarbejdet en investeringsoversigt. Oversigten er fremlagt i trafikplanen »Trafik 2005 – problemstillinger, mål og strategier«, som foreligger samtidig med nærværende trafikpolitiske redegørelse.

På alle områder er målet med de fremtidige investeringer, at de skal understøtte den nyorientering af trafikpolitikken, som regeringen har fremlagt.

Regeringen har med »Ny kurs mod bedre tider« og den dertil knyttede beskæftigelsespakke kanaliseret væsentlige midler ind i fornyelsen og forbedringen af infrastrukturen. De samlede investeringer på trafikområdet vil således samlet set give en væsentlig positiv effekt på beskæftigelsen.

Regeringen ønsker med den fremlagte oversigt over investeringsprojekter at lægge hovedvægten på, hvilke investeringer der anses for vigtige. Der er således ikke taget stilling til præcis hvilke projekter, der skal gennemføres inden 2005.

Oversigten har således til formål at give et overblik over aktuelle projekter i transportsektoren samt en tilkendegivelse af, hvordan det enkelte projekt indgår i nyorienteringen af trafikpolitikken.

Investeringsniveauet i transportsektoren vil – ud over hensynet til transportsektorens behov – også fremover skulle afpasses efter det økonomiske råderum.

De eksisterende metoder til prioritering af trafikprojekter ud fra samfundsøkonomiske og miljø- samt sikkerhedsmæssige effektivitetskriterier bør videreudvikles og formidles, således at der opnås en generel accept af metodernes anvendelighed i den trafikpolitiske diskussion.

Hensigten er, at analyserne på sigt ikke kun skal bruges til at prioritere mellem projekter i én sektor, men også skal danne basis for vurderinger på tværs af transportsektoren.

**Samtykke til behandling:****Formanden:**

De sager, der er opført på dagsordenen under punkterne 25, 26 og 31, kan kun med Tingets samtykke behandles i dette møde, men hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 17:**

*Forespørgsel til miljøministeren [om, hvad den miljømæssige begrundelse er for at gøre Danmark til et benzinlavprisland].*

Af Jes Lunde (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 9/12 93).

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 30:**

*Forslag til lov om ændring af lov om tillæg til borgerlig straffelov angående forræderi og anden landsskadelig virksomhed og lov om straf for krigsforbrydelser. (Afskaffelse af dødsstraf).*

Af justitsministeren (Erling Olsen).

(Fremsat 14/10 93. Første behandling 10/11 93. Betænkning 30/11 93. Anden behandling 10/12 93).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.