

Jeg havde naturligvis forventet, at der efter et stykke tid ville komme et ønske om at få gjort status for Trafikplan 2005, der jo angiver målet for hele trafikområdet frem til 2005. Men det siger næsten sig selv, at de meldinger, jeg kan give her i dag om regeringens planer for udbygningen af det overordnede vejnet i de kommende år, ikke adskiller sig væsentligt fra de meldinger, jeg kom med for kun ca. 1 år siden i forbindelse med debatten her i Folketinget om Trafikplan 2005.

Skal man alligevel her efter kun et år gøre status, synes jeg, at der er grund til at fremhæve de mange arbejder, som vi har i gang rundt omkring i landet.

Efter færdiggørelsen sidste sommer af den sidste del af den jyske motorvej mellem Århus og Randers og det såkaldte tredje ben ved Fredericia vil indsatsen på motorvejsiden blive koncentreret om færdiggørelsen af motorvejen Esbjerg-Kolding samt motorvejsanlægget i Vendsyssel, der består af i alt syv etaper.

Som bekendt har der været diskussion om linjeføringen på flere af etaperne i Vendsyssel. Disse problemer er imidlertid nu omsider ved at være løst.

Jeg har givet Folketingets Trafikudvalg oplysninger, som indebærer, at de etaper, hvor der er opstået linjeføringsproblemer, bliver færdige lidt senere end planlagt. Forsinkelsen er dog ikke større, end at jeg forventer, at det samlede anlæg som forudsat vil kunne være åbent for trafik i år 2000.

På Esbjerg-Kolding-motorvejen skrider anlægsarbejderne planmæssigt frem. Planen er således fortsat at åbne strækningen Holsted-Vejen i 1996 og de øvrige tre etaper i 1998.

Det tredje større motorvejsanlæg i Jylland, som vi så småt er ved at påbegynde, er de to rute 15-strækninger mellem Herning og Bording og mellem Århus og Låsby, som blev vedtaget ved anlægsløb i 1993. Disse strækninger vil efter planen kunne være færdige i år 2002. Jeg skal senere vende tilbage til rute 15, som jeg forventer bliver et af debattemnerne her i dag.

Sammen med anlæggene i regeringens beskæftigelsespakke lægger de nævnte motorvejsanlæg beslag på hovedparten af anlægsmidlerne frem til år 2000. Det er derfor begrænset, hvilke yderligere hovedvejsanlæg der kan blive tale om at igangsætte i de nærmest kommende år.

Med etableringen af beskæftigelsespakken i sommeren 1993 blev det første vigtige skridt taget i retning af at opprioritere miljø- og færdselssikkerhedsindsatsen samtidig med, at der blev skabt øget beskæftigelse. I alt ca. 800 mio. kr. blev der afsat til nye omfartsveje, byforbedringer, sortpletarbejder, sikring af jernbaneoverkørsler samt cykelstier langs hovedlandevejsnettet.

Hovedparten af de omfartsvejanlæg, som blev udmeldt i forbindelse med beskæftigelsespakken, er nu godt i vej, men et par stykker venter endnu på at blive søsat. Jeg tænker her på Ringboulevarden i Randers, hvor vi har et lovforslag til behandling her i Folketinget. Endvidere er der omfartsvejen Viborg Syd, som er med i det anlægslovsforslag, vi netop har fremsat.

Dette forslag omfatter desuden udvidelse af Helsingørmotorvejen fra fire til seks spor på strækningen fra Øverød til Jægersborg samt anlæg af 1. etape af Tværvej i Høje Tåstrup.

Diskussionen om udvidelse af Helsingørmotorvejen fik vi taget hul på her i Folketingssalen allerede for 14 dage siden i forbindelse med et spørgsmål fra fru Margrete Auken. Som jeg sagde ved den lejlighed, bliver der rig mulighed for at drøfte dette projekt, når forslaget kommer til første behandling her i Folketingssalen.

Jeg vil derfor i dag indskrænke mig til at gøre opmærksom på, at både udvidelsen af Helsingørmotorvejen og Tværvejen indgår i Trafik 2005 om end på et lidt ændret grundlag. Det lykkedes jo – som det er folketingsmedlemmerne bekendt – desværre ikke at få gennemført den principaftale, som var indgået med Københavns Amt om samfinansiering af i alt fire vej-anlæg i hovedstadsområdet.

Som jeg nævnte, har et af målene med at igangsætte de mange nye omfartsveje m.v. været at styrke beskæftigelsen og dermed skabe øget vækst. Vejinvesteringerne må således ses som en del af konjunkturpolitikken. Dette er samtidig grunden til, at der er valgt en forholdsvis kort tidshorisont for gennemførelsen af de anlæg, som er indeholdt i beskæftigelsespakken på de 800 mio. kr.

Meget tyder nu på, at opsvinget har bidt sig godt og solidt fast i dansk økonomi. Dette er selvfølgelig set fra regeringens side yderst positivt. Samtidig indebærer det naturligvis, at den øgede vækst og beskæftigelse er en risiko i den forstand, at det kan føre til overophedning og