

[Knud Damgaard.]

praktiske problemer, som visse ligger ved banens åbning og ved kombinationen bus og tog; på den måde, at man sikrer en kortere tid for transporten for de folk, der skal til Valby og Vanløse, ved at sikre, at den nye Køgebugtbane får en passende andel i de gennemgående tog fra Vallensbæk til Hovedbanegården, som jeg ved er begrænset af den flaskehals, der ligger mellem København og Østerport, men hvor man i hvert fald kan operere og tilfredsstille nogle praktiske behov uden at gøre skade på principielle beslutninger truffet af dette ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg er meget enig i hr. Knud Damgaards betragtninger om konsekvensen af en række af udtalelserne her i relation til vores glæde over Vallensbækbanen og også alle vores varme forhåbninger om hurtigst muligt at komme videre med Køgebanen.

Hr. Knud Damgaard trak det nye moment ind, om ikke vi i undersøgelsen kunne inddrage muligheden for i videre omfang at anvende gennemgående tog, som altså ikke behøvede at stoppe ved alle stationerne fra Vallensbæk ind mod København, og det vil jeg godt give tilsagn om. Her er jo en måde at nedbringe køretiden på, således at de, der bor syd for Vallensbæk og arbejder i Valby-Vanløse området, kan få en bedre betjening, end de får i dag.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Henning Jensen** til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren overveje at stille forslag om en ændring af Diagonalvejens linjeføring; således at vejen ikke gennemskærer de naturskønne områder ved Mossø syd for Skanderborg?“

(Spm. nr. 22).

Skriftlig begrundelse.

Ved behandling af lov om projektering m. v. af den nord-sydgående motorvej i Jylland med forskellige tilsluttede vejforbindelser i maj 1965 vedtog folketinget ligeledes at projektere en hovedlandevej fra den ovennævnte motorvej ved Skanderborg nord om Brædstrup til Give og dermed en videreførelse af Diagonalvejen.

Ved at ændre linjeføringen, således at slutningen til den nord-sydgående motorvej sker vest for Horsens, vil man opnå en række fordele ud over at skåne naturskønne områder. Anlægsudgiften til Give-Skanderborg vejen er anslået til ca. 100 mill. kr.; en ændring af linjeføringen som foreslået kan antagelig gennemføres for det halve beløb, altså en besparelse på ca. 50 mill. kr.

Endvidere vil færgetrafikken over Kalundborg-Juelsminde få en direkte vejforbindelse til Midt- og Nordvestjylland og den nordlige del af Vejle amt en god vejforbindelse til Billund lufthavn.

Henning Jensen: Det hører vel til sjældenhederne, at man i folketingets spørgetid kan pege på besparelser af størrelsesordenen 50 mill. kr. Ved at ændre Diagonalvejens linjeføring som foreslået i begrundelsen for mit spørgsmål er dette muligt. Af andre fordele ud over den store besparelse og muligheden for at skåne den smukke natur ved Skanderborg kan jeg nævne følgende:

Der vil ved en ændret linjeføring blive gode vejforbindelser fra færgetrafikken og dermed en mulighed for, at lastbiltogene fra Sjælland hurtigere og mere hensigtsmæssigt kan komme over til Vestjylland. Jeg kan endvidere understrege, at en lang række vognmænd er stærkt interesseret i denne ændring af linjeføringen.

Tanken med Diagonalvejen var jo at skabe en god vejforbindelse fra Esbjerg til Århus, og eksperter har fundet ud af, at ved ændre linjeføringen således, at den føres ud ikke ved Skanderborg, men vest for Horsens, vil der ikke ske nogen væsentlig ændring af køretiden, og dermed er der mulighed for at tilgodese ca. 100.000 mennesker i den nordlige del af Vejle amt og dermed skabe gode forbindelser vestover, især til Billund lufthavn.

Det er begrundelsen for mit spørgsmål til ministeren, om han vil overveje at gøre sin indflydelse gældende for at ændre linjeføringen omkring Diagonalvejen.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Ved det tidligere væsentligst lokalpolitiske spørgsmål så vi en række repræsentanter for Køgekredsen og den sydlige del af København. Jeg går ud fra, at vi nu ser en række repræsentanter for den nordlige