

[Justitsministeren.]

adoptionssøgende, affødt af den af adoptionsnævnet nu vedtagne kurs. Jeg vil gerne vente med at tage definitiv stilling til de nævnte problemer, indtil jeg afgiver svar på retsudvalgets spørgsmål, og må derfor, ud over hvad jeg allerede har anført, henvise til dette svar.

Af *Brusvang* (CD) til ministeren for offentlige arbejder (1/12 76):

»Vil ministeren overveje at gøre de jernbanestationer, der i aftentimerne er ubetjente, lidt mere kundevenlige?«

(Spm. nr. 153).

Begrundelse.

Besparelsesbestræbelserne inden for DSB har ført til, at en lang række jernbanestationer landet over er ubetjente i aftentimerne. Formentlig som sikring imod hærverk har dette ført til, at stationsbygningerne aflåses, og at bygningen og stationsarealet henligger i delvist mørke. Visse steder fører dette endog til, at der ikke er adgang til ventesal og telefonbokse. Ved hjemkomst til f. eks. Humlebæk station i aftentimerne er publikum således afskåret fra at tilkalde taxa pr. telefon og kan end ikke gå i læ for vind og regn, mens de venter på, at der eventuelt skal dukke en taxa op på holdepladsen.

Forholdet virker i det hele meget lidt kundevenligt. Jeg respekterer naturligvis fuldt ud DSBs sparebestræbelser. I en tid med stor arbejdsløshed og med en relativt høj arbejdsløshedsunderstøttelse er det imidlertid et spørgsmål, om man ikke bør være parat til at betale for blot en enkelt persons tilstedeværelse som tilsyn ved stationen, således at stationsbygningen kan holdes åben for publikum, så længe togene kører.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (13/12 76):

Som bekendt har det i de seneste år – bl. a. som led i politiske spareforlig – været nødvendigt at pålægge DSB væsentlige reduktioner af driftsudgifterne.

For at kunne opfylde disse sparekrav har DSB bl. a. set sig nødsaget til at inddrage betjeningen i aftentimerne på en række landstationer. Man har forsøgt alligevel at lade ventesale og forhaller være tilgængelige for publikum, men desværre har det visse steder (bl. a. i

Humlebæk) på grund af hærverk været nødvendigt at aflåse disse lokaliteter i perioder uden betjening.

Det er beklageligt, at dette samtidig kan medføre, at publikum herved afskæres fra at benytte en offentlig telefon. Dette forhold søger DSB dog ved forhandling med telefonselskaberne at råde bod på derved, at der etableres telefonboks uden for bygningen.

Da arbejdsopgaverne i aftentimerne på de stationer, der her er tale om, er meget begrænsede, ville en evt. betjening på stationen i realiteten kun få funktion som tilsyn. En sådan anvendelse af de knappe økonomiske ressourcer ville efter min opfattelse være mindre rimelig, idet de midler, der er til selve trafikken, ville blive tilsvarende reduceret.

Af *Hans Bjerregaard* (FP) til miljøministeren (2/12 76):

»Med hvilken begrundelse kan ministeren ikke godkende de folkevalgte udvalgs indstilling om linjeføringen af forlægningen af hovedlandevej 363 fra Boulevarden i Vejle til Ny Nørup Vest?«

(Spm. nr. 155).

Begrundelse.

Ifølge forlydender i dagspressen vil der endnu gå lang tid, før linjeføringen af nævnte vejstrækning kan fastlægges.

Da både vejdirektoratet, Vejle amt, Vejle byråd og Egtved byråd er gået ind for Ådalslinjeføringen, ønsker jeg ministerens begrundelse for, at linjeføringen ikke allerede er fastlagt.

Da linjeføringen på den omstridte strækning Skibet-Haraldskær meget nøje falder sammen med Vejle amts vejinspektors oprindelige forslag fra 1961, går jeg ud fra, at der ikke foreligger manglende tid til sagsbehandlingen.

Miljøminister *Helge Nielsens* svar (8/12 76):

I anledning af det stillede spørgsmål har jeg indhentet følgende udtalelse fra fredningsstyrelsen:

»Efter naturfredningslovens § 42 skal offentlige anlæg – herunder offentlige veje – placeres og udformes således, at de ikke i unødigt grad virker skæmmende i landskabet.

Den nærmere procedure er fastlagt i miljøministeriets bekendtgørelse nr. 174 af 1. april 1976: »Bekendtgørelse om godkendelse af