

[Miljøministeren]

drejer det sig jo om at foretage en afvejning af forskellige hensyn, og jeg synes ikke helt, at et af de hensyn, som også skal afvejes, fik sin rette placering i spørgerens fremlæggelse af sagen. Dette hensyn er trafikikkerheden. Det er klart, at også landsbyens befolkning og børnene i landsbyen bør være sikret bedst muligt mod trafikulykker, og det er trafikikkerhedsmæssige hensyn, der gør, at man nedlægger jernbaneoverskæringer eller -overførsler.

Det er klart, at jeg har til opgave at søge at få indpasset den lokale befolknings ønsker til det lokale miljø i de sektorplaner, som f. eks. statsbanerne udarbejder på statens vegne, og det er også klart, at jeg som planlægnings- og miljøminister giver udtryk for, at de synspunkter skal varetages. Jeg kan bare ikke på forhånd diktere, sådan som nogle måske kunne ønske det, at udelukkende disse hensyn og ikke andre må få indflydelse ved den endelige afgørelse; vi må foretage en rimelig afvejning. Hvis man skal vælge den løsning, som jeg forstår at hr. Alfred Hansen ønsker at vælge, med viadukter, så er det også et spørgsmål om økonomi, og dér er det klart, at der også må foretages nogle drøftelser mellem de implicerede parter om dette spørgsmål.

**Alfred Hansen (DR):**

Den lokale befolkning, som bliver berørt af en eventuel lukning af disse jernbaneoverskæringer, har jo ikke selv anmodet om at få dem lukket – tværtimod.

Jeg er selvfølgelig enig i ministerens synspunkt, at forhandlingerne må foregå i ministeren for offentlige arbejders regie. Det, jeg har ønsket med dette korte spørgsmål, er at opfordre ministeren til ud fra miljømæssige hensyn at gøre sin indflydelse gældende og sikre eksistensgrundlaget for disse landsbyer.

Det er klart, at der kommer økonomi ind i billedet, men jeg mener fortsat, at da det er DSB, der uden opfordring har ønsket at lukke disse overskæringer, så må det selvfølgelig også være DSB, der skal betale de fulde omkostninger, og det må også være DSB, der skal sikre den samme færdselsåre, hvis den lokale befolkning ønsker det.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om man kunne tænke sig en situation, hvor ministeren ville gribe ind. Jeg anser det for en helt

naturlig ting, at ministeren griber ind, hvis det viser sig, at det er i strid med en eventuel regionplan. Hvis ikke det står i regionplanerne, kunne ministeren da tænke sig at gribe ind, hvis det nu viser sig, at der virkelig vil være problemer med overlevelsesmulighederne for disse landsbyer?

**Miljøministeren (Ivar Nørgaard):**

Hvis hr. Alfred Hansen ikke lægger for meget i ordene »gribe ind«, sådan at det betyder, at jeg skulle diktere, så vil jeg gerne være med til at foretage den koordinering, der skal finde sted. Det er også opgaven, når vi skal godkende regionplanerne; da vil vi have mulighed for at se, om det er med i dem. Er det ikke med i dem, så er der naturligvis andre muligheder for at foretage en koordinering.

Nu siger hr. Alfred Hansen nok så flot, at han for sit vedkommende har afgjort, at det er statsbanerne, der skal betale alle de viadukter, som han synes man bør have. Det er jo altså også et spørgsmål om penge. Jeg tør ikke her stå og sige, at jeg kan glæde min kollega ministeren for offentlige arbejder med, at han i hvert fald kan få tilslutning fra spørgerens parti, når det drejer sig om bevilninger til statsbanerne til den slags formål. Jeg ved jo ikke, hvad andre vil sige, og jeg ved heller ikke, om det er rimeligt i den store afpasning af de forskellige opgaver.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. 402**

11) Til *finansministeren* af:

**Glensgård (FP):**

»Kan ministeren bekræfte, at de samlede udgifter til drift, anlæg og udlån for finansåret 1980 efter finanslovsforslaget andrager godt 140 mia kr.?«

**Skriftlig begrundelse**

I daglig tale anvender regeringen og de fleste folketingspartier et tal, der nærmere ligger mellem 118 og 120 mia kr., hvilket naturligvis er i strid med sandheden. Det er derfor vigtigt, at offentligheden får kendskab til de faktiske tal.