

Svar (26/4 93):

Kirkeministeren (A. O. Andersen):

Jeg kan oplyse, at kompetencen til at fordele præstestillinger, iværksætte strukturændringer m.v. siden januar 1990 er delegeret fra ministeriet til biskopperne.

Planlægningen af den gejstlige betjening af stifterne og hermed fordelingen af præstestillinger sker inden for den bevillingsramme, som hvert år afsættes på finansloven. Det er således de enkelte biskopper, der – efter forhandling med de berørte menighedsråd og præster – afgiver indstilling til ministeriet om nedlæggelse (eller oprettelse) af præstestillinger samt pastoratsomlægninger.

Stillingen som sognepræst på Mandø har tidligere været kombineret med en stilling som skoleleder på øen ifølge aftale med Ribe Kommune, som har betalt en del af sognepræstens løn. Kommunen har opsagt denne aftale med udgangen af indeværende skoleår, da der i det kommende og næstfølgende år ikke vil være børn at undervise.

Det er på denne baggrund, at biskoppen har indstillet, at Vester Vedsted og Mandø Sogne sammenlægges, idet biskoppen i skrivelse af 20. april 1993 til Mandø Sogns menighedsråd har anført, at den præstelige normeringssituation i Ribe Stift er sådan, at det er nødvendigt at omfordele stiftets præstekræfter til de sogne i stiftet, hvor behovet er mest påtrængende.

Sognepræsten vil således stadig væk være præst for Mandø pastorat, men naturligvis i mindre omfang. Jeg kan her oplyse, at der i den nuværende præstebolig på Mandø vil blive opretholdt et kontor for præsten.

Som anført ovenfor er kompetencen til fordeling af den præstelige betjening delegeret til biskopperne, og da ordningen i de forløbne år har været yderst velfungerende, finder jeg ikke anledning til at tage initiativ til fravigelse af ordningen i relation til betjening af småøer.

Spm. nr. S 759

Til trafikministeren (22/4 93) af:

Inger Stilling Pedersen (KRF):

»Vil ministeren tage initiativ til at sikre, at landsbyfællesskaber ikke bliver delt ved nedlæggelse af jernbaneoverskæringer?«

Begrundelse

DSB ønsker at nedlægge ca. 200 jernbaneoverskæringer i forbindelse med øgning af togenes hastigheder. Det må være rimeligt at tage hensyn til beboerne i områder omkring nedlæggelserne. Det skal undgås, at nedlæggelse af jernbaneoverskæringer ødelægger en hidtil naturlig forbindelse mellem landsbysamfund og resulterer i lange omveje for beboerne, som det f.eks. bliver resultatet ved nedlæggelsen af Laurbjerg-Bidstrup-overskæringer.

Svar (30/4 93):

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Ved planlægningen af de anlæg, som skal erstatte jernbaneoverkørslerne, tages der udgangspunkt i de principper, som følges ved nedlæggelse af private og offentlige jernbaneoverkørsler andre steder i landet.

Valg af erstatningsanlæg sker ud fra følgende tre princippløninger:

- Nedlæggelse uden etablering af bro- eller tunnelanlæg, men eventuelt med anlæg af supplerende parallelveje.
- Etablering af bro- eller tunnelanlæg »på stedet«, hvor dette er fysisk muligt. En mindre flytning af anlæggene betragtes som værende »på stedet«.
- Etablering af et »udflyttet« vejanlæg samt en stiforbindelse »på stedet«.

Forud for valget af afløsningsanlæg for en konkret jernbaneoverkørsel vil der i samarbejde med den lokale vejbestyrelse blive foretaget en analyse af overkørselens benyttelse og funktion:

- Størrelsen og sammensætningen af vejtrafikken gennem jernbaneoverkørslen måles.
- Arealanvendelsen og den fysiske planlægning i områderne omkring jernbaneoverkørslen undersøges.
- Fysiske muligheder for etablering af afløsningsanlæggene undersøges.

Herefter foretages der en samlet afvejning af fordele og ulemper af de mulige afløsningsanlæg, herunder miljømæssige forhold. Som det fremgår, tages der således i processen de videst mulige hensyn til de eksisterende byfællesskaber, men disse må samtidig afvejes i forhold til hensigten med lukning af jernbaneoverkørslerne.

Ved lukning af jernbaneoverkørslerne opnås nogle generelle fordele, bl.a.,