

[Miljøministeren]

med kommunerne. Her rører hr. Povl Brøndsted ved et meget ømtåligt problem. En helt afgørende forudsætning for, at der kan skabes utraditionelle løsninger, er, at der er et godt samarbejde mellem øboerne og de lokale myndigheder. Langt de fleste afgørelser for øboerne ligger jo hos de lokale myndigheder i amtsrådene og i kommunalbestyrelserne. Det er meget vigtigt, at øboerne, der ved, hvor problemerne ligger, inddrages i de kommunale beslutningsprocesser.

I en række kommuner er der i henhold til styrelseslovens § 17, stk. 4, oprettet særlige udvalg med det formål at styrke og udbygge samarbejdet mellem kommunalbestyrelsen og kommunens øsamfund. Det er en meget værdifuld ordning, et godt supplement til de uformelle kontakter mellem kommunen og øens beboere. Selvfølgelig kan samarbejdet mellem øboerne og de lokale myndigheder give anledning til gnidninger, det kan vi lige så godt konstatere, og det konstaterer begge parter også selv. Det kan da godt ske, at øboerne i visse tilfælde betragter problemerne ud fra en lidt snævrere synsvinkel, end kommunen gør, og omvendt kan kommunalbestyrelserne vel også i visse tilfælde i alt for høj grad betragte øernes problemer som underordnede i forhold til kommunens problemer i det hele taget; det er jo en balanceakt. Men ét er i alt fald givet, og det er, at samarbejde skal der til. Det er også et spørgsmål, om vi skulle overveje en nok så fast form for samarbejde og repræsentation for øerne i forhold til kommunerne.

Hvad fik du egentlig ud af, at du rejste rundt dernede i foråret, udsendte en hel masse pressemeddelelser om, hvad du ville? Der må da have været en mening med det; hvornår ser vi resultaterne deraf, hvornår kommer de første praktiske initiativer? Forhåbentlig om 2-3 minutter, for trafikstøtteforslaget er bl.a. resultatet af en grundig undersøgelse på stedet, der ud over de mange ideer, der nu ligger fremme, og som sammen med de ideer, der er kommet frem i dag, skal danne baggrunden for vores nye øpolitik.

Det kan ikke hjælpe, når man tager fat på sådan noget, at man bare griber en enkelt idé og siger: uha, og så kan det klares; derved kan vi komme til at ødelægge meget fremover. Det er meget væsentligt, at vi har givet os tid til det, og at folketinget her i dag så grundigt og positivt er gået ind i vurderinger-

ne, at vi får nogle ideer frem, der kan bygges på, ikke bare som en døgnflue, men som noget, der virkelig kan holde. Det er også det, jeg føler har været debattens formål for samtlige ordførere, og derfor ser jeg, for nu at bruge hr. Erenbjergs ord igen, lysere på forholdene på de små øer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 48:

Forslag til lov om støtte til de små øsamfund (trafikstøtte m.v.).
(Fremsat 26/10 83).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Løvig Simonsen (S):

Socialdemokratiet ser med megen sympati på dette lovforslag fra miljøministeren; det gør vi ikke mindst på baggrund af, at det er yderst sjældent, at den nuværende regerings politik ligger i forlængelse af den tidligere socialdemokratiske regerings initiativer.

Socialdemokratiet har stor forståelse og interesse for de små øers problemer og dermed også for de kommuner, som de små øer er en del af, for det kan jo ikke nægtes, at færgedriften og dermed den livsnødvendige kontakt for øboerne i deres samfund er en ekstra udgift for økommunerne, især for de mindste af disse kommuner. Det er derfor glædeligt at konstatere, at den støtte, der er blevet givet på initiativ af tidligere socialdemokratiske regeringer, har medført, at disse udgifter er blevet lempet for de kommuner og også har medført det, der var tilsigtet, nemlig at affolkningen af de små øer ikke er fortsat i samme takt som tidligere.

På miljøudvalgets besøg på Askø, Fejø og Femø fik vi dette indtryk bekræftet. Så skal jeg lige i parentes indskyde, at det var den socialdemokratiske gruppe af miljøudvalget, der i foråret foreslog ministeren, at udvalget foretog en sådan rundrejse. De repræsentanter, vi talte med dels fra de enkelte øer, dels fra Sæmmenslutningen af Danske Småøer, gav klart udtryk for, at den hidtil førte støttepolitik havde været en stærkt medvirkende

[Løvig Simonsen]

faktor til, at antallet af beboere på øerne ikke er faldet så stærkt – ja, enkelte øer kan endog melde om befolkningstilgang. Det er derfor rigtigt og vigtigt, at trafikstøtteordningen gøres permanent, og det vil socialdemokraterne gerne være med til.

Det oprindelige udgangspunkt, nemlig at driftsudgifterne til færgedriften fordeles med en tredjedel til staten, en tredjedel til amtskommunen og en tredjedel til primærkommunen, er bibeholdt i forslaget. Jeg har bemærket, at repræsentanter for amtskommunerne og primærkommunerne gerne havde set en fordeling med 50 pct. til staten, 25 pct. til amtskommunen og 25 pct. til primærkommunerne, et synspunkt, som socialdemokratiet udmærket forstår, ikke mindst på baggrund af nedskæringen af bloktilskuddene til kommunerne, hvilket jo også har bevirket reduktioner i færgefarten og dermed stillet øboerne ringere i forhold til 1982-sejlplanen.

Vi ser gerne 1982-niveauet opretholdt, og en sikring af dette niveau vil vi følge op under udvalgsarbejdet.

Der er også i lovforslaget lagt op til, at primærkommunerne og amtskommunerne kan dele udgifterne anderledes på de enkelte ruter end med en tredjedel til hver. Vi finder det rigtigt, sådan som det er praktiseret i enkelte amtskommuner i samarbejde med de berørte kommuner, at en sådan anden fordeling kan finde sted, forudsat at de berørte parter er enige heri, men spørgsmålet er jo, hvad man gør, hvis man ikke bliver enige. Hvem sidder så med sorteper? Også dette spørgsmål vil vi komme tilbage til under udvalgsarbejdet.

Nu gives statens tilskud som bekendt til driftsudgifter, medens de enkelte amtskommuner og primærkommuner selv må skaffe midlerne til nye færger. Dette fremgår også af de rapporter, der er udarbejdet, og jeg henviser til det femte notat om det offentlige politik på de små øer, hvoraf det fremgår, at amtskommunerne og primærkommunerne i perioden 1975–82 har investeret 17,8 mill. kr. og staten 16,5 mill. kr., og statens andel er til en færge, nemlig færgen til Anholt.

Disse tal set i forhold til beløbene til afskrivning og henlæggelse, som er faldet fra 8 pct. i 1973 til 2 pct. i 1982, viser, at det også er nødvendigt at yde støtte til færgeinvesteringer, og det er derfor et skridt på vejen, når

miljøministeren vil søge om 2 mill. kr., medens der arbejdes videre med planerne om en investeringsfond. Men hvorfor lige 2 mill. kr., og hvorfor vente til 1985? Det må vel være behovet, der er afgørende for beløbsstørrelse, og arbejdet med planerne om en investeringsfond eller en anden form for støtte kan og bør fremskyndes.

Før jeg forlader dette punkt, vil jeg gerne indskyde, at der også er konstateret problemer ved havnene, heriblandt broklapperne. Skal et eventuelt tilskud til disse udgifter også hentes af de 2 mill. kr.?

Socialdemokratiet finder det vigtigt, at alle disse spørgsmål belyses i en sammenhæng, så man får et klart billede af behovet, udgifternes størrelse og forslag til fordeling.

Ministeren ønsker også at give støtte til særlige projekter, og i bemærkningerne til lovforslaget nævnes bl.a. øsammenslutningens sekretariat og spørgsmålet om samlingslokaler.

Socialdemokratiet er enig med ministeren heri og vil gerne give udtryk for vor anerkendelse af det store arbejde, øsammenslutningen og ikke mindst dets formand, hr. Bjørn Karbo, har ydet. Vi har den opfattelse, at den, der har skoen på, også bedst ved, hvor den trykker, og vil derfor gerne medvirke til, at øsammenslutningens sekretariat får bedre vilkår. Vi er også enige i, at samlingslokaler er væsentlige, og andre projekter kunne nævnes. Nu er de 700.000 kr. jo ingen herregård, og det er der heller ikke brug for på småøerne, men derimod en hånds-rækning til egne initiativer. Nu håber jeg dog ikke, det er ministeren, der skal ud og lege julemand – tiden for denne højtid nærmer sig jo – og vi vil under udvalgsarbejdet sikre os, at der sker en rimelig behandling af de enkelte projekter, og at de implicerede parter høres.

Til slut vil jeg gerne sige, at socialdemokratiet nu som tidligere gerne vil medvirke til, at befolkningen på de danske øer får bedre forhold, ikke mindst til opretholdelsen af den kulturelle arv, som de med rette og lidt egensindige er ganske stolte af.

Ikast (KF):

Det konservative folkeparti kan også støtte forslaget, idet vi mener, at der er opnået så gode resultater med den prøveordning, der har kørt indtil nu, at det ville være direkte

[Ikast]

forkert ikke at fortsætte udviklingen. De 700.000 kr., der kommer som ekstrabevilling, vil vi give vores anbefaling, idet vi mener, det er et godt formål, pengene går til.

Vi vil støtte lovforslaget under udvalgsarbejdet.

Povl Brøndsted (V):

Der er mange former for røveri, og det vil jeg nærmest kalde hr. Løvig Simonsens bemærkning om, at det var en socialdemokratisk minister, der havde startet disse tilskud. Det er røveri, om man kan sige det. Vi er da glade for, at forskellige socialdemokratiske miljøministre har fortsat det på aktbasis fra år til år, men det er da på den anden side også for mig ganske naturligt, at det er en minister – uden at jeg skal sidde lårene af ham – der står venstre ret så nær, der får gjort det til en fast lov, så vi ikke skal have aktstykker hvert år. Jeg kan ikke se, at socialdemokratiet selv med dette eksempel kan vise, at de nogen sinde har gjort noget for småøerne. Men det hjælper altså, når de får ideerne fra os andre; så får de også vilje til at gå lidt igennem. For dette forslag er jo kort og godt i forhold til den tidligere debat at gå fra ord til handling, fra ord til kroner og øre. Der er forslaget om 10 mill. kr. til fast støtte til færgefarten og om, at dette skal reguleres op.

Jeg vil bede miljøministeren, om han kunne tale med sin ministerkollega om, om vi ikke kunne gå tilbage og få beløbet 10 mill. kr. på 1982-status, så er måske også hr. Dræbye ved at være stillet tilfreds. Jeg synes, det ville være rimeligt. Det er lige smalt nok, hvis vi med den stigning, der vitterlig har været, selv om den har været mindre det sidste år, alligevel skal stå på de 10 mill. kr. Jeg vil meget gerne have undersøgt, om det er muligt allerede i år at ajourføre fra 1982 til 1984.

Det andet i lovforslaget er de 2 mill. kr., og dem vil der her og nu blive stor brug for. Jeg kan meget hurtigt give miljøministeren et par adresser, hvor vi har en sådan færgefart ved nogle småøer, at det vitterlig er med til at forhindre en udvikling og en omlægning af landbrugsvirksomheder på 3 øer. Jeg vil også påpege det som en hindring for kontakt. Det kan være, at netop trafikforholdene er med til at vanskeliggøre kommunikationen

imellem de ledende i kommunen og øudvalgets medlemmer og andre fra øerne. Den pågældende færge er i en sådan forfatning, at det ikke er rimeligt at bruge den til vintersejlad ud over nogle ganske få ture. Det er en færge fra 1930'erne, og den trænger utrolig til en udskiftning. Hvis de 2 mill. kr. her i første omgang kunne bruges til dette ene sted, er det da en begyndende hjælp, selv om den jo ikke forslår til en ny færge, der skal klare flere øers erhvervsmæssige behov og befolkningsmæssige transport. Færgerne skal føres à jour, så de i kvalitet og tidssvarende er på højde med de veje, vi andre kører på på vor landjord.

Det tredje, der ligger i forslaget, er de 700.000 kr. Der bemærker jeg med glæde, at man vil bruge dele af disse penge til at styrke det gode forhold, vi har til Sammenslutningen af Danske Småøer. Jeg mener, det er et af de steder, hvor det lykkedes trods så forskellige og så spredte øer virkelig at få en fællesholdning, og vi har mødt en aktivitet, en saglighed og en vældig respekt. Hensigten er ikke bare at lave øerne om, men også at hjælpe det, der netop er det værdifulde i øsamfundet. Det skal ikke forvandles, men det skal være et godt sted for øboerne at bo. Jeg kan godt se, at der kan være mange, mange ting, og jeg mener, at det med forsamlingssteder næsten er det mindste af det, for dér har man trods alt noget, der kan bruges, og som virker overordentlig miljøvenligt, når man er der til småmøder både uden for og i valgsituationer, til husmoderforeninger osv. De har noget, der kan bruges de fleste steder, men også den side kan de bruges til. Men det var måske også muligt at bruge lidt af dette til lidt forsøgsarbejde, der kunne være med til at indstille på andre arbejdsformer og produktionsarter. Jeg ved ikke, om de 700.000 kr. er med.

For at vise venstres absolut kontante holdning til øproblemerne støtter vi i hvert fald disse 12,7 mill. kr. og vil i udvalget stille nogle spørgsmål for at få set, om de også bliver placeret og brugt rigtigt.

Hove Sørensen (SF):

SF er positivt over for det foreliggende lovforslag, og det er vi først og fremmest, fordi det nu lovfæster færgestøtten; det synes vi er vigtigt at få slået fast som princip. Vi

[Hove Sørensen]

kan også konstatere, at både kommuner og amter og især øboerne bakker det op; de sidste måske mest, fordi de har set i øjnene, at det er det bedst opnåelige.

Jeg mener dog, at vi i forbindelse med lovforslaget kunne kigge lidt på, om det ikke var rimeligt at begynde at stille nogle krav i forbindelse med de penge, der nu bevilges til færgerstøtte, nogle krav, der gik i retning af antal afgang, nogle krav til takspolitikken, og øboerne har udtalt, at det var ønskeligt, at færgerne overnattede på øerne; det er rart at have en færge i nærheden, hvis der opstår sygdom og man pludselig har brug for at komme til fastlandet. Jeg vil bede miljøministeren kigge på, om det praktisk lader sig gøre, og i den forbindelse også gennemføre de forhandlinger, der måtte være nødvendige, med de berørte organisationer.

Takspolitikken kunne også bruges til at styre turismen og fremme den lette turisme, som vi har talt om, samt bremse bilturister og campingvogne, som slider uforholdsmæssigt meget på øernes natur. Der er jo øer, der er så små, at det ikke har nogen fornuft at fragte turister i biler derover; i hvert fald må det være dyrt, hvis man gør det. Jeg mener også, der må stilles krav om, at taksterne for øboerne er meget lave, og at taksterne for den fragt, som er nødvendig for, at øernes erhvervsliv kan eksistere, også bliver tilgode-set.

Vi har set i undersøgelser, at der dér, hvor der er den korteste transporttid fra øerne til fastlandet, er en befolkningstilvækst på øerne, og det kunne friste til at tænke den tanke, at vi så må have nogle hurtigere personfærger. Jeg vil ikke afvise den tanke, men jeg vil i hvert fald advare imod, at man begynder at investere i hurtige personfærger, inden man har haft en forsøgsperiode med lejede færger af forskellige typer, som sejler hurtigere, men jeg kan forudse nogle store problemer med is og dårlige vejrforhold om vinteren i de danske farvande. Så hvis vi skal gå ind for den tanke, som kan være meget tiltalende, mener jeg, det er en forudsætning, at der bliver etableret forsøg.

Jeg håber ikke, vi er færdige med at diskutere forbedrede trafikforhold for øerne efter vedtagelsen af denne lovgivning. Jeg mener, vi ideelt set må arbejde på, at færge-driften kommer til at indgå som et integreret led i de fælleskommunale trafikselskaber, og

at den takspolitik, man fører dér, også overføres på færgerne, sådan at en afstand til søs koster det samme som en afstand med bus til lands.

Jeg håber ikke, at nogen betragter øernes problemer som løst med gennemførelsen af færgerstøtteleven. Det er de bestemt ikke, hvad den forudgående debat også har vist. Det er kun et skridt på vejen, men ikke et uvæsentligt skridt, det erkender jeg.

Grethe Kindberg Jørgensen (CD):

Som jeg sagde under redegørelsen, har et af de største problemer for øerne været hele spørgsmålet om færgeruterne, trafikbetjeningen af øerne. Statens driftsstøtteandel på højst 10 mill. kr. plus den årlige regulering efter transportprisindekset kan vi helt tilslutte os, hvilket jo alt i alt med amtskommunernes og kommunernes støtte giver mindst 30 mill. kr. Det beløb vedrører kun driften, og flere kommunale instanser har påpeget, at der er noget urimeligt i, at kommunerne selv skulle betale for udgifterne i forbindelse med anlæg og drift. Hertil vil jeg gerne lige sige, at de kommunale offentlige institutioner ofte glemmer de indtægter, der trods alt er fra øerne. Øboerne betaler jo også skat, de betaler ejendomsskat, og den er ofte meget stor, især på de øer, hvor sommerhusområderne er udbredt.

Jeg er vidende om, at støtten til de små ruter ofte opfattes af øboerne nærmest som en slags socialhjælp, og man kunne derfor godt ønske sig, at de kommunale organisationer var lidt mere øbovenlige. Turistlivet, herunder fritidssejlerne, lægger mange penge på øerne, og også en del af disse penge tilfalder trods alt de kommunale institutioner.

Flere har været inde på, at der i kommunerne er oprettet kontaktudvalg, og har været positive over for det. Det er jeg også, men jeg tror ikke altid, at dette kontaktudvalg fungerer, som det virkelig burde. Man foretager nok en høring, man kalder øboen ind, men når han så er vendt hjem, har man faktisk glemt, han har været der. Man retter sig nemlig ikke efter det, der fra øboens side blev påpeget i kontaktudvalget. Det glædede mig derfor meget at høre, at ministeren eventuelt vil prøve at foretage en stramning på dette område.

[Grethe Kindberg Jørgensen]

Et andet problem er, hvor færgeren er hjemmehørende. Flere af ordførerne har været inde på det, sidst SFs ordfører. Jeg tror, det er et af de steder, hvor vi eventuelt også bliver nødt til at se lidt på tingene i udvalget, altså om vi eventuelt kan få færgeren vendt, så den overnatter på øen i stedet for, som det nu er mange steder, at færgeren overnatter på fastlandet. I bemærkningerne til lovforslaget foreslås det, at der under trafikstøtten ydes støtte til forsøgsprojekter o.lign. på 700.000 kr. Hertil skal CD give sin positive støtte; dette er trods alt som også sagt af socialdemokratiet hjælp til selvhjælp, og det er det, øboerne ønsker.

Jeg skal til slut blot sige, at CD støtter lovforslaget, blot at vi ønsker os en eller anden form for styring. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om ministeren har overvejet en form for styring. Her tænker jeg især på færgedrift, regnskaber osv. Problemet opstår nok mest i bl.a. det sydfynske øhav, hvor vi har set, at de færger, der besejler de store øer, eventuelt samtidig skal besejle de små øer. Kunne man på dette område eventuelt få en styring, således at det ikke blot bliver de store øer, der får gavn af færgeren, men også de små øer? Her tror jeg der er ting, vi i hvert fald bør tage op under udvalgsarbejdet, så vi kan få en klaring på det.

Arentoft (FP):

Bemærkningerne til lovforslaget indledes med, at der næppe findes en generel løsningsmodel, og at det ikke er realistisk at basere øboernes beskæftigelse på fastlandet. Jeg vil gerne lige starte med at spørge: hvorfor egentlig ikke? Det ligger i virkeligheden i det første, der står: at det er ikke til at lave en generel løsningsmodel, for der er da forskel på en ø, hvortil der er 1½ times sejlsads, og en ø, hvortil der er 10 minutters sejlsads eller endnu mindre måske. Jeg kan ikke forstå, at mennesker på sådanne øer ikke skulle kunne have arbejde på fastlandet.

Men dette her drejer sig altså først og fremmest om færgeforbindelserne, der, som vi har talt om, er hovedproblemet. I bemærkningerne har man udarbejdet en fordelingsnøgle eller grundnøgle, som man kalder den, hvor man siger, at der indgår 4 komponenter: sejlængden til øen går ind med $\frac{3}{10}$ vægt, antallet af hektarer landbrugsjord i drift går

ind med $\frac{3}{10}$, og antallet af personer i de erhvervsaktive aldersgrupper går ind med $\frac{1}{10}$ – de er langt nede på rækken – og øens samlede indbyggerantal går også ind med $\frac{1}{10}$. Det er noget, jeg meget gerne vil have lov at spørge om i udvalget, for jeg tror ikke, ministeren kan forklare, hvordan man er kommet frem til den nøgle. Vil det sige, at der bliver omfordeling i nøglen, hvis en ø på grund af vejrliget bliver mindre? Det vil jeg gerne have en nærmere forklaring på.

Jeg vil gerne tage et helt konkret eksempel frem, nemlig besejlingen af Tunø. I Tunø købte Odder kommune en gammel færge, og det blev frarådet af en skipper, der havde sejlet på ruten tidligere, idet han sagde, den ville give et enormt underskud. Det svar, han fik, var, at den ville give et underskud på 60.000 kr. det første år, og derefter ville den hvile i sig selv. Det viste sig, at underskuddet det første år var på 740.000 kr., og i dag er underskuddet på 1,2 mill. kr. for en færge, som altså er ældgammel, og som sejler 1 à 2 ture daglig om sommeren med turister og 3–4 ture i vintertiden, hvis den altså ikke er brækket ned. Den er så elendig, at den formentlig nu skal have en helt ny maskine, hvis man stadig væk vil bibeholde denne færge.

Ellers er man på Tunø henvist til en tidligere fiskerkutter, der er ombygget til lægebåd, og den har den fordel, at den ligger på øen og har en 2 mands besætning, som også er øboere selv. Til sidst er der en speciel forbindelse. Det er Aarhus Stiftstidende, der har en hurtig motorbåd, der går Hov-Samsø-Tunø den ene vej tidligt om morgenen og den anden vej Hov-Tunø-Samsø og Hov igen om eftermiddagen med aviser og post, og den kan også – der var en overgang, den ikke måtte, men så fik man en større båd – tage passagerer og noget gods med, men endelig ikke for meget, for så kommer man jo i konkurrence med kommunens færge. Det er ikke særlig smarte forhold, og denne regering, som jo går ind for privatisering, bør i højere grad se på privatisering også af færgeruterne.

Jeg nævnte også under den foregående debat – og det var hr. Hove Sørensen også inde på – hele spørgsmålet om at vende færgerne, og det mener jeg man skal se på.

Så har jeg en kommentar til bemærkningerne på side 5, hvor man siger, at man til

[Arentoft]

støtte efter lovforslagets § 4 foreslår i 1984 afsat 700.000 kr. i 1982-priser. Jeg er hverken finansudvalgsmedlem eller finanssekspert, men jeg har læst det stykke igennem nogle gange, og man taler om 1982-kroner og 1983-kroner og 1984-kroner og når frem til de mærkeligste tal: 700.000 kr. i 1982-priser er 2,6 mill. kr. i 1983-priser osv. Det må vi også have en forklaring på, ellers er det sat for smart op.

Der bliver altså nok at tage fat på i udvalget, og jeg kan da tilsige fremskridtspartiets aktive støtte i arbejdet, men som jeg sagde ved behandlingen af redegørelsen, mener vi, at der skal stilles midler til rådighed af tipsmidlerne og eventuelt kigges på u-landsbistanden. Så kan vi gøre det her og nu, så behøver vi ikke at diskutere så længe.

Men jeg er meget skuffet over ministerens helt kategoriske afvisning før, han ville end ikke tale om det, men vi har tidligere set, at fremskridtsforslag er blevet betegnet som tåbelige i første omgang og så senere er blevet taget op af denne regering og gennemført, og det kunne da godt være, at man kom til fornuft.

Dræby (RV):

Blandt den idérigdom, som fremskridtspartiet har givet udtryk for i dag, var også spørgsmålet om privatisering, og jeg forstår, at hr. Arentoft gerne vil privatisere underskuddet på de 30 mill. kr. på den samlede færgedrift til øerne. Det kunne da være en overvejelse værd, hvis vi kunne finde nogle private, der ville overtage det.

Ellers må man konstatere, at lovforslagets formål og virkninger først og fremmest er, at den midlertidige ordning med færgestøtte bliver permanent. Det er, som jeg sagde i debatten om redegørelsen, i sig selv noget væsentligt, for hvis man skal disponere i tilid til, at der eksisterer nogle ordninger, er det vigtigt, at de er fastlagt, at de ikke midlertidigt revideres hvert år.

For det andet går det ud på, at staten overtager en lidt større andel af udgifterne til færgedriften gennem den foreslåede tredeling af underskuddet mellem stat, amter og kommuner. Derimod må man gøre sig klart, at loven i sig selv ikke rummer en egentlig udvidelse af støtten til færgedriften, og en konsekvens kan jo være den, at den sårbarhed,

der har hersket på området teknisk og økonomisk, forlænges uændret. Udgangspunktet for loven er jo, at trafik og driftsresultater fra 1982 skal være grundlag for en støtteordning, som i øvrigt så bliver permanent og alene reguleres efter et pristal, og selv om det måske gik op i året 1982, er det ikke sikkert, at det også gør det i 1984. Hvem skal så betale? Det spørgsmål giver loven for så vidt ikke direkte svar på. Det spørgsmål vil vi derfor gerne have belyst under udvalgsarbejdet. Vi mener ikke, at den sidste million skal spærre for en ordentlig løsning.

fordelingsproblemerne omkring støtten i øvrigt vil vi sige er udmærket belyst, men der mangler belysning af et enkelt problem. Samlet set betaler øboerne – eller de, der bruger færgerne – 16 mill. kr. Men hvor meget det er sammenlignet med den almindelige betaling for offentlig transport, som andre betaler her i landet, giver lovforslaget ikke direkte oplysning om. Dermed kan det jo være – det er i hvert fald noget, som vi gerne vil have undersøgt nærmere under udvalgsarbejdet – at når man alene fordeler underskuddet, kommer man til at overse, at der også er en almindelig drift, som udgør cirka en tredjedel af de samlede bruttoomkostninger. Den tredjedel betales af øboerne, og det rimelige eller urimelige i den betaling siger lovforslaget for så vidt ikke så forfærdelig meget om.

Jeg vil godt gøre en enkelt bemærkning til om øboernes forhold til færgedriften, for i en række tilfælde er der jo tale om offentlige selskaber, i nogle tilfælde direkte om selskaber med bestyrelse og alt muligt andet, og da kunne man måske godt forestille sig, at man som krav fra det offentlige, fra statens side, for at yde disse tilskud fastslog, at der skal være øboere med i alle offentlige færgefarters bestyrelser, sådan at de mere direkte kunne involveres i drøftelserne om prioriteringen, om færgeselskaber m.m. Det var måske en mulighed, som man umiddelbart kunne blive enige om at gennemføre i praksis. Jeg skal ikke nægte, at en del af inspirationen til dette forslag er hentet fra diskussionen om færgefarten til Anholt, som netop bærer præg af en meget, meget stor mistillid mellem øboerne på den ene side og færgeselskabet på den anden.

Så mener vi – det sagde jeg allerede i debatten om redegørelsen – at en større fasthed

[Dræbbye]

omkring færgestøtten kunne starte med, at man erstattede »kan« i § 1 med et »skal«.

Endelig mener vi, som jeg nærmere begrundede i mit indlæg om redegørelsen, at der er grundlag for at skille de andre støtteformål ud i en særlig lov, således at den lov, vi nu behandler, alene kommer til at omfatte trafikstøtten, mens en anden lov kommer til at dreje sig om en øfond og et øråd, og jeg skal derfor allerede nu bebude et initiativ hertil.

Vi vil altså under udvalgsarbejdet positivt gå ind i arbejdet med forslaget. Vi mener, der er taget et godt skridt, men vi har også nogle konkrete forslag til ændringer.

Og så skal jeg, måske for at undgå en sidste bemærkning, endelig sige tak til hr. Povl Brøndsted for bemærkningen om, at de 2 mill. kr. i investeringsfondsstøtte ikke er tilstrækkeligt. Jeg kan forstå, at hr. Povl Brøndsted har indhentet finansministerens accept af, at dette beløb kan blive større.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Allerførst vil jeg godt sige, at jeg synes, det er et stort fremskridt at få en permanent ordning for trafikstøtten til de små øsamfund, og jeg vil i denne omgang afholde mig fra at komme med de store armbevægelser om det nødvendige i en ordentlig færgetrafik.

Derimod vil jeg godt stille nogle spørgsmål, for jeg mener ikke, at det umiddelbart fremgår af lovforslaget eller af bemærkningerne, om den støtte, der nu foreslås, så også er tilstrækkelig til, at man kan få en rimelig færgebetjening; og med en rimelig færgebetjening mener jeg en færgebetjening, der sikrer, at man kan komme til og fra arbejde på fastlandet, at børnene kan komme til og fra skole, og at man har sene aftenafgange, ikke nødvendigvis hver dag, men i hvert tilfælde i en del af ugen, sådan at øboerne også har mulighed for at komme ind om aftenen og komme tilbage igen til øerne.

Man kunne selvfølgelig sige: ja men hvis udgangspunktet er 1982, kan man jo slå op i DSBs store håndbog over afgange og se, hvad der var af afgange. Men så enkelt er det ikke, for selv om man siger, at det er det, der er udgangspunktet, så er det jo kun det økonomiske udgangspunkt, og det er ikke sikkert, at man kan få den samme dækning

for de penge, man yder her, når vi skriver 1984, fra hvilket år trafikstøtten skal være permanent.

Jeg kunne da også i sommer konstatere, at 1982-udgangspunktet ikke var tilfredsstillende for alle, det var det i hvert tilfælde f.eks. ikke for beboerne på Drejø. Det oplevede økontaktudvalget temmelig kontant, fordi det viste sig, at de faktisk hverken kunne komme til eller fra Drejø udover med speciel befordring.

Jeg synes faktisk, det er rimeligt, at vi, inden dette lovforslag kommer til endelig afstemning, får en mulighed for at se på, hvilken dækning det giver mulighed for på trafikområdet i 1984 og fremover, og at man også sikrer en reguleringsmekanisme, der betyder, at man tager sit udgangspunkt i en rimelig færgedækning og ikke i en pristalsregulering, som vi ikke kan være sikre på bliver tilstrækkelig på længere sigt.

Jeg ved godt, at der står i forslaget, at øsammenslutningen har tilsluttet sig det, og det siger selvfølgelig noget. Men det kan jo også betyde, at øsammenslutningen har tilsluttet sig forslaget, som det ligger, fordi man vurderede, at det var så langt, som man kunne nå; det er ikke sikkert, at det også er udtryk for, at det var det, man mente ville give den allerbedste dækning. Det mener jeg derfor virkelig ville være rimeligt at få undersøgt.

Så vil jeg da godt støtte det, hr. Dræbbye sagde, nemlig at man i § 1 skriver »skal« og ikke »kan«. Jeg bryder mig heller ikke om det, når der i § 1 står, at »man kan yde støtte«, for hvad betyder det? Betyder det f.eks., at man på lokalt plan i kommuner og amtskommuner, som økonomisk er trængt, kan få en færge- eller trafikplan igennem, som er utilstrækkelig, og at det så bliver den, der bliver udgangspunkt for, hvad staten kommer til at yde af støtte? Det kan føre til nogle meget dårlige resultater, og det kan faktisk betyde, at dér, hvor man med ganske få ekstra midler kunne have fået en ordentlig trafikbetjening, får man en temmelig dårlig trafikbetjening ved at spare ganske lidt. Det skal i hvert tilfælde undgås. For hvad hjælper det øboerne, at de kan komme frem og tilbage midt på dagen, hvis de faktisk er afskåret fra at få et arbejde på fastlandet, fordi der lige præcis ikke er de ruter, som de har brug for hen på eftermiddagen?

[Anne Grete Holmsgård]

Så vil jeg sige om de 2 mill. kr., som jo ikke er nævnt i selve lovforslaget, men som ligger i den skriftlige fremsættelse, at jeg har forstået, at det skal gennem finansudvalget, og det er da altid noget, men her mener jeg også, det bør undersøges nærmere, hvad det egentlig er, der er behov for, og hvilken måde pengene skal gives på.

Om de 700.000 kr., som indgår i selve lovforslaget, har jeg tidligere sagt, at det selvfølgelig er et lille skridt på vejen, men hvorvidt det er nok eller ej, kan vi faktisk først se, når vi har nogle konkrete bud på, hvad det er, man mener der skal foranstaltes rundt omkring på øerne, og man har fået ideerne fra øboerne. Jeg synes umiddelbart, det lyder af meget lidt, for det er faktisk ikke mere end 25.000 kr. pr. ø af de små øer.

Men i hvert tilfælde er vi positive over for forslaget, og så håber vi, at vi kan få en række ting opklaret i udvalget. Jeg vil da også godt sige med det samme til hr. Dræbye, at vi er positive over for de ideer, hr. Dræbye har fremlagt heroppe omkring et egentligt oråd og en øfond.

Steffensen (KrF):

Der er absolut ingen grund til at blive ved med at fremhæve alle de gode sider, som vi nu har været inde på dels i redegørelsen, dels her i indlæggene vedrørende selve forslaget. Jeg vil bare kort sige, at det er meget vigtigt, at man får denne prøvestøtteordning til at blive permanent. Det er et kontant resultat. Det er det første kontante resultat af de gode ønsker.

Og så vil jeg sige, at i lovforslaget synes jeg at det allervæsentligste er § 4. Det er jo en nyskabelse. Så kan vi nok sige, at det var rart, der kunne være endnu mere, men det er der jo mulighed for at påvirke det til, at der kan blive, hvis man nu mener, at det er den vej, det skal gå, og det mener kristeligt folkeparti.

Vi mener også, det er en god idé at bruge nogle af midlerne til et orådgivningskontor, og så synes jeg, det er overordentlig vigtigt – det vil jeg sige i modsætning til ordførere, der har haft en anden opfattelse – at de kommunale, amtskommunale og statslige myndigheder har fodslag med øernes egne beboerorganisationer. Jeg tror bestemt, at man da når den bedste løsning for alle. Det

er da klart, at den sidste kategori er en interesseorganisation. Man kan vel ikke forvente, at de ting uden videre skal falde sammen, men det er et ganske væsentligt resultat af et demokratis funktion, at disse organisationer står sammen med de bevilgende myndigheder om at nå et positivt resultat. Det synes jeg da lover godt for fremtiden.

Vi vil gerne støtte forslaget.

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Tak for den enstemmige tilslutning til lovforslaget. Indlæggene her under debatten om lovforslaget viser jo, som vi også så det under redegørelsesdebatten, en bred vilje til at sikre de små øers livsnerve, her færgetrafikken.

Da sikringen af trafikbetjeningen fortsat skal være såvel en statslig som en kommunal opgave, foreslås det, at man fortsætter den hidtidige ordning med støttens fordeling, således at staten, amtskommunerne og kommunerne yder hver en tredjedel af det samlede tilskud.

Det er blevet nævnt her under debatten, at denne udregning hviler på en fordelingsnøgle. Det er erkendt, at denne fordelingsnøgle vanskeligt kan være 100 pct. retfærdig, men det skønnes, at den vante fordeling på bedst mulig måde afspejler de enkelte ruters og også øers behov.

Det er rigtigt, som det blev nævnt her, at det foregår efter sejlængde, landbrugsarealets størrelse, antal personer i den erhvervsaktive alder og det samlede indbyggertal. Amtskommunernes og kommunernes tilskud til de enkelte ruter fordeles på samme måde som statens tilskud. Dog åbner lovforslaget mulighed for, at den enkelte kommune og amtskommune sammen med økommunen kan aftale en anden fordeling af de kommunale tilskud, hvis man skønner det rigtigt, eller at der kan tages hensyn til ganske specielle forhold i den enkelte kommune og også ved den enkelte færgerute.

I de embedsmandsudvalg under planstyrelsen, der har udarbejdet grundlaget for lovforslaget, har man undersøgt en række forskellige fordelingsnøgler – jeg tror, man har været helt oppe på 15 forslag – men man har ikke kunnet finde en bedre fordeling end den, der her var foreslået, og jeg er meget

[Miljøministeren]

villig til under udvalgsarbejdet nærmere at belyse spørgsmålet om fordelingsnøglen.

Lovforslaget betyder jo, at kommunerne og amtskommunerne får besparelser i forhold til tidligere, mens staten får lidt større udgifter. Disse besparelser for kommuner og amtskommuner varierer meget fra kommune til kommune og også fra amtskommune til amtskommune. Der er enkelte kommuner, der vil få merudgifter ved forslaget, som jeg nævnte, men det bliver ikke de store penge.

Det har også været drøftet, om disse 2 mill. kr. var tilstrækkeligt. Må jeg sige det på den måde, at kommunerne og amtskommunerne over for os har gjort gældende, at det ikke er rimeligt at sige, at udgifterne til færgetrafikken i virkeligheden er delt lige, en tredjedel, en tredjedel og en tredjedel, fordi det jo er sådan, at udgifterne i forbindelse med havneforholdene og færgerne jo må bæres af kommuner og amtskommuner, såfremt man fastholder, at lovforslaget skal være en ren driftsstøtteordning. Vi har fastholdt, at det skal være en ren driftsstøtteordning for at få det størst mulige udbytte af de midler, der er til rådighed for færgetrafikken, men vi har erkendt, at kommuner og amtskommuner kan have ret i den vurdering, at de får en byrde, der er større end statens, og det var nok rimeligt at overveje, hvor stort behovet er, og også, hvordan man eventuelt skal fordele udgiften derved. Det var baggrunden for, at vi foreslog den ordning, at man nu i fællesskab vurderer ud fra behovet med hensyn til havneområdet og med hensyn til færgerne. Denne vurdering kan man ikke gøre færdig i løbet af et øjeblik, der skal indhøstes nogle erfaringer. Derfor fandt man det rimeligt i fællesskab at sætte tidspunktet til 1985.

Men så rejste sig det spørgsmål: hvad nu, om der, indtil vi får denne vurdering, opstår et akut behov med en færge eller med et havneområde? Vi gav så tilsagn om, at vi godt vil søge de bevillende myndigheders godkendelse af, at vi lægger 2 mill. kr. som sikring, hvis amt og kommune vil gøre det samme. Det var man meget positivt indstillet over for, og det var baggrunden for, at der blev opnået enighed mellem kommuner, amtskommuner, øsammenslutningen og os om det lovforslag, der ligger her. Dermed har jeg også besvaret spørgsmålet fra hr. Løvig Simonsen om de 2 mill. kr.

Hr. Povl Brøndsted var inde på spørgsmålet om status for de 10 mill. kr. Skal det være 1982-tal eller et andet tal? Jeg skal da gerne kontakte vores finansminister og høre, om der er muligheder for, at vi kan få rettet på det forhold.

Interessant var det, at hr. Hove Sørensen var inde på problemet om at vende færgen. Der er jo ingen tvivl om, at det kan skaffe nogle besværligheder for færageselskaberne, men det er lige så klart, at det kan skabe nogle fordele for øsamfundene. Hvis der opstår en eller anden akut situation i nattens løb, har man færgen og kan komme hurtigt over, og det er da klart en fordel. Det kan også være en fordel, at man ligesom ad den vej trækker flere folk over på øerne, det kan også give nogle økonomiske fordele for øerne.

Hvad med hurtige persontransportmuligheder? Tanken har været rejst i forskellige sammenhænge, og jeg håber ikke, man undgår under udvalgets arbejde med forslaget at vende også den side af sagen.

Vil vi styre færgetrafikken? Nej, det har vi nu ikke tænkt os, men vi vil samarbejde med selskaberne om, hvordan vi bedst kan løse øboernes behov, og dermed er det jo givet, at man også kommer til at drøfte spørgsmålet om tiderne for færgerne. Det er vi klart inde på, når hr. Arentoft spørger: kan en øbo ikke bo inde på fastlandet? Så er han jo ikke øbo længere, men det er klart, at han kan flytte ind på fastlandet. Men så opstår der jo den lille situation, at han eller hun ikke er øbo længere, og fristelsen til at undgå trafikken kan måske blive for stor. I det øjeblik man er bosiddende på øen og har sit arbejde på den, er tilhørsforholdet unægtelig noget større. Men det var også interessant at høre den tankegang, at man måske kunne afhjælpe problemet med færgetrafikken ved at sætte en repræsentant for øboerne ind i færgetrafikskabernes bestyrelse. Det er en ret interessant tanke, der nok er værd at forfølge.

Er det sådan, siger fru Anne Grete Holmsgård, at støtten nu også er stor nok til, at vi sikrer den rigtige færgebetjening, også om aftenen? Flere af øerne er opmærksomme på det problem og er allerede ved at klare det, og jeg tror nok, vi må sige det sådan, at her er ikke nogen, skal vi sige strøen ud af midler, der ikke er nødvendige. Man må ikke

[Miljøministeren]

regne med, at det er en luksusbetjening, man får, når vi yder de 10 mill. kr. fra de 3 instanser. Det er den nøgne nødvendighed, og spørgsmålet er endda, om alle ønsker så er fuldt ud tilgodeset. Så realistisk må vi nok vurdere det.

Der er blevet rejst en del andre spørgsmål fra fru Anne Grete Holmsgårds side, som ganske naturligt vil være egnet til at blive trukket ind i udvalgsdebatten, og vi skal gøre, hvad vi kan ovre fra os, for at man skal få så god en betjening under denne drøftelse som muligt.

Arentoft (FP):

Jeg vil da bare lige sikre mig, at miljøministeren ikke har misforstået mig. Jeg spurgte, om der, hvis nu man bor på Bjørnø, er noget til hinder for, at man kunne have et job i Fåborg? Man sejler i ti minutter, så skal øboen da ikke flytte til Fåborg og dermed ikke være øbo længere. Det var sådan set det, der lå i mit spørgsmål. Vi har da masser af mennesker, der bor både i Roskilde og Helsingør, men arbejder i København. De kommer hjem fredag aften og skal først til København igen om mandagen, og så bor de i Helsingør eller Roskilde. Det er det samme, jeg mener med ham, der bor på Bjørnø. Jeg vil bare sikre mig, at ministeren ikke misforstod mig.

Så er jeg da næsten rørt over, at der blev gjort så meget ud af spørgsmålet om at vende færgerne. Jeg ved ikke, om ministeren hørte det, men jeg brugte en del tid på i den foregående debat, hvad det betød. Så fik man besætningerne til at bo på øerne, man fik flere beboere, og man fik fartøjet liggende på øen, så det kunne sejle om natten i sygdomstilfælde osv. Jeg er da glad for, at ministeren bemærkede det i al fald i anden del af debatten.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Mette Madsen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til miljø- og planlægningsudvalget. Hvis ingen

gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:**Tredje næstformand (Mette Madsen):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Fra medlem af folketinget *Gade*, der har orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv, har jeg modtaget meddelelse om, at han fra og med den 3. november atter kan give møde i tinget. Stedfortræderens, *Roesgaards*, hverv som midlertidigt medlem af folketinget ophører fra nævnte dato at regne.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Skatte- og afgiftsudvalget (28/10 83):

Udtræder: Karl Nielsen (S)

Nyt medl.: Stavad (S)

Udtræder: Stavad (S)

Ny stedf.: Sonja Mikkelsen (S)

Udv. om offentlige arbejder (28/10 83):

Udtræder: Søgaard (S)

Nyt medl.: Karl Nielsen (S)

Uddannelsesudvalget (28/10 83):

Udtræder: Sonja Mikkelsen (S)

Nyt medl.: Søgaard (S)

Miljø- og planlægningsudvalget (28/10 83):

Udtræder: Hans Jørgen Holm (V)

Ny stedf.: Povl Brøndsted (V)

Det udenrigspolitiske nævn (28/10 83):

Udtræder: Hahn (CD)

Nyt medl.: Emmert Andersen (CD)

Erhvervsudvalget (29/10 83):

Udtræder: Lise Hansen (V)

Ny stedf.: Sønderby (V)

Forsvarsudvalget (29/10 83):

Udtræder: Lise Hansen (V)

Ny stedf.: Sønderby (V)

Indfødsretsudvalget (29/10 83):

[Tredje næstformand]

Udtræder: Lise Hansen (V)
Nyt medl: Sønderby (V)

Kirkeudvalget (29/10 83):

Udtræder: Lise Hansen (V)
Nyt medl: Sønderby (V)

Kommunaludvalget (29/10 83):

Udtræder: Lise Hansen (V)
Ny stedf.: Sønderby (V)

Udenrigsudvalget (29/10 83):

Udtræder: Lise Hansen (V)
Nyt medl: Sønderby (V)

Nordisk Råd (29/10 83):

Udtræder: Lise Hansen (V)
Nyt medl: Sønderby (V)

Udv. angående det civile beredskab (29/10 83):

Udtræder: Lise Hansen (V) Nyt medl: Sønderby (V)

Miljø- og planlægningsudvalget (29/10 83):

Udtræder: Svend Erik Hovmand (V) Nyt medl: Sønderby (V)

Arbejdsmarkedsudvalget (29/10 83):

Udtræder: Helge Adam Møller (KF) Nyt medl: Flemming Jensen (KF)

Kommunaludvalget (29/10 83):

Udtræder: Helge Adam Møller (KF) Nyt

medl: Flemming Jensen (KF)

Kulturudvalget (29/10 83):

Udtræder: Helge Adam Møller (KF) Nyt medl: Flemming Jensen (KF)

Uddannelsesudvalget (29/10 83):

Udtræder: Helge Adam Møller (KF) Ny stedf.: Flemming Jensen (KF)

Det udenrigspolitiske nævn (31/10 83):

Udtræder: Emmert Andersen (CD) Nyt medl: Hahn (CD)

Miljø- og planlægningsudvalget (31/10 83):

Udtræder: Lohmann (S) Ny stedf.: Karl Nielsen (S)

Skatte- og afgiftsudvalget (1/11 83):

Udtræder: Anders Poulsen (V) Nyt medl: Knud Andersen (V)

Landbrugs- og fiskeriudvalget (1/11 83):

Udtræder: Poulsgaard (FP) Ny stedf.: Dohrmann (FP)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 2. november 1983, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 17.57
