

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

eventuelt køb af stationsbygningen er blevet afslået af baneområdet i Esbjerg, dog med tilbud om lejemål; dette tilbud er ikke blevet accepteret. Såfremt kommunen stadig måtte have ønsker om at erhverve stationsbygningen med tilhørende areal, vil DSB gerne overveje sagen på ny.

Ikke mindst, når henses til den baggrund, de nu fulgte retningslinjer har, finder jeg ikke anledning til at foranledige disse ændret.

Af *Askjær Jørgensen* (FP) til miljøministeren (8/8 77):

»Er det ministerens opfattelse, at vi i Danmark bør tilstræbe selv at producere, hvad vi forbruger af PVC, og vil ministeren omgående anvise et nyt sted til den ansøgte PVC-fabrik ved Stignæs, i tilfælde af at miljøstyrelsen får medhold i ankenævnet?«

(Spm. nr. 465).

**Begrundelse.**

Spørgeren går ud fra, at ministeren har den opfattelse, at de 130 gode arbejdspladser, som der er mulighed for på den ansøgte PVC-fabrik, ikke skal glide Danmark af hænde, medmindre det klart kan dokumenteres, at der for det ydre miljø virkelig er tale om en betydelig risiko. Ligeledes går spørgeren ud fra, at ministeren heller ikke som spørgeren i det foreliggende materiale om sagen har kunnet finde noget, der klart påviser en betydelig risiko ved den ansøgte fabrik.

Miljøminister *Niels Matthiasens* svar (17/8 77):

Det vil efter min opfattelse ikke være rigtigt, at man fra myndighedernes side tager stilling til, om forbruget af bestemte kemiske stoffer m. v. skal dækkes gennem import eller gennem produktion her i landet.

Jeg har ingen kommentarer til den afgørelse om PVC-fabrikationen i Skælskør, som for nylig er truffet af miljøstyrelsen. Denne afgørelse er, som bekendt, nu indbragt for miljøankenævnet og vil blive efterprøvet af dette i overensstemmelse med miljøbeskyttelseslovens regler.

Af *Søren B. Jørgensen* (S) til miljøministeren (9/8 77):

»Vil ministeren tage initiativ til at sikre, at

vintersejladsen på Anholt forbedres til gavn for Anholts befolkning og fiskeri?«

(Spm. nr. 466).

**Begrundelse.**

Ifølge oplysninger i pressen har det færge-selskab, der besejler Anholt, besluttet at foretage en nedskæring i vintersejladsen på øen, således at der igen i den kommende vinter kun skal sejles 3 gange om ugen mod tidligere 4 gange, og således at der ikke længere er en dag, hvor der sejles 2 gange. Dette har beboerne på Anholt med rette kritiseret, da en tilsvarende fartplan sidste vinter virkede særdeles utilfredsstillende for øens beboere og fiskere. Det er jo af afgørende betydning for øens mulighed for at fungere som et selvstændigt samfund, at stat, amt og kommune gør noget for at sikre gode trafikforbindelser mellem øen og fastlandet.

Der har som bekendt fra regeringens og folketingets side været udtrykt stor interesse for at sikre, at de danske øer fortsat kan bestå som selvstændige samfund med mulighed for bevarelse af de særlige kulturelle værdier, der er knyttet til øsamfundene. Denne positive holdning over for øerne bør efter min mening i særlig grad komme til udtryk over for Anholt. For det første fordi Anholt som bekendt ligger meget langt fra fastlandet, hvad der medfører en lang sejltid og høje transportomkostninger både for personer og fragt. For det andet fordi øen som sådan har en enestående natur og et miljø, der gør det vigtigt, at vi prøver at sikre øens fremtid.

Jeg er klar over, at øens trafikproblemer kun er en del – om end en meget vigtig del – af Anholts samlede problematik. Af betydning er det også, at spørgsmålet om øens el- og vandforsyning klares, og at der sker en afklaring af, hvorledes Anholts fremtid i det hele taget bør planlægges.

Miljøminister *Niels Matthiasens* svar (23/8 77):

I august 1975 fik regeringen finansudvalgets tilslutning til at yde indtil 4 mill. kr. om året i statsstøtte til trafikbetjeningen af vore små øer.

Trafikstøtteordningen administreres af planstyrelsen. Ordningen er opbygget således, at der for hver ø, der er omfattet af trafikstøtteordningen, er fastsat et maksimumbeløb, som det statslige tilskud ikke kan overstige. Mak-