

[Dræbye]

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. Dræbye 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?