

[Miljøministeren]

Flere ordførere har rejst en hel del spørgsmål, som naturligt kan tages op under udvalgsarbejdet. Jeg vil godt sige til hr. Arentoft, at vi jo har diskuteret netop dette problem på turen til Anholt, og vi kender de forskellige synspunkter i den forbindelse. Jeg vil mene, det er helt relevant, at vi tager disse ting op og drøfter dem i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Formanden:

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 107:

Forslag til lov om ændring af lov om støtte til de små ø-samfund. (Trafikstøtte m.v.).

Af miljøministeren (Chr. Christensen).
(Fremsat 26/11 86).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Løvig Simonsen (S):

Der er ingen tvivl om, at ø-støtteloven indtil nu har virket efter sin hensigt, men spørgsmålet er, om vi ikke var nået længere i dag, såfremt vi havde brugt lidt mere tid på at diskutere anvendelsen af § 4-midlerne og knap så meget tid på færgestøtteordningen.

Jeg erkender, at opretholdelsen af færgefarten er en nødvendighed for øboerne, men for dem drejer det sig ikke kun om færgestøtte, men lige så meget om service, arbejdspladser og levevilkår.

Det er synd at sige, at ministeren i det foreliggende lovforslag har lagt de store visioner for dagen. I det store og hele er det en fremskrivning af den nuværende lov, garanteret med den investeringsstøtte, vi ikke fik med ved lovens tilblivelse, samt 300.000 kr. til Ø-sekretariatet.

Socialdemokratiet tvivler ikke på, at regeringens hjerte banker varmt for de danske

småøers beboere, men det gør det altså ikke alene; der skal mere til.

Socialdemokratiet er enig med ministeren i, at driftsstøtten stort set har opfyldt forventningerne, og at den tredeling, der finder sted efter den anvendte beregningsmetode, også i det store og hele fungerer efter hensigten. Det er derfor udmærket, at man nu forenkler administrationen af disse midler, samt at det understreges, at øboernes ønsker om den enkelte rutes serviceniveau indgår i fastsættelsen af tilskudsbeløbet.

Modsætningsvis er jeg overbevist om, at den regulering, ministeren lægger op til, meget let kan medføre, at der lægges yderligere udgifter over på amterne og økommunerne.

Jeg vil i forbindelse med selve driftsstøtteordningen gøre opmærksom på, at især to kommuner, nemlig Ravnsborg og Bjergsted og til dels også Skælskør Kommune, har en udgift pr. indbygger til færgedriften, der ligger langt over de andre kommuners. Dette problem bør løses ved denne revision.

Socialdemokratiet er tilfreds med, at der nu gennemføres investeringsstøtte til bygning af de nødvendige nye færger, og det bliver interessant at se, om den nye toskrogsfærge vil slå an.

I løbet af de næste 10-15 år skal der efter forslagens bemærkninger investeres i alt 70 mill. kr. i nye færger, og disse udgifter skal finansieres med lige store andele efter samme princip som trafikstøtteordningen. Jeg tror, det i almindelighed er et acceptabelt forslag, men jeg føler det nødvendigt at understrege, at det er vigtigt, at ministeren får mulighed for i det konkrete tilfælde at fravige fordelingsprincippet. Her tænker jeg igen først og fremmest på, at der er forskel, endog stor forskel, på de enkelte kommuners økonomiske formåen.

Ministeren opgør de kommende færgelejeinvesteringer til 45 mill. kr. og henviser til EFs støtteordninger. Ikke desto mindre fremgår det af bemærkningerne, at en del fastlandshavne ikke er omfattet af de muligheder, EFs regionalfond giver, og det forekommer mig, at ministeren alt for let kommer om ved denne problemstilling.

Sidst, men som tidligere nævnt ikke mindst, er der § 4-tilskuddet. Må jeg sige ligegyldigt til ministeren, at det beløb, der er afsat, efter vor opfattelse er alt for lille. Ja, faktisk synes jeg ikke, at ministeren kan være be-