

holmske parter kunne drøfte muligheden for at etablere demonstrationsanlæg og lignende på Bornholm som led i en udviklingsindsats til gavn for hele landet. En sådan udviklingsindsats kunne ifølge aftalen ske inden for en samlet anlægsramme på 50-75 mio. kr. Der blev ikke afsat midler til en eventuel støtte. Det var en forudsætning, at en sådan som udgangspunkt skulle bevilges fra eksisterende støtteordninger.

Østkraft har mulighed for at ansøge Energi styrelsen om støtte til investeringer vedrørende brændselsomlægning under ordningen om statstilskud til fremme af decentral kraftvarme og udnyttelse af biobrændsler, jf. Finansloven for 1999 § 23.75.01. En eventuel ansøgning vil blandt andet blive behandlet med udgangspunkt i en vurdering af støttebehov.

Spm. nr. S 19

Til miljø- og energiministeren (5/10 99) af:
Harald Kjølner (V):

»Vil ministeren bekræfte, at støjniveauet på den nuværende hurtigfærge på ruten Allinge-Simrishamn er lavere end den tidligere færges, der sejlede på samme rute sidste år, og vil ministeren, i fald han kan bekræfte dette, reddegøre for, om han mener, at det er udtryk for en hensigtsmæssig miljøpolitik at forbyde en færge, som rent faktisk giver miljøforbedringer i forhold til den tidligere færge?«

Begrundelse

Den 17. august 1999 stillede spørgeren en række spørgsmål til ministeren vedrørende hurtigfærger og støjgrænser i henhold til lovgivningen. Et af spørgsmålene (nr. S 2887) var det ovenstående, som spørgeren ikke fik svar på. Spørgeren tillader sig derfor atter at spørge ministeren om ovennævnte forhold.

Svar (14/10 99)

Miljø- og energiministeren (Frank Jensen, fg.): I sommeren 1998 meddelte Miljøstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen miljøgodkendelse til

indsættelse af den tidligere hurtigfærge på ruten Allinge - Simrishamn. Godkendelsen var tidsbegrænset til 15. oktober 1998, og der var stillet krav om, at rederen inden 15. september 1998 skulle indsende de manglende oplysninger, som bekendtgørelse om godkendelse af hurtigfærger krævede, herunder oplysninger om færgens støjforhold.

Da disse oplysninger aldrig kom, er denne hurtigfærges støjegenskaber ikke kendt. Jeg kan derfor ikke bekræfte, at den nye hurtigfærge, som skulle erstatte den tidligere på samme rute, og som rederiet i foråret 1999 søgte miljøgodkendt, er mindre støjende.

Støjundersøgelser af den nye hurtigfærge viste, at besejlingen af Allinge havn med denne færge ville medføre en væsentlig overskridelse (op til 13 dB) af den vejledende grænse for lavfrekvent støj. Derfor er det fortsat min opfattelse, at Miljøstyrelsens og Skov- og Naturstyrelsens afslag på ansøgningen om miljøgodkendelse af indsættelse af den nye hurtigfærge på ruten Allinge - Simrishamn er i god overensstemmelse med den regulering, der er på området.

Spm. nr. S 20

Til miljø- og energiministeren (5/10 99) af:
Harald Kjølner (V):

»Mener ministeren, at det er hensigtsmæssigt, at der i de af ministeren fastsatte regler for lavfrekvent støj i forbindelse med færgesejls ikke er taget højde for den tid, støjilden rent faktisk støjer over det tilladte, og bør tidsfaktoren ikke indgå i vurderingen af støjgenerne i forbindelse med en miljøgodkendelse af hurtigfærger?«

Begrundelse

Hurtigfærgeruten Allinge-Simrishamns nye hurtigfærge er blevet nægtet en miljøgodkendelse med henvisning til nogle ministerielle vurderinger af grænseværdierne for støj. I denne vurdering er der ikke taget højde for tidsfaktoren, hvilket virker uovervejset. Det må da have en betydning, om der er tale om ganske få minutter dagligt eller flere timer om dagen.