

distrikter, selv om det ofte kan have nogle betragtelige omkostninger, og hvad angår omkostningerne, er de endnu større, når vi snakker om livet på de danske øer. Men vi er i Venstre villige til at kæmpe for at opretholde muligheden for bosætning på øerne til glæde for de i dag knap 4.500 mennesker, der har bopæl på øerne. Vi ved, at livet på de danske småøer ikke alene rummer mange kvaliteter, men også uudnyttede muligheder, som vi bestemt ikke mener bør nedprioriteres.

På trods af den i bogstaveligste forstand stridende vind, småøerne i dag er udsat for økonomisk set, bliver vi nødt til at kigge på nogle løsningsmodeller, der kan afhjælpe de værste og mest akutte problemer. Men dermed være selvfølgelig ikke sagt, at vi ikke også skal lave en langsigtet politik for det, der er behov for.

I september 1995 udgav erhvervsministeren i samarbejde med Søfartsstyrelsen en rapport med titlen »Mindre danske færger før, nu og i fremtiden«. Dagens forespørgsel til erhvervsministeren er klart begrundet i de bekymringer, som også de involverede økommuner nærer for fremtiden, og med de kendte finansieringsmuligheder vil der overhovedet ikke være mulighed for at sikre en rimelig og fornuftig besejling af de danske øer i fremtiden.

Færgebetjeningen udgør livsnerven for mange af de små øsamfund, og de samfund vil med usvigelig sikkerhed uddø, hvis der ikke sikres en regelmæssig og effektiv færgebetjening, så der også i fremtiden kan finde en produktion sted på øerne. Det er jo ikke alene et spørgsmål om at fragte turister.

Mange af færgerne til de små øer har en relativt høj alder, og deres gennemsnitsalder er, som ministeren nævnte, 33 år. Men på trods af tidens tand holder færgerne sig godt, og det var efter min mening alene »Estonia«-ulykken, der akkumulerede debatten om ombygning og udskiftning af en del af de ældste færger.

Tidligere var det muligt for Skibstilsynet, jf. en bekendtgørelse, at dispensere fra bestemmelserne om lækstabilitet. Dispensationen blev givet, hvis man skønnede, at bestemmelsen under hensyn til rejsens nærmere beskaffenhed ville være urimelig eller upraktisk at fastholde. Fra Venstres side virkede denne dispensationsmulighed som en fornuftig ting, da langt de fleste af de færger, vi snakker om, ikke sejler i internationalt farvand, men i områder med endog meget lav vandstand. Det er jo reelt sådan, at man ofte kan sætte færger på grund et par

meter fra sejlrenden og så i øvrigt vade i land. Også risikoen for kollisioner må vurderes som værende minimal, men siden 1994 har almindelig sund fornuft efter vores mening haft trænge kår i dispensationsdiskussionerne.

I øvrigt er det sådan, at ingen dansk indenrigsfærge nogen sinde er kæntræt på grund af vand på vogndækket, og færgerne må i den forbindelse – det skriver man også på side 51 i rapporten – betragtes som særdeles sikre.

Situationen er i dag den, at der på finansloven er afsat 3,8 mio. kr. til færgelinvesteringer, og det beløb må vel siges at forslå som en skrædder et vist sted. I Venstre mener vi, det er nødvendigt, at der bliver stillet bevillinger til rådighed efter princippet om, at stat, amt og kommune hver betaler en tredjedel, for det er indlysende, at de berørte kommuner overhovedet ikke kan løfte den økonomiske byrde, en færgeudskiftning vil betyde, hvis ikke staten bidrager på lige vilkår.

Der er heller ingen tvivl om, at selv om vi har tredjedelsfinansieringen, vil det for visse kommuner betyde en overordentlig stor økonomisk belastning at gøre brug af tredjedelsprincippet. F.eks. vurderer Bjergsted Kommune, at en udskiftning af færgerne til Sejerø vil belaste de økonomiske budgetter – med en skattestigning i størrelsesordenen 0,6 pct. som følge. I den forbindelse vil jeg godt sige, at når vi snakker økonomi, kan det måske undre nogle, at man med rund hånd bevilger næsten 1 mia. kr. til bygning af et nyt skuespilhus i København og samtidig kvier sig ved at bruge nogle millioner til at udskifte færgerne til de mindre øer.

Der er to kommuner, der i øjeblikket har akutte problemer: Bjergsted Kommune har som før nævnt problemer med overfarten til Sejerø, mens Assens Kommune måske i nogen grad har fået løst sit problem med overfarten til Båge. Men hvis vi ikke beslutter, at tredjedelsprincippet skal udmøntes i virkeligheden, er ø-støtte-loven ikke det papir værd, den er skrevet på.

Hvad angår fremtiden for færgebetjeningen af de danske øer, er situationen den, at der inden for de næste 10 år skal ske en udskiftning af i hvert fald 8-10 færger, og derfor mener jeg også, det er vigtigt, at forespørgselsdebatten i dag får udstukket nogle pejlemærker, så vi kan tage højde for de kommende færgeudskiftninger. Det tjener jo ikke noget formål, at vi står her i dag uden at lave en langsigtet løsning.

Vi er i Venstre medforslagsstillere til dagsordensforslaget, og vi mener, at der på den beskrevne måde skabes sikkerhed for, at der