

**Velfærdsministeriet**

Dato: 17. marts 2008  
Kontor: Kommunaløkonomisk kt.  
J.nr.: 2008-24620-18  
Sagsbeh.: mmh  
Fil-navn: TRU spm. 215

**Besvarelse af spørgsmål nr. 215 (Alm. del), som Folketingets Trafikudvalg har stillet til velfærdsministeren den 4. februar 2008**

**Spørgsmål 215:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 29. januar 2008 fra Ærø Kommune vedr. Ærøs fremtidig færgestruktur, jf. TRU alm. del - bilag 127"

**Svar:**

Ærø Kommune har udover anmodning om foretræde for Folketingets Trafikudvalg ligeledes sendt en tilsvarende henvendelse med anmodning om foretræde for Folketingets Kommunaludvalg og Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg. Endvidere har kommunen anmodet om møde med transportministeren, miljøministeren samt velfærdsministeren.

På baggrund af henvendelsen har jeg bedt mit ministerium afholde et møde med Ærø Kommune. Velfærdsministeriet vil også invitere repræsentanter fra Transportministeriet og Miljøministeriet til at deltage i et sådant møde.

Jeg synes det er glædeligt, at Ærø Kommunalbestyrelse har fundet sammen om at træffe beslutning om en reduktion i antallet af ruter, for derigennem at opnå en mere rational drift og sikre en mere effektiv færgebetjening af Ærø. Ærø Kommunes planer giver mig anledning til følgende bemærkninger:

Den tidligere færgestøtte er i dag omlagt til et generelt tilskud, der tildeles Ærø Kommune efter henholdsvis § 20 og § 21 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. En rationalisering af færgedriften vil i mindre grad influere på § 21 tilskuddets størrelse, idet dette er baseret på et grundtilskud, befolkningstallet samt sejltiden. En reduktion af sejltiden til og fra Ærø vil således have en reducerende virkning på tilskuddets størrelse. Endvidere bemærkes, at det følger af tilskuddets karakter af generelt tilskud, at kommunen kan indhøste rationaliseringsgevinster, der måtte opstå.

Rationaliseringsgevinster vil således kunne bruges til at finansiere årlige ydelser på investeringer i nye færger og færgelejer mv. Det bemærkes i den forbindelse, at investeringer i færger og færgefaciliteter til besejling af de mindre øer er omfattet af kommunernes automatiske låneadgang, jf. bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier mv. Ærø Kommunes udgifter til investering i nye færger mv. kan således spredes ud over en længere årrække.

Udover de kommunaløkonomiske aspekter rummer Ærø Kommunes forslag til en ny færgestruktur også en række trafik-, planlægnings- og miljømæssige aspekter. Jeg har derfor forelagt spørgsmålet for transportministeren og miljøministeren, der har oplyst følgende, som jeg kan henholde mig til.

Transportministeriet har bemærket følgende:

"I Ærø Kommunes henvendelse foreslås færgedriften mellem Ærø og henholdsvis Faaborg, Svendborg og Rudkøbing samlet på en ny overfart mellem Ærøskøbing og Skovballe på Tåsinge.

Det er umiddelbart Transportministeriets vurdering, at en forøget frekvens samt nedbringelse af overfartstiden på færgetrafikken mellem Ærø og "fastlandet" vil kunne få en gavnlig effekt for Ærø. Der er imidlertid flere forhold, som bør belyses nærmere.

Den samlede rejsetid mellem lokaliteter på Ærø og lokaliteter på fastlandet bør analyseres nærmere. Således vil indbyggerne i Marstal eller Søby, der i dag har færgeforbindelser til henholdsvis Fåborg og Rudkøbing, få en ulempe ved, at færgeforbindelsen kun kan nås i Ærøskøbing. Samtidig vil der skulle indregnes ekstra rejsetid fra Skovballe til lokaliteter på fastlandet.

Rejsende med kollektiv trafik vil opleve en ekstra omstigning for at nå de kollektive knudepunkter i Svendborg (jernbane- som rutebilstation), Faaborg (bus) og Rudkøbing (bus), der alle er placeret i gå-afstand fra færgelejerne på de eksisterende færgeruter til Ærø.

Besejling af Skovballe Havn med færger af relevant størrelse kræver etablering af en helt ny havn. Meget løst anslået vil dette næppe kunne gøres for mindre end 50 mio. kr. Derudover vil vejforbindelsen fra Skovballe til det overordnede vejnet skulle opgraderes. Ærø Kommune forudsætter, at staten vil skulle finansiere disse anlæg. Dette er der ikke afsat midler til på de statslige budgetter.

Endelig bør Ærø Kommune være opmærksomme på gældende regler for udbud af færgeruter."

Miljøministeriet har bemærket følgende:

"Henvendelsen fra Ærø Kommune vedr. Ærøs fremtidige færgestruktur giver anledning til at fremhæve følgende regler på Miljøministeriets område, som har betydning for kommunens planer:

#### 1. Sejlads med hurtigfærger

Sejlads med hurtigfærger kræver miljøgodkendelse, jf. bekendtgørelse nr. 821 af 23. oktober 1997 om miljøgodkendelse af hurtigfærger. Bekendtgørelsen fastsætter vejledende støjkrav til hurtigfærger, herunder vejledende

grænseværdier for lavfrekvent støj fra hurtigfærger under sejlads, samt særlige regler om konsekvensvurdering af hurtigfærgerutens indvirkning på natur, miljø, kulturminde eller friluftaktiviteter, når ruten går gennem et Natura 2000 område (fuglebeskyttelsesområde og/eller habitatområde). Det er i overensstemmelse med habitatdirektivets krav om konsekvensvurdering af planer og projekter, som kan skade et Natura 2000 område. Konsekvensvurderingskravet er yderligere præciseret i bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (Habitatbekendtgørelsen).

## 2. Anlæg af færgehavn i Natura 2000-område

Ifølge habitatbekendtgørelsen må der ikke i Natura 2000-områder planlægges nye eller væsentlige udvidelser af trafikanlæg, f.eks. havne, hvis det forudsætter planlægning efter planloven. By- og Landskabsstyrelsen kan i særlige tilfælde fravige forbuddet og give en planlægningstilladelse, jf. bekendtgørelsens § 5. En sådan plan vil samtidig være omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, idet anlæg af havne og havneanlæg er omfattet af bilag 4, punkt 10 e.

By- og Landskabsstyrelsen giver en sådan tilladelse, hvis By- og Landskabsstyrelsen, på det forelagte grundlag, vurderer, at den ansøgte plan eller projekt ikke umiddelbart må forventes at skade det berørte Natura 2000-område. Med en planlægningstilladelse kan den videre planlægning sættes i gang. Den videre planlægning vil i mange tilfælde udover Natura 2000-vurderinger rumme en uddybende vurdering af planen eller projektets konsekvenser for anden natur, miljø, erhvervsinteresser, borgere mv.

Den kompetente myndigheds efterfølgende behandling af sager, hvor der er givet tilladelse til planlægning, skal ske i overensstemmelse med Habitatbekendtgørelsens regler om konsekvensvurdering, jf. §§ 6-7 om screening og eventuel konsekvensvurdering. Planlægningstilladelsen er derfor ikke samtidig en tilladelse til endelig vedtagelse af planen eller projektet. Anlæg af færgehavne skal endvidere underkastes en vurdering af anlæggets virkning på miljøet (VVM).

Det bemærkes, at hensynet til Natura 2000-områderne også skal varetages i de tilfælde, hvor der efter andre ministeriers lovgivning skal gives tilladelser til at anlægge en havn. F.eks. ved administrationen af kystbeskyttelsesloven.

Ærø Kommunes forslag til ændring af den fremtidige færgestruktur indebærer på sigt en forbedring og udvidelse af landanlæggene ved de eksisterende havne og vejanlæg. Anlæg, der forudsætter en planproces, jfr. planloven.

Miljøministeriet har ikke hermed taget stilling til, om de fremlagte planer kan gennemføres, eller om der er hensyn, herunder overordnede natur- og landskabsinteresser, der indebærer, at planerne ikke vil kunne realiseres.

Det vil kræve en konkret vurdering jf. den beskrevne myndighedsbehandling.”