

Møde med Udvalg for Småøer den 03.04. 2024

Dagsorden

1. Ordningen for frilandsbyer og øer
2. Ø-udviklingsplaner i den reviderede planlov.
3. Ny CO2-afgift og grøn omstilling af færger, jf. <https://danske-smaaer.dk/wp-content/uploads/2024/03/Brev-vedr-CO2-afgifter-inkl-hoeringssvar-140324.pdf>
4. Støtte til unge øboere under uddannelse, jf. [ULØ B 146 om forslag til folketingsbeslutning om at sikre unge øboere lige mulighed for at starte på en ungdomsuddannelse \(SF\)](#).
5. Anbefalinger fra Ekspertgruppen for fremtidens erhvervsstøtte ("Frigast-udvalget"), jf. <https://danske-smaaer.dk/hoeringssvar/brev-vedr-frigastrapporten/>. Ekspertgruppens rapport kan læses [her](#).
6. SaDS' driftsmidler og fremtidig finansiering
7. Ø-besøg den 18.-19. juni til Sejerø og Neksælø, jf. [ULØ alm. del – bilag 96 \(internt\)](#).
8. Jubilæum den 25. maj 2024 og mulig jubilæumshøring i Folketinget til efteråret, jf. [ULØ alm. del – bilag 81](#).

Kirsten Sydendals talepapir

Indledning

Først og fremmest mange tak til udvalget for dette møde og for muligheden for at tale småøernes sag her i dag. Der er jo flere punkter på programmet, så jeg vil kaste mig lige ud i det:

Frilandsby- og friø-ordningen

På småøerne er der stor skuffelse over, at ministeriet og aftalekredsen har valgt ikke at gennemføre frilandsby- og friø-ordningen.

De frivillige kræfter på småøerne har lagt rigtigt meget tid og arbejde i projekterne, og nu ser det for mange ud til at arbejdet har været forgæves.

På de seks småøer, der var i spil til ordningen, kan man desværre ikke genkende ministeriets udmelding om, at mange af projekterne allerede kan lade sig gøre i den nuværende lovgivning. Ej heller at projekterne kan lade sig gøre via de nye ø-udviklingsplaner.

Der er derfor brug for en decideret vejledning nu: Hvordan kommer øerne videre herfra, så det store arbejde ikke bliver til skønne spildte kræfter?

Vi opfordrer til, at der allokeres en sagsbehandler, der kan vejlede den enkelte ø ved at sætte sig ind i sagerne og *målrettet vejlede* hver enkelt ø og dets kommune, også via egentlige møder og ikke kun per brev.

I svarene fra ministeriet til øerne henvises der bl.a. til ø-udviklingsplanerne, der er indskrevet i planloven fra i år. Men før man igen sætter gang i de frivillige kræfter og involverer kommunernes ofte sparsomme ressourcer, er der i vores optik behov for en screening fra Planstyrelsen af de projekter, som øerne ønsker gennemført: Kan de overhovedet realiseres via en ø-udviklingsplan? – Det er der ikke givet svar på til øerne.

Ø-udviklingsplaner i den reviderede planlov

Når vi taler om ø-udviklingsplanerne, så er vi spændte på, hvordan mulighederne for at udvikle øerne kan imødekommes via disse nye planer.

Vi ser en række udfordringer. Som vi læser teksten, er

- det *ikke* muligt at etablere helårsboliger i *eksisterende* bygninger i det åbne land på en småø, da de skal ligge i forbindelse med landsbybebyggelse.
- *Nye* boliger kan kun etableres i byzone – og der er kun seks af vores 27 øer, der har meget små arealer, der er udlagt som byzone.
- Man kan med en ø-udviklingsplan søge om at opstille husstandsvindmøller og små solcelleanlæg til brug for øens egen energiforsyning: Men der er behov for også at kunne etablere *fælles energianlæg* – dvs. større end husstandsvindmøller, samt termonet.

Inden for strandbeskyttelseszonen – som dækker et forholdsmæssigt stort område af småøerne, især på de lange, smalle øer – åbner ø-udviklingsplanen IKKE for

- at der kan etableres mobilhomepladser på havnen og eksisterende campingpladser [Det er kun muligt uden for zonen]
- at *nye* virksomheder og boliger kan etableres – heller ikke i *eksisterende* bygninger.
- At man kan ændre anvendelsen af eksisterende bygninger til fx bolig, erhverv eller turisme.

Helt overordnet mener vi, at udarbejdelsen af ø-udviklingsplaner skal holdes på et administrativt tilgængeligt niveau.

Vi frygter, at planerne risikerer at drukne i bureaukrati, fordi de skal behandles på linje med lokalplaner. Vi mener for eksempel, at mindre projekter, hvor beboerforening, lodsejer og kommune er enige, bør kunne opnå dispensation, uden at der først skal laves en ø-udviklingsplan for *hele* øen.

Endelig skal der følge finansiering til kommunerne med, så det sikres, at udarbejdelse af ø-udviklingsplaner ikke er afhængig af den enkelte kommunes økonomi og derfor risikerer at blive nedprioriteret eller afvist.

Færger:

Landevejsprincip

I forlængelse af færgehøringen den 31. januar, hvor bl.a. Landevejsprincippet blev diskuteret, har Ø-sammenslutningen sendt et brev til KL, hvor vi forespørger på den problematik, som blev rejst i januar vedr. det fulde landevejsprincip.

Vi spurgte KL, om kommunerne ser sig i stand til at gennemføre det fulde landevejsprincip med de nye midler, som glædeligvis blev bevilget med finansloven for 2024.

KL har sendt os et svar, som vi må tolke således, at de ikke foretager en egentlig undersøgelse. Og at der derfor ikke kan gives et entydigt svar på, om kommunerne har i sinde at indføre det fulde landevejsprincip.

Fra Ø-sammenslutningens side vil jeg gerne understrege, at vi sætter stor pris på, at partierne har valgt at prioritere færgetaksterne og dermed en bedre adgang til vores øer. Det har en enorm betydning for småøerne, at taksterne er til at betale for både beboere, fritidshusejere og turister. Det vi blot kan konstatere er, at det ikke er alle steder, at den nye bevilling er slået igennem i form af nedsættelse af taksterne, så de afspejler Landevejsprincippet 100%. Det er svært for øboerne at gennemskue, hvad dette skyldes, når der ikke foreligger oplysninger fra kommunerne selv.

CO₂ afgiftsregler

En ny trussel mod takster og antallet af færgeafgange er de nye danske regler for CO₂-afgift gældende for skibe under 5.000 bruttoton. De træder i kraft pr. 1. januar 2025. Alle færger til de danske småøer ligger under 5.000 bruttoton.

Den CO₂- kvoteordning, som er indført i EU-regi, gælder kun for skibe over 5.000 bruttoton. Det er altså en regel, som Danmark har indført, der rammer småø-færgerne.

Hvis man fastholder, at afgiften også skal gælde for færger under 5.000 bruttoton, så risikerer den at slå bunden ud af kommunernes færgeøkonomi - med fatale konsekvenser for færgedriften til følge.

Vi mener at færgedriften til de små øer bør undtages den nye CO₂-afgift med henvisning til, at færgerne er kritisk infrastruktur, og at der for øboerne ikke findes noget alternativ: Det er øernes eneste transportmulighed.

I EU-reglerne for større skibe, over 5.000 bruttoton, kan færger til øer uden vej- og broforbindelse og under 200.000 beboere undtages fra CO₂-kvoteordningen.

Ø-sammenslutningen mener, at de samme regler bør gælde for CO₂-afgiften på de små indenrigsfærger under 5.000 bruttoton i Danmark, med henvisning til artikel 174 i Lissabontraktaten om økonomisk, social og territorial samhørighed.

(”Blandt de berørte områder lægges der særlig vægt på landdistrikter, områder i en industriel overgangsproces og områder, der lider af *alvorlige naturbetingede eller demografiske ulemper af permanent art*, bl.a. de nordligste meget tyndt befolkede områder *samt øområder*, grænseoverskridende områder og bjergområder.”)

Vi bakker fuldt og helhjertet op om den grønne omstilling af færgedriften, men at ramme kommunernes færgeøkonomi hårdt med en CO₂-afgift, får os ikke tættere på målet. Tværtimod.

Grønne færger

Vi mener i stedet, at man fra statslig side bør holde hånden under den grønne omstilling af færgerne og hjælpe den på vej i størst muligt omfang.

Der er behov for:

- Langsigtede planer for den grønne omstilling af alle småøfærger i Danmark.
- Statsorganiserede, EU finansierede puljer til omstilling af færgerne. Vi har tidligere henvist til EU's Social- og klimafond som en mulighed. Det behøver ikke nødvendigvis at være indkøb af nye færger på alle ruter. Enkelte af de færger, som betjener småøerne, kan med fordel retrofittes til en mere klimavenlig fremdriftskraft.

Vi har fremsendt en liste over de eksisterende småø-færger, deres alder og CO₂-udledning. Listen er udarbejdet af COWI for Transport- og Boligministeriet tilbage i 2021, hvor der blev lavet en analyse om en grøn omstilling af de danske indenrigsfærger. Vi opfordrer til, at Transportministeriet sammen med kommunerne og Færgesekretariatet arbejder videre med, hvordan vi får udskiftet og ikke mindst finansieret udskiftning eller retro-fit af alle færger. Der bør laves en overordnet plan, og af den bør det fremgå, hvilke færger og ruter der er i spil, hvad prisen vil være, og hvordan man kan forestille sig en fornuftig tidsplan for udfasning af CO₂-udledende færger hen over de næste 10-15 år. Som vi har nævnt det før, så skal det undersøges, hvordan staten kan hjemtage midler fra EU til investering i både nye færger, ladeanlæg og ombygning af færger, færgelejer m.m.

Ø-SU

SaDS mener at unge øboere skal sikres mulighed for at starte på en ungdomsuddannelse.

Vi bakker derfor naturligvis op om SF's forslag om at oprette en særlig ordning, der sikrer de unges mulighed for at starte på en ungdomsuddannelse på lige fod med unge fra fastlandet. Ordningen skal ligge uden for §20-midlerne og uden for den ordinære SU-ordning for unge over 18.

Derfor håber vi meget, at folketingets partier vil tilslutte sig det fremsatte beslutningsforslag om at sikre unge øboere lige mulighed for at starte på en ungdomsuddannelse.

Frigast-rapporten

Vi har med stor bekymring læst anbefalingerne i den såkaldte Frigast-rapport, hvor man har gennemgået statens erhvervsstøtteordninger, og hvor man lægges op til massive besparelser på bl.a. Landdistriktspuljen. Vi har sendt et brev til erhvervsministeren og til landdistriktsministeren, hvor vi uddyber vores bekymringer. Brevet er også omdelt til udvalget.

(Vi skal huske at sende det også til Erhvervsudvalget)

Vi kan ikke understrege nok, hvor stor en betydning det har, at småøerne har mulighed for at søge dedikerede midler til projekter på småøerne. I mange år har puljerne haft afgørende betydning for udvikling af turisme og øvrige erhverv på småøerne, og det vil være et markant tab for os, hvis disse muligheder for støtte ikke videreføres.

Vores eget sekretariat på Strynø er også sat på listen over støttemidler der skal saneres, dvs. beskæres eller fjernes. Sekretariatet er vitalt for Ø-sammenslutningens arbejde og høje aktivitetsniveau. At varetage øernes interesser og skabe netværk og samarbejde øerne imellem er vores vigtigste opgaver. Det må ikke tages fra os.

SaDS driftsmidler

Når vi taler om driften af vores sekretariat og aktiviteter, var vi meget glade for, at bevillingen til Ø-sammenslutningen i år blev forhøjet, så vi i 2024 i alt modtager 2,3 mio. kr. i driftsstøtte, mod tidligere 1,7 mio. kr.

Den øgede bevilling har bl.a. gjort os i stand til at forlænge ansættelsen af en deltidsmedarbejder indtil årets udgang. Sekretariatet har derfor lige nu en sekretariatsleder på fuld tid, en bogholder på deltid og en medarbejder på deltid.

I de seneste år er opmærksomheden på småøerne øget, både politisk, fra pressen og fra danskere i almindelighed. Det er vi meget glade for, og vi vil gerne blive ved med at yde den samme kvalitet i vores arbejde overfor øboerne, hvis interesser vi varetager, overfor jer politikere, kommunerne, styrelser og ministerier og overfor omverdenen.

En fastholdelse af den øgede bemanning er vigtig for os. Derfor beder vi jer om, når I kommer til finanslovsforhandlingerne, at huske os og øge vores bevilling også i 2025 og årene fremover, så den ikke sænkes i forhold til det niveau, vi modtog i år.

Ø-besøg den 18.-19. juni til Sejerø og Nekselø

Vi glæder os til udvalgets ø-besøg på Sejerø og Nekselø til juni. De to øer er meget forskellige, både i størrelse, befolkningssammensætning og vilkår, og vi ser frem til at udvalget skal opleve de to smukke øer og ikke mindst møde øboerne og høre om deres vilkår og udfordringer.

Egholm-motorvejen

Jeg kan ikke sidde her i dag og tale om småøerne uden at nævne den 3. limfjordsforbindelse med motorvej hen over Egholm.

For Sammenslutningen af Danske Småøer står det klart, at Egholm skal bevares som en ø. Både for de mennesker, der bor der, for det unikke dyreliv med flere fredede arter, som lever der, og for de op mod 100.000 gæster, som årligt besøger øen.

Hvis planen om en motorvej hen over den lille ø bliver til virkelighed vil unik og uerstattelig kultur og natur gå til grunde - hvilket også tydeligt er beskrevet i lovforslaget om motorvejen.

Vi opfordrer til, at man fra politisk side vil undersøge *alle* alternativer, inden man tager en endelig beslutning, så denne katastrofe for Egholm ikke bliver til virkelighed.

Jubilæum den 25. maj 2024 - og jubilæumshøring?

Vi glæder os dog over, at det endnu er *alle* 27 småøer, som kan byde udvalget velkommen til vores jubilæumsreception på Strynø den 25. maj.

Her vil vi byde på små specialiteter fra småøerne. Den musikalske trio Høj Sø, som består af tre unge kvinder fra Strynø, vil synge og spille egen-komponerede sange om ølivet.

Det er en stor milepæl for os, at foreningen har eksisteret i 50 år. Fra den stiftende generalforsamling på netop Strynø for 50 år siden og til i dag, er der sket mange omvæltninger for småøerne i takt med, at verden har forandret sig.

Vi kan via vores samarbejde i det europæiske ø-netværk ESIN se, at noget, der virkelig sætter retning for et land og dets små øer, er at udarbejde en samlet, national småø-politik. Seneste eksempel er Irland, som lancerede deres nationale småøpolitik i 2023.

Sammenslutningen af Danske Småøer vil derfor gerne spørge udvalget om det, i forbindelse med 50 års jubilæumsåret, har interesse i at afholde en høring i Folketinget til efteråret med overskriften "Skal Danmark have en national politik for småøer?"

Vi ser frem til yderligere dialog med udvalget om dette.

Tak for ordet.