

henholdsvis kommune. Fra 1981 blev dette udgangspunkt ændret i erkendelse af, at behovet for tilskud til den enkelte rute ikke er det samme fra år til år. Herefter krævedes blot, at amtskommunens tilskud og summen af de kommunale tilskud inden for den pågældende amtskommune hver især var mindst af samme størrelse som det statslige tilskud. Dette forudsatte dog, at der kunne opnås enighed mellem amtsråd og kommunalbestyrelser herom.

Ovennævnte ordning forudsættes opretholdt, hvilket har fundet udtryk i § 3, stk. 3.

Det udbetalte statslige støttebeløb til den enkelte rute må ikke overstige  $\frac{1}{3}$  af rutens samlede driftsudgifter bortset fra ovenfor anførte mulighed for fordeling inden for den enkelte amtskommune eller kommune. Driftsudgifterne inkluderer renter, men ikke henlæggelser, afskrivninger og udbytte.

#### Til § 4

Selv om tilskud til færgedriften er en grundlæggende forudsætning for opretholdelse af øsamfundene, er de meget varierende forhold fra ø til ø ensbetydende med en række specielle – og »øspecifikke« – problemer på de enkelte øer, der ikke kan tilgodeses alene ved tilskud til færgedriften.

Sådanne problemer vil i nogle tilfælde kunne løses gennem en mere fleksibel og utraditionel administration, men dette alene vil ofte ikke være tilstrækkeligt.

Mulige løsninger på de specifikke øproblemer kan nemlig tillige kræve en overordnet økonomisk indsats, selv om de lokale myndigheder, Sammenslutningen af Danske Småøer, og øboerne selv yder en stor indsats for at sikre eksistensen af øsamfundene.

Bestemmelsen i § 4 giver derfor mulighed for, at miljøministeren i særlige tilfælde kan yde støtte til gennemførelse af forsøgsordninger og projekter, der udelukkende tager sigte på de små øers specielle problemer.

Det forudsættes, at følgende 27 øer vil blive omfattet af lovforslagets § 4:

Birkholm, Lyø, Avernakø, Bjørnø, Strynø, Bågø, Skarø, Drejø, Hjortø, Egholm, Venø, Askø, Fejø, Femø, Barsø, Årø, Endelave, Hjarnø, Agersø, Omø, Orø, Sejerø, Nekselø, Tunø, Anholt, Fur og Mandø.

Vejr og tidevand forårsager ofte, at Mandø afskæres fra fastlandet, hvorfor levevilkårene på

denne ø er ligeså truede som på de øvrige små øer. Mandø foreslås derfor omfattet af lovforslagets § 4, uanset at øens trafikforbindelse ikke omfattes af lovforslagets § 1.

Lovforslaget åbner i § 4, stk. 1, mulighed for, at støtten kan ydes enten som tilskud eller lån. Såfremt støtten ydes som lån, bør lånevilkårene være favorable, og ved fastsættelsen af det årlige støttebeløb vil dette blive søgt forøget med størrelsen af eventuelle tilbagebetalte afdrag i det foregående år.

Det er ved lovforslagets fremsættelse ikke muligt at opgøre, hvor store beløb der kan blive brug for til støtte efter forslaget § 4, men for finansåret 1984 foreslås det, at der afsættes 700.000 kr. i 1982-priser.

Som et konkret eksempel, hvor miljøministeren kan tænkes at yde tilskud efter § 4, kan nævnes oprettelse af et privat orådgivningskontor – f.eks. under Sammenslutningen af Danske Småøer – for samtlige øer og beliggende på en af øerne. Udover rådgivning af øboerne kan økontoret desuden kanalisere øproblemerne til de offentlige myndigheder, og en anvendelse af støtte til dette formål vil således komme alle små øer til gode.

Et stort problem på mange af øerne er manglen på egnede samlingslokaler, blandt andet fordi disse i mange tilfælde er nedlagt sammen med skolen. Samlingslokaler, der kan anvendes til mange forskellige formål (teater, fritidsundervisning, folkedans, borgermøder, idræt m.v.) er specielt nødvendige på øerne, da færgefarten hindrer øboerne i at gøre brug af fastlandets tilbud. Den foreslåede støtte kan også tænkes anvendt til sådanne formål.

Med bestemmelsen i § 4, stk. 2, kan miljøministeren stille vilkår og betingelser i forbindelse med tildeling af støtte.

#### Til § 5

Miljøministeren bemyndigede i 1975 planstyrelsen til at varetage administrationen af den midlertidige trafikstøtteordning. Denne ordning vil fortsætte, jfr. § 5, stk. 1, ligesom planstyrelsen vil blive bemyndiget til at varetage administrationen af støttebeløbet efter § 4.

#### Til § 6

Den nuværende midlertidige trafikstøtteordning udløber med udgangen af 1983. Det foreslås derfor, at ikrafttrædelsen sker den 1. januar 1984.