

## Civilutskottets betänkande

1980/81:10

om ersättningar med anledning av Almöbrons ras (prop.1980/81:25)  
bil. 10

### 1 Propositionen m. m.

I den till civilutskottet hänvisade propositionen 1980/81:25 bilaga 10 (kommundepartementet) punkt D 5 (s. 72–77) föreslås riksdagen att till Ersättningar med anledning av Almöbrons ras på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 under femtonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 25 000 000 kr.

Vidare bör erinras om att till trafikutskottet hänvisats proposition 1980/81:25 bil. 3. I denna bilaga föreslås bl. a. att riksdagen anvisar medel för uppförande av en ny bro mellan Almön och Källön.

### 2 Motionerna m. m.

I detta sammanhang behandlas de med anledning av propositionen väckta motionerna 1980/81:

155 av Siri Häggmark m. fl. (m, c, fp) vari hemställs

att riksdagen till Ersättningar med anledning av Almöbrons ras på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 anvisar ett reservationsanslag av 29 000 000 kr.,

158 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) vari hemställs att riksdagen

1. till Ersättningar med anledning av Almöbrons ras på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 anvisar ett reservationsanslag av 49 000 000 kr.,

2. fastställer ramen för transportstöd till 25 milj. kr.,

3. fastställer en ram om 15 milj. kr. för selektivt sysselsättningsstöd,

4. uttalar att transportstödet skall omfatta även s. k. egentransporter,

5. uttalar att stöd skall kunna utgå till företag även i Stenungsunds kommun.

159 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari hemställs

1. att riksdagen beslutar, att på tilläggsbudget I på statsbudgeten för budgetåret 1980/81 under Kommundepartementet D 5 Ersättningar med anledning av Almöbrons ras, anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 25 000 000 kr., förhöjt belopp till 50 000 000 kr.,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande reglerna för fördelning av anslagen.

Företrädare för kommunikationsdepartementet, kommundepartementet, transportrådet, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, samverkanskom-

mittén för Orusts, Stenungsunds och Tjörns kommuner, Västsvenska handelskammaren, näringslivskommittén på Tjörn samt för Vallhamn AB har lämnat utskottet muntliga synpunkter i ärendet.

### 3 Utredningen om åtgärder i samband med Almöbrons ras m. m.

Den 18 januari 1980 påseglades och raserades Almöbron. Olyckan medförde förlust av människoliv och materiella skador. Problem uppkom för enskilda, för de berörda kommunerna och för näringslivet i området. Vid tiden för broraset fanns som alternativa förbindelser dels färjeförbindelsen Svanesund-Kolhättan, dels vägförbindelsen över Uddevalla. Såväl från statens sida som av Tjörns, Orusts och Stenungsunds kommuner vidtogs olika åtgärder för att minska konsekvenserna av olyckan. Arbetena med att bygga en ny bro påbörjades tämligen omgående efter olyckan. Denna bro som beräknas kosta omkring 155 milj. kr. skall vara klar senast den 20 december 1981. Den 8 mars 1980 öppnades en ny färjeförbindelse mellan Almön och Stenungsön samt utökades kapaciteten på färjeleden Svanesund-Kolhättan. Kostnaderna för de olika åtgärderna har för vägverkets del beräknats till 55 milj. kr. tills den nya bron färdigställts. Vidare har passagerarbåtar satts in mellan Tjörn och Stenungsund. Dessa båtar drivs numera genom kommunernas försorg och med statligt bidrag (för innevarande år 2,7 milj. kr.). Totalt uppgår således kostnaden för statens insatser till ca 213 milj. kr. (155 + 55 + 2,7).

Regeringen uppdrog genom beslut den 8 maj 1980 åt länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län att skyndsamt utreda bl. a. arten av de ökade kostnader som uppkommit och som kan väntas uppkomma med anledning av broraset samt kostnadernas storlek. Länsstyrelsens uppdrag skulle utföras i samarbete med vägverket, transportrådet (TPR), de berörda kommunerna och företrädare för näringslivet i området. Länsstyrelsen redovisade sitt uppdrag vid halvårsskiftet 1980. Vägverket och TPR har avgett yttrande över vissa delar av länsstyrelsens utredning.

I utredningen föreslås ett generellt transportstöd till näringsliv och kommuner inom en ram av 35 milj. kr., ett selektivt sysselsättningsstöd till särskilt drabbade företag inom en ram av 32 milj. kr. samt ersättning till kommunerna Tjörn, Orust och Stenungsund för redovisade merkostnader inom en ram av 14 milj. kr. Dessutom föreslås ett generellt investeringsstöd till näringsidkare på Tjörn och Orust. Storleken av detta stöd har inte preciserats i utredningen. Länsstyrelsen föreslår således stöd i olika former inom en sammanlagd ram av 81 milj. kr. (35 + 32 + 14) samt ett investeringsstöd. De olika stödformerna föreslås utgå till årsskiftet 1981/82.

Det generella *transportstödet* föreslås i länsstyrelsens utredning utgå som ett direkt transportstöd som avses täcka merkostnaderna för köpta trans-

porttjänster eller som ett stöd för företagens egna transporter. Stödet för köpta transporter föreslås utformat så att det utgår till beställaren av transporter. Stödberättigade köpta transporter föreslås vara transporter utförda med bil och betalda av det ersättningsberättigade företaget. Transporten skall ha start eller mål på Tjörn eller Orust eller start eller mål på fastlandet söder om 58 grader 15 minuter nordlig bredd (ungefär i höjd med Ljungskile). Stödet föreslås uppdelat på hela laster resp. delfrakter som går till flera beställare. Transporter för byggandet av den nya bron omfattas inte av transportstödet. Stödberättigade köpta transporttjänster har beräknats till 27,4 milj. kr. Beträffande företagens egna transporter föreslås stöd för s. k. firmabilstrafik, för åkeriernas ökade framkörningskostnader för uppdrag på fastlandet och för entreprenadföretagens ökade kostnader för transporter av arbetsfordon. Stödet för egna transporter föreslås utgå i princip endast för två enkelturer per vecka och fordon eller – för särskilt hårt drabbade företag – med högst två enkelturer per dag och fordon. Stödbeloppet för egentransporter har beräknats till 6,6 milj. kr.

Det totala beloppet för transportstödet har beräknats till ca 9,7 milj. kr. för perioden 18 januari–8 mars 1980, dvs. tiden mellan broraset och tills färjeförbindelsen mellan Almön och Stenungsön startade, samt till ca 24,3 milj. kr. för tiden 9 mars 1980–20 december 1981 (= tidpunkten när den nya bron beräknas vara färdig). Stödbeloppet har beräknats efter en väntetid vid färjorna om 40 minuter.

TPR har yttrat sig över länsstyrelsens utredning i vad avser transportstödet. TPR tillstyrker att stödbeloppet byggs upp i huvudsak på det sätt som länsstyrelsen föreslagit, dock bör länsstyrelsen precisera hur transportstödet för perioden 18 januari–8 mars 1980 skall utformas och stödbeloppet för delfrakter skall beräknas. Vidare bör enligt TPR transportstödet för köpta transporttjänster utgå till fraktbetalaren och stöd endast utgå till transporter med start eller mål på öarna eller fastlandet söder om 58 grader 15 minuter. TPR har även lagt fram förslag till en administrativt enklare stödmodell än länsstyrelsens. Enligt denna enklare modell bör stöd kunna utgå till stödberättigade transporter enligt TPR:s ovan refererade förslag och således i huvudsaklig överensstämmelse med länsstyrelsens förslag, dock bör stödbeloppen på förhand fastställas till 75 kr. per transport för köpta transporttjänster och till 25 kr. per enkeltur för egentransporter. För framkörning från åkerier på Tjörn och Orust till uppdrag som i sin helhet utförs på fastlandet samt för entreprenadföretagens transporter för arbetsfordon bör enligt TPR stöd emellertid utgå enligt de regler som föreslagits för köpta transporttjänster. TPR föreslår högst 7 milj. kr. till stöd för perioden 18 januari–8 mars 1980. Med länsstyrelsens antagande om antalet stödberättigade transporter har TPR beräknat det totala medelsbehovet till ca 20 milj. kr. Det huvudsakliga motivet för TPR att beräkna 20 milj. kr. i transportstöd (mot länsstyrelsens 34 milj. kr.) är att väntetiderna halverats i förhållande till länsstyrelsens förslag (20 minuter mot 40 minuter).

I en promemoria dagtecknad den 24 november 1980 har länsstyrelsen reviderat sina ursprungliga beräkningar och ansett att 25 milj. kr. bör anslås till transportstöd. Därvid anför länsstyrelsen bl. a. att väntetiderna under perioden 9 mars–31 december 1980 uppgår till 40 minuter men att väntetiderna under 1981 möjligen kan nedbringas till den nivå TPR räknat med.

I länsstyrelsens utredning föreslås ett *selektivt stöd* bl. a. i avsikt att undvika drastiska minskningar i sysselsättningen eller i vissa fall total nedläggning av vissa företag. Exempel på särskilt utsatta branscher anges sammanfattningsvis vara turist- och servicenäringarna, detaljhandeln i Stenungsund samt åkerierna som fått ökade kostnader för trafikdirigering och service på bilarna. Enligt länsstyrelsen skall stödet prövas individuellt men utgå inom vissa givna ramar. Stödet skulle kunna maximeras till 30 000 kr. per heltidssysselsatt och år. Ansökningar om stöd bör bedömas restriktivt. Normalt bör företagen själva kunna bära vissa inkomstbortfall och kostnadsökningar. Företag som gjort stora investeringar kan ha drabbats särskilt hårt av broraset. Det föreslagna selektiva stödet kan vara nödvändigt för att rädda företagets fortlevnad. Även företag som haft en direkt omsättningsminskning med 5 % eller mera eller kostnadsökningar – utöver ökade transportkostnader – på 5 % eller mera bör vara stödberättigade. Om stödet – enligt länsstyrelsens förslag – totalt utgår med 32 milj. kr. anges det motsvara 50 % av de minskade nettointäkterna för näringslivet.

I den ovannämnda promemorian framhåller länsstyrelsen att 15 milj. kr. bör anslås i selektivt stöd. I promemorian understryks ännu en gång vikten av att även företag i Stenungsunds kommun kan få stöd som ger möjlighet att värna om sysselsättningen hos företag i kommunen.

## 4 Utskottet

### 4.1 Stöd till kommunerna

Förslaget i proposition 1980/81:25 bil. 10 innebär sammanfattningsvis följande avseende ersättningar till kommunerna. I avsikt att minska vissa kommunala merkostnader med anledning av Almöbrons ras föreslås i propositionen att Tjörns kommun erhåller ett bidrag om 6 milj. kr. och Orusts och Stenungsunds kommuner 1,5 milj. kr. vardera. sammanlagt 9 milj. kr. Bidraget är enligt propositionen avsett att utgöra en engångskompensation avseende samtliga kommuners merkostnader bl. a. för busstrafiken och kommunernas övriga transporter. Om ytterligare särskilt betungande oförutsedda kostnader uppkommer bör enligt vad som anges i propositionen kommunerna i sedvanlig ordning kunna ansöka om extra skatteutjämningsbidrag.

I motion 1980/81:159 (vpk) anføres att bidragen till kommunerna bör uppgå till mellan 13 och 14 milj. kr. enligt länsstyrelsens ovan (s. 2) refererade

förslag.

Vid en prioritering mellan olika förslag finner utskottet sig inte kunna tillstyrka bidrag till kommunerna utöver vad som föreslagits i propositionen. Motion 1979/80:159 (vpk) avstyrks således såvitt nu är i fråga.

## 4.2 Stöd till näringslivet

### 4.2.1 Inledning

Länsstyrelsen har föreslagit stöd till näringslivet i Tjörns och Orusts kommuner och – i vissa fall – även till näringslivet i Stenungsunds kommun med anledning av broraset. Således har föreslagits ett generellt transportstöd till näringslivet inom uppgiven ram av 34 milj. kr., ett selektivt sysselsättningsstöd till särskilt drabbade företag inom en ram av 32 milj. kr. och ett i kronor inte närmare preciserat generellt investeringsstöd till näringsidkare på Tjörn och Orust.

### 4.2.2 Transportstöd

Beträffande transportstödet föreslås i propositionen att ett särskilt transportstöd utgår inom en ram på högst 16 milj. kr. Det föreslagna transportstödet bör inte utgå till företagets transporter med egna fordon, s. k. firmabilstrafik. Enligt kommunministerns mening är det inte lämpligt att ta slutlig ställning till den närmare utformningen av det föreslagna transportstödet. En utgångspunkt för det fortsatta arbetet med utformningen av stödet bör vara att förfarandet skall vara smidigt och snabbt. Vid fortsatta överläggningar mellan länsstyrelsen och transportrådet (TPR) avses preciseras hur stödet slutligen skall utformas.

I motionerna 1980/81:155 (m, c, fp) och 1980/81:158 (s) anförts att det finns skäl att stöd utgår även till egentransporter. I den sistnämnda motionen begärs (yrkande 4) ett riksdagens uttalande i frågan. I denna motion anförts även att stödet i dessa fall bör utformas såsom länsstyrelsen och TPR föreslagit.

Även enligt utskottets mening bör transportstödet omfatta såväl köpta transporttjänster som egentransporter. Utskottet tillstyrker således de båda motionerna såvitt nu är i fråga. Som framhålls i den sistnämnda motionen är det angeläget att stöd kan utgå till åkerierna och entreprenadföretagen så som bl. a. TPR föreslagit. Vad utskottet anför om stöd till egentransporter bör riksdagen med anledning av motionerna som sin mening ge regeringen till känna.

Vad därefter gäller transportstödet utformning kan utskottet i huvudsak ansluta sig till TPR:s bedömningar. Utskottet utgår från att den kommande utformningen av stödet blir sådan att handläggningen blir snabb och smidig. Stödet bör omfatta den lastbilstrafik som normalt skulle använt sig av Almöbron. Vidare torde vid de aviserade överläggningarna mellan TPR och

länsstyrelsen få klaras ut hur stödet för perioden 18 januari – 8 mars 1980 skall utformas. Det bör även övervägas bl. a. hur och i vilken omfattning de åkeriföretag som av olika anledningar inte debiterat frakttalaren för merkostnader för transporter på grund av broraset skall få dessa merkostnader täckta. Utskottet utgår från att vad som här anförts om transportstödet utformning beaktas i den kommande handläggningen utan någon riksdagens uttryckliga begäran.

I motion 1980/81:158 (s) hemställs vidare (yrkande 2) att riksdagen beslutar fastställa ramen för transportstöd till 25 milj. kr. Motionärerna anför bl. a. att det finns skäl att räkna med längre väntetider vid färjorna än vad TPR ansett, åtminstone såvitt avser perioden 9 mars–31 december 1980.

Utskottet är inte berett tillstyrka motion 1980/81:158 (s) yrkande 2. Enligt utskottets mening har inte tillräckliga skäl anförts för att kalkylera med andra väntetider än dem som TPR redovisat. Det är också uppenbart att transportföretagen i viss utsträckning kunnat anpassa sig till de ändrade förhållandena och därmed kunnat minska de tidsmässiga olägenheterna. Dessutom bör erinras om att vissa åtgärder vidtagits vid färjelägena för att öka framkomligheten för lastbilstrafiken.

#### 4.2.3 *Selektivt stöd*

Som framgått ovan (s. 4) hade länsstyrelsen föreslagit ett selektivt stöd, bl. a. i avsikt att undvika drastiska minskningar i sysselsättningen eller i vissa fall total nedläggning. Ovan har även redogjorts för vissa kriterier som länsstyrelsen ansett böra gälla för att denna typ av stöd skulle utgå.

Det selektiva stödet tas upp i motionerna 1980/81:155 (m. c. fp) och 1980/81:158 (s). I den förstnämnda motionen anförts att det är angeläget att regeringen vid den slutliga utformningen av stödet har möjlighet att disponera medel för selektivt stöd för de hårdast drabbade. I (s)-motionen föreslås (yrkande 3) att en ram för detta stöd om 15 milj. kr. fastställs. Slutligen föreslås i denna motion (yrkande 5) att riksdagen beslutar uttala att stöd skall kunna utgå till företag även i Stenungsunds kommun.

Även om huvuddelen av de ersättningar som enligt utskottets mening kommer att utgå torde avse merkostnader för transporter finns det skäl att överväga om inte även ett selektivt stöd skall kunna ges de särskilt hårt drabbade företagen i de tre kommunerna. Hur detta stöd närmare skall utformas bör avgöras när de slutliga stödreglerna bestäms. Vad utskottet med anledning av motion 1980/81:155 (m. c. fp) anført om det selektiva stödet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Utskottet vill också erinra om vad kommunministern anført (prop. s. 77) om möjligheterna att överväga behovet av åtgärder inom ramen för ordinarie arbetsmarknads- och industripolitiska bedömningar. Utskottet är däremot inte berett förorda en särskild ram för detta stöd, varför motion 1980/81:158 (s) yrkande 3 avstyrks.

Utskottet har ingen erinran mot att det nu förordade stödet kan utgå även till vissa hårt drabbade företag i Stenungsunds kommun. Även de närmare reglerna för detta stöd torde få preciseras bl. a. vid länsstyrelsens fortsatta överväganden om stödets utformning. Motion 1980/81:158 (s) yrkande 5 får anses i inte ringa grad tillgodosedd.

Vad utskottet anfört om stöd i vissa fall även till företag i Stenungsunds kommun bör ges regeringen till känna.

#### 4.2.4 Övriga frågor om stöd m. m.

I motion 1980/81:159 (vpk) yrkande 2 föreslås riksdagen som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts rörande reglerna för fördelning av anslagen för stöd. Enligt motionärerna bör i första hand kommunerna erhålla full kostnadstäckning, i andra hand näringslivet på öarna och i tredje hand näringslivet på fastlandet.

Utskottet som ovan har tagit ställning till hur stödet bör fördelas är inte berett ställa sig bakom de fördelningsprinciper som föreslås i motion 1980/81:159 yrkande 2.

Slutligen vill utskottet liksom kommunministern understryka vikten av att stödet till kommunerna utgår så snart som möjligt. Detta gäller naturligtvis även stödet till näringslivet.

### 4.3 Anslag

Ovan har utskottet tillstyrkt att stödet i huvudsak ges den utformning som föreslagits i motion 1980/81:155 (m, c, fp). Detta innebär att utskottet även tillstyrker det i denna motion föreslagna anslaget av 29 milj. kr., dvs. en uppräknig med 4 milj. kr. i förhållande till förslaget i propositionen. Förslaget i motion 1980/81:158 (s) yrkande 1 om ett anslag av 49 milj. kr. avstyrks liksom förslaget i motion 1980/81:159 (vpk) yrkande 1 om ett anslag av 50 milj. kr. med hänvisning till utskottets ställningstagande i sakfrågorna.

### 4.4 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *stöd till kommunerna* att riksdagen med bifall till vad i regeringsprotokollet förordats avslår motion 1980/81:159 yrkande 2 i motsvarande del,
2. beträffande *stöd till egentransporter* att riksdagen med anledning av motion 1980/81:155 i motsvarande del och motion 1980/81:158 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,
3. beträffande *ram för transportstöd* att riksdagen avslår motion

- 1980/81:158 yrkande 2.
4. beträffande *selektivt stöd* att riksdagen med anledning av motion 1980/81:155 i motsvarande del och med avslag på motion 1980/81:158 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,
  5. beträffande *stöd till företag i Stenungsunds kommun* att riksdagen med anledning av motion 1980/81:158 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.
  6. beträffande *fördelningsprinciperna för stödet* att riksdagen avslår motion 1980/81:159 yrkande 2 i vad det inte behandlats ovan,
  7. beträffande *anslag* att riksdagen med anledning av regeringens förslag, med bifall till motion 1980/81:155 i vad den inte behandlats ovan samt med avslag på motionerna 1980/81:158 yrkande 1 och 1980/81:159 yrkande 1 till *Ersättningar med anledning av Almöbrons ras* på tilläggsbudget I till statshudgeten för budgetåret 1980/81 under femtonde huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 29 000 000 kr.

Stockholm den 4 december 1980

På civilutskottets vägnar

KJELL A. MATTSSON

*Närvarande:* Kjell A. Mattsson (c), Per Bergman (s), Rolf Dahlberg (m), Oskar Lindkvist (s), Lars Henrikson (s), Knut Billing (m), Sven Eric Åkerfeldt (c), Maj-Lis Landberg (s), Bertil Danielsson (m), Birgitta Dahl (s), Kerstin Andersson i Hjärtum (c), Magnus Persson (s), Bertil Dahlnén (fp), Lennart Nilsson (s) och Kerstin Ekman (fp).

## Reservationer

Per Bergman, Oskar Lindkvist, Lars Henrikson, Maj-Lis Landberg, Birgitta Dahl, Magnus Persson och Lennart Nilsson, alla (s), har reserverat sig mot betänkandet i följande delar.

### 1 Ram för transportstöd

Reservanterna anser att

*dels* det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar "Utskottet är" och slutar "för lastbilstrafiken" bort lyda:

Utskottet har ovan ställt sig bakom förslaget i bl. a. motion 1980/81:158 (s)

yrkande 5 om att det generella transportstödet skall omfatta även egentransporter, dvs. transporter med s. k. firmabilar. Transporterna i egenregi omfattar i viss utsträckning även framåkning för åkerierna på Tjörn och Orust när de utför uppdrag på fastlandet samt entreprenadföretagens transporter av arbetsfordon. Det är uppenbart att ett sådant av utskottet förordat utökad stöd inte rymms inom det anslag (16 milj. kr.) som föreslagits i propositionen. Inte heller anslaget (20 milj. kr.) som förordats i motion 1980/81:155 (m, c, fp) är tillräckligt. Enligt utskottets uppfattning kommer det anslag som föreslagits i propositionen inte att räcka ens till att täcka merkostnaderna för de företag som köper transporttjänster. Med de väntetider som är aktuella torde ca 20 milj. kr. behövas för köpta transporttjänster. Som framhålls i motion 1980/81:158 (s) har länsstyrelsen kunnat konstatera väntetider för 1980 av den i motionen angivna storleksordningen. Det är också viktigt att i detta sammanhang notera att företagen i sin transportplanering måste gardera sig mot extra förseningar och därför måste räkna med avsevärd reservtid.

För att det således skall bli möjligt att tillgodose såväl åkeriernas framkörningskostnader i vissa fall och entreprenadföretagens egentransporter som de egentliga egentransporterna (s. k. firmabilstrafiken) behövs ytterligare 5 milj. kr. i transportstöd, dvs. ett transportstöd om ca 25 milj. kr. Eftersom det f. n. inte med säkerhet är möjligt att bestämma det extra behovet av transportstödet bör riksdagen – som föreslås i motion 1980/81:158 (s) yrkande 2 – fastställa en ram om 25 milj. kr.

*dels* utskottet under 3 bort hemställa

3. beträffande *ram för transportstöd* att riksdagen med bifall till motion 1980/81:158 yrkande 2 fastställer ramen för transporter till 25 000 000 kr.

## 2 Selektivt stöd

Reservanterna anser att

*dels* det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar "Även om" och slutar "yrkande 3 avstyrks" bort lyda:

Vissa företag, särskilt inom servicenäringarna, har drabbats mycket svårt av broraset på annat sätt än genom ökade transportkostnader. Det finns redan exempel på företag som tvingats upphöra med verksamheten liksom också företag som hotas av konkurs på grund av obetalda avgifter till staten men som fått anstånd av kronofogdemyndigheten tills frågan om stöd är avgjord.

Det i motion 1980/81:158 (s) förordade selektiva stödet bidrar till att i någon mån värna om sysselsättningen i regionen. Tillsammans med det av utskottet förordade transportstödet (25 milj. kr.) får företagets möjligheter att mildra effekterna av katastrofen bedömas som godtagbara. Liksom

länsstyrelsen anser utskottet att stödet bör användas restriktivt och att i första hand företagens möjligheter att möta svårigheterna med egna resurser bör utnyttjas så långt det går. Det bör uppdras åt länsstyrelsen att närmare utforma de regler som bör gälla för att selektivt stöd skall erhållas.

Utskottet ställer sig således bakom förslaget i motion 1980/81:158 (s) om en särskild ram för selektivt stöd. Förslaget i motion 1980/81:155 (m, c, fp) om att sådant stöd skall kunna utgå till de hårdast drabbade företagen anser utskottet inte seriöst bl. a. därför att motionärerna inte föreslagit några särskilda medel för det selektiva stödet. Den höjning av anslaget utöver förslaget i propositionen som förordats i denna motion är – som ovan framgått – otillräcklig för att ens tillgodose de rimliga anspråken på transportstödet. Med en så liten föreslagen medelsökning finns därför reellt sett inga möjligheter att tillgodose vissa företags berättigade och förväntade krav på stöd. Utskottet måste därför tyvärr konstatera att representanter för regeringspartierna i riksdagen inte genom motioner eller på annat sätt medverkat till att lösa de hårdast drabbade företagens problem. Förslaget i motion 1980/81:158 (s) innebär däremot att många av dessa företag utan drastiska minskningar i sysselsättningen kan fortsätta sin verksamhet tills den nya bron blir klar.

Förutom ett selektivt stöd i den omfattning som förordats i motion 1980/81:158 (s) yrkande 3 bör erinras om möjligheterna till stöd inom ramen för de ordinarie arbetsmarknads- och industripolitiska bedömningarna.

Utskottet tillstyrker således (s)-motionen i denna del.

*dels* utskottet under 4 bort hemställa

4. beträffande *selektivt stöd* att riksdagen med bifall till motion 1980/81:158 yrkande 3 och med anledning av motion 1980/81:155 i motsvarande del fastställer en ram om 15 000 000 kr. för selektivt sysselsättningsstöd.

### 3 Stöd till företag i Stenungsunds kommun

Reservanterna anser att

det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar "Utskottet har" och slutar "grad tillgodosedd" bort lyda:

Utskottet har ovan tillstyrkt förslaget i motion 1980/81:158 (s) om ett selektivt sysselsättningsstöd inom en ram av 15 milj. kr. Därmed har bl. a. skapats bättre möjligheter för de företag i Stenungsunds kommun som drabbats speciellt hårt av broraset att erhålla selektivt stöd så att sysselsättningen kan värnas även för dessa företag.

#### 4 Anslag

Reservanterna anser – under förutsättning av bifall till reservationerna 1 och 2 – att

*dels* det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar "Ovan har" och slutar "i sakfrågorna" bort lyda:

Utskottets ställningstagande i sakfrågorna ovan innebär att anslaget bör beräknas till 49 milj. kr. enligt förslaget i motion 1980/81:158 (s). Detta innebär således en ram för transportstöd om 25 milj. kr. och en ram för selektivt stöd om 15 milj. kr. Stöd till de tre aktuella kommunerna förordas – enligt förslaget i propositionen – om sammanlagt 9 milj. kr.

I propositionen och motion 1980/81:155 (m, c, fp) föreslagna anslag ingår som delar i vad som i motion 1980/81:158 (s) hemställs i anslagsfrågan. Förslaget i motion 1980/81:159 (vpk) är i stort tillgodosett genom utskottets förslag.

*dels* utskottet under 7 bort hemställa

7. beträffande *anslag* att riksdagen med bifall till motion 1980/81:158 yrkande 1 och med anledning av regeringens förslag. motion 1980/81:155 i vad den inte behandlats ovan samt motion 1980/81:159 yrkande 1 till *Ersättningar med anledning av Almöbrons ras* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 under femtonde huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 49 000 000 kr.

