Motion

1984/85:2952

Gunhild Bolander

Regional utveckling och utjämning (prop. 1984/85:115)

1960-talets regionalpolitiska satsningar i vårt land gav för Gotlands del jämförelsevis liten utdelning. I en tid när landets näringsliv kraftigt expanderade avvecklades mycket på Gotland. 1970-talet – i synnerhet den senare delen – medförde en vändning till det bättre, dels genom att Gotland fick del av stödområdets förmåner, dels genom förbättrade villkor för jordbruket, vilket är av avgörande betydelse för Gotland. Regeringsskiftet 1982 medförde tyvärr ett brott i den positiva trenden för Gotland.

Det föreligger i dag ett stort behov av kraftfulla och samlade regionalpolitiska satsningar för länets del. Inte minst mot den bakgrunden att Gotlands läge omöjliggör den rörlighet på arbetsmarknaden genom pendling som regeringen så varmt förespråkar.

Länsstyrelsen på Gotland konstaterar att näringslivsutvecklingen under perioden fram till 1960 innebär, enligt framtagna prognoser, stagnation eller nedgång inom de flesta näringsgrenar. Med hänsyn till beräknad befolknings- och sysselsättningsutveckling torde bristen på arbetstillfällen 1990 uppgå till ca 2 000, varav bristen redan i dag är 1 500. Industrisysselsättningen fortsätter att minska medan förhållandevis få nya arbetstillfällen kommer att skapas inom offentliga sektorn. Den begränsade regionala arbetsmarknaden i kombination med den begränsade industrisektorn förstärker problemen på arbetsmarknaden.

I proposition 1984/85:115 Regional utveckling och utjämning anför industriministern att målen för regionalpolitiken bör ligga fast. "Regionalpolitiken bör sålunda inriktas på att skapa förutsättningar för en balanserad befolkningsutveckling i landets olika delar och på att ge människor tillgång till arbete, service och god miljö oavsett var de bor i landet. En grundläggande uppgift bör därvid vara att ta till vara och utveckla de resurser och förutsättningar som finns i skilda regioner och att främja en positiv utveckling av näringsliv och sysselsättning i alla delar av landet."

Transporter

En sådan absolut nödvändig förutsättning för det befintliga näringslivet på Gotland är goda fastlandskommunikationer. Det är av helt avgörande betydelse för den regionala utvecklingen att flyg- och färjetrafiken anpassas till rimliga krav ur både service- och ekonomisk synpunkt för såväl allmänheten som näringslivet inom länet. Enligt riksdagsbeslut 1974 skall priset för en enkel resa med båt inte vara högre än priset för en enkel

andraklassbiljett på tåg för motsvarande sträcka. Vidare skall enligt länsplanering/regional trafikplanering flygtaxan på sikt anpassas till SJ:s förstaklasstaxa.

Färjetrafiken

Färjetrafiken har förbättrats vad gäller komfort, turlistor och taxor. Dilemmat med färjetrafiken har varit och är fortfarande problemet med anpassning till fastlandstrafiken för vidare befordran.

Den s. k. vägprincipen att anpassa båtpriserna till att motsvara andraklasstaxan på tåg är endast uppnådd för godstransporterna. För persontrafiken gjorde länsstyrelsen (okt. 1984) prisjämförelser mellan tåg-, färje- och flygtrafiken. Beräkningarna avser dels en ensamåkande vuxen person, dels en familj bestående av två vuxna och två barn på 12 resp. 5 år. Färjornas avgångs/ankomsttider och eventuellt annan slutdestination för resmålet än ankomsthamnen är faktorer som inte kan bortses från. För att ytterligare verklighetsförankra jämförelserna har därför även beräkningarna gjorts då bil medförts och hyttplats ingått. Stapeldiagrammet nedan visar biljettpriserna enkel resa för den ensamåkande resp. familjen under juli månad åren 1980-1984.

Priset för ensamstående vuxen juli månad åren 1980–1984
Enkel resa. Kronor

En person	1980	1981	1982	1983	1983
Tåg, andra klass	42	56	62	69	75
Färja	53	72	80	90	94
Färja, inkl. hytt	93	114	126	138	142
Färja, bil	121	168	192	216	226
Färja, bil och hytt	161	210	238	264	274

Priset för familj, två vuxna, två barn 12 resp. 5 år juli månad 1980–1984. Enkel resa. Kronor

Familj; 2 vuxna 2 barn, 12 och 5 år	1980	1981	1982	1984	
Tåg andra klass	75	78	83	90	103
Färja	137	188	208	234	244
Färja inkl. hytt	297	356	392	426	436
Färja, bil	205	284	320	360	376
Färja, bil och hytt	365	452	504	552	568

Som framgår av jämförelserna blir skillanden i biljettpris mellan tåg- och färjeresa särskilt markant för familjen, 2 vuxna, 2 barn 12 och 5 år. En ensamåkande vuxen betalar visserligen 25 % mer för färjebiljetten 1984 än tågbiljetten men familjen betalar nästan 140 % mer på färjan. I de fall hytt

ingår eller bil medtas blir givetvis skillnaden ännu större. Även färjetrafikens lågprisalternativ jämfört med SJ:s lågpris innebär att färjeresandet såväl för ensamåkande som för familj är betydligt dyrare.

Den genomförda prisjämförelsen visar att färjepriserna betydligt överskrider SJ:s andraklasstaxa. För turistnäringens del är det uppenbart att en initialkostnad för en resa till Gotland för en familj på fyra personer till en kostnad av drygt 1 000 kr. avhåller åtskilliga turister från att besöka Gotland och någon korttidsturism kan man knappast räkna med.

Persontaxorna avseende färjetrafiken på Gotland måste anpassas till SJ:s taxor.

Flygtrafiken

Visby flygplats är i dag underdimensionerad och delvis föråldrad i förhållande till rådande trafksituation. Luftfartsverket måste omgående medverka till att flygplatsen får en standard och kapacitet som uppfyller de krav som motiveras av den nuvarande och planerade omfattningen av den reguljära trafiken. Det är också ett krav att flygplatsen skall kunna ta emot charterflyg. Med den stora betydelse som Gotlandsflyget har året runt för affärsresenärer, kongressbesökare, turister och allmänheten är det väsentligt med en serviceanpassad flygplats.

Det är angeläget att berörda intressenter, dvs. näringslivet, allmänhet, stat och kommun fortlöpande kan följa och påverka utvecklingen av flygtransporterna och att så långt det går kompensera Gotland för frånvaron av vägförbindelse med intilliggande regioner.

Ett krav från länsstyrelse och kommun är beträffande flygpriserna att dessa anpassas till att motsvara förstaklasstaxorna på tåg. Länsstyrelsens nedanstående prisjämförelse visar att prisskillnaden är betydande. Kostnaden för en resa till Stockholm med flyg har även beräknats och jämförts med kostnaden för en resa med tåg första klass motsvarande sträcka – 20 mil. Eftersom Linjeflyg har specialpris till/från Gotland gäller dessa beräkningar en tur- och returresa. Nedanstående tabeller visar biljettpriserna i juli månad åren 1980–1984.

Priset för ensamstående vuxen juli månad åren 1980–1984.
Tur och retur. Kronor

En person	1980	1981	1982	1983	1984
Tåg första klass	166	234	260	292	314
Flyg	445	500	630	730	745

Priset för familj, två vuxna, två barn 12 och 5 år juli månad åren 1980–1984. Tur och retur. Kronor

Familj; 2 vuxna 2 barn 12 och 5 år	1980	1981	1982	1983	1984
Tåg första klass	300	320	360	415	470
Flyg	1 003	1 125	1 418	1 643	1 678

Som framgår är det betydligt dyrare att flyga sträckan Visby–Stockholm tur och retur än att resa med tåg första klass motsvarande sträcka. En familj bestående av två vuxna, två barn 12 och 5 år skulle sommaren 1984 t. ex. kunna genomföra mer än tre tur- och returresor med tåg första klass för samma kostnad som en flygresa.

Lågpris på flyg gäller alla avgångar som är utmärkta med rött i tidtabellen och kräver inget särskilt lågpriskort. Det innebär en sänkning av ordinarie pris på ca 30–35 %.

Under sommarperioden 1984, liksom tidigare år, gällde dock s. k. minipris tur och retur på alla avgångar. En person i familjen betalar fullt minipris, make och barn 12–25 år 200 kr. tur och retur samt barn under 12 år 0–100 kr. beroende på avresedag. För avresa alla dagar utom lördag krävdes minst två övernattningar på destinationsorten före tillbakaresan.

För resande med tåg första klass berättigade innehav av Sverigekortet till lågpris. Kortet kostade dock 700 kr. Familj med minst tre betalande betalar lågpris utan kort. Som framgår av de olika förutsättningarna som gäller för utnyttjande av det mest förmånliga priset är en jämförelse svår att göra. Nedanstående tabell visar minipriserna på flyg tur och retur Visby–Stockholm juli 1984 och lågpriserna på tåg första klass motsvarande sträcka.

Minipriser/lågpriser för ensamåkande vuxen samt familj 2 vuxna, två barn 12 och 5 år juli månad 1984 sträckan Visby–Stockholm 20 milj. tur och retur. Kronor

Transport-medel	Lågpris en person	Minipris en person	Lågpris familj 2 vuxna, 2 barn 12 o. 5 år	Minipris månd.–fred. familj 2 vuxna 2 barn 12 o. 5 år	Minipris lörd.–sönd. familj 2 vuxna 2 barn 12 o. 5 år
Tåg 1:a kl.	188		470		
Flyg		455		855	955

Mot bakgrund av den senaste tidens propåer från transportrådet vad gäller färjetrafiken om en minsknig av transportstödet finns anledning att uttala den bestämda uppfattningen från ett enat Gotland att någon försämring av turer och taxor inte kan accepteras. Statens kostnader för färjetrafiken bör ses som en regionalpolitisk åtgärd helt i enlighet med propositionens målsättning när det gäller förutsättningarna för regional utveckling och utjämning. Detta är således inte enbart en trafikpolitisk fråga.

Jordbruket

För perioden efter 1990 kan utvecklingen bli mycket ogynnsam beroende på svårigheter inom jordbruket. Av länets ca 2 600 jordbruksföretag är ca 1 000 mindre än 20 ha. En stor del av dessa omfattas reden i dag av lönsamhetsproblem och ett mycket stort antal kommer att beröras av generationsskiften. En stram jordbrukspolitik med ringa hänsyn till det gotländska jordbruket torde innebära en kraftig förlust av arbetstillfällen. Samtidigt kan ingen annan näring kompensera arbetsmarknaden med ökade arbetstillfällen. Den, enligt statistiken, höga sysselsättningsgraden på Gotland ger en felaktig bild av den verkliga situationen. Definitionen av förvärvsarbetande (FoB 80) omfattar bl. a. oavlönade biträden vid länets 2 600 jordbruk.

Jordbrukets negativa utveckling ur sysselsättningssynpunkt hejdades mellan 1975 och 1980 enligt FoB-statistiker. Framöver är dock osäkerheten beträffande sysselsättningen i jordbruket på Gotland mycket stor.

Gotlands jordbruk kännetecknas vidare av att det har lägre normskördar än riket i genomsnitt. Produktionen är till stor del inriktad på kött och mjölk. Vall är den vanligaste grödan. Den betydelse animalieproduktionen har på Gotland gör således jordbruket särskilt sårbart för förändringar i övergripande jordbrukspolitik och konsumtionsmönster.

Det är viktigt att produktionen kan upprätthållas med bibehållen lönsamhet på befintliga åkerarealer. En neddragning kan urholka förutsättningarna för ett lönsamt jordbruk på Gotland och därmed ge mycket svåra följder för Gotlands del. Dels minskar sysselsättningen i jordbruket direkt, dels påverkas råvaruförsörjningen och sysselsättningen i livsmedelsindustrin som är den dominerande industribranschen på Gotland. Därtill kommer indirekta effekter för servicenäringarna. En utredning beträffande jordbrukets betydelse för Gotland har beräknat att nästan hälften av arbetstillfällena på Gotland på något sätt är beroende av jordbruket.

Den nya och oroande situationen är alltså att den fortgående strukturrationaliseringen och avgången från jordbruket inte längre synes kunna kompenseras av expansion i andra näringar. Förhållandet är likartat i stora delar av landet men speciellt kännbart på Gotland på grund av den stora andelen sysselsatta i jord- och skogsbruk på ön.

Stora ansträngningar måste mot bakgrund av ovan sagda göras för att så långt det är möjligt bibehålla sysselsättningen i jordbruket och samtidigt skapa förutsättningar för att få till stånd nya arbetstillfällen i industri- och servicenäringarna.

En av de viktigaste förädlingsindustrierna är Roma sockerbruk, med ca 250 anställda. Sockerbetsodlingen och sockerförädlingen har utomordentligt stor betydelse för Gotland. 4 200 ha av Gotlands bättre åkerjord används för odlingen med stor betydelse för jordbrukarnas sysselsättning och inkomst. Odlingen är i huvudsak förlagd till heltidsjordbruken. För att säkra

kontinuiteten i odlingen borde nuvarande tvååriga sockeravtal förlängas och omfatta femårsperioder för att ge odlarna större möjlighet att planera sina investeringsbehov. En 95-procentig självförsörjningsgrad skulle också garantera fortsatt drift vid alla sockerbruk. Kostnaderna för bibehållande av Romabruket bör vara klart lägre än för att kompensera en eventuell nedläggning.

Ur regionalpolitisk synpunkt är det helt nödvändigt att det gotländska jordbruket undantas från eventuella generella begränsningsåtgärder, vilka aviserats i Livsmedelskommitténs betänkande. Jag förutsätter, med hänvisning till de remissvar som lämnats från olika gotländska instanser på betänkandet, att när den jordbrukspolitiska propositionen läggs, den ges en reell regionalpolitisk innebörd beträffande Gotland.

Turism

Turismen räknas numera som en av basnäringarna på Gotland. Turistnäringens fortsatta utveckling är från sysselsättnings- och servicesynpunkt mycket angelägen. Under de senaste åren har en oroande stagnation och viss tillbakagång inträffat vad gäller totala antalet besökande turister (ca 315 000) och samtidigt en minsknig av vistelsetidens längd. De tidigare nämnda höga transportkostnaderna samt bristande logistandard utgör direkta hinder för en gynnsam utveckling av turismen på Gotland.

För att länet inte skall halka efter ytterligare i utvecklingen och kunna leva upp till målet som primärt rekreationsområde måste konkurrensläget förbättras. Ett avgörande problem är att Gotland är ett ensäsongsområde till skillnad från fjällområdena. Det får till följd att investeringar i främst boendeanläggningar ej kan bli lönsamma med nuvarande stödmöjligheter. Turismbranschen på Gotland bör därför ges samma stödmöjligheter som gäller för fjällområdena, dvs. stödområde A. Det bör vara möjligt att differentiera stödet sektorsvis likaväl som geografiskt.

Utbildning och forskning

Gotland är ett av de få län som saknar egen högskoleenhet.

En gotländsk högskoleenhet skulle regionalpolitiskt och utbildningsmässigt vara av stort värde och få betydelse för Gotlands framtida utveckling. Skälen härtill är flera, bl. a.:

- Gotland ligger geografiskt långt från högskoleorter.
- Som eget län borde Gotland ha tillgång till denna del av samhällsservicen.
- En högskoleenhet skulle positivt medverka till förnyelse och utveckling av näringslivet.

Som en konsekvens av bristen på högskoleutbildning på Gotland föreligger nu ett förslag om ett s. k. utbildningscentrum i Visby. Här skulle, under

kommunalt huvudmannaskap, all grund-, fort-, uppdrags- och vidareutbildning på högskolenivå samlas. Olika högskoleutbildningar varvas utifrån framför allt gotländska behov, varvid den flexibilitet som Gotland är mest betjänt av uppnås.

Inom den närmaste framtiden planeras bl. a. utbildningar inom ekonomiområdet, småföretagareverksamheten och ADB. Förslaget om utbildningscentrum avvaktar för närvarande ställningstagande från utbildningsmyndigheterna.

Med den ovan beskrivna utbildningscentralen som bas kan även olika forsknings- och utvecklingsobjekt förläggas och/eller vidareutvecklas på Gotland. Det gäller särskilt projekt inom jordbruks- och livsmedelsteknik, vattenbruk, energiområdet, kulturhistoria och arkeologi.

Inomregionala obalanser

Under en följd av år har Visby med pendlingssektorns invånarantal ökat medan landsbygdens befolkning minskat, särskilt de yttersta delarna av norra, östra och södra Gotland. Denna utveckling har betingats av samhällsutvecklingen i stort och gett alternativ till en avflyttning till fastlandet. (Denna utveckling tenderar att fortrsätta). En inomregional obalans föreligger förutom beträffande sysselsättningen även inom andra områden. Av naturliga skäl finns ett mer begränsat utbud av olika serviceformer och kulturella aktiviteter men i mer glest befolkade delar.

Länsstyrelsen har under 1970-talet starkt hävdat att den inomregionala obalansen i tillgång på både arbete och service måste beaktas. En uppdelning av länet i tre lokala arbetsmarknader har skett. De regionala politiska planeringsinstrumenten gäller numera för dessa regioner i och med att Slite och Hemse har utsetts till kommundelscentra i den statliga ortsplanen och att länets planeringstal fördelas på de tre lokala arbetsmarknaderna. Sammantaget innebär detta att de tre arbetsmarknaderna i praktiken behandlas som om de vore tre kommuner i regionalpolitiska sammanhang.

Mot denna bakgrund var det olyckligt att rikdagen inte följde förslaget i min motion att dela Gotland i två områden när den nuvarande stödområdesindelningen beslöts våren 1982. Nu ligger hela Gotland i stödområde C. Den placeringen kan accepteras vad gäller det mellersta området, men de norra och södra områdena är dock utsatta för en utarmning av människor och sysselsättningstillfällen som gör det nödvändigt att ge dessa områden en bättre stimulans. För att åstadkomma ett mer differentierat näringsliv i de södra och norra områdena krävs att de tillförs stödområde B.

Lokaliseringsstödet

Den föreslagna sänkningen av det totala lokaliseringsstödet får för Gotlands del, med kännedom om bankernas mycket försiktiga värdering av

säkerheter i fast egendom, mycket negativa konsekvenser. Det bör i stödområde C kunna utgå med 30 %.

I propositionen föreslås en utvidgning av den krets av företag som är berättigade till stöd. Denna utvidgning bör också omfatta trädgårdsnäring med inriktning på växthusodling.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande att färjetrafiken måste anpassas till riksdagsbeslutet 1974 avseende taxesättningen,
2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande att det gotländska jordbruket måste undantas från generella begränsningsåtgärder,
3. att riksdagen beslutar uttala att Roma sockerbruk garanteras fortsatt drift,
4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande att turistnäringen på Gotland i stödhänseende bör tillhöra stödområde A,
5. att riksdagen beslutar uttala att Gotlands län måste ges en fast resurs för högskoleutbildning,
6. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande inplacering av de norra och södra delarna av Gotlands kommun enligt bifogad karta i stödområde B,
7. att riksdagen beslutar att lokaliseringslån bör i stödområde C kunna utgå med 30 %.

Stockholm den 20 mars 1985

GUNHILD BOLANDER (c)

Bilaga

Lokala arbetsmarknader

