

## Motion till riksdagen 2008/09:N370

av **Christer Engelhardt (s)**

# Gotlands utveckling

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser för att utveckla Gotland.

## Arbetsmarknaden och regional utveckling

Under de senaste åren har en stor omställning skett på den gotländska arbetsmarknaden. Gotland har bland annat genom avvecklade industrijobb och avvecklad militärvaruslag genom försvarsomställningen vid 2004 års försvarsbeslut tappat ett stort antal arbetstillfällen. På några år har Gotland förlorat arbetstillfällen motsvarande cirka 10 procent av arbetskraften.

Det senaste nederlaget för den gotländska arbetsmarknaden är att båtfabriken Nimbus i början av september meddelade att de kommer att avveckla och lägga ned sin verksamhet i Visby. Med det totala antalet förlorade arbetstillfällen inom den gotländska industrin och nu med beskedet om Nimbus nedläggning i Visby, som rör ett hundratal arbetstillfällen, är de framtida industrijobben på Gotland allvarligt hotade, för att inte säga i kris. Gotland behöver industrijobb för att klara sysselsättningen och är därför i behov av en genomlysning med en långsiktig och hållbar strategi för att trygga industrijobbets framtid. Regeringen bör därför se över möjligheterna till samordningsinsatser i syfte att stärka industrin på Gotland.

Domstolsverket har på uppdrag från regeringen genomfört en utredning av länsrättsorganisationen och lämnat förslag till en ny organisation. Enligt utredningen ska Länsrätten i Gotlands län slås samman med Länsrätten i Stockholm. För Gotlands län är det viktigt att det finns en förvaltningsdomstol placerad på ön. Läget mitt i Östersjön med stort avstånd till fastlandet innebär långa, tidskrävande och dyra resor om de båda länsrätterna skulle slås samman.

## Fel! Okänt namn på

Det är viktigt att samhället kan erbjuda sina medborgare bra service. Ur ett rättssäkerhetsperspektiv är en sammanslagning negativ då avstånden ökar och tilltron till rättsväsendet ifrågasätts av den enskilde medborgaren. För Gotland och Visby som samhälle skulle en nedläggning av den ena av två domstolar medföra en förlust av en kvalificerad arbetsplats med stort symbolvärde. Det vore olyckligt om inte samarbetet med tingsrätten tillvaratas och vidareutvecklas.

Den socialdemokratiska regeringen utlovade särskilda satsningar på Gotland. I det så kallade Gotlandspaketet som presenterades i juni 2004 finns bland annat löfte om fördubbling av antalet studenter vid högskolan inom en tioårsperiod, forskning med inriktning mot Östersjösamarbetet, en ny avdelning inom Sida med inriktning på integration och samverkan med de nya EU-länderna i Östersjöregionen, flyttning av tjänster från Svenska Spel i Sundbyberg till Visby med mera.

Den socialdemokratiska regeringen tog i sin satsning fasta på det som är unikt och utvecklingsbart för Gotland, vilket välkomnades på Gotland. Satsningarna som utlovats i Gotlandspaketet och omställningsarbetet har fungerat som en injektion för en positiv utveckling på Gotland. Det återstår dock en del att göra för att löftena från Gotlandspaketet ska infrias.

Gotland väntar ännu på en del av de utlovade arbetstillfällena vid bland annat Svenska Spel och ser fram emot de utlovade satsningarna inom högskolan. Högskolan på Gotland har en stor del i den positiva utvecklingen som sker och jag vill att högskolan förstärks ytterligare, inte minst för att öka kompetensen hos befintliga företag och stimulera framväxten av nya. Den socialdemokratiska regeringen har satsat på Gotland och jag förväntar mig att Gotland även uppmärksammas av den borgerliga regeringen.

Som en del av Gotlands regionala utveckling övertog Gotlands kommun år 1998 det regionala utvecklingsansvaret från länsstyrelsen. Det innebär i korthet att kommunen fattar beslut i frågor som rör regionalt utvecklingsprogram, RUP, regionalt tillväxtprogram, RTP, samt regionalt infrastrukturprogram och förslag till underlag för EG:s strukturfondsprogram, Mål 2 och 3. Vidare fattar kommunen beslut om användning av regionala utvecklingsmedel, 33:1. Kommunen ska också i egenskap av kommunalt samverkansorgan följa utvecklingen i länet och samverka och samråda med samhällets övriga aktörer i de regionala utvecklingsfrågorna.

Det råder dock fortfarande osäkerhet kring roller och uppgifter mellan kommunen och länsstyrelsen. Det gäller exempelvis ansvaret för landsbygdens utvecklingsfrågor samt program för natur- och kulturturism. I remissyttrande på Ansvarskommitténs betänkande "Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft" skriver Gotlands kommun med anledning av detta följande: "Gotlands kommun ser därför med stor tillfredsställelse att kommittén undanröjt de hinder som kan uppstå genom att föreslå en tydlig uppgiftsfördelning mellan länsstyrelse och regionkommun. För Gotlands del är det också viktigt att på egen hand delta i internationella sammanhang där öars speciella villkor diskuteras."

Vad som kan komma med anledning av Ansvarskommitténs förslag återstår dock att se, men jag anser det viktigt att Gotland utifrån sin särart som ö

och unika ställning bäst hanterar de lokala och regionala angelägenheterna på den lokala respektive regionala nivån.

Ansvarskommittén har vidare satt upp olika kriterier för en gemensam läns- och regionkommunindelning. Det kan vara bra men med tanke på Gotlands särart bör det skapas en särlösning om kommitténs förslag skulle bli verklighet. Genom sitt öläge bör Gotland få fortsätta vara en egen regionkommun.

## Samverkan inom hälso- och sjukvård

Gotlands kommun ansvarar alltsedan kommunen bildades 1971 för landstingsverksamheten. Hälso- och sjukvården har genom ett avtalsreglerat samarbete med universitetssjukhus, framförallt Karolinska universitetssjukhuset, sökt säkra tillgången till vård på fastlandet, medicinskt konsultstöd samt långtgående samverkan inom IT. Samverkan sker vidare med Stockholms läns landsting i vårdprograms- och upphandlingsfrågor. En plattform för denna samverkan är samverkansnämnden i sjukvårdsregionen Stockholm–Gotland. Samarbetet är under utveckling.

## Avslutning av Gotsamprojektet och bildande av ett kris- och säkerhetscentrum

Det pågår sedan några år en väl fungerande projektverksamhet på Gotland, det så kallade Gotsamprojektet. Det är länsstyrelsen, kommunen, polisen, Försvarmakten, Kustbevakningen och Sjöfartsverket som i ett unikt projekt samverkar för hantering av allvarliga olyckor och samhällskriser på ön. Projektet avslutas i slutet av 2008 och en permanentning av denna samverkan kommer inte att bli av.

Flera statliga aktörer har valt att inte delta i dess finansiering, vilket jag anser vara ett beklagligt beslut av viktiga statliga instanser. Det som nu händer i vår omvärld och i vår omedelbara närhet i tider av gasledningsplaner på Östersjöns botten med mera anser jag att en samverkan av Gotsams karaktär är viktigare än någonsin. Regeringen har ett ansvar att se till att krissamverkan i enlighet med den form som Gotsam stått för blir en verklig del i det svenska samhället och att Gotland får en krissamverkan i linje med Gotsam. Förutsättningar, organisation, materiel, kunskap och erfarenhet finns på Gotland.

Gotland har med sitt geografiska läge i Östersjön en unik möjlighet att utgöra en viktig plattform för ett samlat kris- och säkerhetscentrum. I Östersjöregionen bor i dag cirka 85 miljoner invånare, vilket gör regionen till en av de mest expansiva i Europa. Östersjön är idag ett av världens mest trafikerade havsområden där Gotland ligger som en refug i Östersjön.

**Fel! Okänt namn på**

I det svenska luftrummet över Östersjön passerar cirka 215 000 flygningar varje år, och flygtrafiken över Östersjön ökar med 15 procent om året. I luftrummet ovanför Gotland har det skapats en ny dubbel led, framför allt för flyget mellan Europa, Asien och Fjärran östern. På Gotland bör en samlad trafikledningscentral som kan utgöra ett kris- och säkerhetscentrum placeras. Sjöcentralen på Gotland är en väl fungerande verksamhet som i linje med Gotsamandan mycket väl går att utveckla och förädla för att utgöra grunden i ett sådant kris- och säkerhetscentrum.

## Natur, jordbruk, fiske och forskningscentrum för Östersjöns miljö

Gotland har en natur med höga värden. Den gotländska faunan och skogen utpekas i stor utsträckning som skyddsvärda. Natura 2000-områden och formellt skydd av skog på Gotland konkurrerar om samma mark som är värdefull för cement- och kalkindustrin. Det borde vara möjligt att låta industrin utvecklas och naturskydd främjas med hänsyn till båda intressena. Den osäkerhet som industrin upplever om naturvärdena utpekas i första hand som en faktor som kan hämma utvecklingen. Gotland är beroende av att industriarbetena består.

Jordbruk, trädgårdsnäring och fiske är viktiga näringar på Gotland. Livstek är ett av de tre nationella centrum som har fått uppdraget av regeringen att stötta mindre livsmedelsföretag i deras utveckling. Att utveckla Livstek på Gotland är en viktig åtgärd.

Fisket är viktigt både för näringen som sådan och för turismen. Det är angeläget att långsiktigt trygga näringen genom förbättringar av Östersjöns miljö. Det förbud som gäller från den 1 januari 2008 för drivgarnsfiske gör att en liten näring ställs inför en stor och näst intill omöjlig omställningsprocess. Många sitter med stora investeringar i sitt redskapsbestånd för denna typ av fiske. Jag anser att den svenska regeringen bör överväga hur dessa små näringsidkare ska kompenseras för de investeringar de har på sina båtar i form av drivgarnsredskap eller att det skapas förutsättningar för dessa fiskare att yrkesmässigt finnas kvar inom en säkrare del av fiskenäringen.

I Sverige har vi kommit långt i arbetet med 16 ambitiösa miljö kvalitetsmål, varav ett miljömål innebär att havsmiljön i Östersjön måste förbättras. Dess miljö är inte bara ett problem och ansvar för Sverige utan det är minst lika viktigt och ansvarsfullt för alla länder runt Östersjön. Det krävs kraftfulla politiska insatser och samarbete mellan länderna i Östersjöregionen för att förbättra miljön i Östersjön. Med Östersjön, klassat som ett särskilt känsligt havsområde, bör Östersjöländerna samlat arbeta med forsknings- och miljöövervakning.

Sverige bör ta initiativ till ett internationellt forskningscentrum för utbildning och kunskap kring liv och miljö i Östersjön. Det bästa försvaret mot ekologiska problem är god kunskap och forskning på området. Gotland med

sitt läge i Östersjön, med en allt mer internationell Östersjöprofil och med en bra högskola, skulle med största framgång kunna utgöra platsen för ett sådant internationellt forskningscentrum.

## Vindkraft och ny kraftkabel

Satsningen på vindkraft har varit lyckosam och flera etableringar är möjliga, framför allt till havs. De erfarenheter som gjorts är bra att använda sig av för andra vindkraftsetableringar. Högskolan på Gotland har etablerat ett centrum för vindkraftsinformation som samlat kunskap och erfarenheter som kan vara av betydelse för att på ett positivt sätt användas vid nyetablering av vindkraftverk och anläggningar.

Högskolans centrum borde vara av intresse för hela landet och genom detta godkännas som ett nationellt vindkraftscentrum. Riksdagen har i samband med behandlingen av proposition 2005/06:143 ”Miljövänlig el med vindkraft – åtgärder för ett livskraftigt vindbruk” beslutat att inrätta ett nationellt vindkraftscentrum. I propositionen omnämns framför allt Högskolan på Gotland och dess Centrum för vindkraftsinformation.

I samband med 2006 års Östersjökonferens i Visby meddelade dåvarande statsminister Göran Persson att Gotland skulle få etablering av ett nationellt vindkraftscentrum. Nu har istället den borgerliga regeringen genom budgeten för 2008 skapat ett nätverk för vindbruk och som i budgeten för 2009 förlängs. Nätverk för vindbruk i all ära men regeringens satsning och förlängning genom budgetarbetet gör att nätverket upplevs som en tillfällighet. Jag anser att ett permanent vindkraftscentrum fortfarande är en bättre och mer stabil verksamhet.

Utbyggnaden av vindkraft på Gotland närmar sig den punkt då det inte finns möjlighet att ta emot den el som vindkraften producerar utan att utöka kapaciteten för kraftöverföring mellan Gotland och fastlandet. För detta ändamål krävs att en ny kraftkabel anläggs mellan det svenska fastlandet och Gotland. Att överväga att investera i en dubbelriktad kabel mellan Gotland och fastlandet skulle kunna vara en lösning.

## Gotlandstrafiken

För att åstadkomma en positiv regional utveckling på Gotland är en väl fungerande färjetrafik nödvändig. En god tillgänglighet i turtäthet, biljettpriser och kvalitet är faktorer som mer än något annat har betydelse för Gotlands utveckling och tillväxt. Skapandet av nya arbetstillfällen på Gotland förutsätter att det finns väl fungerande kommunikationer till och från ön. Den färjetrafik som nu bedrivs fungerar mycket bra.

Den senaste upphandlingen av Gotlandstrafiken drog dock ut på tiden. Anbudsprocessen 2005–2006 resulterade inte i något anbud och i den nya an-

## Fel! Okänt namn på

budsprocessen 2006–2007 med trafikstart 2009 inkom endast ett anbud. Först i november 2007 kunde ett nytt avtal för trafikstart 2009–2015 tecknas. Denna utdragna process skapade onödig oro på Gotland.

Upphandlingsprocessen har på uppdrag av Näringsdepartementet nu utvärderats och ”Anbudsörfarandet för Gotlandstrafiken”, N2008/413/TR, presenterades den 3 september 2008. I utvärderingen skriver man i sammanfattning: ”I en utvärdering av detta slag är det ofrånkomligt att analyserna berör balansen mellan servicenivå och kostnad (både ekonomiskt och i form av exempelvis miljöpåverkan).”

I utvärderingsunderlaget nämns det att en halvtimmes längre överfartstid skulle kunna medföra uppemot en halverad bränsleförbrukning och besparingar på närmare 100 miljoner kronor. Utvärderingen vill hävda att detta teoretiskt skulle innebära att gotlänningar skulle kunna resa gratis på färjorna och fastlänningar behålla nuvarande priser. I utvärderingen nämns också exempel på kostnadseffektivitet med färre antal turer.

Det är anmärkningsvärt att befolkningen och näringen på Gotland ska behöva dras med dessa ständiga ifrågasättanden av färjetrafiken inför varje upphandling. Gotland är beroende av en färjetrafik med en långsiktig, stabil och hållbar lösning.

På Gotland har samtliga partier i kommunfullmäktige, Gotlands kommun, TCO-rådet, högskolan, Vägpris.nu, Svenskt Näringsliv, LRF, Företagarna, Gotlands turistförening, Gotlands hembygdsförbund, Gotlands idrottsförbund, LO-distriktet, Östsvenska handelskammaren, Visby stift och länsstyrelsen gått samman med krav på Gotlandstrafiken. Det handlar bland annat om följande:

- ? Trafik till två hamnar.
- ? Bastrafik med två dubbelturer per dygn, cirka 3 timmar på den norra linjen och en dubbeltur per dygn, cirka 3 timmar på den sydliga linjen.
- ? Trafiksystemet ska inrymma utvecklingsmöjligheter och flexibelt kunna anpassas till nya förutsättningar.
- ? Konkurrenskraftiga och låga ”vägpriser” för gotlänningar, besökare och godstransporter. Kostnaden ska inte överstiga vad det kostar att transportera motsvarande sträcka på landsväg.
- ? För likvärdiga konkurrensförutsättningar måste merkostnaden för gods i färjetrafiken neutraliseras – fraktproblematiken måste få en långsiktigt hållbar lösning.
- ? Fartygen ska vara säkra och komfortabla. Nuvarande nivå är minimistandard.

En enig riksdag ställde sig bakom skrivningen utifrån den transportpolitiska propositionen ”Moderna transporter” (prop. 2005/06:160) med trafikutskottets betänkande 2005/06:TU5 ”Moderna transporter” om upphandling av Gotlandstrafiken med mera där det på sidan 124 står att läsa: ”Utskottet vill inledningsvis understryka att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Färjetrafiken

mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet.”

Mycket av det som ett samlat Gotland ställer som krav på Gotlandstrafiken i ovan nämnda punkter har sin grund och sitt stöd i trafikutskottets citerade skrivning. Det saknas dock fortfarande en tydlighet i frågan kring konkurrenskraftiga och låga ”vägpriser” för gotlänningar, besökare och godstransporter, att kostnaden inte ska överstiga vad det kostar att transportera motsvarande strecka på landsväg.

I och med det nya avtalets ikraftträdande 2009 spekuleras det om höjda färjepriser på upp till 20 procent på grund av ökade oljepriser. Det skulle vara ett allvarligt hot mot Gotlands utveckling om färjepriserna tillåts att gå i en riktning tvärt emot det som ett samlat Gotland gett uttryck för.

Färjetrafiken är oerhört viktigt för Gotlands utveckling som kommun, län och region. Statens ansvar och insatser för färjetrafiken till och från Gotland måste ses lika mycket som en näringspolitisk satsning som en trafikpolitisk fråga.

Turismen och besöksnäringen är viktig för Gotlands utveckling. Antalet besökare från andra länder ökar och för den internationella turismen är världsarvet med Hansestaden Visby ett av de mest besökta resmålen. Under den gångna sommaren hade Visby 83 kryssningsfartyg inbokade, 73 stycken kom. De 10 uteblivna kryssningsfartygen hindrades på grund av blåst och sjöhävning.

En dag i maj var det 3 kryssningsfartyg med tillsammans 3 700 passagerare som inte kunde lägga till vid kryssningsstoppet, Visby. En kryssningskaj i Visby hade förmodligen gjort dessa kryssningsstopp möjliga. En kryssningskaj i Visby inte bara tryggar och säkrar antalet anlöp utan förmodligen skulle den också fördubbla antalet kryssningsfartyg. En kryssningskaj är dock en stor investering för en glesbygdskommun som Gotland. Regeringen bör överväga hur en sådan investering ska kunna genomföras, till exempel genom olika samverkansformer.

## Fraktkostnader – Gotlandstillägget

Genom det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland subventioneras såväl person- som godstrafiken. Utöver detta stöd subventioneras dessutom godstrafiken enligt ett särskilt system med högstprisreglering och ett så kallat Gotlandstillägg, vilket innebär att taxan för godstransporter till eller från Gotland ska motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt. För att kompensera transportföretagen får dessa debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärrtrafik, det så kallade Gotlandstillägget. Detta tillägg kan i dag utgöra 0,4 procent av nettofraktsumman i varje enskilt fraktavtal.

I budgetpropositionen för 2004 angav regeringen att en avveckling av Gotlandstillägget kunde uppskattas kosta cirka 60 miljoner kronor. En avveckling av Gotlandstillägget har diskuterats i många år tills det i 2004 års budgetproposition skrevs att det under de kommande fem åren skulle saknas möjlighet

**Fel! Okänt namn på**

att finna en finansiering av den sänkning av längdmetertaxan som föreslagits som kompensation för en avveckling av Gotlandstillägget.

Den 20 juni 2007 fick jag svar på en skriftlig fråga från ansvarigt statsråd, infrastrukturminister Åsa Torstensson, om Gotlandstillägget. Infrastrukturministern refererade till den nämnda texten från 2004 års budgetproposition, och statsrådet fann det inte tillfredsställande att frågan om avveckling av Gotlandstillägget alltjämt är olöst. Infrastrukturministern bekräftade också i sitt svar att Näringsdepartementet då höll på med att se över frågan. I svaret försäkrade statsrådet mig att detta arbete hade hög prioritet.

Snart har de fem åren gått sedan 2004 då det fastställdes att frågan skulle sakna lösning under de närmsta fem åren. Det har även gått en tid sedan statsrådet i sitt svar till mig inte fann det tillfredsställande att frågan var olöst samt att den hade en hög prioritet. Trots detta är frågan fortfarande olöst. För näringsdel är det viktigt och nödvändigt att den snart får en långsiktig, stabil och hållbar lösning.

## Gotlands förutsättningar

Gotland är starkt beroende av hur de utvecklingsfrågor som har direkt eller indirekt påverkan på Gotland och Gotlands utvecklingsmöjligheter som kommun och län hanteras i framtiden. För Gotland är det viktigt att som regionkommun och län aktivt få vara med i detta arbete. Gotland har goda utvecklingsmöjligheter men det krävs särskilda insatser för att dessa ska kunna förverkligas.

För att Gotland ska få samma förutsättningar som övriga landet krävs att fortsatta resurser garanteras genom skatteutjämningsbidrag och regionala utvecklingsmedel. Mycket talar för att Gotland behöver ett fördjupat samarbete med regionen Stockholm. Gotlands kommun har i sitt remissvar på Ansvarskommitténs betänkande framfört önskemål om att tillhöra samma strukturfondsområde som Stockholm.

Jag har här pekat på ett antal angelägna frågor och åtgärder som är viktiga för Gotlands utveckling.

Stockholm den 6 oktober 2008

*Christer Engelhardt (s)*