

## Motion till riksdagen 2009/10:N403

av **Christer Engelhardt (s)**

# Gotlands utveckling

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att se över insatser för Gotlands utveckling.

## Arbetsmarknad och regionalutveckling

Under de senaste åren har en stor omställning skett på den gotländska arbetsmarknaden. Procentuellt sett har Gotland förlorat ett stort antal arbetstillfällen men också en stor del av den gotländska arbetskraften. Gotland har också under många år haft en negativ befolkningsutveckling.

Ett särskilt hot mot Gotland och den gotländska arbetsmarknaden är de nerderlag som vi drabbats av framförallt inom den gotländska industrin. Gotland behöver industrijobben för att klara sysselsättningen och det finns ett behov av en genomlysning med en långsiktig och hållbar strategi för att trygga den gotländska arbetsmarknadens framtid.

På Gotland är turism och jordbruk/livsmedelsindustri viktiga näringar, liksom tillverkning av cement, kalk och trävaror. Tjänstenäringsar av olika slag får dock en allt större betydelse. Flera mindre företag som bygger sin produktion på kvalitet och design växer fram bland annat inom möbeltillverkning. Gotland är ett av de företagstätaste länen i landet med drygt 7 800 företag. Även nyföretagandet ligger bland de högsta i landet och har stadigt ökat sedan 2001. Positivt är att det under 2008 startades 395 nya företag, varav 145 startades av kvinnliga företagare.

Jordbruket och livsmedelsindustrin är sedan lång tid tillbaka viktiga näringar på Gotland och trots stark konkurrens är framtidstron stor. Idag kan man hitta gotländska livsmedelsprodukter i hela Sverige. Den dominerande marknaden för gotländska varor är Mälardalen. De gotländska livsmedelsproducenterna arbetar med lokala råvaror och slutprodukterna är av hög kvalitet.

## Fel! Okänt namn på

Turismen är en viktig del av det gotländska näringslivet. Det stora antalet besökare har medfört att många företag växt fram inom denna näring.

De stora företagen inom tjänstesektorn är betalningsföretaget PayEx samt Svenska Spel, men även inom denna sektor har utvecklingen av nya företag varit stor. Antalet arbetstillfällen inom offentliga myndigheter har ökat de senaste åren, främst genom att Sidas Östersjöenhet, Riksställningar och Riksantikvarieämbetet har lokaliserats till ön.

Störst av de offentliga myndigheterna är Försäkringskassan som genom utlokalisering av bland annat sin utlandsenhet till Gotland gått före och visat på ett glesbygdsläns möjlighet att ta emot väl kvalificerade arbetstillfällen. Dessa utlokaliserade arbetstillfällen har betytt mycket för Gotland och dess omställning på en annars så negativ arbetsmarknad.

Gotland har fått besked om att få utgöra en egen region, vilket för oss gotlänningar förhoppningsvis kommer att betyda att Gotland därmed ges trygga och stabila förutsättningar att också utgöra en kraftfull region och kunna bidra till landets utveckling.

## Samverkan inom hälso- och sjukvård

Gotlands kommun ansvarar alltsedan kommunen bildades 1971 för landstingsverksamheten.

Gotlands kommun har betydande inkomster från såväl inkomstutjämning och kostnadsutjämning till både den kommunala verksamheten och landstingsverksamheten. Ändå upplever jag att Gotlands kommun har större kostnader för sjukvården är vad som är fallet i andra landsting beroende på vårt ö-läge. Gotland med sitt läge mitt i Östersjön har speciella förhållanden. Sjukvården på Gotland har, på grund av sitt läge, ett akutsjukhus med länssjukhuskaraktär med jourkedjor inom kirurgi, medicin, anestesi och röntgen samt BB.

Det behövs för att tillgodose gotlänningarnas behov av sjukvård inom de olika specialiteterna. För att upprätthålla jourlinjer med en rimlig tjänstgöring för de enskilda läkarna krävs en viss minimibemanning som är större än vad befolkningsunderlaget egentligen kräver. Kvinno- (med BB), barn-, ögon- och öronkliniker är exempel på sådana kliniker som sannolikt inte skulle finnas om vi fanns närmare fastlandet.

Den gotländska 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. Gotland dras trots positiva samverkansformer med årliga underskott inom den gotländska sjukvården. Jag är tveksam till om Gotland i längden kan klara av finansieringen av sjukvården om vi skall ha en sjukvård som är likvärdig med fastlandet.

## Gotlands läge som plattform för ett kris- och säkerhetscentrum

I Östersjöregionen bor i dag ca 100 miljoner invånare, vilket gör regionen till en av de mest expansiva i Europa. Östersjön utgör idag ett av världens mest trafikerade havsområden. Gotland ligger som en refug i Östersjön med fartygsleder på båda sidor om ön.

I det svenska luftrummet över Östersjön genomförs också varje år ett par hundratusen flygningar. Av säkerhetsskäl har Luftfartsverket vid några tillfällen tvingats införa flygbegränsningar och i luftrummet ovanför Gotland har det skapats en ny dubbel flygled.

Med den alltmer intensiva trafiken såväl i Östersjön som i luftrummet ovanför bör det på Gotland skapas en samlad trafikledningscentral som kan utgöra ett nationellt kris- och säkerhetscenter. Gotland är med sitt unika läge i Östersjön en strategiskt viktig plats att använda sig av och Sjöcentralen på Gotland är en väl fungerande verksamhet som mycket väl kan utvecklas till ett nationellt kris- och säkerhetscenter.

Visby har en mycket bra och väl fungerande flygplats som nyligen även fått nationell och strategisk status. Med sin kapacitet att klara flygtransporter och logistik kan Visby flygplats också i detta avseende ingå i ett sådant nationellt kris- och säkerhetsarbete. I händelse av att den ryska gasledningen kan komma att dras på havsbotten utanför Gotlands kust kommer även den att bidra till att Östersjön blir i behov av en alltmer samlad kris- och säkerhetsverksamhet.

## Natur, Östersjöns miljö och fiskepolitik

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.

I Sverige har vi kommit långt i arbetet med 16 ambitiösa miljökvalitetsmål, 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 miljövervakning.

Den tidigare socialdemokratiska regeringen insåg fiskerinäringens betydelse för en stor grupp människor i vårt land. Man hyste förståelse för yrkesfiskarnas önskemål om fortsatt arbete och för kustsamhällenas kamp för över-

## Fel! Okänt namn på

levnad. På Gotland är fisket en liten men viktig näring. Fisket är också en viktig historisk del i en öns identitet. Det är angeläget att fisket hur litet det än är ges långsiktig trygghet i arbetet för ett hållbart fiske. Den inställningen tycker jag också skall ligga till grund för svensk fiskeripolitik. Det övergripande målet bör också vara en ekologisk, ekonomisk och socialt hållbar fiskeproduktion som speglar konsumenternas efterfrågan. Konsumenternas tydliga lyhörddhet inför forskarnas råd bör också respekteras.

## Vindkraft och ny kraftkabel

Den största delen av all svensk vindkraft under 2008 producerades i södra Sverige. Skåne är det län som hade flest vindkraftverk – cirka 250 stycken med störst installerad effekt. Tätt inpå kom Västra Götaland och Gotland. Bland landets kommuner var det Gotland som hade flest vindkraftverk, runt 140. Gotland ligger långt fram i utveckling och framtida expansionsmöjligheter när det gäller etablering av nya vindkraftverk. Men för att klara av denna utveckling av vindkraft på Gotland behövs det en ny (tredje) kraftkabel mellan Gotland och fastlandet. Under sommaren 2009 meddelade Svenska kraftnät att en ny kraftkabel mellan Gotland och fastlandet mycket väl kunde bli verklighet. I budgetpropositionen för 2010 står det att Svenska kraftnät studerar förutsättningarna att ansluta Gotland till det svenska stamnätet. Jag vill betona vikten av att Gotland i det yttersta är i behov av en ny tredje kraftkabel för att kunna vara en viktig länk i utvecklingen av förnybar elproduktion och för en utveckling av vindkraften på Gotland.

## Investeringar i det gotländska vägnätet

Riksdagen beslutade 2007 om nya hastighetsgränser. Vägverkets översyn och förslag till införande av de nya hastighetsgränserna bygger på att dessa successivt ska anpassas till vägens säkerhetsstandard och till övriga transportpolitiska delmål. Under 2009 gör Vägverkets regioner en översyn och föreslår hastighetsgränser för det statliga vägnätet utifrån det nya hastighetsgränssystemet. De 90-vägar som klassas som mindre säkra får hastigheten 80 km/tim. Det handlar om vägar som saknar mitträcke, har farligt sidoområde med till exempel träd, stenar och branta slänter, är smala eller har dålig sikt. Vägar som i dag har 70 km/tim och är viktiga transportstråk kan eventuellt få höjd hastighet till 80 km/tim.

Vägverkets bedömning och inventering för Gotland visar att många sidoområden längs med de gotländska vägarna är undermåliga och rensning eller uppsättning av sidoräcken skulle öka trafiksäkerheten. Enligt de nya reglerna kan få vägar behålla 90 km/tim, utan mycket omfattande insatser. De flesta av vägarna skulle kunna ha en hastighet på 80 km/tim men även för detta krävs omfattande insatser. För att enligt de nya reglerna kunna hålla 90 km/tim på några av sträckorna och för att kunna ha 80 km/tim på resten, uppskattas kostnaden enligt inventeringen till cirka 250 miljoner kronor. De uppskatt-

ningar som gjorts visar att kostnaderna för de åtgärder som måste genomföras med anledning av det nya hastighetssystemet vida överstiger den preliminära planeringsram Gotland har. Det gör det orimligt att i någon högre utsträckning använda dessa medel för hastighetsåtgärder då det skulle omöjliggöra andra viktiga infrastruktursatsningar på Gotland. Finansieringen av de åtgärder som måste genomföras måste ske utanför de regionala transportinfrastrukturplanerna. Statliga medel måste tillskjutas utöver de preliminära ramar som finns inom den regionala transportinfrastrukturplaneringen. Den låga preliminära planeringsram Gotland har gör det sannolikt svårt att inrymma åtgärder för att kunna nå målsättningen om snabba och säkra matarvägar. På Gotland vill vi inte riskera att de vägar som nu i huvudsak får sänkt hastighet till 80 km/tim om några år tvingas sänkas till 70km/tim på grund av att det inte har genomförts tillräckliga standardhöjningar av de gotländska länsvägarna.

## Gotlandstrafiken

Goda kommunikationer till och från Gotland är nödvändiga för att ön ska kunna ha en god utveckling. En god färjeförbindelse är därför väldigt viktig för såväl Gotlands invånare som det gotländska näringslivet. Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det handlar emellertid inte enbart om den bofasta befolkningens behov utan lika mycket om behoven hos våra sommar- och deltidsboende invånare och för dem liksom planerar konferenser, turistresor liksom för högskolans verksamhet och näringsliv med flera. Det handlar således om att ge förutsättningar för en positiv utveckling för hela Gotland. En angelägen utgångspunkt är att biljettpriset inte ska överstiga kostnaden för motsvarande sträcka på väg, men givetvis handlar det också om tidtabell, kvalitet och turtäthet. 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. Färjetrafiken är oerhört viktig 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.

I juni månad 2009 beslutade regeringen att ta bort de begränsningar kring Gotlandstrafiken som funnits i drygt 38 år, vilket gör det möjligt för i stort sett vem som helst – som har en passagerarfärja med besättning som klarar uppställda krav – att gå in och trafikera Gotland. Beslutet behöver inte vara negativt då det också ger möjlighet att kombinera utlandstrafik med att angöra Gotland för vidare inrikestrafik. Nackdelen kan i detta bli att lycksökare går in och plockar russin ur kakan och den i så fall ökade konkurrensen kan leda till att Gotland tappar trafik under icke lönsamma perioder. Det är nu oerhört viktigt att riksdag och regering slår fast att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet. Staten har ansvar för att det

## Fel! Okänt namn på

finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet, det gäller även Gotland, och Gotland får i detta avseende inte ges sämre villkor än övriga landet.

När det gäller Gotlandstillägget har Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser kommit fram till: ”Tillväxtanalys har haft regeringens uppdrag att analysera det system med ett så kallat Gotlandstillägg och en högstprisreglering som, på 1970-talet, tillkom för att främja godstransporter till och från Gotland. Detta system har utretts ett flertal gånger, och de olika utredarna har i stort kommit till samma slutsats; nämligen att tillägget och högstprisregleringen bör avskaffas. Argumenten mot det rådande systemet handlar främst om att detta inte går att överblicka eller kontrollera och att det därför inte går att säga vilka effekter det får för Gotland och resten av landet.”

Nyligen lämnade Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtanalys sin rapport om det s.k. Gotlandstillägget till uppdragsgivaren Näringsdepartementet.

Tillväxtanalys föreslår att systemet med Gotlandstillägget avskaffas. Skälen för detta är flera, bl.a. anser man att systemet motverkar en konkurrens på lika villkor på transportmarknaden, att möjligheter till insyn i hur systemet fungerar inte finns och att effekterna därmed inte kan utvärderas. Tillväxtanalys tar sin utgångspunkt i att Gotland behöver stabila, förutsägbara och effektiva transporter för att nå en god regional utveckling och långsiktigt hållbar tillväxt och ser som sin uppgift att analysera och utforma rekommendationer för omprövning och effektivisering i syfte att stärka Gotlands förutsättningar och utvecklingskraft. Tillväxtanalys anser att en lämplig tidpunkt för att avskaffa dagens system kan vara i samband med den nya avtalsperioden för färjetrafiken från 2015. Fram till dess menar Tillväxtanalys att det är viktigt med en avreglering under ordnade former och att olika åtgärder för att förbättra förutsättningarna för konkurrens vidtas. Jag anser att det för Gotlands del är viktigt och nödvändigt att frågan 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 region, 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. Jag har här pekat på ett antal angelägna frågor och åtgärder som är viktiga för Gotlands utveckling.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 1 oktober 2009

*Christer Engelhardt (s)*