



Gotlands pulsåder försörjningsmässigt. Dygnet runt, året runt.

Fotograf: Mike Louagie

Gotlandstrafiken

Historik

År 1865 samlades på landshövding Gyllenrams initiativ de fem mest inflytelserika affärsmännen på Gotland för att bilda ett bolag med syfte att skapa reguljära färjeförbindelser mellan Gotland och det svenska fastlandet. Fram till dess hade man varit hänvisade till last- och postfartyg för att förflytta sig till och från ön. Man inbjöd samtliga gotlänningar att teckna aktier i det nybildade Ångfartygsaktiebolaget Gotland något som många hörsammade.

Sedan dess har Ångfartygsaktiebolaget Gotland, sedermera Rederi AB Gotland haft en stark och bred gotländsk förankring ägarmässigt och Gotlandstrafiken har med tio års undantag utgjort kärnan i bolagets operativa verksamhet. Under hela 1900-talet utvecklades trafiken och den gotländska turistnäringen i nära samarbete. Idag är turismen öns största näring och Gotlandstrafiken är en helintegrerad del inte bara av den, utan i princip av hela det gotländska samhällets försörjning. Så gott som alla varor som konsumeras och produceras på ön, med undantag av cement/kalksten, skogsprodukter och petroleumprodukter kommer till respektive lämnar ön "just in time" på lastfordon med färjorna. Samtidigt skall resebehoven hos såväl de boende på Gotland som besökarna till ön tillgodoses.

Statligt stöd

Gotlandstrafiken utgör till sin form och funktion en unik del av den svenska interregionala trafikinfrastrukturen då den kan sägas utgöra motsvarigheten både till riksväg och järnväg till ön. Trafiken bedrivs och har alltid bedrivits i privat regi men från 1971 lämnar staten ett stöd till trafiken för att medge ett större trafikutbud än vad marknaden annars kunnat bära, speciellt under lågsäsong vintertid. Den svenska staten har ett politiskt välförankrat ansvar för en god interregional trafik-

försörjning av hela landet och på detta sätt kommer det även Gotland till del.

Destination Gotland

Ett stort steg togs i trafikens historia 1998 då Destination Gotland introducerades. Grundidén var och är att skapa en struktur som inte bara möjliggör utan även aktivt bidrar till en ökad konkurrenskraft i regionen och destinationen Gotland.

För att svara upp mot den kravbild som trafiken därmed har att tillfredsställa har ett sjötransportsystem i främsta världsklass utvecklats. 1999-2006 genomfördes ett trestegs utvecklingsprogram där en helt ny generation fartyg och stödsystem introducerades, alla specialframtagna för Gotlandstrafiken. Med nära nog halverad restid och ett avsevärt förbättrat utbud har resandet underlättats betydligt och försörjningen av Gotland kunnat effektiviseras.

Parallellt med introduktionen av de nya fartygen har en ny generation IT-system för information om och marknadsföring och försäljning av det gotländska utbudet av produkter inom turistnäringen utvecklats. Det har lagt grunden för ett unikt samarbete inom näringen på Gotland som därmed blivit betydligt mer lättillgängligt som besöksmål och verksamhetsbas.

Trafikutveckling

Resandevolymen i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet har sedan lång tid haft en kontinuerlig tillväxt. Undantag är 1991 då moms på inrikes resor infördes. Sedan 1979 har passagerarvolymen fördubblats och sedan 1998, då Destination Gotland introducerades, har volymökningen varit 40 procent.

Även personbils- och godsvolymer har haft en stark tillväxt. Personbilsvolymernas ökning är nära relaterade till

passagerarvolymernas utveckling medan godsvolymerna är relaterade till den industriella aktiviteten på ön.

Över årets månader varierar passagerarvolymerna starkt. Hela februari månads volym motsvarar ungefär tre dygn i juli. Men även storhelger utanför sommarsäsongen uppvisar samma storleksordning på resande som högsommartrafiken. Godsvolymerna däremot är mer jämt fördelade över året.

Ekonomi

Ökningen i resande- och godsvolymer har inneburit ökade intäkter i trafiken. Men samtidigt har kostnaderna ökat. Successivt höjda krav på både fartyg och stödsystem samt allmänna kostnadsökningar i driften, inte minst för bränsle, är viktiga faktorer. Sett över lång tid, sedan trafiken startade på 1800-talet, har kostnaderna för att möta de allmänna krav som ställs på denna typ av sjöfart och den komplexa behovsbild trafiken skall tillgodose i fallet Gotlandstrafiken, överstigit marknadens bärkraft sedan början av 1970-talet. Därav det statliga stödet till trafiken.

För att möjliggöra och bidra till ekonomisk tillväxt på Gotland måste Gotlandstrafiken tillmötesgå den behovsbild som såväl person- och personbilstrafiken som godstrafiken uppvisar över året. För att detta skall göras på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt krävs ett mycket väl utvecklat sjö-transportsystem. En av målsättningarna med introduktionen av Destination Gotland var att möjliggöra ett väsentligt förbättrat trafikutbud utan att statens kostnader ökas i motsvarande grad. Den målsättningen har nåtts, dels genom att trafikvolymerna givit ökade intäkter i trafiken, vilket inverkat positivt på stödbehovet, dels samhällsekonomiskt genom den

tillväxt på Gotland som möjliggjorts och som inverkat positivt på stödbehovet till regionen Gotland. För kunderna till trafiken har valfriheten ökats och möjligheterna att resa till lägre kostnader utökats.

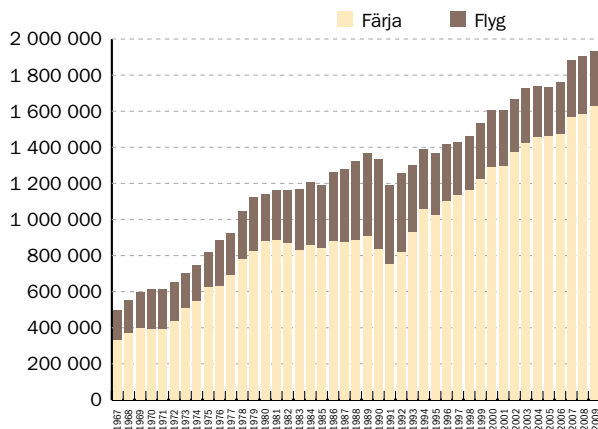
Miljö

Miljön har varit i fokus sedan Destination Gotland skapades. Dels på grund av externa krav som ligger över såväl internationella som nationella allmänna regelkrav, dels på Rederi AB Gotlands egna ambitioner. Destination Gotland har ett miljöledningssystem som är certifierat enligt ISO 14001 och åtgärder vidtas över en stor bredd. Särskild prioritet har sedan starten legat på reduktionen av skadliga emissioner till luft och vatten, främst vad avser försurande ämnen och växthusgaser. Fartygen drivs med lågsvavligt bränsle vilket kraftigt reducerar utsläppen av försurande svavelföreningar, något som är särskilt angeläget i Östersjön. Vidare är Destination Gotland den enda trafik i sitt slag med katalytisk avgasrening installerad på samtliga fartyg. Därmed reduceras utsläppen av kväveföreningar med 80-90 procent.

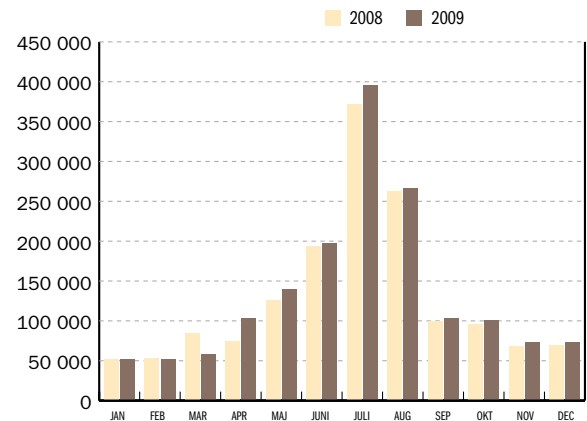
Kväveföreningar är skadliga växthusgaser och för dessa har reduktionsteknik utvecklats. När det gäller koldioxid, som i nuläget står i fokus för den allmänna debatten, finns ingen motsvarande teknik utvecklad. Där sker istället en successiv reduktion genom förbättrade operativa procedurer i Destination Gotland. Det arbetet sker löpande och gav 2009 en storleksordning på reduktion som motsvarar utsläppen från 30 enkelturer.

Rederi AB Gotland bedriver fortlöpande utvecklingsarbete för att vinna ny mark på väg mot slutmålet, en utsläppsfri sjöfart.

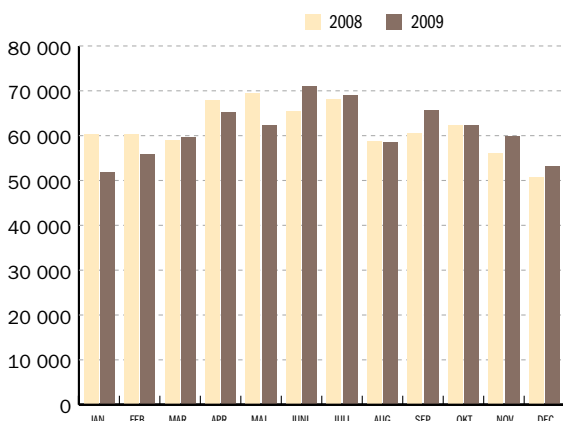
FÄRJA/FLYG 1967 – 2009 INRIKES TRAFIK TILL OCH FRÅN VISBY



PASSAGERARSTATISTIK TOTALT MÅNADSVIS JMF 08/09



GODSSTATISTIK I LÅNGDMETER TOTALT MÅNADSVIS JMF 08/09



OMSÄTTNING OCH RESULTAT FÖR DESTINATION GOTLAND AB 2000 – 2009

