

Miljösmarta Alternativet till Gotlandstrafiken.

Sänk biljettpriset med 25% och investera 4,5 miljarder på utveckling för Gotland under 30 år

När jag har funderat kring Gotlandstrafiken ser jag bara möjligheter där många andra ser omöjligheter. Vi har nu chansen att ta över ansvaret för Gotlandstrafiken. Det gäller för oss på Gotland att ha mod att ta möjligheten! Tänk allt som vi kan åstadkomma med 440 miljoner kronor om året!

Ett problem som har funnits innan är att Rikstrafiken bara fått upphandla på 10 år. Om Gotland i form av ett aktiebolag skulle ta över ansvaret för Gotlandstrafiken kan vi skriva avtal med staten på 20–30 år och därmed kan vi också fatta långsiktiga beslut på en grund av att vi har 8,8 eller 13,2 miljarder att använda till infrastrukturrella projekt som kan utveckla Gotland till ett av de miljövänligaste resmålen samtidigt som vi låter restiderna till fastlandet förbli ungefär de samma som idag. Genom att spara miljö och i vissa fall våga tänka långsiktigt får vi 100–150 miljoner per år att använda till projekt som utvecklar Gotland.

Turistiskt har Öland nästan fyra gånger så många besökare som Gotland. Ett mål att öka sommarturismen med så mycket som 100% på tio år är ingen omöjlighet om infrastruktur, logistik och prisbild fungerar.

Om Gotland tar bort hamnavgifter och flygplatsavgifter lockar vi till oss fler båtar och flyg och ökar förutsättningarna att höja våra besökssiffror. Så länge båtar och plan kan komma på tider när det finns kapacitet kostar det inget mer i drift för hamnar och flygplats, utan vi kan utnyttja överkapacitet och få en jämn ström.

Enligt mitt Miljösmarta Alternativ så skulle den framtida Gotlandstrafiken:

- Helst inte ha längre restid än dagens.
- Följa miljömålet att få ner koldioxidutsläppen med ca 75%
- Hålla lägre biljettpriser på flyg och båtar.
- Erbjuder transport med moderna färjor.
- Erbjuder ökad sommarkapacitet.
- Trafikera två fastlandshamnar och två gotlandshamnar med tre båtar.
- Ha en turlista med ökad frekvens
- Medföra större kapacitet för kryssningsbåtar.
- Drivas genom att vi sätter av resurser till ett nytt bolag som ansvarar för utveckling av ön – Gotland AB.
- Dubblera antal gästnätter på ön 10 år efter att den nya trafikmodellen börjat gälla.

Gotland AB

Efter diskussioner med Rikstrafiken tolkar jag det som att Gotland kan få 440 miljoner per år så att ön själv får ansvara för kommunikationerna till och från fastlandet. Genom att starta Aktiebolag Gotland så skulle det bli ett AB som styr över dessa pengar i framtiden. Kommunen ska alltid äga 51% av bolaget och sedan säljer vi ut poster till näringen på ön. Styrelsen ska bestå av två från kommunen och tre från näringen. Ingen skulle kunna äga mer än en aktie eftersom ett syfte borde vara att bygga upp ett brett ägande utöver den kommunägda delen.

Bolaget ska omgående skriva ett avtal med Rikstrafiken om att det tar ansvar för kommunikationerna mot en ersättning om 440 miljoner om året – ett belopp som indexregleras och också justeras för att täcka bränselkostnadsutvecklingen på sikt.

Vilka är kostnaderna för idén?

En idé att arbeta efter skulle kunna var följande, men den kräver förstås många justeringar – jag vill ändå gör ett försök att skissa en kalkyl och vision.

50 miljoner om året eller 1,5 miljard på 30 år satsas på Visby och Kappelshamn som blir våra bashamnar för båttrafiken till fastlandet. Från Visby går färjan till Västervik/Hornsudden som byggs ut till "Gotlandshamnen". Från Kappelshamn går färjan till Nynäshamn. I Visby frigörs hamnkapacitet plus att vi bygger ut hamnen så att vi kan ta emot de största båtarna och på så sätt få Östersjöns bästa kryssningshamn. 1,5 miljard används till att bygga de effektivaste hamnarna med kortare ledtider, färre personal och högsta miljöklass. Kappelshamn borde få två färjelägen av vilka ett skall ses som extraläge.

Det räcker även till att bygga ut Visby hamn så att vi kan ta emot de största kryssningsbåtarna utanför befintlig vågbrytare och då skulle Visby bli Östersjöns bästa kryssningshamn. Våra hamnar skulle få den högsta miljöklassningen i världen vilket förstärker miljöprofilen ytterligare för ön.

I dessa hamnar har alltid bastrafiken rätt att bestämma vilka avgångstider de vill ha och sedan får kompletteringstrafiken köra övriga tider. Ingen betalar för mer än personalrelaterade kostnader i hamnarna – det vill säga 0 kronor i hamnavgifter – för att på så sätt locka fler aktörer och hålla kostnaderna nere för bastrafiken.

Om Gotland AB ansvarar för Gotlandstrafiken kan man bestämma sig för att göra satsningar på hamnar och infrastruktur under en 20-årsperiod eller mer, medan färjeupphandlingarna troligen inte kan göras på mer än 10 eventuellt 15 år. Det ger en större långsiktighet i beslut och planering jämfört med dagens situation.

Kortare väg till havs, kortare tid i hamn

I den här idén går färjan mellan Kappelshamn och Nynäshamn, vilket innebär 15% kortare resväg jämfört med sträckan Visby och Nynäshamn och därmed kortare res-tid. Söderut går linjen mellan Visby och Västervik/Hornsudd.

Färjerutt	20 knop	24 knop
Visby–Västervik/Hornsudden	2t 46m 0s	2t 22m 0s
Kappelshamn–Nynäshamn	3t 51m 0s	3t 20m 0s
<i>jämför: Visby–Nynäshamn</i>	<i>4t 21m 0s</i>	<i>3t 44m 0s</i>

Genom att hamnarna anpassas med den senaste tekniken bör vi kunna spara ytterligare 20 minuter vid lastning och lossning.

Konkurrens i upphandlingen

Bastrafiken med båtarna kommer troligen att köras av Gotlandsbolaget men skall upphandlas i konkurrensmässiga villkor för perioder på 10–15 år. Det krävs moderna båtar med rätt isklassning som går i bästa ekonomifart på ca 20 knop. Alla tidigare krav om säkerhet, lasthöjder m m gäller. Miljömässigt måste dessa båtar klara det uppsatta målet om 36 000 ton koldioxidutsläpp. Förutsättningen är att ca 287 miljoner skall gå till att upprätthålla trafik på två hamnar med tre båtar enligt Rikstrafikens tvåhamnsalternativ – två båtar med 30% större kapacitet och en båt med något mindre passagerarkapacitet men oförändrad lastkapacitet, jämfört med dagens stora båtar.

Marknadsföring

18 miljoner per år går till att marknadsföra och locka människor att resa till Gotland. Framför allt satsningar på att förlänga säsongerna och hitta publikdragande arrangemang. Av dessa 18 miljoner skulle 9 miljoner per år gå till att skapa reseanledningar till ön. Detta skulle fungera som smörjmedel för att arrangera kulturarrangemang, sportevenemang eller större event.

Vi startar ett "Gotlands Arrangemangsbolag" enligt OS-modell* som fördelar ut ca 9 miljoner per år. Detta räcker till att starta upp tre nya arrangemang per år där två skall nå upp till i samma klass som GGN efter fem år och två som har ungefär halva den storleken. Satsningen skulle ske i nära samarbete med idrotten och andra föreningar och eventbolag.

*) OS-modell: Arrangörer ansöker om treåriga bidrag för att bygga hållbara arrangemang på tider som passar transport- och besöksnäringen.

Lägre biljettpriser

Målet är att få ner biljettpriserna med 20–35%. Det ska alltid finnas biljetter med 40% rabatt för gotlänningar. Detta skall bland annat tas av de minskade bränslekostnaderna som bör bli betydande. Nya moderna hamnar som kräver färre personal och snabbare logistik gör resan både kortare och billigare. Tack vare dessa lägre priser blir det ett ökat resande som också hjälper till att sänka priserna. Det blir samma effekt som Gotlandsflyg haft vad gäller prisutvecklingen inom flyget – det vill säga lägre priser som med automatik ger fler resenärer och högre priser ger direkt färre resande.

Lägg 5% på flyget

Rikstrafiken har konstaterat att det är flyget och inte färjorna som gör att samhällets tillgänglighetsmål för Gotland är uppfyllda.

Ca 5% av de 440 miljonerna ska därför användas till att ta bort alla landnings- och startkostnader för samtliga bolag som flyger på Visby. Det kostar ca 22 miljoner vilket innebär att man även kan bekosta flygplatservice för dessa flygbolag. Det skulle innebära att flygbiljetten mellan Visby och Stockholm blir cirka 150 kronor billigare och att det troligen kommer nya bolag såsom Ryan Air, Air Berlin eller andra bolag som vill trafikera Visby under delar av året med flera linjer. De billigaste flygbiljetterna skulle kosta under 500 kronor för Visby–Stockholm. Pengarna ska även användas för att flygplatsen ska uppnå bästa miljöklassning vilket skulle göra Visbylinjen till en av världens miljövänligaste linjer.

Bättre att korta sjöväg än bilväg!

Blir det då inte onödigt långa biltransporter både på Gotland och på fastlandet med den här modellen?

Enligt en beräkning som gjorts baserat på en mindre, långsamgående färja får man fram följande siffror:

En personbil Visby-Nynäshamn med SF1500 kostar idag 197 kg CO₂ i utsläpp. En personbil Visby-Kappelshamn-Nynäshamn skulle kosta 123 kg CO₂ i utsläpp med långsam färja. Dessa 123 kg fördelas med 114 kg för färjeöverfarten och 8 kg för bilresan.

Om man hypotetiskt tänker sig att den långsamma färjan kör hela vägen till Visby så det inte blir någon bilresa alls, skulle utsläppet bli 135 kg. Man tjänar alltså 12 kg per personbil och resa genom att åka via Kappelshamn. 12 kg CO₂-utsläpp är lika med en personbilsresa på 61 km.

I Danmark och Norge går utvecklingen hela tiden mot att korta sjöresan. Där kalkylerar man med att det till och med blir lönsamt att anlägga nya hamnar eftersom man slår ut kostnaden på 50 år och sätter kostnaden i relation till de vinster man gör med minskade kostnader och minskade koldioxidutsläpp.

Cykel- och bilvägar norrut

Vi behöver höja standarden på bilvägarna till Kappelshamn, man ska kunna köra 100 km/timmen till färjan vilket kräver bredare, rakare och säkrare väg. Vi behöver också satsa på cykelväg Visby–Kappelshamn, utökad busstrafik, byggnader som hanterar logistiken etc. 20 miljoner från Rikstrafiken och 20 miljoner från Vägverket skulle ge oss 40 miljoner att jobba med.

Visby skulle få fler elbussar som kan trafikera innerstaden.

Vad skulle den här idén innebära för Kappelshamn?

I Kappelshamn skulle man få Östersjöns modernaste och miljövänligaste hamn, där man minskat tid för lastning och lossning och håller nere kostnader med senaste teknik. Logistikcenter där ett antal personer jobbar, företag som har hand om hanteringen vid lastning och lossning, kanske kan ett tjugotal personer få jobb? Behov av motsvarande ”Rasta-ställen” med bensin, minilivs, restaurang/snabbmat och hotell/stugby skulle troligen växa upp..

Miljöförbättrande insatser

Om vi kommer i mål med grunden i den här idén, så borde vi gå vidare och utveckla systemet ytterligare med sikte på miljöförbättringar.

Minska antalet transporter av bilar och husvagnar

Under sju år skulle vi satsa 20 miljoner om året för att hitta lösningar där vi kan få ner antalet transporter av bilar och husvagnar mellan Gotland och fastlandet.

På fem år skulle målet vara att subventionera inköp av elbilar med 50 000 per bil som kan hyras ut i hamnar och på flygplatsen för 400 kr dygnet inklusive bränsle. Då skulle vi kunna ha minst 1 000–2 000 elbilar som rullar på Gotland. Ön skulle bli ett föredöme. Detta skulle kunna spara mängder med plats på bildäck. Det är ju vansinnigt att transportera utrymmeskrävande bilar fram och tillbaka.

Vi bör också sikta in oss på att färre husvagnar skall transporteras fram och åter varje dag. Detta sker genom att fler husvagnar kan ställa upp sig för hela säsongen och att det finns ca 500 fast placerade husvagnar eller husbilar att hyra på ön. Genom smarta lösningar kan vi nå målet att frakta fler människor och färre fordon. Frakten av fordon fram och tillbaka borde gå att minska med 30–50%.

Steg 2: Ytterligare miljöförbättrande insatser som inte är helt färdigtänkta men skulle kunna vara en dröm i alla fall.

Effektiva containrar för bagage och gods

I dagens resande fungerar ofta bilen som en stor "resväska". Det som krävs för att folk ska slippa resa med bil är en smart minicontainer som man lastar in i när man tömmer bilen på fastlandet och som staplas utrymmeseffektivt på båten. Dessa containrar ska kunna lastas vid båten eller nära hemmet så att man inte behöver ta bilen till båten utan kan resa med ryggsäck och ta båt eller flyg. Den lastas sedan av där man vill ha den: en adresslapp som säger att den skall till biluthyrningen i Kappelshamn, till Visby hotell eller t ex till Öjagatan 2. Detta sker med en extra avgift på t ex 200 kr. Minicontainern ska ha hjul som dagens soptunnor så att den är lätt att transportera.

Även frakt av gods skulle kunna övergå till att i större utsträckning ske med stapelbara containrar, vilket sparar tid och framför allt plats. Dessa containrar kräver en mycket modern logistikhantering i de hamnar vi bygger.

Låt oss tänka "outside the box"!

Det här är inte ett färdigt förslag, utan syftet med detta förslag är att flytta gränserna för vad som är möjligt, att försöka skissa en början till idé som skulle kunna bli ett lyft för Gotlandstrafiken och utvecklingen på Gotland. Ett sätt att tänka lite utanför det vanliga.

Det kommer att bli kul att få uppleva år 2040 när jag är 80 år, vad som skett och om denna vision blev verklig! 4,4 miljarder räcker till att bygga 24 kongresshallar, 146 nya skolor motsvarande den i Garda eller sponsring med 150 000 kronor x 29 200 elbilar. Vad väljer vi att göra med möjligheten att ta över ansvaret för Gotlandstrafiken?

Pigge Werkelin

www.piggebloggen.se