



SLUTRAPPORT - delprojekt Skärgårdstransporter

Maritim Utveckling i Bohuslän 2018-04-30

*Ingela Skärström, delprojektledare och Carl Dahlberg projektledare,
Maritim Utveckling i Bohuslän*



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN
REGIONUTVECKLINGSNÄMNDEN



TILLVÄXT BOHUSLÄN



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

SLUTRAPPORT - delprojekt Skärgårdstransporter

Maritim utveckling i Bohuslän

Ingela Skärström, delprojektledare och Carl Dahlberg projektledare

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
Bakgrund	3
Aktiviteter och resultat	4
Inventera behov av varv och rederier för skärgårdstransport	4
Rekrytering	4
Bohuskusten med båt "kosetur" - Båtluff	4
Tilläggningsplatser - tvärkommunal workshop	5
Temadag ökade sjötransporter	5
Övrigt	6
Rekommendationer och slutsatser	7



Sammanfattning

Delprojektet Skärgårdstransporter inom projekt Maritim Utveckling i Bohuslän har genomförts för att förbättra förutsättningarna för hamnar och skärgårdstransporter i norra Bohuslän.

Uppföljande intervjuer har gjorts med de skärgårdsredare som tidigare intervjuats inom Blå översiktsplan (Blå ÖP) 2014 samt kompletterats med intervjuer av ytterligare aktörer. Vi har här sett över behovet av service och personal.

Tillsammans med Turistrådet Västsverige har vi framgångsrikt jobbat med att få med fler skärgårdsrederier med i Båtlufta-projektet, vilket drivs av Turistrådet Västsverige. För sommaren 2018 finns fler rederier med i portalen och nya linjer har öppnats.

Vi har etablerat en samverkansgrupp om hamnar och kajer för de hamnansvariga i våra kommuner. Där diskuteras kajernas status och behov av underhåll, möjlig finansiering, framtida eldrift, och en gemensam prismetod för hamnanlöp.

En workshop med temat "Hur får vi mer trafik till våra hamnar" genomfördes den 6 februari i Strömstad med Sjöfartsverket, Maritimt Forum och Transportstyrelsen som föreläsare. Deltagarna arbetade med hamnarnas tilldelade uppgifter vilket skiljer sig mycket mellan de olika organisationsformerna i kommunerna. Hamnarna är viktiga i våra kustsamhällen och hur kan de som en central punkt, stärkas med nya/nygamla aktiviteter. Kajerna behöver vara redo för att ta emot mer gods- och persontrafik samt leverans av nya fångster. Underhåll är därför av stor vikt och här saknas idag planering i de flesta av våra kommuner. Alla våra kommuner har efterställt underhåll av kajer på grund av stora renoveringskostnader av den infrastruktur som byggts på 50-60-talet. Alternativa finansieringsvägar kan bli mycket viktigt för att underlätta detta.

Det pågår spännande teknikskiften i kustsjöfarten som kommer möjliggöra både gods och persontransport på nya sätt om politik, myndigheter och näring förmår att driva den utvecklingen gemensamt.

Bakgrund

Skärgårdstrafiken och kustsjöfarten har alltid varit en av förutsättningarna för liv och verksamhet i Bohuslän. I samband med utveckling av vägnätet och landtransporters effektivitet och flexibilitet har kustsjöfartens betydelse förändrats och minskat. Sjöfart är överlägset på långa sträckor där hastighet inte är så viktigt och man kan dra stora volymfördelar. Dagens kundkrav och logistik är anpassade till "on demand", "just in time" och "lager på väg" vilket i kombination med vägnätets relativa avsaknad av avgifter leder till hjultransporters övertag. Det finns möjligheter för kustsjöfart med nischade frakter och "drop on/ drop off"

av gods men dessa kräver i dagsläget medvetna kunder alternativt statliga styrmedel.

Parallellt finns det en skärgårdstrafik och kustsjöfart som inte kan ersättas med väg. Dessa kortare transporter till öar och till otillgängliga platser kräver flexibla lösningar och frakter. Samtidigt finns det en potential i rutten som sammankopplar skärgården som det var förr för persontransporter. Båtluft och kortare rutten kan ge möjligheter för turister, hel- och delårsboende. Transporter på sjö har vissa nackdelar jämfört med land. Ett hjulburet fordon knuffas igång och håller sedan farten med relativt lite tillskott av energi. Vatten har ett större motstånd och mer kraft behöver kontinuerligt tillföras, i princip har fartyget konstant "uppförsbacke". Detta är speciellt kopplat till hastigheter över fartygets "grundfart" (oftast under 10 knop) då bränsleförbrukningen ökar kraftigt. Detta medför att korta sträckor och liten tidspress är framgångsfaktorer. Utöver detta har fartygstransporter ytterligare utmaningar kopplat till regelverk och säkerhet samt omlastning.

Tekniskt sker utvecklingen mycket snabbt och det som inte var möjligt igår är det strax idag. Kombinationen av nya typ av skrov, eldrift, laddningskapacitet och batterier eller bränsleceller och gasgeneratorer skapar möjligheter för kollektivtransport och frakt på sjön. Glädjande är att en av de största transportörerna i vår region redan går i hybriddrift med eldrift i Strömstads och Sandefjords skärgårdar.

Det finns utmaningar för utvecklingen av skärgårdstrafiken och kustsjöfarten i Bohuslän, vilket undersöktes vid den inventering och de intervjuer som gjordes 2014 i arbetet med Blå ÖP och den Marina näringslivsstrategin. Några hinder som framkom var:

1. Minskad varvsservice (nedläggningen av varvet i Strömstad och förändrad inriktning för varvet vid Fridhem i Lysekil med minskad service för skärgårds- och fiskebåtar).
2. En åldrande yrkeskår med svårigheter att få tag i personal med rätt behörighet i en bransch med omfattande regelverk.
3. Kapitalbrist vid nystart av verksamheter.
4. Många av skärgårdsbåtarna är gamla och flottan skulle i vissa delar behöva förnyas och kanske drivas med andra drivmedel.
5. Hamnarna har kajer som är dåligt underhållna vilket innebär risker vid tilläggning och annan användning
6. En uppfattad brist på nautisk kompetens hos de som hanterar och driver hamnarna.

Alltjämt finns en önskan om mer aktiviteter och mer båtar som trafikerar kusten både med gods- och persontrafik men hinder ovan innebär svårigheter att starta upp nya eller utveckla befintliga verksamheter inom näringen.

Inom Maritim utveckling i Bohuslän (MUB) har vi utgått från dessa utmaningar och arbetat utifrån de i ansökan specificerade aktiviteterna:

- *Inventera behov av varv och rederier för skärgårdstransport.*
- *Lokala temadagar runt rekrytering och ökade skärgårdstransporter*
- *Bohuskusten med båt, "kosetur" visa upp möjligheter*
- *Tilläggningsplatser - behov och efterfrågan inklusive tvårkommunal workshop.*

Dessa har dock justerats efter behov och rimlighet utifrån förändrade förutsättningar.

Aktiviteter och resultat

Inventera behov av varv och rederier för skärgårdstransport

Nuläge rederier

Vi började (2017 december) med att se över nuläget kring skärgårdstransporter och det är fortfarande en stor del äldre skärgårdsredare som driver trafiken längs med vår kust och till och från våra öar. Några yngre aktörer har tillkommit bl.a. ett par företag i Tanums och Lysekils kommuner. Ett företag i Strömstad har sålts till ett norskt företag som nu driver en växande serviceverksamhet för bryggor och kajer i norra Bohuslän. I Sotenäs finns flera driftiga skärgårdsredare som driver trafik enligt turlista och som är intresserade av att utveckla sin verksamhet. I Strömstad har ytterligare ett rederi börjat trafikera Norge, på rutten Strömstad- Fredrikstad. arknadsföring och samarbeten mellan restauratörerna.

Nuläge servicevarv

Varvsverksamheten har precis som befarades 2014 inte haft någon positiv utveckling snarare tvärt om. Trafikverkets varv Fridhem i Lysekil server färre externa fartyg vilket innebär långa transporter för att få sin båt servad på varv med en slip som kan ta bredare och större fartyg. Det finns troligen fortfarande en marknad för att utveckla ett varv i Strömstad. Detta skulle kunna serva båtar även från den norska sidan, där det finns behov inom fiskeflottan. De varv som kan ta större båtar är idag Smögenvarvet och Djupviks varv på Tjörn och delvis Fridhem. Små varv finns det fortfarande tillgång till utefter kusten men då behöver båtarna kunna lyftas.

Rekrytering

Rekrytering samt inteckning

I den undersökning som gjordes 2014 framkom att många redare var äldre (ibland pensionärer) och vissa drev verksamhet utan större lönsamhetskrav. Flera av verksamheterna var delårsverksamheter och företagen hade andra jobb under vinterhalvåret. Generellt leder inte detta till hållbara verksamheter över tid och med den ökande turisttillströmningen behöver skärgårdstransporter finnas tillgängliga större delen av året. Undersökningen visade på ett behov av att få in yngre företagare i denna bransch och vi såg då nyanlända som några som kanske skulle kunna vara tänkbara intressenter i dessa verksamheter.

Uppföljningen av intervjuerna visade att verksamheterna rullar på och det verkar som att det fungerar med att få tag på behörig personal. Projektet har därför inte anordnat någon rekryteringsdag, som planerades när ansökan skrevs. Däremot anordnades en seminariedag i Lysekil med fokus på kompetensförsörjning i augusti 2018.

Transportstyrelsen har förändrat regelverket runt behörighet och bemanning (inklusive praktikkrav) samt även förändrat storleken på båt visavi fartyg. Dessa nya regler bygger mycket på egenkontroll och är inte helt genomförda men kommer troligen att påverka positivt för att behålla behörigheter. Dock kan den nya fartygsdefinitionen komma att innebära svårigheter att inteckna fartyget/båten vid köp av ny båt då mindre båtar ej räknas som fartyg.

Bohuskusten med båt "kosetur" - Båtluff

Båtluffa

Aktiviteten syftade till att stärka den lokala sjöfartsnäringen genom att samverka och visa på nya produkter och hjälpa till att gemensamt marknadsföra dessa. Denna aktivitet passade bra ihop med Turistrådet Västsveriges "Båtluffa"-koncept.

2017 så marknadsfördes för första gången Båtluffa i Göteborg och Bohuslän. Syftet med konceptet är underlätta för besökare som vill resa i Bohuslän med båt genom att visa att det går att båtlufta. Man vill också få besökare att stanna fler nätter i området. Resultatet av arbetet finns på portalsidan: www.bohuslan.com/batluffa. Här hittar besökare en linjekarta med reguljära båtlinjer som trafikerar Göteborg och Bohuslän samt

inspirerande artiklar som lyfter det som finns att göra och var besökare kan bo och äta under sin båtluff.

Nya linjer

Vid starten fanns det ett begränsat utbud av reguljära båtlinjer i norra Bohuslän med i Båtluffa-materialet. Inför 2018 utvecklades samarbetet till att innefatta fler rederier/skärgårdsredare i norra Bohuslän för att få Båtluffa-materialet att täcka hela Bohuslän. Vi tog initiativ till att fler skärgårdsredare/rederier i norra Bohuslän fick kännedom om konceptet och en möjlighet att delta i samarbetet.

I oktober 2017 bjöd vi in till ett samverkansmöte på Smögen, Sotenäs där representanter för Turistrådet Västsverige informerade om konceptet Båtluffa och sina övriga företagsutvecklande verktyg och utbildningar. Mötet resulterade i att det nu finns ytterligare fyra företag med i Båtluffa-samarbetet: Zitabåtarna, Hållöexpressen, Dejlig Cruise och Bohusläns Skärgårdstrafik. Linjekartan uppdateras, för att finnas färdig på portalsidan under våren 2018. Bohusläns Skärgårdstrafik finns med i en resrutt från Lysekil - Uddevalla och Dejlig Cruise i en resrutt från Göteborg – Lysekil. Soten Sea Vision rederi som också deltog på mötet är inte med i Båtluffa-materialet då de kör kryssningar och inte reguljära turer. De finns istället med under ”Boka en kryssning” på Båtluffa-portalen.

Under våren 2018 kom förfrågning från en företagare som önskade sig en kommunikation för sina gäster med båt från Ramsvikslandet och till Hunnebostrand. Vi hjälpte till med kontakter och i slutfasen av denna aktivitet ser det ut som det finns möjlighet till en ny linje.

Tilläggningsplatser - tvärkommunal workshop

Kajreovering, prissättning och samverkan

För att driva skärgårdstrafik krävs det bra möjligheter för tilläggning både för korta besök men också för båtarnas hemmahamn. Många av kajerna och bryggorna i våra kommuner är i dåligt skick och vi har fått många inspel från näringsidkare att det måste ske förbättringar.

Vi bjöd in till ett möte kring hamnar och kajer den 11 december 2017 för hamnansvariga i våra kommuner. Där presenterades en utredning kring kajernas status och behov av underhåll som gjorts i Lysekil. Efter utredningen har en planering gjorts för restaurering, utifrån de kajer som är viktigast att reparera för att kunna användas. Detta arbete anser projektet vara en bra modell för de andra kommunerna som inspiration och underlag till

en liknande inventering och planläggning för restaurering som kanske kan spara en del kostnader.

En annan fråga som flera redare uppmärksammat oss på, är prissättningen för hamnanlöp. Denna fråga togs också upp i gruppen och det visade sig att den information som finns på webbsidorna inte alltid är uppdaterad. Projektet menar att norra Bohusläns hamnar bör kunna hitta ett gemensamt sätt att prissätta.

Under mötet delades också information om kompetensutveckling genom att använda utbildning som Trafikverket erbjuder kostnadsfritt via nätet.

På mötet diskuterades också samverkan mellan kommunerna i frågor som rör hamnarna, då det framkommit önskemål från näringen om ett forum där speciella frågor ska kunna tas upp. Det beslutades att processledaren för Tillväxt Norra Bohuslän kommer att bjuda in till ett möte när projektet är avslutat.

Temadag ökade sjötransporter

Utifrån insamlad information, inventeringar, dialoger, lästa rapporter och möten, beslöt vi att arrangera en dag kring hur vi kan utveckla våra hamnar. För alla våra kommuner är havet centralt och hamnarna viktiga för många olika former av verksamheter. Samtidigt innebär det en stor kostnad att underhålla men kanske en ännu större kostnad att inte underhålla hamnar och kajer.

Våra hamnars centrala läge i våra kustsamhällen gör att hamnverksamheten om den inte är aktiv riskerar att byggas bort, då bostäder är viktiga och efterfrågan på havsnära lägen för bostäder är stor. Detta har hänt i andra kommuner. Hur kan hamnen stärkas med nya/nygamla aktiviteter för att fortsätta vara en central punkt?

Temat för dagen 6 februari i Strömstad var ”Hur får vi mer trafik till våra hamnar” och lockade ett 50-tal intressenter. Som föreläsare hade vi bjudit in, Sjöfartsverket, Maritimt Forum och Transportstyrelsen. Deltagare var hamnansvariga i våra kommuner, näringslivsutvecklarna, representanter för sjöfartsnäringen och andra intressenter t.ex. Chalmers, SSPA, RISE. Sjöfartsverket gjorde våren 2017 på uppdrag av regeringen en rapport om inlandssjöfart och kustsjöfart vilken presenterades. Den inkluderade många av de frågor som vi ställt oss för att få till en ökad kustsjöfart. Sammantaget visade presentationerna på utmaningar med att nyttja våra sjövägar men också de fördelar som kommer av detta transportmedel. Här behövs nya idéer och innovationer för att hitta nya sätt för omlastning från båt till land, men också nya styrmedel som

gör att det blir mer fördelaktigt att låta gods transporteras på våra vattenvägar. I dag är kostnaden i hamn mer än hälften av närsjöfartens kostnader.

Hamnarna är ett område som tyvärr inte har haft kommunal prioritet när det gäller investeringar och underhåll och inte heller i form av långsiktig planering för utveckling. Att samarbeta kring dessa frågor i våra kommuner är viktigt men inte helt enkelt då förutsättningarna är olika och det är ett område som kräver stora framtida investeringar.

En av frågorna som deltagarna arbetade med handlade om hamnens uttalade uppgift och om det skiljer sig mellan de olika organisationsformerna i kommunerna. Några hamnar drivs som aktiebolag och några som kommunala verksamheter. Synpunkter som kom fram var en upplevd saknad av långsiktiga strategier samt att det för med sig en hel del svårigheter att arbeta i politiska organisationer. "Det kanske krävs mer styrning/vilja/långsiktig ambition" var en kommentar.

Hamnarnas identifierade uppgifter/ansvarsområden:

- Att bedriva hamn och stuveriarbetet med vinst
- Att ge företag i turistbranschen förutsättningar att bedriva sin verksamhet.
- Att anpassa sig till den nya framtida sjöfartens behov vad det gäller t.ex. el, fjärrvärme
- Tillgängliggöra "studskajer"
- Ge utrymme för sjöverksamheter
- Erbjuder säkra och effektiva hamnlösningar i samråd med näringen och politiken
- Tillgänglig farled, bredda farleden till södra hamnen. (Strömstad)
- Utveckla hamnen vid Kålvik, Nordby (Privat hamnägare)
- Vintersäkra vatten och septiktanktömning
- Utveckla beredskapslagret (Privat ägare-Strömstad)
- Låta hamnar/områden nyttjas till det de skall vara till, sjötransporter.
- Viktigt med bra parkeringsmöjligheter, persontransporter turism
- Inventera kajmöjligheter från Myren till Norra Hamnen (strandlinjen- Strömstad)

Den andra frågeställningen var **hur** kan vi samarbeta? och kring **vad** vi kan samarbeta?

Förslag på samverkan:

- Prissättning av hamnanlöp, här kan finnas en möjlighet att detta kan bli ett examensarbete för studenter vid Chalmers Tekniska Högskola.
- Enhetlig information om kostnader/prissättning på webbsidorna.
- Erfarenhetsutbyte, att utveckla samarbete mellan hamnarna sågs också som en möjlighet med ER-FA-gruppen som bas.
- Samarbete kring infrastruktur för laddningsstationer för eldrift av båtar.
- Finansiering för olika projekt.
- Marknadsföring – Gästhamnar – Bokningssystem

Övrigt

Nya drivmedel för sjöfarten

Intresset för andra drivmedel än diesel för våra båtar/fartyg ökar och det finns flera intressenter som arbetar med denna fråga. Orust E-boats arbetar för att hitta en struktur för laddstationer både för mindre fartyg/fiskebåtar och för fritidsbåtar. Detta är ett område som bör hanteras i samverkan då det händer mycket inom området.

Även större fartyg börjar drivas med el åtminstone på vissa sträckor. I Strömstad kommer Color Line att sätta in en eldriven färja 2019 på turen Strömstad-Sandefjord och Fjord Line planerar en färja 2020. Detta inspirerar kanske till fler eldrivna fartyg/båtar. Möjligheten att ladda i hamn blir då viktig, något som i dagsläget ej är möjligt i exempelvis Strömstad.

Offentlig upphandling

En annan del som påverkar skärgårdstrafik och marin verksamhet till sjöss är offentlig upphandling. Här behövs en översyn hur detta skulle kunna förenklas men också göras mer överskådligt. Små företag upplever att det är svårt att svara på upphandlingar. Att erbjuda sina tjänster genom upphandling, känns otryggt då det tycks som priset är det viktigaste och avgörande. Av de företagare som deltagit i intervjuerna tycker många att det är svårt och krångligt och att uppföljning av upphandlade tjänster kan göras bättre. Några företag har helt enkelt bestämt sig för att inte svara på upphandlingar då de får bättre pris om de vänder sig till privata kunder eller företag. Västtrafik är en upphandlare som flera företag inte känner förtroende för.

Hamnätverket

Genom projektet har det nu etablerats en samverkansgrupp för hamnansvariga i regionen. Den träffas årligen kring Lucia och de fyra kommunerna alternerar med att vara värd (2017-Strömstad, 2018-Tanum, 2019-Sotenäs, 2020-Lysekil). Även privata aktörer bjuds med när så anses lämpligt. Gruppen hanterar gemensamma utmaningar och visar på lösningar samt utredningar av egna utmaningar. Innehållet kommer att sättas av deltagarna men initialt kommer fokus ligga på finansieringsmöjligheter, kajunderhåll samt möjlig universitetssamverkan.

Regelverk för små aktörer sköntaxering och egenkontroll

Att köpa in en båt till verksamheten för små aktörer är inte självklart regelmässigt. Det finns stor risk att ägaren blir sköntaxerad då det är svårt att bevisa att båten bara används i företaget. Det kontrolleras i efterhand och det är svårt att veta hur bedömningen sker. Det gäller egentligen för alla småföretag som har mindre båtar exempelvis: charterseglare, seglingskurser, strandständerbåtar, odlare eller taxibåtar.

Alla yrkesbåtar över 5 meter registreras sedan 2019 i EKAN och egenkontroll deklarerar årligen. Detta medför ett omfattande regelverk men samtidigt ger det en flexibilitet i att kunna fokusera på de åtgärder som är lämpligast för respektive fartyg och nyttjande. Effekterna av detta nya regelverk är i skrivande stund ej klarlagda men förhoppningsvis kommer det förbättra och till viss del förenkla arbetet. Risk finns att fler företag kör med mindre båtar för att slippa denna byråkrati för "säsongarbete" som t.ex. strandstädning.

Rekommendationer och slutsatser

Slutsatser och rekommendationer efter genomfört arbete:

- Sjöfartsnäringen behöver utvecklas mer både lokalt och regionalt.
- Öka samarbetet mellan våra kommuner kring hamn/sjöfartsfrågor. Ett första steg att hamngruppen träffas några gånger per år.
- Se över möjligheterna för små verksamheter att få möjlighet att lämna anbud på delar i offentlig upphandling.
- Behåll en kontinuerlig dialog kring regelförenkling för små verksamheter för att bland annat förenkla uppstart av verksamheter med mindre båtar.
- Kajerna behöver vara redo för att ta emot fler anlöp av både gods- och persontrafik samt även leverans av nya fångster från fisket. För att kunna erbjuda hamn/tilläggnig är kajernas underhåll av stor vikt och här saknas idag planering i de flesta av våra kommuner. Alla våra kommuner har eftersatt underhåll av kajer då detta medför en mycket stor kostnad. För att hitta former för underhåll rekommenderar projektet att kommunerna arbetar vidare med att se över vad det kan finnas för alternativa sätt att finansiera detta.
- Möjligheterna för båtluft är trots våra ansträngningar högst begränsade. Kan kommunerna underlätta för dessa företag? Kan en del andra transportbehov lösas med dessa rutter (pendling, skolskjuts, hemtjänst, ...)?



Den här rapporten är framtagen inom projekt Maritim Utveckling i Bohuslän.
Läs mer på www.tillvaxtbohuslan.se/mub

Maritim Utveckling i Bohuslän skapar förutsättningar för små och medelstora företag att stärka sin professionalitet, hållbarhet och innovationskraft.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN
REGIONUTVECKLINGSNÄMNDEN



TILLVÄXT BOHUSLÄN



GÖTEBORGS
UNIVERSITET