



Ks § 10

Avtal mellan Västerviks kommun och Delila AB om förvärv av skärgårdsfartyg

Dnr 2018/246-533

Kommunstyrelsens förvaltning redogör i skrivelse 2019-02-19 för bakgrunden till ärendet. Förvaltningen skriver att Västerviks kommun har låtit utreda organiseringen av framtidens skärgårdstrafik då nuvarande modell med årliga tillköp av trafiken inte varit gynnsam för investeringar och utveckling för besöksnäringen i kommunen i stort.

Det nuvarande rederiet som bedrivit skärgårdstrafik under flertalet år kommer efter sommaren 2019 att lägga ner sin skärgårdstrafikverksamhet. Kommunen har därför sökt en annan långsiktig lösning med potential för utveckling.

Av kommunstyrelsens förvaltnings skrivelse framgår att Sparbanksstiftelsen under i princip hela utredningsperioden (2015 – 2018) visat intresse av att bidra till att skärgården blir tillgänglig för besökare och som ger långsiktiga möjligheter för verksamheterna att utvecklas. Styrelsen för stiftelsen har i december 2018 beslutat att finansiera köp av de två befintliga skärgårdsbåtarna till en kostnad av 7,7 miljoner kronor. För att detta ska kunna verkställas måste Västerviks kommun lämna in en ansökan till stiftelsen senast den 1 mars 2019.

Västerviks kommun har förhandlat med nuvarande rederi och kommit överens om en köpeskilling på 7,7 miljoner kronor totalt för de båda fartygen. 4,7 miljoner kronor för M/S Freden och 3 miljoner kronor för M/S Sladö. Köpare och säljare har undertecknat förvärvskontrakt vilka dock slutligt måste godkänna av kommunfullmäktige för att äga giltighet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna kommunens förvärv av M/S Freden och M/S Sladö för sammanlagt 7 700 000 kronor.

Kommunstyrelsen beslutar vidare att uppdra åt kommunstyrelsens förvaltning att ansöka om bidrag från Sparbanksstiftelsen om motsvarande summa för att underlätta ett långsiktigt och utvecklande ägande samt så goda förutsättningar som möjligt för utvecklad trafik.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens förvaltnings förslag.

Harald Hjalmarsson (M) med instämmande av Jon Sjölander (M), Maud Ärlebrant (KD), Kenneth Hardy Axelsson (L) och Tommy Ivarsson (SD) yrkar som tillägg att ambitionen ska vara att även om kommunen äger fartygen så ska driften ske i icke kommunal regi och att kommunstyrelsen kontinuerligt ska hållas uppdaterad om hur upphandlingen genomförs.

Justerandes sign



Ks § 10 forts.

Ordföranden finner att kommunstyrelsen bifallit kommunstyrelsens förvaltnings förslag och Harald Hjalmarssons tilläggsyrkande.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna kommunens förvärv av M/S Freden och M/S Sladö för sammanlagt 7 700 000 kronor.

Kommunstyrelsen beslutar vidare

att uppdra åt kommunstyrelsens förvaltning att ansöka om bidrag från Sparbanksstiftelsen om motsvarande summa för att underlätta ett långsiktigt och utvecklande ägande samt så goda förutsättningar som möjligt för utvecklad trafik,

att ambitionen ska vara att även om kommunen äger fartygen så ska driften ske i icke kommunal regi, samt

att kommunstyrelsen kontinuerligt ska hållas uppdaterad om hur upphandlingen genomförs.

Handlingar i ärendet:
Kommunstyrelsens förvaltnings skrivelse 19 februari 2019

Expedieras till:
Kommunfullmäktige
Ulf Kullin, ledningskontoret

Justerandes sign



Förvärv av skärgårdsfartyg

Bakgrund

Sommartrafiken i skärgården, i dagligt tal kallad skärgårdstrafiken, har sedan år 1981 bedrivits i bröderna Rais regi (även andra entreprenörer har under kortare perioder drivit delar av trafiken). De aktuella fartygen har varit i drift i vår skärgård i 27 (Freden), respektive 16 (Sladö) år. Efter sommaren 2019 lägger rederiet ner sin skärgårdstrafikverksamhet.

På årsbasis har kommunen under flera år, efter förhandling, tillköpt trafik under för och eftersäsong för att möjliggöra fler angöringar och turer än vad som annars varit möjligt och därmed skapat förutsättningar för kommunens medborgare och besökare att nå kommunens största naturtillgång och det som så många förknippar Västervik med – skärgården.

Kommunen har på senare tid i omgångar, fr.o.m. kommunstyrelsens beslutsdatum 2015-11-30, låtit utreda organiseringen av framtidens skärgårdstrafik då ovanstående (nuvarande) modell med årliga tillköp för- och eftersäsong, inte varit gynnsam för investeringar och utveckling för besöksnäringen i kommunen i stort. Aktörer inom branschen aldrig har kunnat vara säkra på att skärgården har varit tillgängligt eller inte. Modellen har därmed inte heller skapat förutsättningar för nya och utvecklade skärgårdsupplevelser för kommunens medborgare och besökare. Det har år från år funnits en osäkerhet huruvida det blir skärgårdstrafik eller ej, dvs om kommunen och rederiet blir överens över huvud taget, eller under vilken period trafiken ska vara igång. Inget alternativt rederi har genom åren visat intresse av att bedriva verksamhet på liknande premisser, av samma skäl som angivits ovan.

Kommunen har därför sökt en annan långsiktig lösning med potential för utveckling.

Följande fyra alternativ har övervägts och utretts:

1. Ren upphandling av skärgårdstrafik (privat anbudgivare äger fartyg och driver trafik)
2. Det lokala näringslivet äger och driver skärgårdstrafiken och kommunen tillköper lågsäsongstrafik enligt årliga avtal. Kommunen finns "i bakgrunden" genom att VUC äger merparten av rederiet.
3. Skärgårdstrafiken delvis upphandlad, där kommunen äger fartygen.
4. Skärgårdstrafiken helt i kommunal regi.



Alternativen har redovisats/beskrivits för kommunstyrelsen 2018-09-11, 2018-11-12 samt vid KS utvecklingsdag 2019-01-21).

Övergripande slutsatser blev;

Alternativ 1: Riskerar, mot bakgrund från erfarenheter i andra kommuner (bland annat Gävle jämförbart), att bli väldigt dyrt. Särskilt i en kommun som vår som ännu har relativt få angringspunkter i skärgården. När kommunal budget och anbud står för långt isär drar ofta upphandlingarna ut på tiden och då kommunerna behöver då dra tillbaka sina anbudsfrågor och göra om dem.

Alternativ 2: Har utretts väldigt ingående, men föll på att de presumtiva ägarna till slut gjorde bedömningen att de inte skulle kunna engagera sig tillräckligt i förhållande till sina ordinarie åtaganden.

I samtliga alternativ bedöms det viktigt att kommunen verkar för att KLT blir mer involverad – även i säsongstrafiken. En av frågorna i detta sammanhang som behöver omvärderas från KLT:s sida är vad som bedöms som kollektivtrafik och inte. De skulle t ex kunna inta en hållning som mer liknar den vid Blekinge länstrafik, dvs ta utgångspunkt i resenärernas kollektiva behov – snarare än var de bor och vart de bör resa. I denna fråga bedöms det som mest framgångsrikt om Västerviks kommun samverkar med andra kommuner.

Kommunstyrelsen beslutade 2018-09-11 att vidare utreda förutsättningarna för *alternativ 3* och *alternativ 4* med avseende på vilka fartyg som skulle kunna vara aktuella i dessa alternativ samt vilka turer som var lämpligast. Alternativ ett bedömdes vara för ekonomiskt riskfyllt.

Resultatet av utredning gavs som information för kommunstyrelsen 2018-11-12, i samband med att studiebesöket vid Karlskorna skärgårdstrafik redovisades samt på kommunstyrelsens utvecklingsdag 2019-01-21. Att resultatet av utredningen bara gavs muntligen beror på att skriftlig spridning av informationen då hade kunnat verka menligt på pågående affärsförhandling, vilket också nämndes under redovisningen. Utredningen (bifogas nu denna handling) gav vid handen att på nuvarande marknad är Freden och Sladö de mest prisvärda och för våra skärgårdsförhållanden mest lämpliga fartygen. Det är i nuläget, när det väntas andra krav på utsläpp inom en relativt snar framtid på nya fartyg, inte någon bra idé att investera i nya eller nyare begagnade fartyg. I detta läge är det bättre att skapa förutsättningar för att senare, när kraven blir kända, investera i fartyg.

Förvävsprocessen och ekonomiska förutsättningar

Sparbanksstiftelsens roll

Under i princip hela utredningsperioden (2015 – 2018) har Sparbanksstiftelsen visat intresse av att bidra till att skärgården blir tillgänglig för besökare och som ger långsiktiga möjligheter för verksamheterna att utvecklas. Under vintern 2017 och 2018 meddelade de att de var villiga att bidra med investeringen i fartyg för att skapa möjligheter för de som äger fartygen och driver trafiken att få så gynnsamma ekonomiska förutsättningar som möjligt – för just långsiktighet och utvecklingsbarhet. Sparbanksstiftelsen meddelade samtidigt att det var viktigt för Stiftelsen att det syntes för resenärerna att det efter övertagandet var en ”ny era”. Styrelsen har i december 2018 beslutat att finansiera köp av de två befintliga båtarna till en kostnad av 7,7 miljoner kronor. För att detta ska kunna verkställas måste dock kommunen lämna in en ansökan till stiftelsen senast den 1 mars 2019.



Skötsel och drift

Skötseln planeras att ske enligt transportsyreslens egenkontrollsystem (EKAN) och lejas till lokala aktörer i Västervik och Oskarshamn (närmast). Kostnaderna ligger normalt periodmässigt under den nivå som kräver upphandling. Anställd personal kommer att finnas med ansvar för fartygens underhåll och drift, som t ex gör enklare underhåll och påkallar service enligt EKAN. Trafiken planeras att av Västerviks kommun läggas ut på upphandling (enligt Lagen om offentlig upphandling - LOU). Västervik Miljö & Energi AB (VMEAB) kommer att lägga ett anbud. Verksamheten är förberedd i ägardirektiven. Detta innebär att det kan bli VMEAB som driftar trafiken med där för avsedd anställd personal (rekrytering). Skulle VMEAB vinna upphandlingen kommer de sannolikt att ge Västervik Framåt AB (VFAB) ett kompletterande uppdrag att marknadsföra trafiken. (VFAB har redan uppdraget från kommunen att marknadsföra skärgårdstrafiken men detta kan förstärkas genom ett kompletterande uppdrag.). Trafiken planeras i nuläget att första säsongen läggas upp på motsvarande sätt som 2018 (och 2019), dock – för att bättre anpassas mot den nya trafiken från Loftahammar kan smärre justeringar i tidtabellen komma att ske, liksom andra åtgärder efter dialog med besöksnäringenslivet. På längre sikt planeras trafiken att utökas. Överlåtelsen av fartygen planeras att ske i september till kommunen. Två besiktningar ska då ha genomförts. En i januari (med dykning i februari) samt en i september (med ny dykning). Den senare för att kontrollera att det endast är normal differens mellan köpetillfället och överlåtelsestillfället.

Efter första inspektionen har en del mindre brister också påträffats. Dessa ska vara åtgärdade till andra inspektionen. Fram till överlåtelsen förvaltas båtarna av nuvarande rederi.

Värdering

I samband med att alternativ 2 (ovan) utreddes lät Sparbanksstiftelsen i samverkan med kommunen värdera M/S Freden och M/S Sladö. Detta skedde i februari 2018, av den oberoende värderingsfirman Shipsforsale Sweden AB.

”Att sätta värde på ett fartyg är oerhört svårt. Det är många parametrar som spelar in och värdet kan under en relativt kort period ändras på grund av saker som nya regelverk eller att marknaden har förändrats kraftigt. Som en grund är naturligtvis det värde som ett flertal köpare är beredda att betala. Om en enstaka köpare gör ett klipp (..) betyder inte det att fartyget har ett lågt, värde eller omvänt (..). Det som då styr köparens syn på värdet är i första hand köparens syn möjligheten att tjäna pengar på fartyget (..). Intjäningsförmågan är inte heller en icke-variabel konstant. En sightseeingbåt i London eller Paris drar in oerhörda summor, men samma båt skulle i Torneträsk inte ens få ihop till löner och bunker. Andra faktorer är fartygets skick, antalet likvärdiga osålda fartyg på marknaden, en viss relevans har även nybyggnadspriser på motsvarande tonnage kontra avskrivningstid.” //Shipsforsales AB

Fartygen värderades var för sig utan lösa inventarier: Freden, som tar 150 passagerare, värderades då till mellan 4.2 och 5 miljoner kronor. Sladö, som tar 93 passagerare, värderades till 2- 2,5 miljoner kronor.



Besiktning

Kommunen har låtit besiktiga fartygen av behörigt besiktningsföretag, Marqua AB. Även dykning för noggrann bottenundersökning kommer att ske nu i februari. Framkommer något där har köparen rätt att omförhandla köpeavtalet.

Ytterligare besiktning med dykningar kommer att ske innan överlåtelse.

Besiktningens resultatet visade att fartygen är i förhållandevis bra skick, sett i förhållande till fartygens ålder. Freden är byggd på ett svenskt varv i aluminium 1966. Sladö är byggd på ett norskt, mycket välrenommerat varv, i aluminium 1977. Fredens motorer, som nyinstallerades (begagnade med 1500 gångtimmar) efter att hon sjönk, hade ca 8.000 gångtimmar vid värderingsbesiktningen. Motorerna är i gott skick har gott om gångtimmar kvar. Sladös motorer är nyinstallerade 2011 och hade ca 4000 gångtimmar vid värderingsbesiktningen. Även Sladös motorer är i gott skick med gott om gångtimmar kvar.

Förhandling

Kommunen har förhandlat med Bröderna Rais i omgångar under snart ett års tid och den till slut överenskomna köpeskillingen blev 7,7 miljoner kronor totalt. 4,7 miljoner kronor för M/S Freden och 3 miljoner kronor för M/S Sladö. Priset ligger således lite över den generella värderingen, framför allt för M/S Sladö. Det var också framför allt gällande M/S Sladö där säljaren och värderingsfirmans åsikter gick isär – framför allt gällande Sladös flexibilitet där säljare inte tyckte att värderaren tagit tillräckligt höjd för Sladös förmåga och certifikat för E-område samt dess förhållandevis nya motorer.

I stort kan man säga att säljarens argument gällande båda fartygen var att de avses gå på samma marknad och att köparen därmed vet att de fungerar bra på just den marknaden vilket drar upp värdet (något som även oberoende bekräftat) – frågan är ju bara hur mycket? Att fartygen såldes med inventarier och reservdelar, men värderades utan, betyder också en del. I slutänden blir priset vad köpare och säljare lyckas komma överens om. Efter så långa och många förhandlingar kan man åtminstone säga att kommunen inte har forcerat förhandlingarna.

Affärsavslut

Förhandling och affär avslutades den 14 februari i och med att säljare och köpare undertecknade förvävskontrakten. Dock föreligger passususen i kontrakten att beslut måste tas i såväl kommunstyrelse som kommunfullmäktige för att de ska äga giltighet. Själva övertagandet sker 1 oktober. Västerviks kommun erlägger i anslutning till kommunfullmäktiges beslut handpenning i gemensamt konto i säljarens bank.



Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna kommunens förvärv av M/S Freden och M/S Sladö för sammanlagt 7 700 000 kronor.

Kommunstyrelsen beslutar vidare

att uppdra åt kommunstyrelsens förvaltning att ansöka om bidrag från Sparbanksstiftelsen om motsvarande summa för att underlätta ett långsiktigt och utvecklande ägande samt så goda förutsättningar som möjligt för utvecklad trafik.

Anders Björlin
Kommundirektör

Ulf Kullin
Förvaltningsledare/näringslivschef

Bilagor

- Utredning "Framtidens skärgårdstrafik i Tjust skärgård"
- Köpeavtalskopior

Framtidens skärgårdstrafik i Tjust Skärgård

Jag har fått i uppdrag av Västerviks kommun att komplettera den förstudie som Mårten Salander gjort med resultatet ”Projektrapport fas 2” daterad 11 juni 2017, och som vidare i den här rapporten kommer att kallas för förstudien.

Tanken med den förstudien är att den ska vara fungera som en plattform för den förstärkta skärgårdstrafiken i Västervik i framtiden.

I den här rapporten kommer jag vid flertalet tillfällen att hänvisa till förstudien och tanken med det har varit att slippa återupprepa detaljer som redan är kända, mer än vid tillfällen där jag anser att det är extra viktigt.

Mitt uppdrag har varit följande:

Övergripande frågeställning:

Hur löses skärgårdstrafiken i Tjust skärgård, med omnejd, på bästa sätt?

Förutsättningar:

Skärgårdstrafiken är delvis upphandlad där kommunen äger fartygen men driften (dock inte underhåll och tillsyn) är utlagt på entreprenör, alternativt Skärgårdstrafiken genomförs helt i kommunal regi.

Ledorden är kostnadseffektivt, långsiktigt, hållbart och utvecklingsbart.

Kort presentation av mig

Jag heter Johan Rindmyr och bor på Hasselö. Jag är Sjökapten i grunden och har jobbat ombord på fartyg i 22 år. Just nu är jag anställd av Sjöfartsverket som Lots i Mälaren, Landsort/Södertälje och Nynäshamn. Jag har under snart 15 år arbetat som konsult inom sjöfartssektorn med inriktning på fartygsinspektioner och utbildningar. Min koppling till skärgårdstrafik är:

- Befälhavare för Strömma Kanalbolaget i Stockholm under en säsong
- Befälhavare på M/S Freden och M/S Sladö under sju säsonger
- Delägare av Tjust Skärgårdsbåtar AB som bedrev passagerar trafik på linjerna Västervik – Hasselö och Loftahammar – Hasselö med fartygen M/S Loftahammar och M/S Tjust mellan åren 2006-2011
- Inhyrd av bröderna Rais för att utföra internkontroller ombord på fartygen, framtagande av godkänt underhållssystem samt uppdatering av deras säkerhetssystem ombord.
- Bedriver egen båttaxitrafik för upp till 12 passagerare under hela året

Direkta frågor att besvara:

1. Vilken typ(-er) av fartyg är lämpligast med hänsyn till nedanstående fråga om rutter?

2. Vilka rutter skulle kunna vara aktuella?
3. Hur skulle en turlista kunna se ut?
4. Hur mycket personal bedöms krävas för att operera enligt föreslagen turlista hos ett rederi?
5. Hur stor är kostnaden för ett fartyg, nytt samt alternativet begagnat, och bedöm om något av dessa fartyg finns på marknaden och i så fall till vilket ungefärligt pris?
6. Vilken är den bästa lösningen och organisation för driftunderhåll inklusive kostnader?
7. Hur skulle ett tillägg till ovan nämnda trafik kunna se ut, om man skapar en rutt som anknyter Idö med Blankaholm och vidare till Oskarshamn, gärna med något stopp längs vägen som är besöksmål i Misterhults skärgård, samt vilken typ av båt som är lämpligast för detta? På samma sätt en anknytning norrut i Gryts skärgård. Går det att finna någon synergi med övriga som på det ena eller andra sättet ansluter till Västervik?

1. Vilken typ(-er) av fartyg är lämpligast med hänsyn till nedanstående fråga om rutter?

Grundförutsättningarna för ett lämpligt fartyg är att dom ska vara byggda i aluminium och avsedda att användas för stävtillägg. Vilken marschfart ett lämpligt fartyg behöver ha är beroende på vilken destination fartyget trafikerar, samt hur tidtabellen ser ut.

Lämpligt krav på marschfart

Västervik – Hasselö: 16-22 knop

Västervik – Idö: 10-14 knop

Loftahammar – Rågö – Hasselö: 18-24 knop (mindre fartyg)

Vilka fartyg har använts fram tills idag?

Under dom senaste åren har Hasselö trafikerats av M/S Freden som har kapacitet för 150 passagerare och Idö har trafikerats av M/S Sladö som har kapacitet för 93 passagerare. Båda fartygen är klassade för E-områdestrafik vilket innebär vissa begränsningar i fartområdet under vissa väderförhållanden. De fartyg som är aktuella för den här trafiken måste minst vara klassade för E-områdestrafik även i framtiden.

Under säsongen 2018 fick skärgården ett nytillskott i form av en modern taxibåt, M/S Bella, med plats för 29 passagerare. Fartyget köptes in av Smågö Fraktservice för att primärt kunna bedriva en kvalitativ passagerartransport mellan Loftahammar och Rågö under sommarsäsongen. Företaget tittar även på vidare trafik till Hasselö under säsongen 2019.

Funkar dessa fartyg även i morgondagens skärgårdstrafik?

Svaret på den frågan är delvis ja och delvis nej. Det finns olika fundamentala frågor man måste ställa för att kunna få ett bra svar på den här frågan.

1. Har fartygen den kapacitet som efterfrågas av destinationerna?

Under säsongen 2018 har dom tidtabellsbundna linjerna haft följande teoretiska kapaciteter under högsäsong:

	Hasselö	Idö	Rågö
Max passagerar kapacitet / enkeltur	150	93	29
Turens längd (t&cr)	2 tim	2 tim	0,67 tim
Passagere / timme	75	46,5	43,3

Efter säsongen 2018 ställdes frågan till Idö Skärgårdsliv, Rågö, Hasselö Skärgårdsupplevelser samt Sjökantens Restaurang/Sandkornets Servering om dom var nöjda med passagerarkapaciteten på fartygen. Det fanns önskingar från Hasselö att en höjning med 50 passagerare skulle kunna vara lämpligt med tanke på framtiden. Även från Idö kom en önskan om att öka passagerarkapaciteten med 50 personer. Rågö menar på att dom klarar sitt behov med hjälp av deras nyinvestering ”Bella”.

2. Är fartygen nutidsanpassade?

Nej, fartygen ("Freden" och "Sladö") är gamla och inte anpassade för en modern kollektivtrafik så som den förväntas se ut. Här vill jag hänvisa till utlåtandet från Djurgårdsvarvet som beskrev marknaden för "Freden" och "Sladö" så här:

"Freden är idag mer än 50 år gammal och saknar anpassning för handikappade. Det är en otroligt hög ålder för ett passagerarfartyg. Under vissa flaggor är det inte ens möjligt att registrera ett så gammal fartyg. Runt om i Europa betraktas ett fartyg som är över 20-30 år som "vintage" eller "overaged"."

Djurgårdsvarvet beskrev även Sladö så här:

"Sladö" är idag mer än 40 år gammal vilket är en mycket, mycket hög ålder för ett snabbgående transportfartyg. Det som gör att jag (Djurgårdsvarvet) ser ett övervärde i "Sladö" jämfört med övrigt tonnage till salu i samma ålder är att det är ett fartyg byggt av Fjellstrand i Norge. Det är ett välrenommerat varv med ett oerhört gott rykte. Deras fartyg är attraktiva runt om i världen och de är kända för sin sjövärdighet. Det som talar emot fartyget är den omoderna designen och att hon drar upp grov sjö i högre farter. Ett modernt fartyg har idag en salong och full tillgänglighet för handikappade."

"Bella" är ett modern fartyg som kan göra hög fart, och blir därmed väldigt dynamiskt i rätt upplägg. "Bella" är även tillgänglighetsanpassad och har möjlighet att erbjuda en särskilt anpassad plats för rullstol.

3. Är det rimligt att investera i två så gamla fartyg för ett nytt projekt med tanke på långsiktigheten?

Svaret på den här frågan styrs av tillgång och efterfrågan. Tänker man långsiktigt är det vid första tanken inte rimligt att investera i två fartyg som "Freden" och "Sladö", men ser man till hur marknaden ser ut idag och även tar in den ekonomiska aspekten kan ett köp ändå anses vara försvarbart.

Beskrivning av marknad och kostnad för fartyg beskrivs mer ingående under frågan "Hur stor är kostnaden för ett fartyg, nytt samt alternativet begagnat, och bedöm om något av dessa fartyg finns på marknaden och i så fall till vilket ungefärligt pris?".

4. Hur många fartyg behövs för att kunna utveckla trafiken tillfredsställande?

1. Fartyg 1: Västervik – Hasselö, 150-200 passagerare ("Freden" alt. Ny)
2. Fartyg 2: Västervik – Idö, 93-150 passagerare ("Sladö" alt. "Freden")
3. Fartyg 3: Loftahammar – Rågö – Hasselö, 29 passagerare ("Bella")
4. Fartyg 4: Flexbåt mellan Gränsö kanal – Hasselö – Rågö – Loftahammar, 30-40 passagerare ("Nyanskaffing")

Hur ska då morgondagens fartyg se ut?

Ett fartyg som trafikerar Idö ska lämpligtvis vara tillgänglighetsanpassat och ha en kapacitet för 140-150 passagerare i E-område, och med en marschfart av 10-14 knop.

Ett fartyg som trafikerar Hasselö ska lämpligtvis vara tillgänglighetsanpassat och ha en kapacitet för minst 200 passagerare i E-område, och med en marschfart av 16-22 knop.

När det gäller Hasselö finns även andra lösningar som kan fungera. Istället för ett fartyg som tar 200 passagerare kan man kombinera resandet med ett stort och ett litet fartyg, som företrädesvis kan passera genom Gränsö kanal och köra genom innerskärgården till Hasselö. Det finns en tro på att ju fler turer som går och ju större flexibilitet i resandet som finns – desto fler kommer att åka.

För trafiken på Rågö finns flera scenarier, men efter att ”Bella” har dykt upp och att jag även har fått möjlighet att köra henne vid ett flertal tillfällen, så ser jag ett möjligt upplägg som är annorlunda mot det som Tjust Skärgårdsbåtar AB tidigare hade under åren 2006-2011.

Tjust Skärgårdsbåtar AB körde med M/S Loftahammar som hade en kapacitet på 65 passagerare i E-område. Rutten var Loftahammar-Källvik-Rågö-(Björkö)-Hasselö. ”Loftahammar” var byggd på ett sätt som inte gjorde det möjligt att passera genom Äspholmsströmmen norr om Hasselö, vilket gjorde att resan mot Hasselö blev nästan dubbelt så lång jämfört med om samma sträcka skulle bedrivas med ett fartyg som ”Bella”.

”Bella” är ett modern fartyg som kan göra hög fart, och blir därmed väldigt dynamiskt i rätt upplägg. ”Bella” är även tillgänglighetsanpassad och har möjlighet att erbjuda en särskilt anpassad plats för rullstol.

Flexbåten som nämns ovan är ett fartyg liknande ”Bella”, som används i området mellan Gränsö kanal och Loftahammar, men även in mot Västervik och Idö vid behov. Det skulle kunna vara fartyget som möjliggör tätare turer till Hasselö, och skulle även kunna arbeta tillsammans med ”Bella” vid behov från Loftahammar. Det är ett faktum att det finns stor potential att öka antalet resenärer från Loftahammar till Rågö och Hasselö.

2. Vilka rutter skulle kunna vara aktuella?

Följande rutter är intressanta:

1. Västervik – Gränsö Slott – Västervik Resort – Hasselö
2. Västervik – Gränsö Slott – Västervik Resort – Horns Udde – Idö
3. Loftahammar – Rågö – Hasselö

Vi kan kalla ovanstående rutter för våra ”fokusrutter”. Det är primärt dom här rutterna som måste fungera beläggningsmässigt innan för mycket pengar och energi läggs på nya destinationer. Det finns flera förslag och idéer till utökad trafik, här nedanför nämns några som ventilerats och även provats genom åren.

Båttåget

Det finns en rutt som tidigare provats men det önskvärda resultatet uteblev. För ett antal år sedan körde ”Freden” det så kallade Båttåget, där man antingen åkte båt till Verkeback och Smalspår tillbaka till Västervik, eller tvärtom. Det är i grund och botten en väldigt bra idé, men den gavs nog inte tillräckligt med tid att utvecklas, samt att fartygen behövdes på ”fokusrutterna”.

Spårö

Spårö är en destination som försvunnit och kommit tillbaka genom åren. Destinationen har potential men behöver marknadsföras på rätt sätt. För 18 år sedan fanns Spårö med som en destination i turlistan, men det var aldrig någon större mängd passagerare som besökte ön. Ön har potential men behöver troligtvis draghjälp i form av guidning osv.

Hitta ut

Se till att Hittaut kommer till skärgården, då finns det ytterligare anledning till att besöka öarna, även under lågsäsong. Hittaut är en form av orientering som passar alla. Leta checkpoints i din närmiljö, få motion samtidigt som du hittar nya berikande platser. Ge dig ut i din närmiljö och hitta koderna till checkpointsen som du sedan registrerar online.

<https://www.orientering.se/provapaaktiviteter/hittaut/>

Temaresor

Skräddarsydda, specialanpassade resor kan ju göras till många andra öar i skärgården (alltså ej tidtabell utan paketresor eller temaresor som arrangeras vid särskilda tillfällen och efter överenskommelse med de som bor eller driver verksamhet där). Exempelvis Flatholmen i söder, Björkö, Solidö, Södra Malmö i mellersta skärgården eller Väderskär, Stora Grindö, Stedsholmen, Storkläppen och Flatvarp i norr. Det går att göra specialresor både med större och mindre båtar på ett bra sätt.

Kompletterande helgturer

KLT kör turer till skärgården och det går även skolskjutsar som även andra passagerare kan åka med i viss mån. Under vissa tider på dygnet går turer oerhört tätt medan det under andra tider på dygnet inte går några turer alls. Det skulle gå att anpassa KLT:s turer men även att med annan trafik komplettera den trafiken för att ta hänsyn till många olika behov av resande (för att få maximalt antal resenärer) både besökare, arbetspendlare i båda riktningarna, boende som vill handla mm. Dagens KLT-turer på tisdagar och torsdagar går exempelvis kl 8.30 från skärgården. Boende på Hasselö tycker det vore ännu bättre om de turerna gick kl 9.30 från skärgården

och istället för att både ha en skolskjutstur och en KLT-tur som går vid ungefär samma tider, skulle man kunna ha en senare tur vid 17-eller 18-tiden från Västervik/Gränsö kanal.

Idag går det att åka enkel resa från Hasselö i någon riktning varje dag året runt utom lördagar och när det är is. Det finns önskemål om trafik till och från fastlandet under alla veckans dagar, året runt (i kombination med befintliga KLT-turer och skolskjutsar). Lördagar och söndagar är dock de dagar då allra flest vill åka. Vi tror därför att det finns stora möjligheter att satsa på lördagsturer mer eller mindre året runt. Exempelvis en resa från Västervik/Gränsö kanal ca kl 10.00 på lördag förmiddag och en tur åter på eftermiddagen, samt en tur som går ut från Västervik/Gränsö kanal söndag förmiddag (idag går redan en tur in från Hasselö söndag eftermiddag).

Under den kallare delen av året räcker det troligtvis med en mindre båt för lördags- och söndagstrafik medan behovet av större båt kommer i mitten av maj, början av juni. Helgtrafiken kan både nyttjas av boende på öarna som vill åka i någon riktning, besökare som är ute i skärgården över dagen samt besökare som vill övernatta.

Behovet av kompletterande helgturer skiftar naturligtvis med vilka öar det gäller.

Det finns även en inbyggd begränsning i dagens helgturer eftersom det händer att båten blir fullbokad (20 passagerare), och det därefter inte erbjuds någon extra tur för att alla som önskar ska kunna ta sig ut i skärgården. När trafiken planeras bör man tänka på olika typer av besökare; dagsgäster och övernattande gäster men inte heller glömma bort potentialen i det stora antalet fritidsboende och bofasta på öarna.

3. Hur skulle en turlista kunna se ut?



Enligt Hasselö har turlistan 2018 varit bra, men efterfrågar kvällsturer för att restaurangbesökare ska kunna ta sig hem även efter en middagssittning, och att rent allmänt är 17:00 för tidigt att åka hem. Dom här turerna skulle med fördel kunna ske med mindre fartyg. Förslagsvis skulle det räcka att köra till Gränsö kanal men är det bilburna passagerare som tagit sig ut till Hasselö från Västervik, behöver man erbjuda en transport som tar dom tillbaka till där resan började.

Man menar även att om antalet besökare ska ökas så behövs det tätare turer till Hasselö, med avgång varje timma från Västervik/Gränsö kanal/Gudingan. Idag när det är fyra turer under högsäsong fungerar dom två första turerna som ut-turer, det är då dagsbesökarna åker ut. Dom två senare turerna fungerar som hämt-turer, för att få hem samtliga som bokats. Fler och tätare turer skulle öka flexibiliteten i resandet och även antalet besökare.

På samma fråga svarar Idö att turlistan i grund och botten varit bra i år, men önskar kvällsturer under veckans alla dagar under högsäsong, inte bara onsdagar, fredagar och lördagar som det varit i år.

På Rågö har man kört när det behövs eftersom den möjligheten finns då det är samma företag som äger fartygen. Nytt för i år var ju att "Bella" började trafikera sträckan mitt under säsong och det märktes ett tydligt uppsving i antalet passagerare när ett nyare, fräschare och mer anpassat passagerarfartyg var på plats.

Under samtal med Paul Hultberg så nämner han att dom vill vara med och utveckla trafiken mot Hasselö med ambitionen att möta "Freden" där, och dom passagerare som vill kan då även ta sig in mot Västervik och dom som kommer från Västervik kan åka vidare till Rågö och Loftahammar.

Sammanfattningsvis så skulle en turlista se ut som dagens med följande kompletteringar:

- Tätare turer till Hasselö, möjligen med mindre fartyg
- Kvällsturer från Hasselö till Västervik/Gränsö kanal med ett mindre fartyg.
- Kvällsturer från Idö under veckans alla dagar, inte bara onsdagar, fredagar och lördagar.
- Anknytande trafik mellan Loftahammar/Rågö till Hasselö

4. Hur mycket personal bedöms krävas för att operera enligt föreslagen turlista hos ett rederi?

I förstudien är det beskrivet att det skulle krävas en heltids VD samt en ½ tids administrativt stöd, förutom operativ personal.

Ett passagerarfartyg har en minimibemanningsbeslut som är bestämt av Transportstyrelsen, vilket stipulerar hur många personer som måste finnas ombord på fartyget under drift och vilka positioner dessa ska ha.

För ”Freden” och ”Sladö” behövs det minst två personer ombord (Befälhavare och Däcksman) under drift för att fartyget ska få lämna kaj. Då ska man ha i åtanke att minimibemanningsbeslutet är enbart framtaget med tanke på passagerarnas säkerhet ombord och har på inget sätt några kommersiella intressen, såsom passagerarnas trivsel, försäljning etc.

”Bella” kan drivas med enbart en Befälhavare ombord på grund av dess storlek och dess passagerarantal.

”Flexbåten” som nämns måste kunna köras med enbart en Befälhavare.

För att klara en säsong med fartyg som ”Freden” och ”Sladö” behövs det minst tre Befälhavare och tre Däcksmän. Detta är ett absolut minimum för att det ska finnas utrymme till vila för dem anställda, och upprätthållande av kvaliteten. En av Befälhavarna blir en så kallad ”Nyckelskeppare” och är anställd på årsbasis. Detta är en person som har ett utökat ansvar för drift och underhåll, och även ansvarar för hälsa, miljö och säkerhet ombord. Nyckelskepparen har även ansvar att efter säsong ta hand om fartygen och deras underhåll, och är naturligtvis tillgänglig även för att köra den trafik som är tänkt ska upprätthållas.

Det finns en sådan lämplig person i området idag, och han är intresserad av att vara en del av detta projekt om det skulle visa sig bli verklighet.

Utöver nämnda positioner så behöver viss konsulttjänst köpas in på timbasis när det gäller internrevisioner och uppdatering av säkerhetssystem. Ett visst antal timmar för att kvalitetssäkra underhållssystemet behöver det också budgeteras för.

Dessutom är det klokt att räkna med en viss utökad bemanning under vissa tider ombord för att öka försäljningen och ge passagerarna en bättre upplevelse.

En fråga som behöver diskuteras är hur biljettförsäljningen ska gå till, ska den vara automatiserad till 100% eller ska det finnas en kompletterande biljettkur, och i så fall behövs det även personal till denna.

5. Hur stor är kostnaden för ett fartyg, nytt samt alternativet begagnat, och bedöm om något av dessa fartyg finns på marknaden och i så fall till vilket ungefärligt pris?

Hur mycket ett fartyg kostar är framförallt styrt av tillgång och efterfrågan samt i vilket skick ett fartyg är. Tidigare i år var två värderingsföretag (Djurgårdsvarvet och Börjesson Marin) på besök i Västervik för att värdera "Freden" och "Sladö".

Djurgårdsvarvets arbetet resulterade i ett dokument där ett fartygs värde beskrivs utifrån allmänna termer men även ett utlåtande om nämnda fartygs värde.

Djurgårdsvarvet uppskattar att "Freden" har ett marknadsvärde på cirka SEK 4 500 000 så länge upphandlingarna i Stockholmsregionen inte har avslutats. När dessa upphandlingar är tilldelade uppskattar dom värdet till under SEK 4 000 000.

Marknadsvärdet för "Sladö" uppskattas vara SEK 2 250 000.

Börjesson Marin uppskattade värdet på "Freden" till SEK 4 500 000 och värdet på "Sladö" till SEK 3 000 000.

Begagnatmarknaden för lämpliga fartyg

För tillfället är begagnatmarknaden för lämpliga fartyg väldigt dålig. Detta beror framförallt på att upphandlingarna i Stockholm inte har färdigställts ännu. Alla rederier med lämpliga fartyg hoppas kunna få en bit av kakan och ingen är intresserad av att sälja för tillfället.

Under den senaste månaden har jag varit i kontakt med Djurgårdsvarvet för att anordna ett besök ombord på två stycken fartyg som skulle kunna passa för den trafiken vi har i Västervik. Dessa fartyg har varit till salu en längre tid, men nekades ett besök och fartygen togs bort från försäljning för ungefär en vecka sedan. Anledningen till detta är delvis att dom väntar på att upphandlingen ska bli klar.

Det finns ytterligare fartyg som är till salu. Ett av fartygen heter "Sunnanvind" som är byggd 1969 och har kapacitet för 48 passagerare i E-område. En fördel med det här fartyget är att man får köra 30 passagerare med endast en befälhavare ombord. Prisklassen för det här fartyget ligger runt SEK 1 600 000.

http://www.skargardsbatar.se/rospiggen_1969/



Det finns även en taxibåt till salu. Fartyget heter Sirena är byggt 1979 men har genomgått omfattande reoveringar och ombyggnader genom åren. Hon har kapacitet för 30 passagerare i E-område. Prisklassen för det här fartyget är SEK 1 700 000.



Ett annat fartyg som är till salu men inte ligger ute på marknaden ännu är "Moneta" som är byggd 1980 och har kapacitet för 63 passagerare i E-område. Prisklassen för det här fartyget ligger runt SEK 2 100 000.

http://www.skargardsbatar.se/moneta_1980/



Det kan även vara bra att hålla ett öga på nedanstående fartyg, Fyrskär af Gryt. Obekräftade uppgifter, med andra ord rykten säger att det eventuellt kan vara till salu. Det är ett fartyg byggt 2012 och har varit involverat i Östgötatrafiken men har senare blivit av med sin trafik.

Detta talar för att fartyget eventuellt kommer att synas på begagnatmarknaden framöver. Fartyget tar idag 30 personer i D-område, och jag gissar att det skulle kunna gå att öka det passagerarantalet om man klassar om fartyget till E-område. Det här fartyget kostar ca EUR 900 000 att bygga och begagnatpriset skulle jag kunna tänka mig hamnar runt SEK 4 000 000 – 6 000 000.

http://www.skargardsbatar.se/fyrskarafgryt_2012/



Samtliga nu nämnda fartyg är egentligen för små för att kunna sättas in som ett primärfartyg på någon av fokusrutterna, undantaget Loftahammar – Rågö – Hasselö.

För ett större fartyg ökar naturligtvis kostnaden. Det byggs inte många nya fartyg för skärgårdstrafik egentligen, men dom senaste åren så har det i alla fall byggts ett par hos Kewatec i Finland. Åtminstone ett av dessa fartyg (Octava) går i trafik i Stockholms skärgård i dag. Fartyget har en kapacitet på 200 passagerare och kostar ca. SEK 20 000 000 att bygga.

Det finns även en länk till en video för det här fartyget:

<https://www.youtube.com/watch?v=DmEJxw-loZQ#action=share>

http://www.skargardsbatar.se/octava_2015/



6. Vilken är den bästa lösningen och organisation för driftunderhåll inklusive kostnader? Den bästa lösningen för en attraktiv och långsiktig skärgårdstrafik i Tjust skärgård anser jag vara följande:

1. En fortsatt utveckling av dom identifierade fokusrutterna för att öka antalet resenärer. Två åtgärder som nämns är tätare turer till Hasselö, samt kvällsturer som passar entreprenörerna på öarna.
2. En bättre och mer fokuserad satsning på en specialrutt, såsom "Båttåget" skulle kunna nyintroduceras för att visa något nytt.
3. Ur tonnagesynpunkt anser jag bästa lösningen skulle vara följande:
 - a. Alt 1 – Hasselö trafikerades av ett fartyg med en kapacitet för 200 passagerare (Nytt fartyg)
 - b. Alt 2 – Hasselö trafikerades av "Freden" som tidigare och det går även en tur från Gudingesidan med ett mindre fartyg som ger större flexibilitet.
 - c. Alt 1 – Idö trafikerades av ett fartyg med kapacitet för 150 passagerare (M/S Freden)
 - d. Alt 2 – Idö trafikerades av "Sladö" som tidigare men med fler kvällsturer
 - e. Loftahammar – Rågö - Hasselö trafikerades av ett fartyg med kapacitet för 29 passagerare (M/S Bella)
 - f. Flexbåt – Opererar primärt i området mellan Gränsö kanal – Hasselö – Rågö – Loftahammar
4. Organisationen byggs upp enligt förstudien men med en viss modifiering. En nyckelskeppare anställs som har totalansvaret för fartygen under hela året. Samma person är även ansvarig för rekrytering av ombordpersonal inför säsong.
5. Nyckelskepparen är ytterst ansvarig för flottans underhållsprogram. Här behövs även en stödfunktion som kan hyras in på timbasis för att säkerställa kontinuerlig kvalitet även under säsong när nyckelskepparen är upptagen med att köra turlista.
6. Marknadsföringspersonal tillsätts efter vilken typ av organisation det blir.
7. När det kommer till kostnader ser jag ingen anledning till att deviera från kostnaderna i resultatbudgeten som är inkluderad i förstudien. Man behöver dock lägga till kostnaden för en "Flexbåt" om det spåret väljs. Att räkna på fasta och rörliga kostnader på densamma blir inte mer än en uppskattning innan man vet hur fartyget ser ut. Jag har gjort en uppskattning nedan att lägga till resultatbudgeten.

Uppskattning av kostnader för en Flexbåt, ex. avskrivningar/amorteringar/kajavgift		
Lön - Befälhavare	159 840 kr	Lönekostnaden är baserad på ett timpris framräknat av Transportstyrelsen på 333 kr. Fartyget är i drift 8 tim/dag i 60 dagar.
Kostnader båt	150 000 kr	Kostnader inkluderar bland annat: <ul style="list-style-type: none"> - Service livflottar/brandutrustning - Försäkring inkl. P&I - Inköp förbrukningsartiklar för fartygets tekniska drift - Oförutsett underhåll

Slutsatser

Det nya fartyg som är tänkt att trafikera Hasselö (se punkt 2 Alt 1 ovan) och har kapacitet för 200 passagerare finns ej på begagnatmarknaden idag, och det finns inga tecken på att det kommer ut något inom en snar framtid heller. Detta betyder att för tillfället är det ”Freden” och ”Sladö” som är aktuella för att utveckla trafiken i området.

Om ett mindre fartyg ska användas för trafik mot Hasselö, behövs en ny brygga anläggas på Gudingesidan eftersom ett sådant fartyg inte har möjlighet att komma in i Gränsö kanal. Detta gäller även ”Bella” som är för stor för kanalen.

Om finansiering för ett nybygge skulle finnas, skulle trolig leverans först kunna ske till säsongen 2020.

Vilket fartyg skulle kunna hantera temaresor eller specialresor under säsong, såsom ”Båttåget”?



7. Hur skulle ett tillägg till ovan nämnda trafik kunna se ut, om man skapar en rutt som an knyter Idö med Blankaholm och vidare till Oskarshamn, gärna med något stopp längs vägen som är besöksmål i Misterhults skärgård, samt vilken typ av båt som är lämpligast för detta? På samma sätt en anknytning norrut i Gryts skärgård. Går det att finna någon synergi med övriga som på det ena eller andra sättet ansluter till Västervik?

Den här frågan är intressant men väldigt svår. Spontant så ser jag dom gamla ångbåtarna framför mig, Tjust och Gamleby, som trafikerade Västervik – Stockholm för många år sedan.

Resan Västervik – Idö – Blankaholm – Oskarshamn är ganska lång, det är ca. 51 nm. Med ett fartyg som går 12 knop tar det 4h15min i restid, sedan kommer det till cirka 15 minuter för ankomst/avgång/manövrering. Om avgångstid är 10:00 Västervik skulle man vara framme i Oskarshamn 14:30, vilket betyder att det måste vara möjligt att äta en representabel lunch ombord. Detta i sin tur ställer högre krav på det fartyg man kör med och för tillfället finns det inget fartyg till salu som passar in i den här mallen.

Bemanningen på ett sådant fartyg uppgår troligen till minst 4-5 personer, och eftersom fartyget blir lite större, ökar även dom rörliga kostnaderna för det. Jag tror inte det finns någon möjlighet att få ett sådant projekt självbärande tyvärr, möjligtvis efter flertalet år med subventionerad drift och kraftig marknadsföring.

Det som skulle kunna förändra situationen är om Oskarshamn utvecklar sin trafik norröver, och att man möts i Blankaholm till exempel, då kan det finnas möjligheter eftersom man delar på risken, fartygen behöver inte vara lika stora så länge det går att äta i Blankaholm och personalstyrkan blir som på dom övriga fartygen i skärgården.

Vad gäller om turen går norröver istället? För att knyta samman en trafik med Östergötland så behöver man ta sig till Valdemarsvik, alternativt Björkö. Tidigare har vi diskuterat Flatvarp, men det finns inget som lockar i Flatvarp mer än fina badklippor.

Jag förstår om det låter som att jag inte riktigt tror på den här idén, och det gör jag tyvärr inte heller. Tankarnahar funnits i snart 20 år men det slutar alltid på samma ställe, fartyget ska betalas, drivmedel ska betalas, personal ska betalas och då måste det finnas ordentliga säkerheter för att ett företag ska kunna gå in i ett sådant projekt.

Ett bra exempel som man kan titta på är den Nord-Sydliga linjen i Stockholms skärgård som inte har alltför många år på nacken. Den fick ganska stora stöd i början och dom körde med ett fartyg som heter Gripen (Ex. Loftahammar, vårt gamla fartyg som trafikerade sträckan Loftahammar - Hasselö). Nu har linjen blivit permanent, och det beror mycket på aktiva entreprenörer på dom olika öarna som hittat sätta att samarbeta.

Jag tror att om det ska synas några synergieffekter så måste skärgårdstrafiken i dom olika länen synkas på ett sätt som gör det väldigt enkelt för en resenär att resa.

Det har faktiskt provats förut

Det har vid flertalet tillfällen provats liknande trafik och då ofta med Västervik som vändplats för fartyget. Senast var det M/S Symfoni som körde det som kallades "Sveriges Hurtigrutt", från Stockholm ner till Västervik där man vände och körde tillbaka igen. Rutten trafikerades även av Sveriges största skärgårdsbåt under flera år, M/S Saga Lejon. Passagerarna bussades till och från fartyget, det var med andra ord dagsresor som erbjöds.

Innan ”Symfoni” och ”Saga Lejon” försökte Strömma Kanalbolaget på samma typ av skärgårdskryssning med ett för traden perfekt fartyg (enligt mig) S/S Stockholm. Det är ett gammalt ångfartyg som totalrenoverades innan det sattes i trafik.

När vi körde M/S Loftahammar och M/S Tjust så erbjöd vi övergångsbiljetter för att kunna ta sig från Loftahammar till Idö och Västervik, och samma upplägg fanns även efter att vi sålt ”Tjust”, fast då fick passagerarna åka med ”Freden” istället. Dessa resor blev aldrig populära och det var svårt att sälja dessa biljetter.

Vi kan även lägga till att ”Freden” både har trafikerat Blankaholm och Verkeback genom åren, utan någon direkt framgång. Just i dom här två fallen handlar det nog om att den ”nya” rutten har fått ett dåligt upplägg och att avgångstiden för resan varit mindre passande.

Varför har det inte fungerat hittills?

Det finns ingen direkt undersökning som på något sätt kan visa på vad det är som gjort att dom längre skärgårdsturer inte varit intressanta för besökarna, utan jag kommer att lista olika teorier som kan användas som diskussionsunderlag för ett eventuellt framtida projekt.

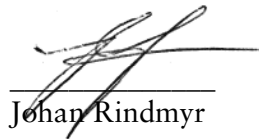
1. Har fel typ av fartyg använts, har det varit för lite erbjudande ombord så att resan helt enkelt blivit för lång?
2. Jag ser framför mig att det hittills varit enklare att locka den äldre generationen till sådana här lite längre skärgårdsturer, hur gör vi för att även locka dom yngre?
3. Är det för långt mellan stoppen, är stoppen inte intressanta för resenären?
4. Att öluffa har man pratat om i många år, men fungerar det rent praktiskt med tanke på att resenären ska kunna köpa mat, resa tält, duscha osv.
5. Utan att veta hur mycket det har kostat genom åren, men har det kanske varit för dyrt?

8. Avslutande sammanfattning

Den här rapporten är grundad på erfarenheter som skärgårdsentreprenörerna samlat på sig under åren. Lösningar och förslag som presenteras är idéer som kommit fram genom kontakt med kunden.

Att skriva en rapport som innehåller flera alternativ till lösningar kan kanske upplevas som något svåräst under vissa kapitel, och därför har ni möjlighet att kontakta mig på johan@marqua.se eller 070-444 60 00.

Jag tackar för förtroendet och ser fram emot vad som väntar runt hörnet.



Johan Rindmyr