Turistbussens betydelse och framkomlighet i storstadsmiljö

- Fallstudie Stockholm

Februari 2022

The better the question. The better the answer.
The better the world works.

Building a better working world

Stockholm bedöms förlora en kvarts miljard per år på grund av bristande framkomlighet för beställningstrafik med buss

Bakgrund och syfte

Turismen i Sverige har under lång tid haft tillväxt och en möjliggörare för detta är en fungerande transportinfrastruktur. Beställningstrafiken med buss är en del av denna besöksnäring och Sveriges Bussföretag, branschorganisation för alla former av busstrafik i Sverige, är bekymrade över att förutsättningarna för trafiken har försämrats.

Denna studie fokuserar därför på fyra övergripande områden:

- Beställningstrafikens betydelse för besöksnäringen
- Hur framkomlighetsproblemen ser ut idag och dess konsekvenser för besöksnäringen
- Framkomlighetens utveckling över tid
- Förbättringsförslag till en bättre fungerande beställningstrafik

Avgränsningar och genomförande

Studien avser endast resor inom ramen för besöksnäringen i Stockholm. Den genomförda studien beaktar information som framkommit under studiens genomförande.

På grund av coronapandemin är data avseende besöksnäringen hämtat från 2019. Trafiksituationen avser dock 2021.

Studien baseras bland annat på intervjuer med representanter för besöksnäringen, intresseorganisationer och kommunala tjänstemän. Studien har även nyttjat tillgänglig publik data gällande resenärsvanor och statistik, likväl som konsumtion.

Beräkning av värdeförluster baseras i hög grad på bedömningar med stöd av bransch-expertis, där rimlighet är validerad mot data, men angivna värden ska inte ses som exakta. Endast kostnadssidan är beaktad, det vill säga eventuella nyttor med de åtgärder eller förändringar som orsakar framkomlighetsproblem är inte beaktade i kalkylen.

Sveriges Bussföretag står för värdering och prioritering av förbättringsförslag.

Resultat och slutsatser

Stockholm står för en stor del av den svenska besöksnäringen och beställningstrafiken med buss spelar en viktig roll. Totalt sett transporteras ca 2,8 miljoner resenärer med beställningstrafik med buss i Stockholm inom de kategorier som är i fokus för studien.

Detta gör att beställningstrafiken med buss har en direkt och indirekt påverkan på Stockholms ekonomi som uppgår till 5,8 miljarder kronor (2019)

Baserat på de tidsstudier som utförts inom ramen för projektet visar dessa på att bussen idag drabbas av omfattande tidsförluster med anledning av förseningar, trängsel, behov av omvägar och angöringsproblem.

Dessa problem orsakar värdeförluster i form av tidsförluster, merkostnad för busstrafiken och uteblivna intäkter för näringslivet. Dessa estimeras tillsammans till ca 247 miljoner per år.

Mycket tyder på att förutsättningarna för beställningstrafik med buss försämrats sedan 2015 både avseende ökad trängsel, men framförallt avseende minskade parkerings- och angöringsmöjligheter. Sedan 2015 har ca en fjärdedel av parkeringsytan för buss försvunnit i Stockholm.

I denna rapport redovisar branschen tio förbättringsförslag som bedöms ha en direkt positiv påverkan på framkomlighet för bussar och därmed minskade kostnader och en attraktivare stad för hela besöksnäringen.

1. Tidig dialog mellan staden och bussbranschen
2. Tydligare styrning av trafikstörande arbeten
3. Dispens för nyttjande av broar
4. Nyttja fler kollektivkörfält för bussar i turist- och beställningstrafik
5. Vänstersväng för buss
6. Dela på parkeringsplatserna
7. Förbättrad angöring vid populära besöksmål
8. Tillgängliga rastplatser
9. Kraftfullare trafik- och parkeringsövervakning
10. Förbättrade knutpunkter mellan trafikslag

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

06 Förbättringsförslag

07 Appendix

Sveriges Bussföretag vill visa vilken betydelse beställningsbussen spelar för besöksnäringen, framkomlighetens utmaningar och vad som kan förbättras

För att möjliggöra en fungerande besöksnäring krävs ett väl fungerande transportsystem bestående av flyg, båt, spårbunden trafik, bil och buss.

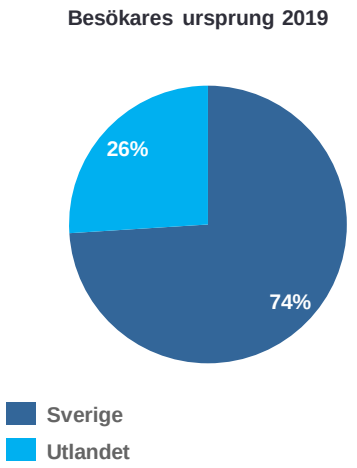
Studien fokuserar på beställningstrafik med buss. Denna typ av busstrafik är inte linjelagd utan kör den tur som beställare och utförare kommit överens om i det specifika uppdraget. I dagligt tal kallas dessa bussar ofta för ”turistbussar”, men resenärerna är inte bara turister och därför används istället begreppet beställningstrafik med buss i denna studie.

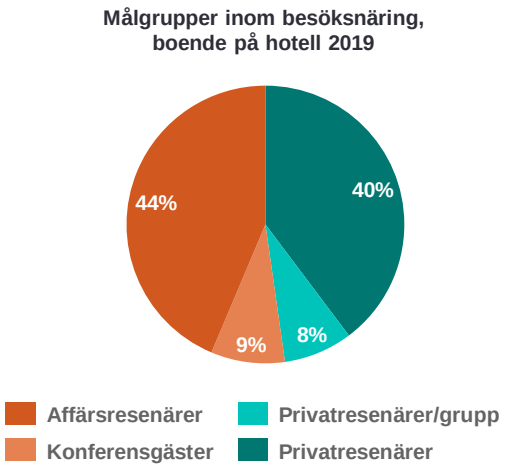
Den huvudsakliga typen av resor som utförs är Företagsresor och event, Sightseeingresor samt Skol- och Föreningsresor. Även viss kommersiell linjetrafik utförs av dessa bussföretag men den typen av trafik berörs inte i denna studie.

Sveriges Bussföretag, branschorganisation för alla former av busstrafik i Sverige, menar att beställningstrafiken med buss spelar en stor roll för besöksnäringen och att framkomligheten för bussar har försämrats över tid vilket får konsekvenser för besöksnäringen. Denna studie fokuserar därför på fyra övergripande områden:

- Beställningstrafikens betydelse för besöksnäringen
- Hur framkomlighetsproblemen ser ut idag och dess konsekvenser
- Framkomlighetens utveckling över tid
- Förbättringsförslag

Besöksnäringen i Sverige har under lång tid haft tillväxt som dels baseras på att fler svenskar reser inom landet men även att antalet internationella resenärer till Sverige ökar. Enligt Tillväxtverket utgörs ungefär hälften av inkommande besökare av fritidsresor, där resans huvudsyfte var semester eller att besöka släkt och vänner. En stor andel av besökande är också affärsresenärer som besöker företag och kongresser med mera.





Källa: Tillväxtverket, 2020

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

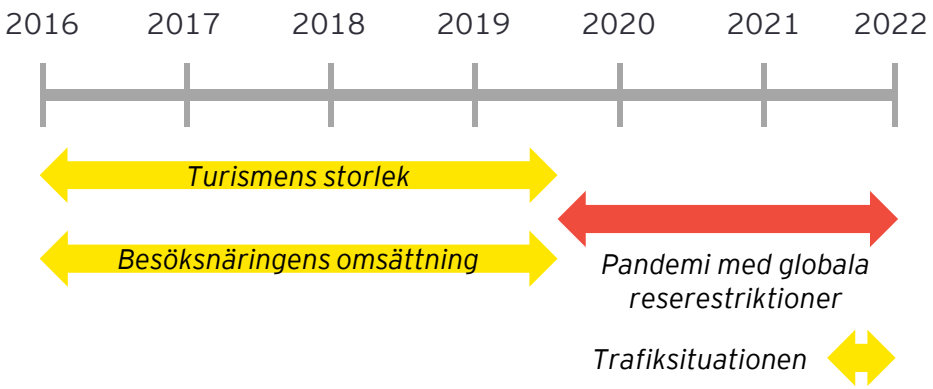
06 Förbättringsförslag

07 Appendix

Studien fokuserar på resande i Stockholm under perioden före pandemin för att spegla hur besöksnäringen normalt ser ut

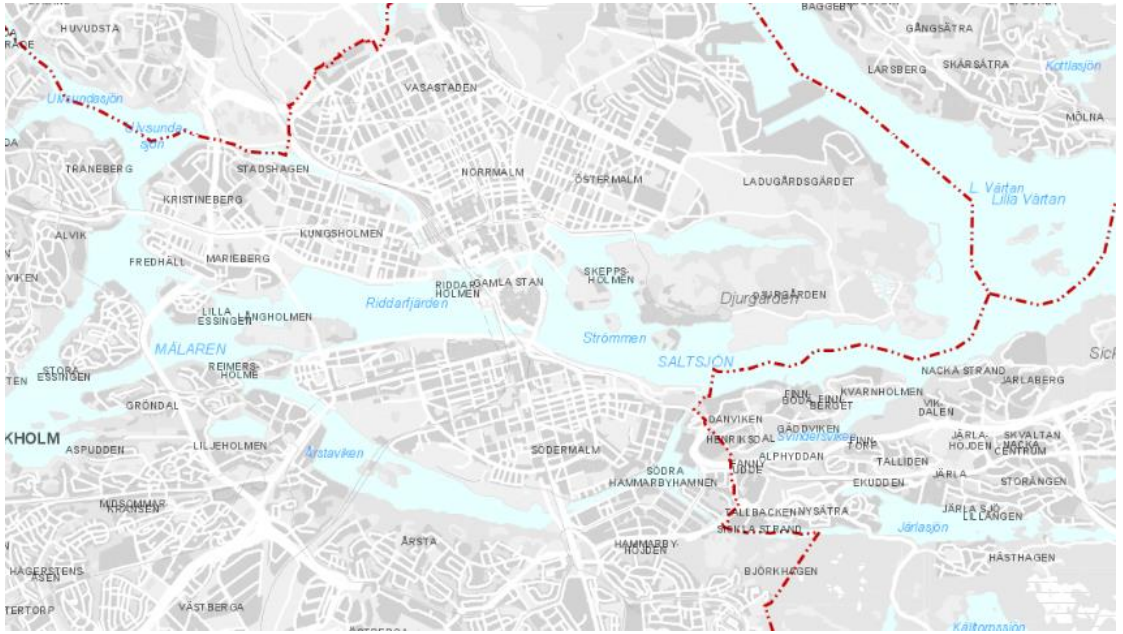
Tidsperiod för jämförelsen

Data avseende besöksnäringen och ekonomisk omsättning baseras på tiden före Corona-pandemin. De förbättringsförslag som framförs baseras dock på den aktuella trafiksituationen och de trafikregler och restriktioner som gällde under det fjärde kvartalet 2021.



Geografisk täckning

Studien baseras på turismen och besöksnäringen i Stockholm. Huvuddelen av Stockholms mest populära besöksmål är lokaliserade till innerstaden och det är också där den största andelen av trafikarbetet utförs, därför är främst trafiksituationen i Stockholms innerstad som är i fokus för studien.



Studien har genomförts av EY på uppdrag av Sveriges Bussföretag. Ett brett urval av aktörer som är involverade i besöksnäringen har även inkluderats

Projektgrupp

EY (Ernst & Young AB) är en global leverantör av professionella tjänster inom revision, företagsrådgivning, transaktionsrådgivning och juridik.

EY har varit utförare av denna studie och anlitats för att leda och genomföra studien. EY har haft en oberoende roll i denna studie och åtagit sig uppdragit på premissen att studien genomförs med en hög grad av integritet och saklighet.

Sveriges Bussföretag är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv vars medlemmar består av busstrafikföretag och bussrese-arrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik. Sveriges Bussföretag består idag av ca 275 medlemsföretag.

Sveriges Bussföretag har varit beställare av studien och har även tillhandahållit branschexpertis från medlemsföretag för genomförandet av studien.

BR (Svenska Bussbranschens Riksförbund) är den svenska bussbranschens forsknings- och utvecklingsfond. Syftet med verksamheten är att bidra med medel för angelägna projekt inom den svenska bussbranschen.

BR stärker och utvecklar den svenska bussbranschen genom att fördela medel till särskilda projekt och insatser i arbetet med branschfrågor samt bidrar till en positiv utveckling av resor med buss.

Intervjuparter

- Bergkvarabuss
- Delfinbuss
- Interbus
- Strömma Turism & Sjöfart AB
- Föreningen Stockholms Auktoriserade guider
- Stockholms Hamnar
- Stockholms Handelskammare
- Visit Stockholm
- Visita
- Stockholm stad, Trafikkontoret
- Företagarna Stockholm
- Kungliga Djurgårdens Intressenter
- Seascape

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

06 Förbättringsförslag

07 Appendix

Antalet besökare i Stockholm ökar kontinuerligt där en tydlig tillväxt bland utländska besökare kan ses de tio senaste åren

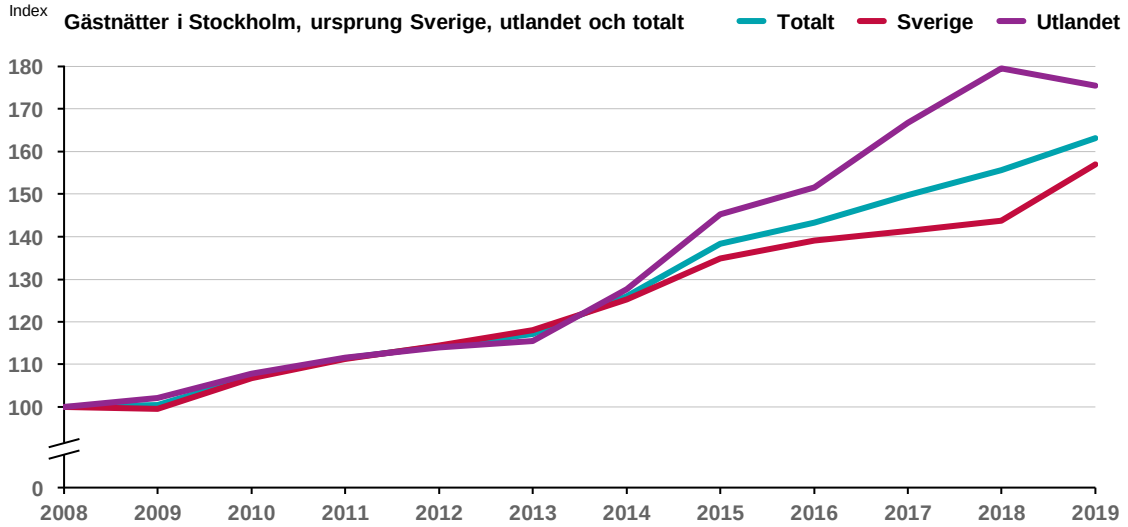
Stockholm som turiststad har under de senaste dryga tio åren före 2019 haft en god resenärstillväxt där antalet årliga gästnätter ökat mer än 60% och nu överstiger 15 miljoner.

Sedan 2013 kan en tydlig uppgång av antalet gästnätter noteras, såväl inom kategorin svenska besökare men framförallt bland de utländska besökarna. Under 2019 hade ca 36% av gästnätterna i Stockholm ursprung i utländska besökare.

De vanligaste sätten att resa till och från Stockholm, oavsett nationalitet, är med bil eller tåg. Antalet som reser till Stockholms flygplatser och hamnar är 30,5 respektive 10,2 miljoner. Antalet kryssningsresenärer uppgick år 2019 till 656 000 stycken.

Utöver detta är Stockholm också värdstad för ca 200 internationella konvent och kongresser med totalt ca 75 000 besökare som tillsammans för 2019 genererade nästan 240 000 övernattningar.

Stockholm är en stad med många välbesökta sevärdheter och museum där det mest besökta besöksmålen är Gröna Lund och Vasamuseet med över 1,6 respektive 1,5 miljoner besökare. Påfallande många av de mest attraktiva besöksmålen ligger på eller i anslutning till Djurgården.



Rank	Besöksmål	Antal tusen besökare
1	Gröna Lund	1 632
2	Vasamuseet	1 533
3	Skansen	1 434
4	Kungliga slottet	1 328
5	Eriksdalsbadet	1 290
6	Stockholmsmässan	850
7	Nationalmuseum	842
8	Naturhistoriska riksmuseet	714
9	ArkDes/Moderna museet	518
10	Stockholms stadshus	489

Källa: Tillväxtverket, 2020

Källa: Visit Stockholm, 2019

Bussen är ett nav som kräver framkomlighet och tillgänglighet för att stötta såväl fritids- som affärsresenärer

Bussen är även ett nav i transporten av turister och kräver i sin tur en god framkomlighet och tillgängliga av- och påstigningsplatser, likväl som närhet till bussparkeringar under pågående besök. Kapacitetsstarka färdmedel som bussar är ett nav i en fungerande turism där ett större kryssningsanlöp kan kräva över 60 stycken förbeställda bussar.

Begränsningar i framkomlighet och tillgänglighet påverkar i första hand antalet stopp längs turen och resenärens möjlighet till att uppleva Stockholm på egen hand och därtill förenad shopping.
Företagsresenären, tillika kongressbesökaren, är också en stor kundgrupp för bussföretagen i Stockholm.

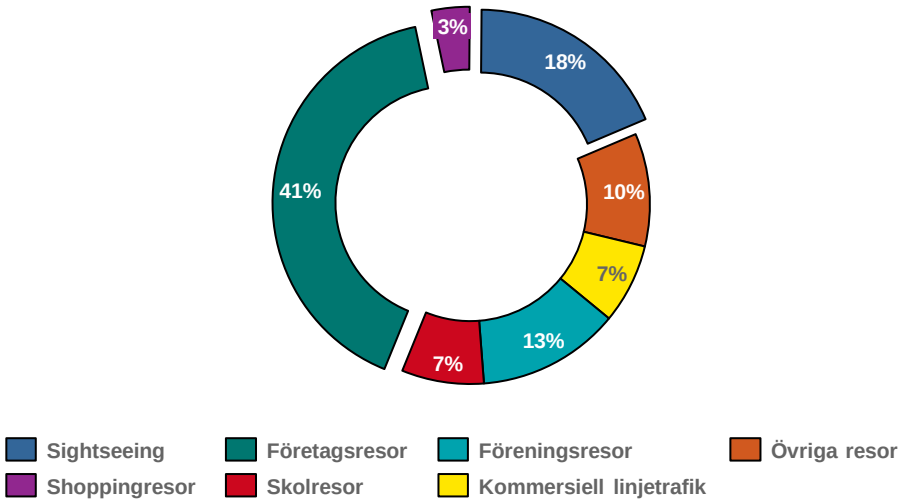
Vid större företagsevent eller kongresser är det inte ovanligt att dessa sker på flera geografiska platser parallellt och där deltagarna transporteras med buss mellan dessa platser, exempelvis Stockholmsmässan i Älvsjö, Subtopia i Alby, Münchenbryggeriet på Södermalm samt till deltagarnas boenden som inte sällan är belägna i de centrala delarna av Stockholm.

I denna studie fokuseras på beställningstrafik med buss avseende sightseeing, shopping och företagsresor/event. Det är denna typ av trafik som i störst utsträckning associeras med besöksnäringen. Utöver detta utförs även andra resor såsom skol- och föreningsresor och viss kommersiell linjetrafik. Denna typ av trafik berörs inte vidare i denna studie.

Dessa resor fördelar sig enligt nedan avseende de bussföretag i Stockholm som är verksamma inom beställningstrafiken. Det kan noteras att företagsresor/event är den överlägset största kategorin följt av sightseeing och föreningsresor. Totalt utgör de tre kategorier av resor som är i fokus för denna studie, sightseeing, shopping och företagsresor/event ca 63% av all utförd trafik bland de inkluderade företagen.
Med skolresor i nedanstående redovisning avses resor på uppdrag av skolor för besök på simhall, slöjdsal med mera, dessa resor ingår inte i studien. Skolresor som avser exempelvis utflykter eller besök på museer ingår i kategori sightseeing.

Under 2019 estimeras att ca 2,8 miljoner människor färdades med buss i beställningstrafik inom dessa tre kategorier i Stockholm.

Fördelning av utförd trafik för bussföretag i Stockholm verksamma inom beställningstrafik.
Källa: Insamlad data från relevanta bussföretag



Besökarna i Stockholm spenderar årligen ca 67 miljarder kronor varav beställningstrafiken med buss bedöms påverka ca 5,8 miljarder

Totalt står besöksnäringen i Sverige för en omsättning som uppgick till 306 miljarder kronor vilket utgör ca 2,5% av Sveriges BNP. Detta bedöms bidra till Sveriges sysselsättning med ca 126 000 personer årligen.

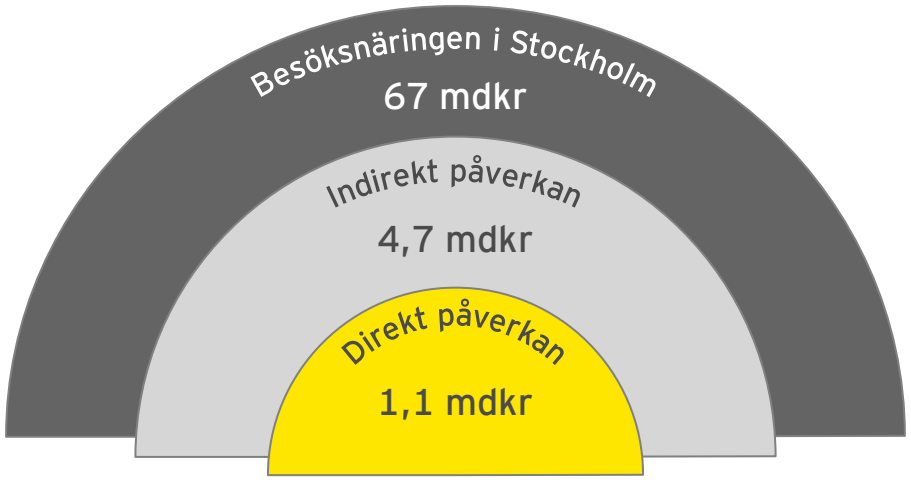
För Stockholms del bedöms omsättningen från besöksnäring uppgå till ca 67 miljarder kronor. Detta baserat på antagandet att omsättningen är proportionerlig mot Stockholms andel av landets gästnätter.

I data sammanställd av Visit Stockholm[1] redovisas dygnsutlägg för olika typer av boendetyper (SCB, 2021), (Visit Stockholm, 2019). Viktat för boendeform, där hotell är den klart dominerande boendeformen, är det genomsnittliga konsumtionen per besökare 2 035 kronor per dag. Detta belopp inkluderar även dagbesökares konsumtion.

Boendetyp	Dygnsutlägg
Hotell	2 695
Vandrarhem	1 533
Stugbyar	1 344
Camping	559
Stugor och lägenheter	1 344
Dagbesökare	1 189
Viktat genomsnitt	*2 035*

Under högsäsong trafikeras Stockholms gator av ca 235 bussar i turist- och beställningstrafik[2]. Detta inkluderar inte linjelagd turisttrafik, exempelvis Hop on-Hop off bussar vilket uppgår till ca 20 stycken. Under lågsäsong är trafiken betydligt glesare. Totalt innebär detta att ca 2,8 miljoner besökare transporteras i Stockholms beställningstrafik med buss i de resenärskategorier som är i fokus för studien.

Med antagandet att dessa besökare konsumerar så som den genomsnittliga besökaren i Stockholm innebär detta att beställningstrafiken med buss indirekt påverkar en konsumtion uppgående till 4,7 miljarder.
Branschens direkta omsättning i Stockholm under 2019 uppgick till ca 1,1 miljarder kronor[3]. Detta ger en total påverkan om ca 5,8 miljarder kronor för beställningstrafiken med buss i Stockholm.



[1] Turismens årsbokslut 2019, Tillväxtverket

[2] Beställningstrafik i kollektivtrafikkörfält – testprojekt. Sweco 2018
[3] Statistik om bussbranschen 2021. Transportföretagen 2021. Kommentar: Statistiken bygger på SNI-koder vilket ger en grov bild av omsättningen.

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

06 Förbättringsförslag

07 Appendix

Bristande framkomlighet och tillgänglighet bedöms få konsekvenser inom huvudsakligen fyra områden

Tidsförluster

- Förlorad tid för resenären på grund av omvägar och förseningar
- Värdet på den förlorade tiden bedöms med utgångspunkt i ASEK 7.0 och underliggande tidsvärdesstudier
- Mängden förlorad tid bedöms med utgångspunkt i representativa resor avseende sightseeing, shopping och företagsevent vilket redovisas på nästkommande sidor

Kostnadsestimat tid

Merkostnader trafik

- Merkostnad för bussbranschen på grund av omvägar och förseningar
- Värdet på dessa merkostnader bedöms med utgångspunkt i ASEK 7.0 och där angivna trafikeringskostnader för olika typer av bussar
- Mängden förlorad tid och extra körsträcka bedöms med utgångspunkt i representativa resor avseende sightseeing, shopping och företagsevent vilket redovisas på nästkommande sidor

Kostnadsestimat trafik

Intäktsförluster

- Den intäktsförlust besöksnäringen bedöms drabbas av med anledning av bristande tillgänglighet och framkomlighet
- Intäktsförlusten bedöms med utgångspunkt i besökares genomsnittliga konsumtion per dag
- Det antas att konsumtionen är proportionerlig till mängden tillgänglig tid för konsumtion

Kostnadsestimat näringsliv

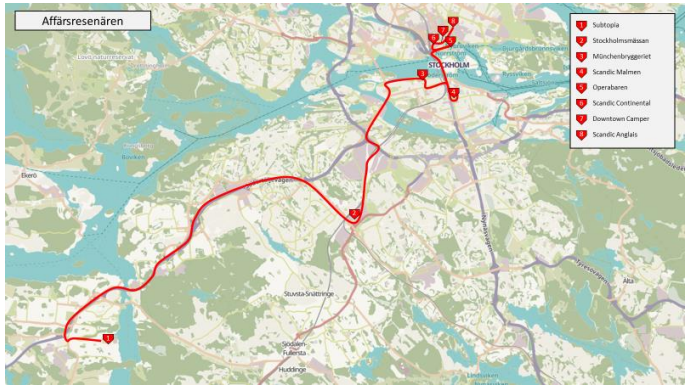
Framtida intäktsförluster

- Den framtida intäktsförlust besöksnäringen drabbas av med anledning av att besökare i framtiden väljer andra resmål
- Det kan gälla enskilda besökare där besöket inte motsvarat förväntningarna, men också större kongresser och event som väljer andra orter på grund av bristande framkomlighet och tillgänglighet
- Det är rimligt att anta att en sådan effekt existerar, men dess storlek är komplex att bedöma och har inte utretts i närmare detalj

Effekt ej bedömd

Kostnadsestimat på grund av bristande tillgänglighet och framkomlighet

För att bedöma de totala ekonomiska förlusterna har tre representativa körsträckor använts som utgångspunkt i beräkningar och bedömningar



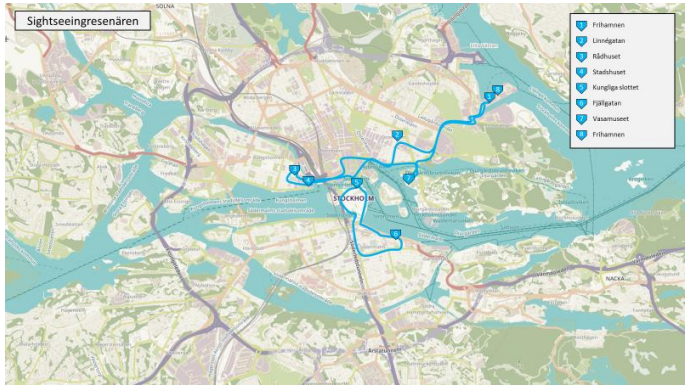
Företagsresor och event

Företags- och eventresor utgör den största andelen av resor bland studerade företag. I snitt utgörs ca 53% av samtliga resor i kategorin företagsresor.

Tidsstudien baseras på en faktisk resrutt för ett internationellt bolag inom musikindustrin där flertalet lokaler i Subtopia, Stockholmsmässan och Münchenbryggeriet uppbokats och där företagets anställda transporterades mellan dessa anläggningar likväl som till restauranger och boenden i centrala Stockholm.

Under denna typ av event anordnas normalt temporära busslinjer mellan de uppbokade lokalerna.

Total värdeförlust 83 MSEK



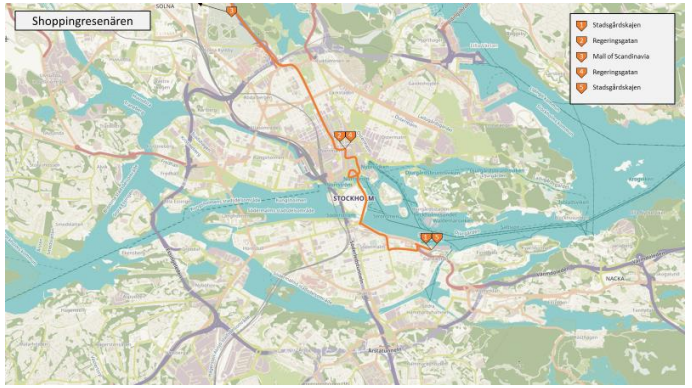
Sightseeing

Sightseeingresor utgör den näst största andelen av resor bland studerade företag. I snitt utgörs ca 18% av samtliga resor i kategorin sightseeingresor.

Tidsstudien baseras på en typ resrutt för en sightseeingresenär med besöksmål som Rådhuset, Stadshuset, Kungliga slottet, utsiktsplatsen vid Fjällgatan samt Vasamuseet.

Sightseeingresenären anländer inte sällan via färja från någon av terminalerna i Frihamnen, Nynäshamn eller Stadsgårdskajen.

Total värdeförlust 155 MSEK



Shopping

Shoppingresor utgör en mindre andelen av resor bland studerade företag. I snitt utgörs ca 5% av samtliga resor i kategorin shoppingresor.

Tidsstudien baseras på en typ resrutt för en shoppingresenär med besöksmål i Westfield Mall of Scandinavia och centrala Stockholm (Regeringsgatan).

Bussarna i beställningstrafik servar resenärerna genom hämtning och lämning vid dels resenärens ankommande och avgående terminal och dels mellan shoppingställena.

Shoppingresenären anländer inte sällan via färja från någon av terminalerna i Frihamnen, Nynäshamn eller Stadsgårdskajen.

Total värdeförlust 9,1 MSEK

Kostnadsestimat - Företagsresor och event

Tidsstudien baseras på en faktisk resrutt för ett internationellt bolag inom musikindustrin där i Subtopia, Stockholmsmässan och Münchenbryggeriet besöktes. Företagets anställda transporterades mellan dessa anläggningar likväl som till restauranger och boenden i centrala Stockholm.

Den studerade företagsresan bedöms vara representativ för en affärsresenär och eventbesökare. Under denna typ av affärsevent anordnas normalt temporära busslinjer mellan de uppbokade lokalerna.

Den effektiva restiden (dvs. besökstiden för besöksmål borträknat) varierar mellan veckodag och tid på dygnet. Simuleringar utförda genom Google Kartor[1] visar att restiden i snitt uppgår till mellan 66,5 – 99,5 minuter. Den genomsnittliga förseningen bedöms uppgå till:

Lågtrafik: 66,5 minuter

Medeltrafik: 82 minuter

Högtrafik: 99,5 minuter

Genomsnittlig försening om 16,5 minuter

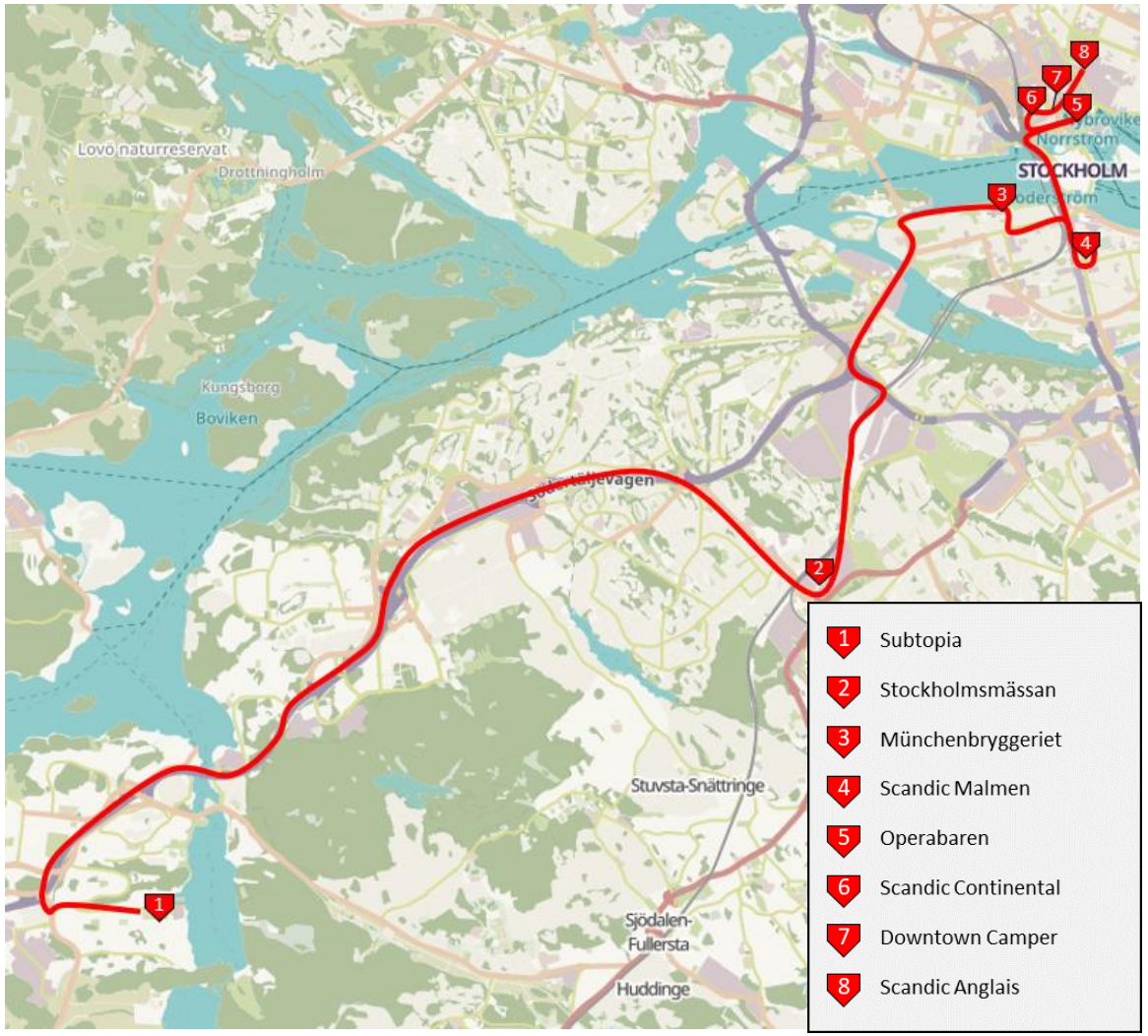
Det totala antalet företags- och eventresenärer i Stockholm är estimerat till ca 1,1 miljoner per år fördelat över ca 32 tusen bussturer.

Vid en antagen tidsförlust om 30 min på grund av färdvägen och angöringsproblem, samt den genomsnittliga förseningen om 16,5 minuter ger det följande ekonomiska konsekvenser.

Värde av tidsförlust	75,7 miljoner
Värde av förlust för bussbransch	7,2 miljoner
Värde av förlust för näringsliv	0 miljoner

Totalt 82,9 miljoner SEK

Ingen förlust för näringslivet anges då resenären inte bedöms ägna sig åt shopping eller enskilda restaurangbesök under denna typ av event. För detaljer, se appendix.



[1] Simuleringen i Google Kartor avser biltrafik vilken har andra rörelsemönster än busstrafik. En skillnad är att bilar generellt sett är smidigare som fordon betraktat än bussar. En annan skillnad är att biltrafiken inte har tillgång till vissa kollektivtrafikkörfält. Efter diskussion med branschföreträdare är slutsatsen att dessa två faktorer ungefärligen tar ut varandra. I denna studie har därför biltrafik använts som underlag i Google Kartor som en tillräckligt noggrann approximation av förväntade förseningar och restider.

Kostnadsestimat - Sightseeing

Det finns ett antal besöksmål som är gemensamt förekommande för flertalet arrangörer. Antalet besökare på de vanligaste besöksmålen redovisas på sid 10.

Den studerade sightseeingresan, som bedöms vara representativ för en fritidsresenär, har sin utgångspunkt i någon av Stockholms hamnar, i detta fall Frihamnen. Besöksmålen längs den studerade rutten är Rådhuset, Stockholms stadshus, Kungliga slottet, Fjällgatan och Vasamuseet.

Den effektiva restiden (dvs. besökstiden för besöksmål borträknat) varierar mellan veckodag och tid på dygnet. Simuleringar utförda genom Google Kartor[1] visar att restiden i snitt uppgår till mellan 63,5 – 90,5 minuter. Den genomsnittliga förseningen bedöms uppgå till:

Lågtrafik: 63,5 minuter

Medeltrafik: 80 minuter

Högtrafik: 90,5 minuter

Genomsnittlig försening om 13,5 minuter

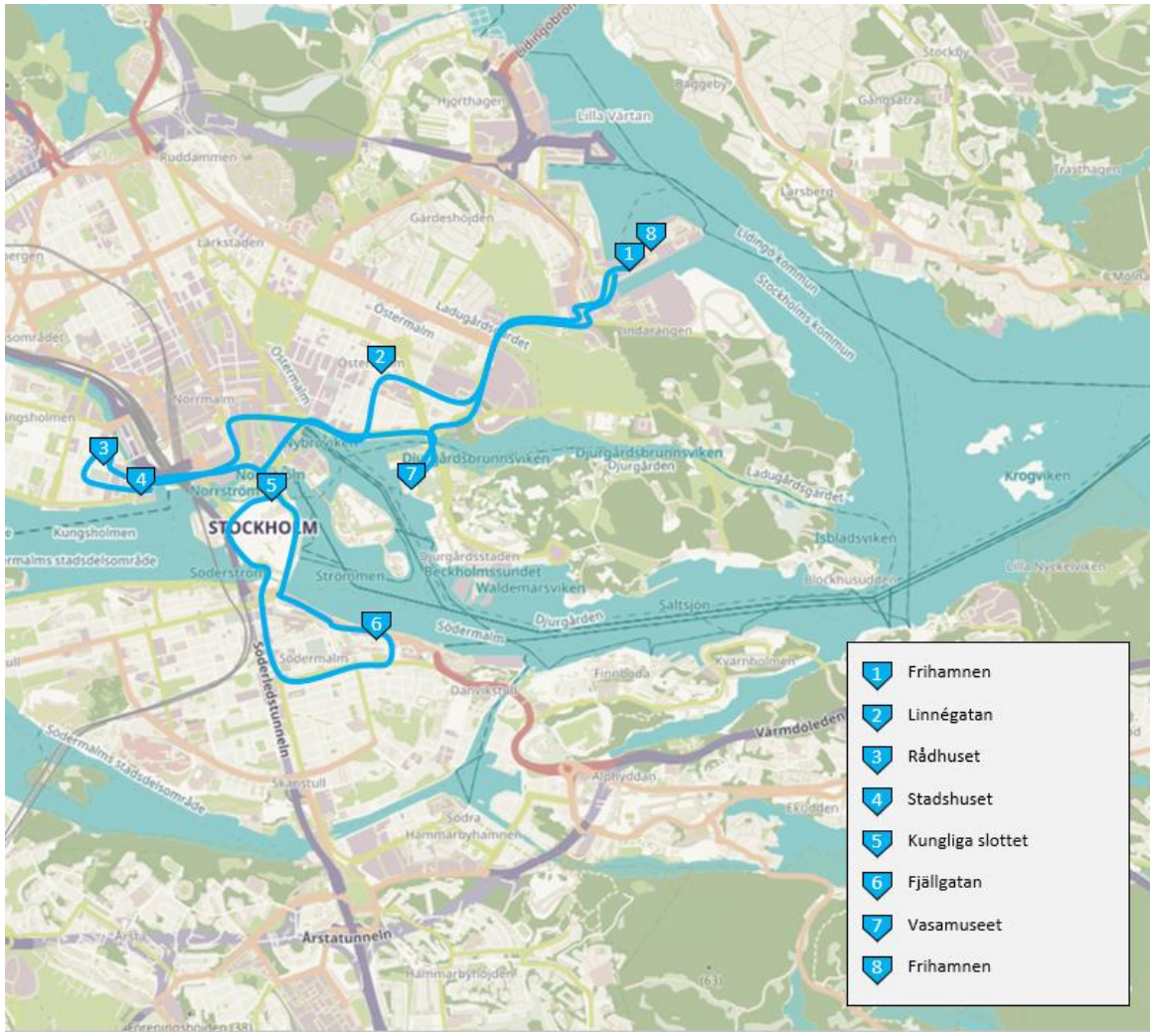
Det totala antalet sightseeingresenärer i Stockholm är estimerat till ca 514 000 per år fördelat över ca 14 700 bussturer.

Vid en antagen tidsförlust om 35 min på grund av färdvägen och angöringsproblem, samt den genomsnittliga förseningen om 13,5 minuter ger det följande ekonomiska konsekvenser.

Värde av tidsförlust	70,5 miljoner
Värde av förlust för bussbransch	3,8 miljoner
Värde av förlust för näringsliv	80,5 miljoner

Totalt 154,8 miljoner SEK

För detaljerad beräkning av värdeförluster, se Appendix.



[1] Simuleringen i Google Kartor avser biltrafik vilken har andra rörelsemönster än busstrafik. En skillnad är att bilar generellt sett är smidigare som fordon betraktat än bussar. En annan skillnad är att biltrafiken inte har tillgång till vissa kollektivtrafikkörfält. Efter diskussion med branschföreträdare är slutsatsen att dessa två faktorer ungefärligen tar ut varandra. I denna studie har därför biltrafik använts som underlag i Google Kartor som en tillräckligt noggrann approximation av förväntade förseningar och restider.

Kostnadsestimat - Shopping

Populära besöksmål för shopping i Stockholm är Westfield Mall of Scandinavia och de centrala delarna av Stockholm.

Den studerade shoppingresan, har sin utgångspunkt i någon av Stockholms hamnar, i detta fall Stadsgårdskajen. Besöksmålen längs den studerade rutten är Westfield Mall of Scandinavia och shopping i centrala Stockholm såsom NK/Åhléns (närmaste parkering Regeringsgatan) innan shoppingresenären transporteras åter till avgångsplatsen.

Den effektiva restiden (dvs. besökstiden för besöksmål borträknat) varierar mellan veckodag och tid på dygnet. Simuleringar utförda genom Google Kartor[1] visar att restiden uppgår till mellan 48,5 – 87,5 minuter. Den genomsnittliga förseningen bedöms uppgå till:

Lågtrafik: 58,5 minuter

Medeltrafik: 70,5 minuter

Högtrafik: 85,5 minuter

Genomsnittlig försening om 13,5 minuter

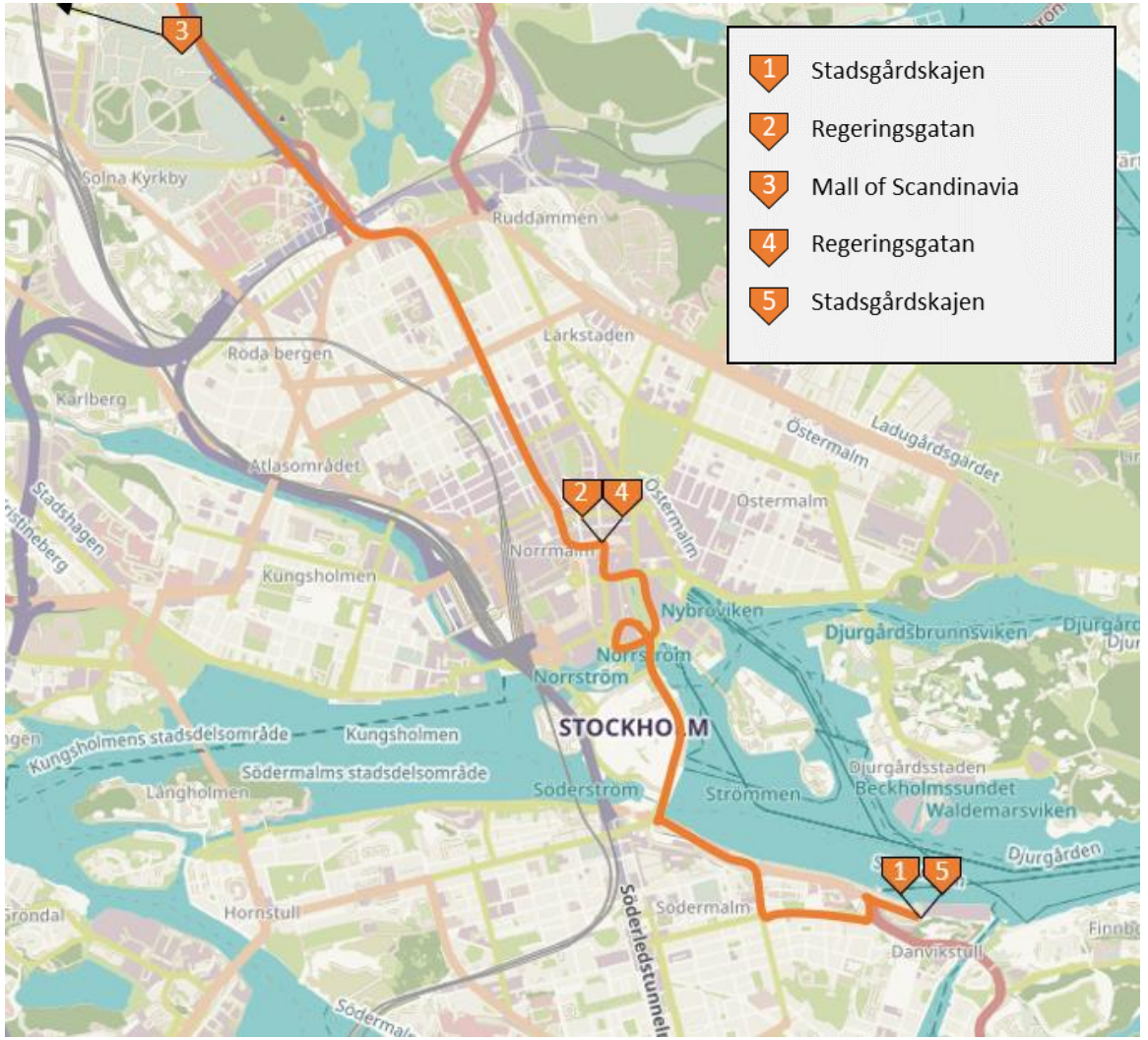
Det totala antalet shoppingresenärer i Stockholm är estimerat till ca 95 tusen per år fördelat över ca 2 700 bussturer.

Vid en antagen tidsförlust om 5 min på grund av färdvägen och angöringsproblem, samt den genomsnittliga förseningen om 13,5 minuter, ger det följande ekonomiska konsekvenser.

Värde av tidsförlust	3,3 miljoner
Värde av förlust för bussbransch	0,1 miljoner
Värde av förlust för näringsliv	5,7 miljoner

Totalt 9,1 miljoner SEK

För detaljerad beräkning av värdeförluster, se Appendix.



[1] Simuleringen i Google Kartor avser biltrafik vilken har andra rörelsemönster än busstrafik. En skillnad är att bilar generellt sett är smidigare som fordon betraktat än bussar. En annan skillnad är att biltrafiken inte har tillgång till vissa kollektivtrafikkörfält. Efter diskussion med branschföreträdare är slutsatsen att dessa två faktorer ungefärligen tar ut varandra. I denna studie har därför biltrafik använts som underlag i Google Kartor som en tillräckligt noggrann approximation av förväntade förseningar och restider.

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

06 Förbättringsförslag

07 Appendix

Mycket tyder på att trängseln förvärrats i Stockholms innerstad

En vanligt förekommande synpunkt som framförs från bussbranschen och från de enskilda busschaufförer som intervjuats inom ramen för denna studie är att framkomligheten i Stockholm har försämrats på senare tid.

I denna studie har framkomlighet definierats som dels låg medelhastighet och risk för försening på grund av köer, dvs trängsel i gaturummet, men också möjlighet till parkering, angöring och rast.

De faktorer som påverkar framkomligheten är således både trafikens flöde, men också trafik- och parkeringsregler och busstrafikens villkor i allmänhet. Denna helhet påverkar möjligheten att skapa goda flöden i busstrafiken och således både volymen av besökande som kan transporteras samt den kvalitet som kan erbjudas.

I detta avsnitt kommer både utvecklingen av trafikflöden att beskrivas samt hur möjligheterna till parkering och angöring förändrats över tid. Avsnittet fokuserar huvudsakligen på Stockholms innerstad eftersom det är där huvuddelen av trafikarbetet utförs, antingen på grund av att de flesta besöksmål är lokaliserade här, eller att resans start eller slutmål befinner sig i innerstaden.

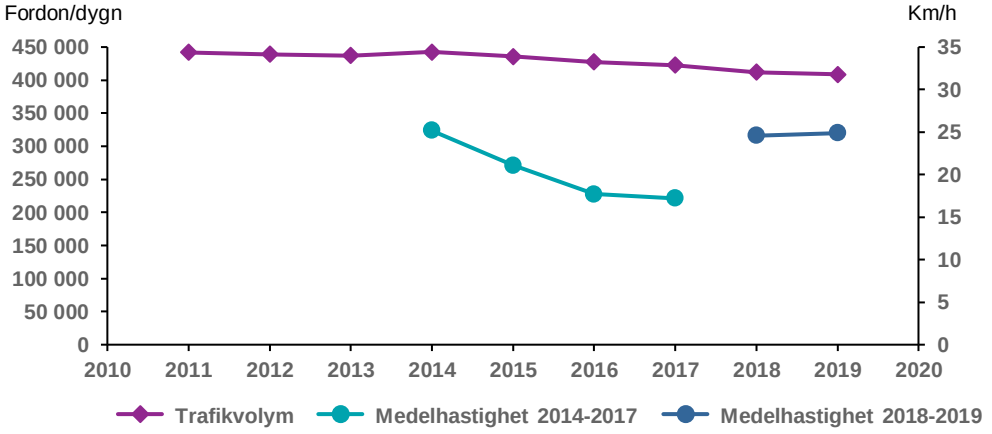
Avseende trafikflöden finns tecken som tyder på att busschaufförernas bild stämmer, det vill säga att framkomligheten ur detta perspektiv har försämrats under de senaste åren.

Trafiken, dvs volymen av fordon, har dock minskat under de senaste tio åren. Från 442 000 fordon per dygn under 2011 till 408 335 fordon under 2019. Denna minskning med ca 8% borde allt annat lika ha lett till minskad trängsel i innerstaden, men under perioden har sannolikt även andra förändringar skett vilka påverkat framkomligheten, exempelvis byggprojekt som Slussen och Sergels torg och förändringar i gaturummets utformning.

Trafikkontoret mäter regelbundet medelhastigheten i staden genom att erhålla data från fordons navigationssystem. Denna typ av mätning har förändrats vid flera tillfällen vilket gör att den längsta sammanhållna mätperioden som möjliggör jämförelse över tid endast sträcker sig mellan åren 2014 och 2017. Inför 2018 upphandlades en ny leverantör vilket ledde till att data mellan åren inte är jämförbar.

Under perioden 2014-2017 kan en tydlig nedgång av medelhastigheten i Stockholms innerstad identifieras. En likartad men något mindre nedgång identifierades även för förmiddagstrafiken. För att dra säkra slutsatser skulle dock längre tidsserier med jämförbara mätningar krävas.

Antal fordonspassager innerstadssnittet samt medelhastighet för bil[2] innerstaden eftermiddagar[1]



[1] Källor: (Stockholm stad, 2016), (Stockholm stad, 2017), (Stockholm stad, 2018), (Stockholm stad, 2019), (Stockholm stad, 2020), (Stockholm stad, 2021a), (Stockholm stad, 2021b).

[2] Med bil avses alla motorfordon som inte är SL-buss.

Flera regler har skärpts vilket påverkar möjligheten till parkering och angöring för beställningstrafik med buss

Framkomlighet för beställningstrafik med buss avser inte enbart trafiksituationen och trängsel, utan också tillgång till parkeringsplatser, uppställningsplatser och inte minst angöring till populära besöksmål som museer, sevärdheter, hotell och teatrar.

Bussbranschen upplever att det skett flera förändringar under senare år som påverkat parkerings- och angöringsmöjligheterna negativt. Ett urval av dessa redovisas i kartbilden till höger. Det ska också noteras att det skett förändringar till det bättre, exempelvis förändringen av parkeringen på Barnhusbron. En annan betydelsefull förändring som skett är möjligheten för bussar i beställningstrafik att köra i flera kollektivtrafikkörfält, dock är vissa viktiga stråk fortfarande undantagna från denna möjlighet.

En generell förändring som upplevs som en försämring för bussbranschen genomfördes 2017, då togs möjligheten bort för tunga fordon över 3,5 ton, däribland buss, att parkera i upp till 30 min på vägsträckor med parkeringsförbud. Denna bestämmelse hade varit i kraft sedan 1978 och underlättade för förare av tunga fordon att uppfylla kravet på lagstadgad rast och vila.

Några av de till höger redovisade förändringarna bör förklaras särskilt:

Infarten till Slottet är sedan sommaren 2019 avstängd för busstrafik. Stockholms stad har inte rådighet över denna fråga då det är ett beslut fattat genom Statens fastighetsverk.

Borttagandet av bussparkeringen vid Kornhamnstorg samt den närliggande avstigningsplatsen vid Munkbron får till konsekvens at det endast finns möjlighet till bussparkering på en sida av Gamla stan.

Det leder till att ett naturligt flöde av turister genom Gamla stans gator, där de kan släppas av på ena sidan och hämtas upp på den andra försvåras vilket kan drabba både Gamla stans näringsidkare liksom besöksnäringen som helhet.

Urval av förändringar avseende parkerings- och angöringsmöjligheter för beställningstrafik med buss

Nya/förbättrade parkeringsmöjligheter

Borttagna/försämrade parkeringsmöjligheter

Sedan 2015 har var fjärde parkeringsplats för bussar försvunnit

En jämförelse mellan Stockholms stads lokala trafikföreskrifter om parkering med buss från 2015 med de från 2021 visar att en fjärdedel av parkeringsytan för buss har försvunnit. Detta inkluderar inte Djurgården, eftersom parkering på Djurgården inte hanteras av Stockholms stad.

Antalet platser där bussparkering finns (oavsett dess storlek) har minskat från totalt 54 platser till 39 varav 44 till 31 i innerstaden.

År 2015 fanns totalt ca 2700 meter parkeringsyta i staden varav ca 1900 var lokaliserat i innerstaden. Detta motsvarar ca 165 parkeringsplatser totalt varav ca 118 i innerstaden[1].

År 2021 hade denna yta minskat till 2014 meter totalt varav 1474 var lokaliserat i innerstaden. Detta motsvarar ca 125 platser totalt varav ca 92 innerstaden.

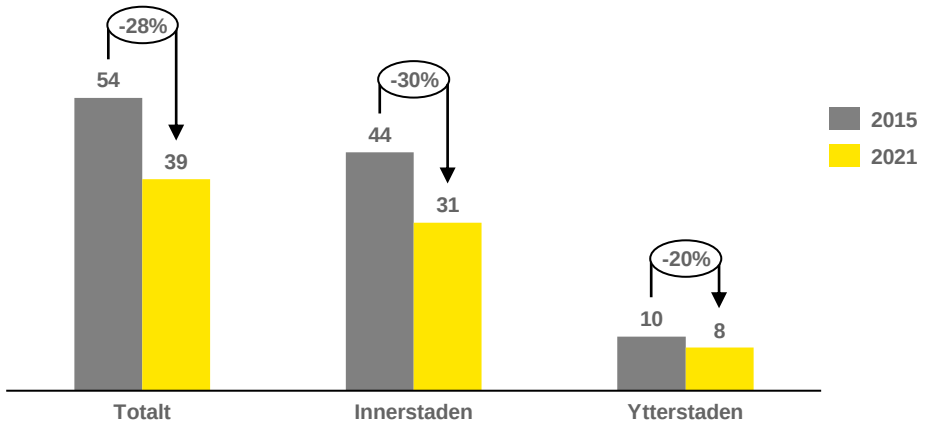
Ett antal av angivna parkeringsplatser för buss är 12 meter långa vilket inte möjliggör en korrekt parkering med de vanligast förekommande bussarna då dessa normalt sett är strax under 14 meter.

Totalt sett har Stockholms stad minskat parkeringsytan med buss motsvarande ca 40 platser totalt varav ca 26 i innerstaden. Detta innebär en minskning med ca en fjärdedel.

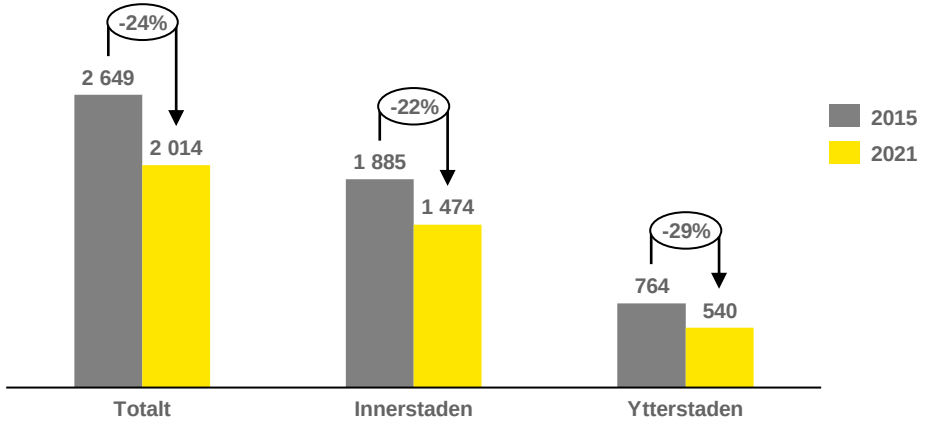
Tiden som bussar tillåts att stanna, vid de parkeringar som har tidsbegränsning i innerstaden, har skärpts. Den genomsnittliga tillåtna tiden för parkering har minskats från 3 timmar och 40 min till endast 48 min. Mediantiden har halverats från 1 timme till 30 minuter.

Det ska även noteras att samtliga parkeringsplatser i innerstaden (förutom vid Kaknästornet) och hälften av parkeringsplatserna i ytterstaden belagts med avgift.

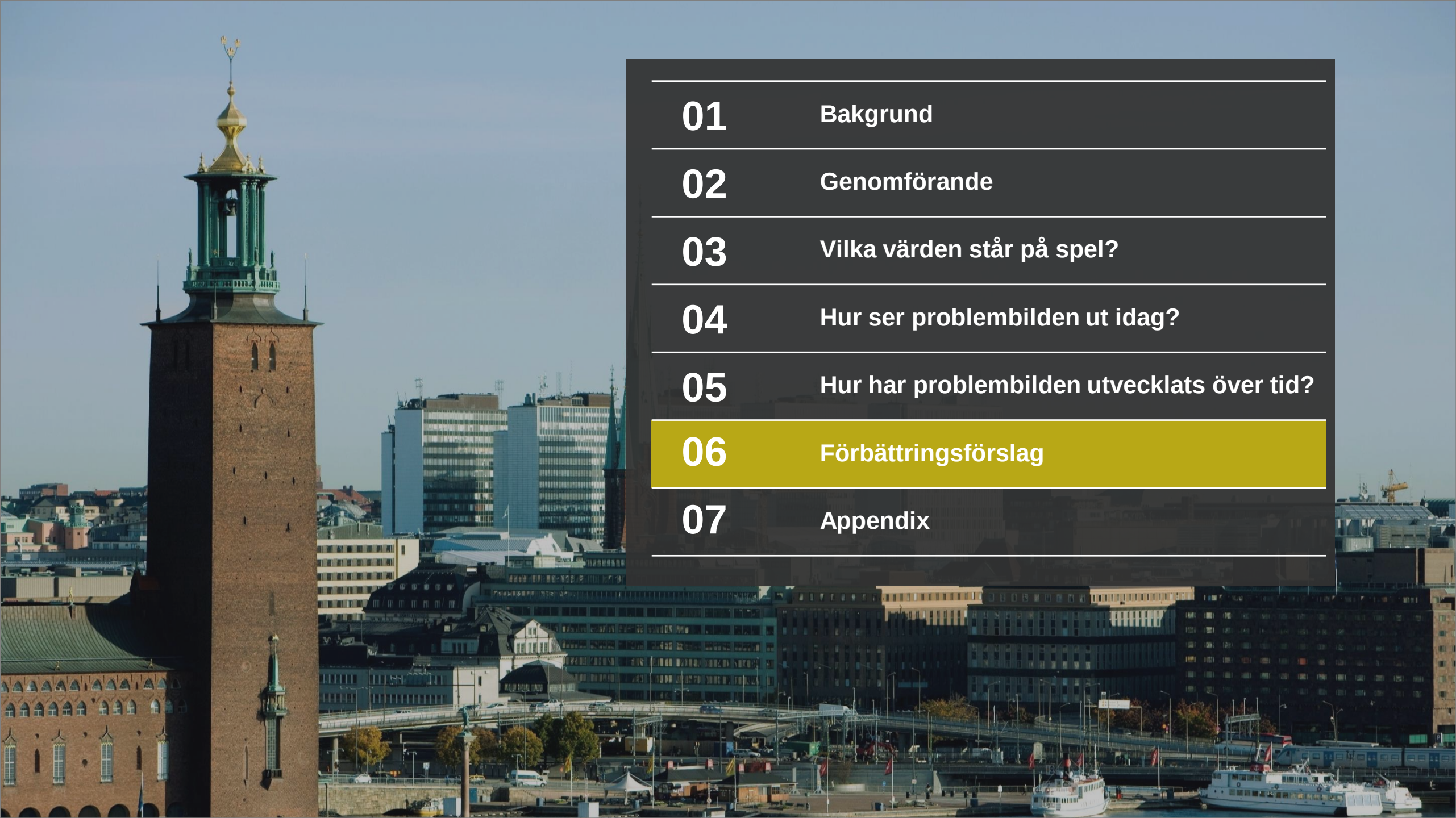
Antalet ytor med parkeringsplats för buss (oavsett storlek) 2015-2021. Källa: Trafikkontoret



Parkeringsyta för buss i meter 2015-2021. Källa: Trafikkontoret



[1] I beräkningen har det antagits att 16 meter motsvarar en parkeringsplats för buss



01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

06 Förbättringsförslag

07 Appendix

Baserat på problembilden har bussbranschen gett förslag på rekommendationer som kan sammanfattas i tio punkter

Som beskrivits i föregående kapitel har problemen med framkomlighet för beställningstrafiken med buss en rad olika orsaker. Baserat på den intervjuundersökning som genomförts inom ramen för projektet samt studier av specifika typstråk har flera förbättringsförslag identifierats. På denna och nästkommande sidor sammanfattas dessa i form av tio punkter för en bättre framkomlighet och tillgänglighet för beställningstrafik med buss.

I listan till höger redovisas förbättringsförslagen och på nästkommande sida beskrivs de i ytterligare detalj. Därefter redovisas en värdering av genomförbarheten och vilken effekt på framkomligheten dessa bedöms ha. Värderingen är gjord av branschföreträdare inom Sveriges Bussföretag.

Genomförbarheten för förbättringsförslagen, och dess positiva påverkan på framkomligheten, används lämpligen i syfte för att identifiera vad som kan göras på kort sikt och med begränsade medel samt vad som kan genomföras på längre sikt och med större medel, dvs. vad som behöver inarbetas i den långsiktiga strategiska planeringen för Stockholms framkomlighet.

Förbättringsförslagen föreslås utgöra en grund för diskussion i strukturerade forum mellan politik, tjänstemän, besöksnäringen och dess intresseorganisationer.

1. Tidig dialog mellan staden och bussbranschen
2. Tydligare styrning av trafikstörande arbeten
3. Dispens för nyttjande av broar
4. Nyttja fler kollektivkörfält för bussar i turist- och beställningstrafik
5. Vänstersväng för buss
6. Dela på parkeringsplatserna
7. Förbättrad angöring vid populära besöksmål
8. Tillgängliga rastplatser
9. Kraftfullare trafik- och parkeringsövervakning
10. Förbättrade knutpunkter mellan trafikslag

En fördjupning av förbättringsförslag belyser såväl dagens problem samt vilken konceptuell inverkan dessa har på framkomligheten

1 **Tidig dialog mellan staden och bussbranschen**

Bussbranschen vill bidra till en bättre framkomlighet och ställer sin kompetens och erfarenhet till förfogande. Redan idag pågår en konstruktiv dialog mellan staden och bussbranschen som uppskattas och är värdefull, men den kan bli ännu bättre. Om Bussbranschen får del av planerade förändringar i ett tidigt skede, kan branschen både få tid till nödvändiga anpassningar men också bidra till att belysa konsekvenser och alternativa förslag.

2 **Tydligare styrning av trafikstörande arbeten**

För att skapa bättre framkomlighet vid trafikstörande arbeten föreslås en trafikstörningsavgift eller andra typer av tydliga incitament för att skapa drivkraft att snabbt färdigställa pågående arbeten. Vid tillståndsgivning bör bussars framkomlighet beaktas även utanför kollektivtrafikstråk. Detta utreds för tillfället av Stockholms stad, vilket är något Bussbranschen välkomnar.

3 **Dispens för nyttjande av broar**

Möjligheten att nyttja Vasabron och Norrbro genom dispens för hela eller delar av året skulle medföra smidigare och snabbare trafik till populära besöksmål samt minska behovet av omvägar genom innerstaden och trängsel på närliggande gator.

4 **Nyttja fler kollektivkörfält för bussar i turist- och beställningstrafik**

Framkomligheten har påverkats positivt på de platser där bussar i beställningstrafik nu får använda kollektivkörfält. Att öppna kollektivkörfält på övriga ställen, såsom Strandvägen-Hamngatan-Klarabergsgatan, skulle innebära en klar förbättring för flödet i trafiken. Detta bör genomföras i dialog med de bussföretag som nyttjar kollektivtrafikfälten idag för smidiga helhetslösningar för resenärer i all busstrafik.

5 **Vänstersväng för buss**

Tillåt vänstersväng i vissa utvalda korsningar där det idag inte är tillåtet. Detta kan, om det tillåts på vissa utvalda ställen, bidra till ett bättre flöde i trafiken och färre långa omvägar genom innerstaden.

6 **Dela på parkeringsplatserna**

Antalet bussparkeringar i centrum, tex i anslutning till Djurgården och Münchenbryggeriet, behöver utökas för att bussarna inte ska behöva cirkulera i närområdet. Ett konkret förslag är att dela på boendeparkeringen - bussar dagtid, bilar kvällstid. Digital skyltning kan också användas.

7 **Förbättrad angöring vid populära besöksmål**

Möjlighet att stanna vid populära besöksmål såsom Slottet, Riddarholmen och Skansen har försvårats eller tagits bort. Flödet vid Vasamuseet kan förbättras betydligt med enklare åtgärder. Gamla stan behöver parkering på båda sidor för att stimulera flödet av turister. Ett förslag är att återinföra parkering vid Kornhamnstorg och Munkbroleden. Vid hotell, museer och teatrar behöver också angöring förbättras.

8 **Tillgängliga rastplatser**

Enligt lag måste busschaufförer ta regelbunden rast. Frågan handlar om trafiksäkerhet vilket bussbranschen helt ställer sig bakom. Detta förutsätter att det finns möjlighet att ställa upp en buss under minst 30 min vilket inte alltid är fallet. Ett konkret förslag är att återinföra möjligheten för bussar att stanna i upp till 30 min på sträckor med parkeringsförbud.

9 **Kraftfullare trafik- och parkeringsövervakning**

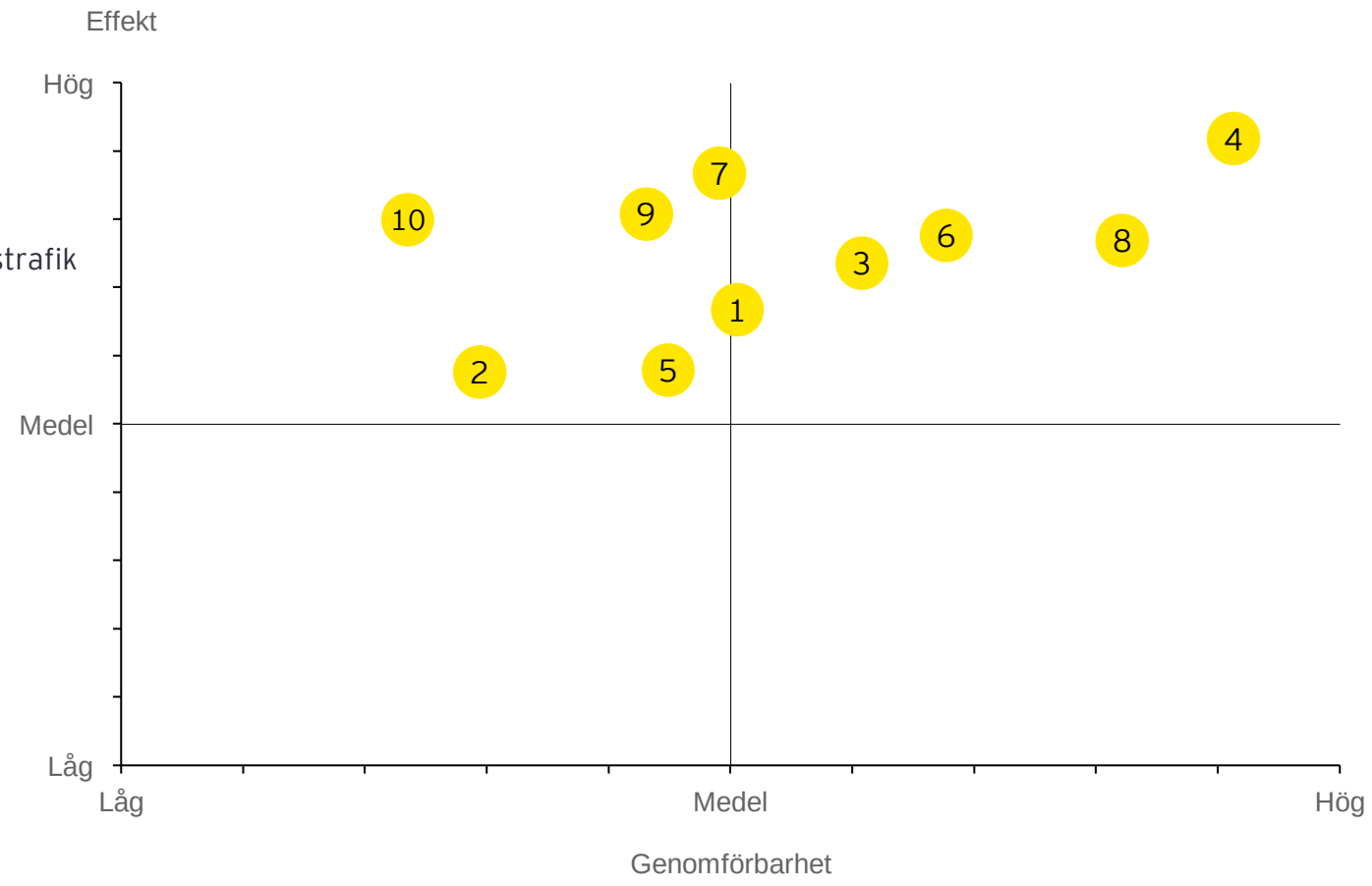
Idag är det inte sällan förekommande att av- och påstigningsplatser vid t.ex. hotell och besöksmål är blockerade av andra fordon. En skärpt trafikövervakning i form av trafikvärdar och parkeringsvakter har fallit väl ut vid exempelvis Stadshuset och Slottet, detta bör utökas till fler platser.

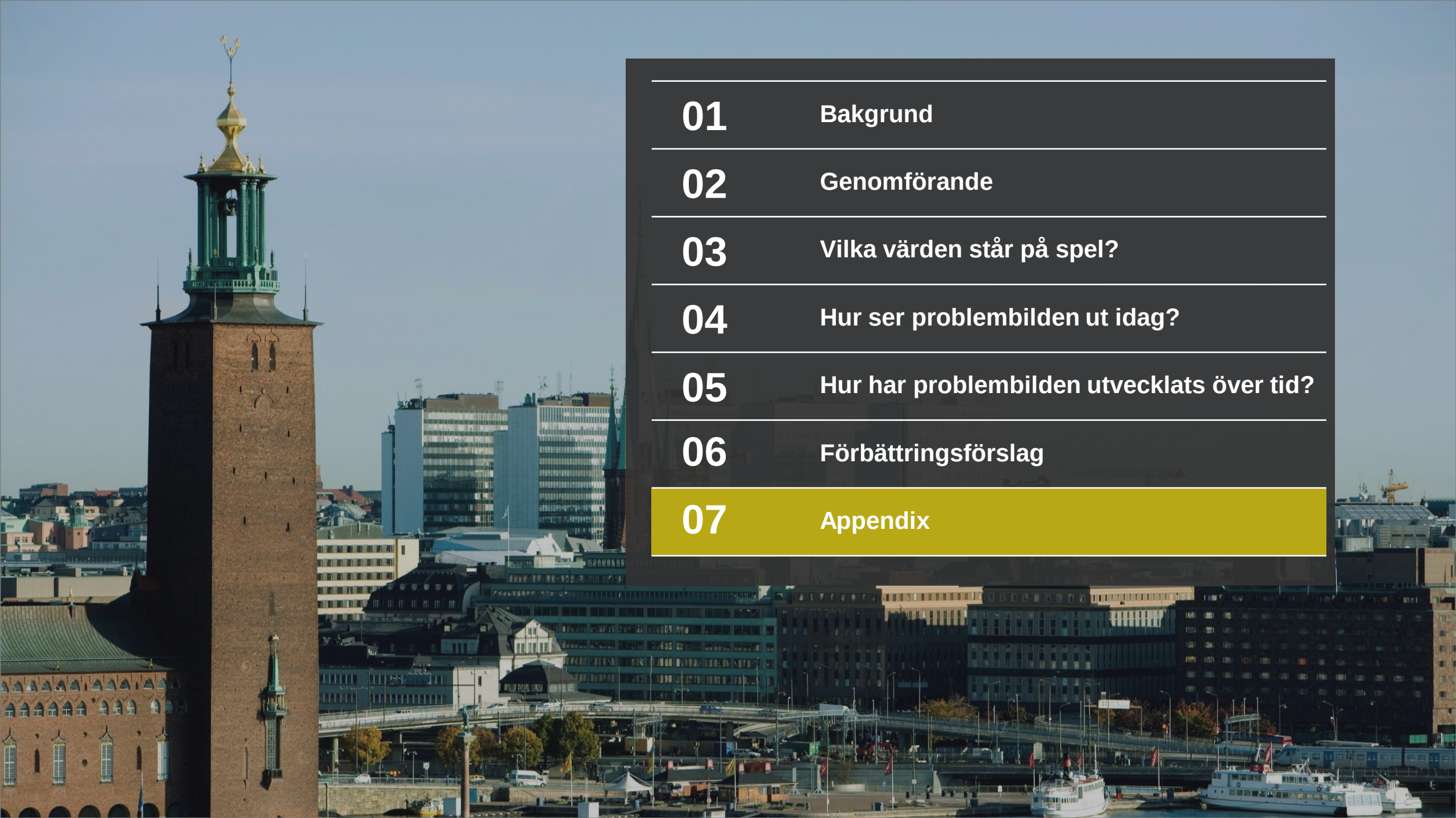
10 **Förbättrade knutpunkter mellan trafikslag**

Förbättrade knutpunkter, där resenärer på ett smidigt och säkert sätt kan byta till andra transportslag, inte minst båt, är av stor vikt för turismen och för den upplevelse av Stockholm som turister tar med sig hem. Vid Nybrokajen behöver avstigande turister korsa körbanor. Andra knutpunkter med förbättringspotential är Cityterminalen, Slussen, Odenplan, Liljeholmen och Gullmarsplan.

Förbättringsförslagen kategoriseras utifrån genomförbarhet och påverkan på framkomligheten vilket kan utgöra en grund för prioritering

1. Tidig dialog mellan staden och bussbranschen
2. Tydligare styrning av trafikstörande arbeten
3. Dispens för nyttjande av broar
4. Nyttja fler kollektivkörfält för bussar i turist- och beställningstrafik
5. Vänstersväng för buss
6. Dela på parkeringsplatserna
7. Förbättrad angöring vid populära besöksmål
8. Tillgängliga rastplatser
9. Kraftfullare trafik- och parkeringsövervakning
10. Förbättrade knutpunkter mellan trafikslag





01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

06 Förbättringsförslag

07 Appendix

Referenser

SCB. (den 15 12 2021). *Gästnätter efter region, tabellinnehåll och år*. Hämtat från https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__NV__NV1701__NV1701A/NV1701T6Ar/table/tableViewLayout1/

Stockholm stad. (2016). Stockholms Trafikutveckling motorfordon 2015. Stockholm: Stockholm stad.

Stockholm stad. (2017). Stockholms Trafikutveckling motorfordon 2016. Stockholm: Stockholm stad.

Stockholm stad. (2018). Stockholms Trafikutveckling motorfordon 2017. Stockholm: Stockholm stad.

Stockholm stad. (2019). Stockholms Trafikutveckling motorfordon 2018. Stockholm: Stockholm stad.

Stockholm stad. (2020). Stockholms Trafikutveckling motorfordon 2019. Stockholm: Stockholm stad.

Stockholm stad. (2021). Stockholms Trafikutveckling motorfordon 2020. Stockholm: Stockholm stad.

Stockholm stad. (den 15 12 2021). Fordonspassager över olika trafiksnitt. Hämtat från https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-innerstaden-och-regioncentrum/innerstadssnittet-efter-2015.

Stockholms Hamnar. (2018). De internationella kryssningspassagerarnas betydelse för Stockholmsregionen 2018. Stockholm: Stockholms hamnar.

Sweco Society AB. (2018). Beställningstrafik i kollektivkörfält – testprojekt.

Sveriges Bussföretag. (2021). Statistik i bussbranschen September 2021. Stockholm: Sveriges Bussföretag.

Tillväxtverket. (2020). Fakta om svensk turism 2020. Stockholm: Tillväxtverket.

Tillväxtverket. (den 15 12 2021). Turismens årsbokslut 2019. Hämtat från https://tillvaxtverket.se/statistik/vara-undersokningar/resultat-fran-turismundersokningar/2020-09-30-turismens-arsbokslut-2019.html.

Visit Stockholm. (2019). Facts about Stockholm's Tourism Industry - Statistics for 2019. Stockholm: Visit Stockholm.

Beräkning av värdet av tidsförluster

Allmänt
Utgångspunkten i värderingen av tidsförluster är Trafikverkets Analysmetod för samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 7.0. I den anges kalkylvärden för värdering av restid som bygger på restidsstudier.

Dessa kalkylvärden varierar beroende på transportslag och något specifikt kalkylvärde för beställningstrafik med buss anges inte. I denna studie har därför kalkylvärden för lokala resor med linjelagd buss använts som en rimlig approximation för beställningstrafikens tidsvärden.

Resans syfte påverkar samtidigt de tidsvärden som anges i ASEK 7.0. En resa till och från arbete värderas generellt sett högre än en fritidsresa. Vidare värderas en tjänsteresa, det vill säga en resa på arbetstid med anledning av tjänsten, högre än en resa till och från arbete. Samtliga kostnader nedan har i studien justerats upp till 2019 års prisnivå baserat på KPI.

- Buss, fritid: 38 kr/persontimme
- Buss, arbete: 62 kr/persontimme
- Buss, tjänsteresa: 332 kr/persontimme

Källa: ASEK 7.0 2017 års prisnivå

Särskilt om Företags- och eventresor
Eftersom företags- och eventresor till sin karaktär inte enbart görs på fritiden har det antagits att 25% av dessa är resor till arbete och resterande del är fritidsresor. Detta föranleder en något högre värdering av förlorad tid avseende företags- och eventresenärerna. Dock går det att argumentera för att en större andel än 25% bör vara resor till arbete samt att vissa av dessa resor bör ses som tjänsteresor vilket skulle innebära väsentligt högre kalkylvärden. Detta har dock inte gjorts i denna studie med ambitionen att estimat bör hållas på en konservativ nivå.

Särskilt om Sightseeingresor
Sightseeingresenärers tidsförluster är svåra att estimera då syftet med en sightseeingresa inte endast är transport till ett visst resmål. För sightseeingresenären är målet inte sällan resan i sig. I denna studie har det därför antagits att värdet av sightseeingresan byggs upp av de enskilda resmål som sightseeingresan består av. Sightseeingresenären har dock också ett intresse av framkomlighet då angörings- och framkomlighetsproblem påverkar resenärens möjlighet att ta del av ovan nämnda resmål. På grund av bristande framkomlighet har rutter behövt göras om och kan inte innehålla lika många besöksmål eller utsiktspunkter som de gjorde förr. Dessutom kan plötsligt uppkomna framkomlighetsproblem leda till spontana anpassningar av resan, kort sagt att besökspunkter körs förbi för att en viss ankomsttid behöver mötas.

Eftersom värdet för resenären baseras på de besökspunkter som ingår i resan är utgångspunkten att sightseeingresenärens tidsvärde kan approximeras av priset för resan. Värdet av resan är således summan av dess besökspunkter och en tidsförlust kommer därför att leda till att besöket vid punkterna kortas eller helt uteblir. Med detta resonemang som grund är värdeförlusten proportionerlig mot priset på resan per tidsenhet. I dialog med bussbranschen har priset på resan estimerats till 120 kr/timme vilket är ett estimat i det lägre spannet.

Särskilt om Förseningar
Enligt ASEK värderas förseningstid väsentligt högre än normal åktid och studien har utgått från de tidsvärden för försening som anges i ASEK 7.0 avseende resa med buss. För sightseeingresor där studien använt ett eget estimerat åktidsvärde enligt ovanstående resonemang har ASEKs generella rekommendation om värdering av förseningstid till 3,5 gånger åktidsvärdet använts.

Beräkning av merkostnader för trafiken

Tids- och distansberoende kostnader
Utgångspunkten i värderingen merkostnader för trafik har varit de operativa trafikeringskostnader för persontrafik som anges i ASEK 7.0.

Målet med beräkningen i denna del är att fånga de merkostnader som åsamkas branschen på grund av omvägar och tidsförluster.

I ASEK 7.0 anges dels tidsberoende kostnader och dels distansberoende kostnader.

Tidsberoende kostnader är dels direkta kostnader som varierar med verksamhetsvolymen mätt i antalet vagntimmar, dels vissa indirekta årliga kostnader som inte varierar med drifttiden men som schablonmässigt fördelats på antalet vagntimmar. Det är exempelvis förarlöner, lön till trafikpersonal, inkl. service och verkstad, viss del av administrationen och lokalkostnader för förarpersonal.

Distansberoende kostnader är de direkta kostnader som är beroende av trafikarbete och körsträckor. Det är exempelvis kostnader för drivmedel, smörjolja, däck, reservdelar, försäkringsskador och en viss del av administrationen.

- Tidsberoende 338, kr per vagntimme
- Distansberoende 6,13 kr per tidtabellskm

Källa: ASEK 7.0 2017 års prisnivå

För att beräkna den extra distans som tillryggaläggs med anledning av framkomlighetsproblem har utgångspunkten varit tidförlusten med antagandet att genomsnittshastigheten för busstrafiken i dessa situationer om 15 km/timme.

Ovanstående schablonkostnader avser buss med normalgolv i tätortstrafik. Kostnaderna har verifierats med branschföreträdare och anses vara i det lägre spannet jämfört med kostnadsbilden för beställningstrafik med buss.

Beräkning av intäktsförluster

Allmänt

Denna del syftar till att fånga förlusten för näringslivet med anledning av att besökare inte har möjlighet att konsumera i den utsträckning som hade varit fallet om framkomligheten varit bättre. Ett exempel på det kan vara en besökare som sitter på en buss i trafikstockning istället för att shoppa i Gamla stan.

Denna uteblivna konsumtion är svår att beräkna exakt. I denna studie har en schablonmässig uppskattning gjorts med utgångspunkt i besökares genomsnittliga konsumtion. I denna uppskattning har konsumtion av boende räknats bort eftersom det antas att konsumtion av hotell, vandrarhem och andra boendeformer inte påverkas av eventuella framkomlighetsproblem.

Det har antagits att en besökare har åtta timmar per dygn i tillgänglig konsumtionstid, övrig tid är uppbunden i dygnsvila och andra aktiviteter. På detta sätt har konsumtionen på marginalen uppskattats.

Det kan diskuteras om ett linjärt samband mellan tillgänglig konsumtionstid och faktisk konsumtion föreligger. Det är inte orimligt att anta att en viss redundans och vissa tröskeleffekter kan finnas i praktiken, vilket exempelvis kan innebära att samma konsumtion genomförs även om tillgänglig tid endast minskar marginellt.

Det ska dock noteras att ett linjärt samband tillämpas i förhållande till arbete inom ramen för ASEK 7.0. Där antas att exempelvis värdet av tidsförluster vid tjänsteresa motsvarar marginalprodukten av arbete.

Hade denna studie syftat till att göra en samhällsekonomisk kalkyl av framkomlighetsproblemen hade dessa intäktsförluster sannolikt inte räknats med. Denna studie ska dock närmast ses som en regionekonomisk kostnadskalkyl, varför det är motiverat att inkludera dessa intäktsförluster

Räkneexempel

- Genomsnittliga utlägg per besökare och dag: 2035 kr (inklusive boende)
- Genomsnittliga utlägg per besökare och dag: 1548 kr (exklusive boende)
- Tillgänglig konsumtionstid: 8h/dygn
- Marginalkonsumtion: 193,5 kr/timme

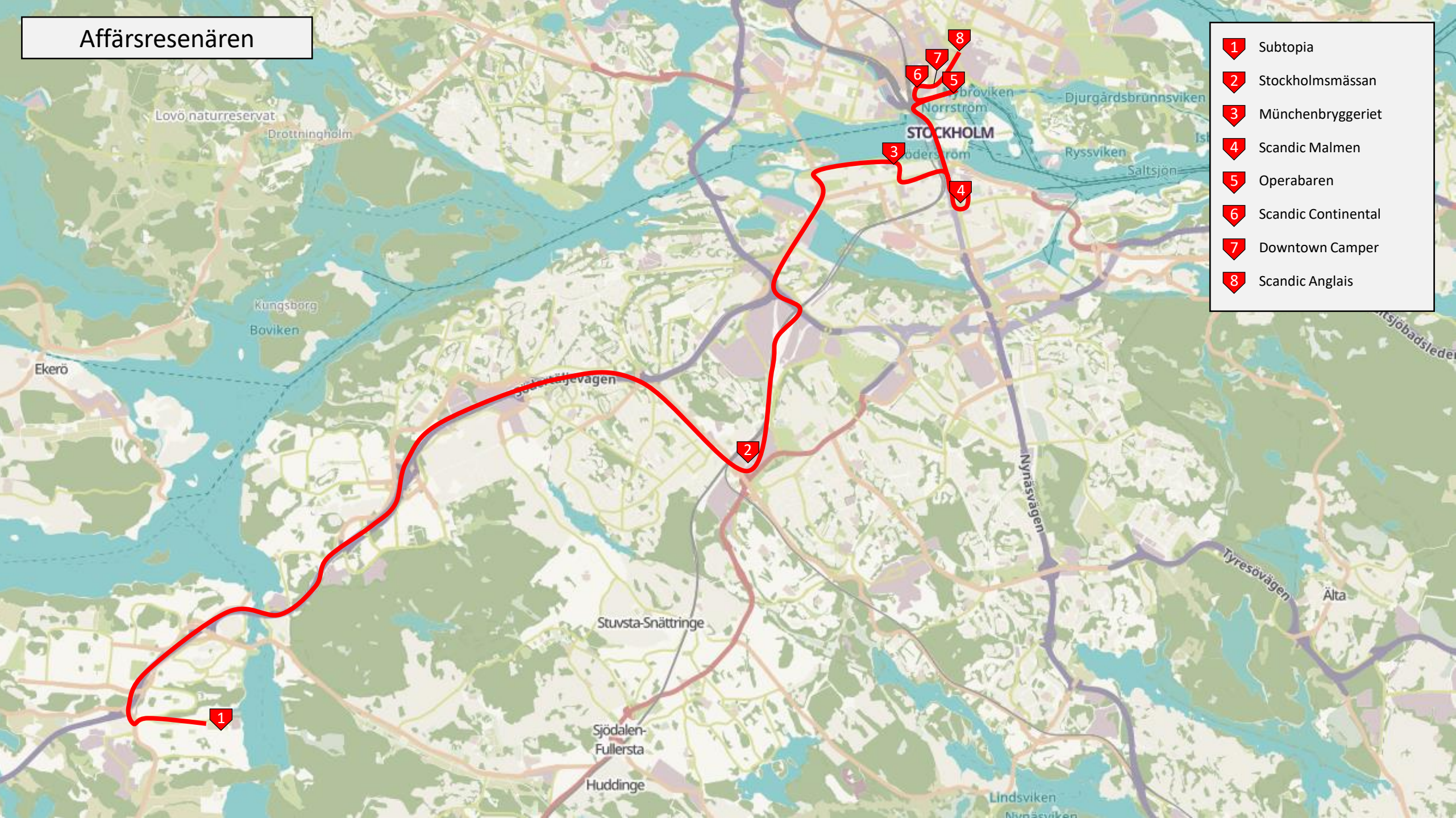
Källor

Genomsnittliga utlägg per besökare och dag:
Facts about Stockholm´s Tourism Industry Statistics for 2019. Stockholm Business Region

Genomsnittliga utlägg för boende:

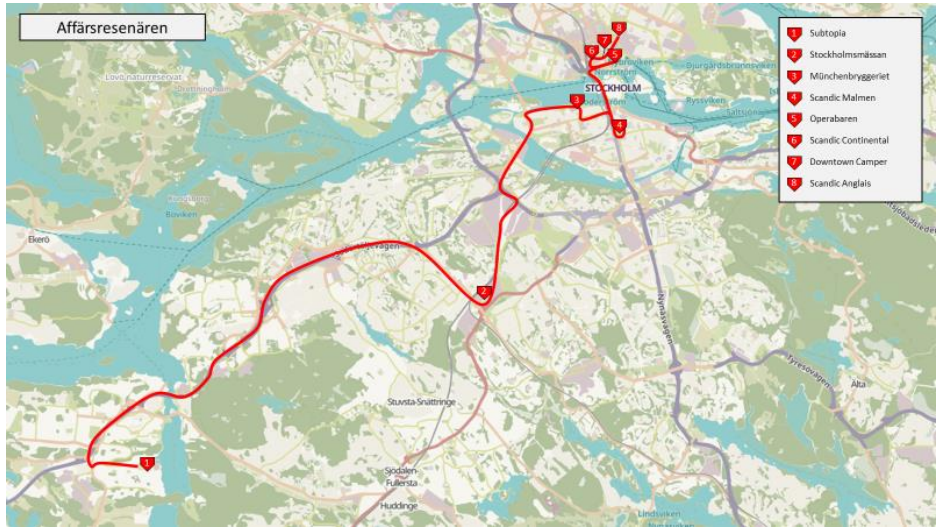
Logiintäkt för hotell, stugbyar, vandrarhem, camping och förmedlade privata stugor och lägenheter efter region. Tillväxtverket och SCB

Affärsresenären



Urval av identifierade problem längs stråk för Företags- och eventresenär

Från	Subtopia
Till	Centrum via mötesplatser och hotell (se nedan)



1) Subtopia 2) Stockholmsmässan 3) Münchenbryggeriet 4) Scandic Malmen 5) Operabaren 6) Scandic Continental 7) Scandic Downtown Camper 8) Scandic Anglais

Baseras på uppgifter från Branschföreträdare och busschaufförer

Urval av identifierade problem längs planerad resväg

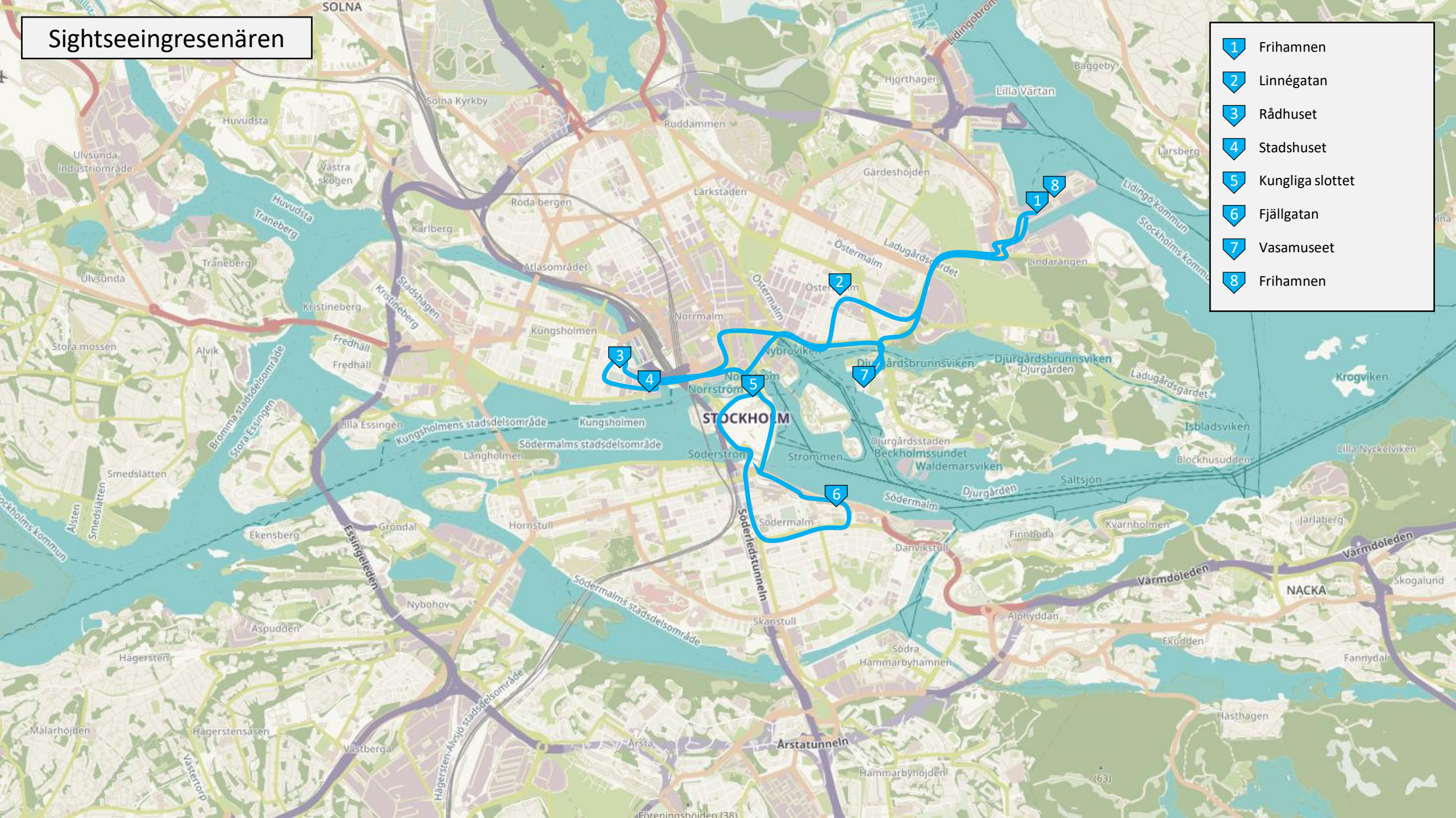
Område	Branschföreträdares syn på enskilda framkomlighetsproblem
Münchenbryggeriet	• Enbart 1 st 15 meters på- och avstigningsplats på T Knutssongatan utanför ”Valvet".
Scandic Malmen	• Lastplats ofta blockerad av taxibilar. Vid blockerad lastplats tvingas bussarna köra vidare genom Söderledstunneln, vända på Hornsgatan och göra ett nytt angöringsförsök på samma lastplats utanför hotellet. Upprepas om fortsatt blockerad lastplats.

Operabaren	• Kräver oftast lastning på motsatt sida vägen.
	  • Lastplats nås genom att först köra till Regeringsgatan för att vända och komma från rätt. Detta pga. införandet av sommargågata vilket omöjliggör att åka runt på Gustav Adolfs torg.
	  • Väg via Norrbro kan ej användas, pga. viktbegränsning

Scandic Continental	• På- och avstigningsplats utanför hotellet (innan pågående ombyggnation av Vasagatan) ofta blockerad av taxibilar.
Vasagatan	• Avsaknad av på- och avstigningsplatser längs hela Vasagatan medan trafikstörande arbeten pågår. • Sträckan mellan hotell Scandic Continental och Kungsgatan har kraftigt avsmalnats. Körfältsbredd 260 cm. Bussarnas bredd 2,55m (exkl. sidospeglar) • Betongkanter längs med vägsträckningen och körfältens bredd gör det svårt för två tunga fordon att mötas.

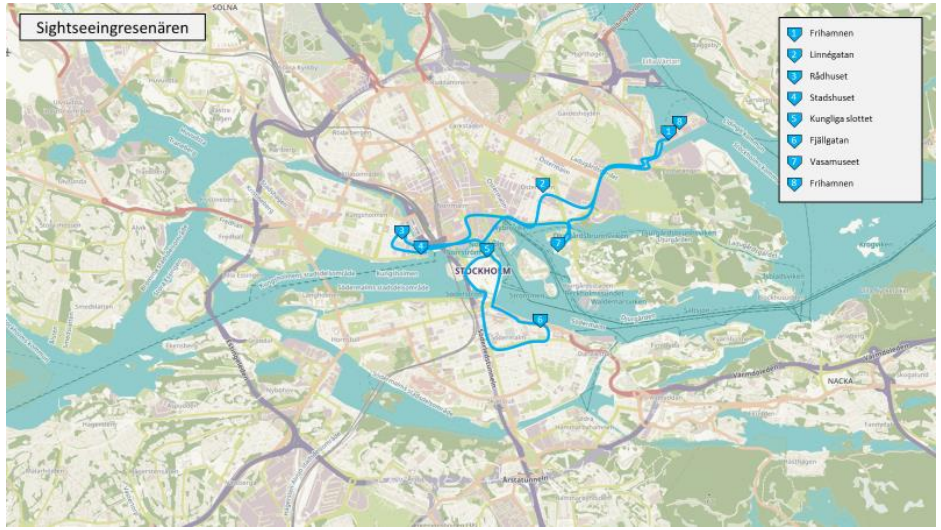
Downtown Camper (Brunkebergstorg)	• Sommargågata omöjliggör genomfart, alternativ väg genom trånga vägar
	• 1 st bussparkering som:
	  • Är för kort för många bussmodeller
	  • Ofta blockerad av taxibilar

Sightseeingresenären



Urval av identifierade problem längs stråk för sightseeingresenär

Från	Frihamnen
Till	Frihamnen, via besöksmål & sevärdheter (se nedan)



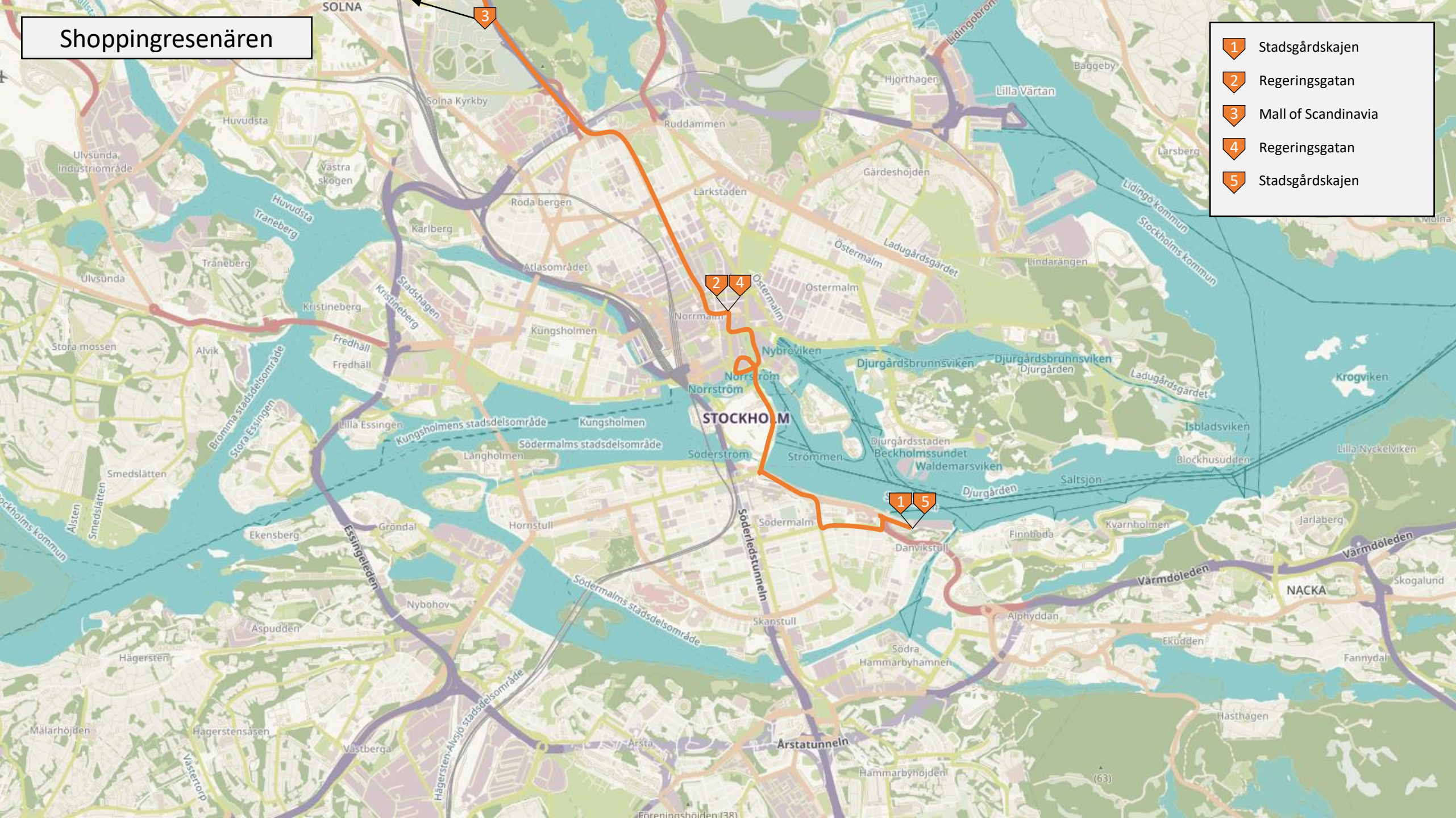
1) Frihamnen 2) Linnégatan 3) Rådhuset 4) Stadshuset 5) Kungliga slottet 6) Fjällgatan 7) Vasamuseet 8) Frihamnen

Baseras på uppgifter från Branschföreträdare och busschaufförer

Urval av identifierade problem längs planerad resväg

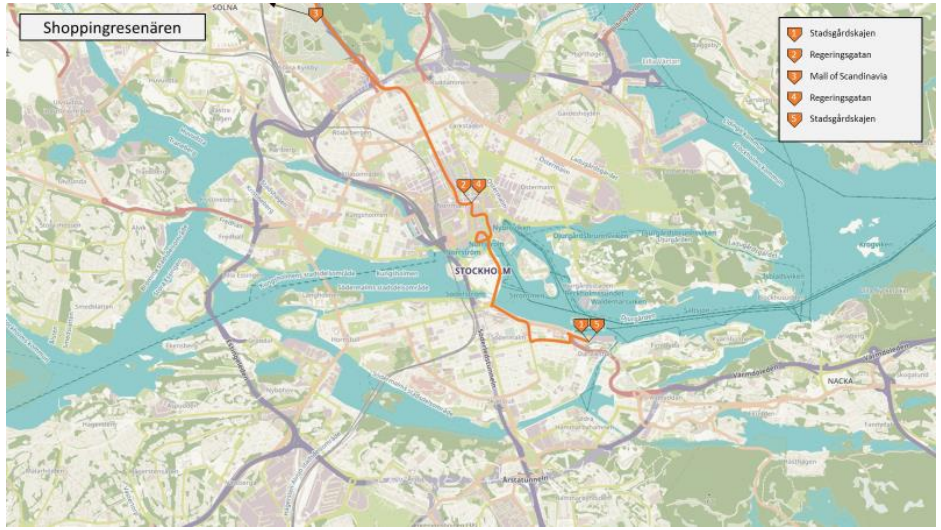
Område	Branschföreträdares syn på enskilda framkomlighetsproblem
Östermalm Linnégatan m.fl	• Dubbelparkerade bilar • Felparkerade bilar nära korsningar som försvårar/omöjliggör svängar • Köbildning på strandvägen. Endast bussar i kollektivtrafik får nyttja kollektivtrafikskörfält.
Vasabron	• Viktbegränsning. Dispens gäller för bussar i kollektivtrafik. Skapar ca 15 min försening i måttlig trafik.
Fredsgatan	• Avstängd gata
Jakobsgatan	• Komplicerad och trång högersväng från Rödbodtorget pga. säkerhetshöjande hinder • Köbildning pga. avsaknad signalreglering vid övergångsställe Jakobsgatan/Drottninggatan
Kungliga slottet	• På- och avstigningsplatser saknas. • Slottsbacken avstängd för busstrafik. • Vid upptagna busshållplatser saknas möjlighet för av- och påstigning
Fjällgatan	• Saknas periodvis möjlighet för bussar att stanna Fjällgatan. • Finns idag endast en (1) plats utanför Ersta sjukhus
Vasamuseet	• Friåkartaxi blockerar Galärvarvsvägen under turistdagar • Stor brist på av- och påstigningsplatser • Stor brist på platser med begränsad parkeringstid (15min) för av- och påstigning • Flertalet bussparkering intill Vasamuseet borttagna. Gäller Djurgården generellt. Detta leder till att bussar tvingas cirkulera i trafiken och skapa ytterligare trängsel

Shoppingresenären



Urval av identifierade problem längs stråk för shoppingresenär

Från	Vikingterminalen, Stadsgården
Till	Westfield Mall of Scandinavia, via NK/Hamngatan



Urval av identifierade problem längs planerad resväg

Område	Branschföreträdares syn på enskilda framkomlighetsproblem
Strömgatan	• Kan ej stanna i färdriktningen utan kräver högersväng in på Gustav Adolfs Torg via Jakobsgatan och åter Strömgatan för att möjliggöra lagligt stopp med lastning/lossning.
Norrbro	• Viktbegränsning. Dispens gäller för bussar i kollektivtrafik.
NK, Hamngatan	• Saknas plats för på- och avstigning. Saknas även plats på Kungsträdgårdsgatan. På Regeringsgatan finns endast en 12m parkering med trång angöring. • Närmaste på- och avstigningsplats Strömkajen.

Baseras på uppgifter från Branschföreträdare och busschaufförer

Parkeringsplatser för buss 2021

Källa: Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering med buss 2021. Kommentar: Längden i meter är uppskattad i de fall längden ej framgår av trafikföreskrifterna

Inner/ytterstad	Gata	Riktning/sida	Mellan	Längd (meter)	Maxtid (h)	Avgift
Innerstad	Barnhusbron	Nordöst		170		Ja
Innerstad	Barnhusbron	Sydväst		140		Ja
Innerstad	Barnhusgatan	Barnhusgatans södra sida	Upplandsgatan och Drottninggatan	15		Ja
Innerstad	Brunkebergstorg	Nordöstra	Herkulesgatan och Vattugatan	16	0,25	Ja
Innerstad	Dalagatan	Dalagatans östra sida	Sankt Eriksgatan och Norra Stationsgatan	12		Ja
Innerstad	Erstagatan	Erstagatans östra sida	Folkungagatan och Fjällgatan	15	0,25	Ja
Innerstad	Hantverkargatan	Hantverkargatans södra sida	Samuel Owens Gata och Ragnar Östbergs Plan	56		Ja
Innerstad	Jakobsgatan	Sydväst	Regeringsgatan och Malmtorgsgatan	24	0,25	Ja
Innerstad	Karlbergsvägen	Västerut	Västmannagatan och Dalagatan	27		Ja
Innerstad	Klarabergsviadukten	Klarabergsviaduktens södra körbanas södra sida	Bolinders Plan och Klarasjörampen	35		Ja
Innerstad	Kungstensgatan	Sydöstra	Tulegatan och Birger Jarlsgatan	12		Ja
Innerstad	Linnégatan	Linnégatans södra sida	Narvavägen och Styrmansgatan	55		Ja
Innerstad	Mörka Kroken	Sydöst		67		
Innerstad	Narvavägen	Narvavägens västra sida	Linnégatan och Storgatan	30		Ja
Innerstad	Norr Mälarstrand	Norr Mälarstrands norra sida	Ragnar Östbergs Plan och Skillinggränd	160	1	Ja
Innerstad	Ragnar Östbergs Plan	Ragnar Östbergs Plans östra sida		35		Ja
Innerstad	Renstiernas Gata	Renstiernas Gatas östra sida	Tjärhovsgatan och Fjällgatan	40	0,25	Ja
Innerstad	Ringvägen	Ringvägens västra sida	Krukmakargatan och Zinkens Väg	22		Ja
Innerstad	Rålambshovsleden	Nordväst		48		Ja
Innerstad	Sankt Eriksgatan	Sankt Eriksgatans västra sida	Dalagatan och Hälsingegatan	14		Ja
Innerstad	Scheelegatan	Scheelegatans västra sida	Kungsholmsgatan och Amarantengränd	12		Ja
Innerstad	Skeppsbron	Skeppsbrons sydvästra sida	Slottskajen och Slottsbacken	110	1	Ja
Innerstad	Slottskajen	Slottskajens södra sida	Mynttorget och Norrbro	70	2	Ja
Innerstad	Slottskajen	Slottskajens sydöstra sida	Norrbro och Skeppsbron	75	2	Ja
Innerstad	Strandvägen	Norra körbanans södra sida	Storgatan och Narvavägen	80	1	Ja
Innerstad	Tegelbacken	Norra sidan	Rödbogatan och Vasagatan	30	0,5	Ja
Innerstad	Torkel Knutssonsgatan	Torkel Knutssonsgatans södra sida	Duvogränd och Söder Mälarstrand	12		Ja
Innerstad	Vanadisvägen	Vanadisvägens sydöstra sida	Nortullsgatan och Hagagatan	12		Ja
Innerstad	Vasagatan	Västra körbanans västra sida	Klara Västra Kyrkogata och Klarastrandsleden	30		Ja
Innerstad	Väpnargatan	Norra sidan		25		Ja
Innerstad	Östra Järnvägsgatan	Sydöst	Torsgatan och Olof Palmes Gata	25	0,25	Ja
Ytterstad	Enskedevägen	Enskedevägens norra sida	Arenavägen och Lindevägen	200	4	Ja
Ytterstad	Farstaängsvägen	Sydväst		45	4	
Ytterstad	Körsbärsvägen	Körsbärsvägens nordöstra sida		12		Ja
Ytterstad	Nolsögatan	Sydöst	Mellan vändplatsen och Vågögatan	90		
Ytterstad	Nolsögatan	Sydöst	Vågögatan och Strömögatan	90		
Ytterstad	Oxholmsgränd;	Söderut		40		
Ytterstad	Partihandlarvägen	Partihandlarvägens östra sida	Marknadsvägen och Brunnbyvägen	30		Ja
Ytterstad	Tranebergsvägen	Tranebergsvägens norra sida	Tranebergsslingan och Margretelundsvägen	33		Ja

Parkeringsplatser för buss 2015 (1/2)

Källa: Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering med buss 2015. Kommentar: Längden i meter är uppskattad i de fall längden ej framgår av trafikföreskrifterna

Inner/ytterstad	Gata	Riktning/sida	Mellan	Längd (meter)	Maxtid (h)
Innerstad	Barnhusbron	Nordöst		140	
Innerstad	Barnhusbron	Söderut		110	2
Innerstad	Barnhusgatan	Nordöst		15	
Innerstad	Barnhusgatan	Nordöst	Öster om Upplandsgatan	15	
Innerstad	Dalagatan	Nordväst	Sankt Eriksgatan och Norra Stationsgatan	12	
Innerstad	Engelbrektsgatan	Norrut	Rimbogatan och Birger Jarlsgatan	45	2
Innerstad	Erstagatan	Norrut	Folkungagatan och Fjällgatan	15	0,25
Innerstad	Fjällgatan	Västerut	Lilla Erstagatan och Renstiernas Gata	30	0,25
Innerstad	Fjällgatan	Västerut	Erstagatan och Lilla Erstagatan	16	0,25
Innerstad	Folkungagatan	Sydväst	Södermannagatan och Östgötagatan	25	
Innerstad	Hantverkargatan	Västerut		42	
Innerstad	Karlbergsvägen	Väst	Västmannagatan och Dalagatan	27	
Innerstad	Katarinavägen	Västerut		30	
Innerstad	Katarinavägen	Sydöst		20	
Innerstad	Katarinavägen	Österut		15	
Innerstad	Klarabergsviadukten	Nordöst	Bolinders Plan och Klarasjörampen	35	
Innerstad	Kungstensgatan	Nordöst	Tulegatan och Birger Jarlsgatan	12	24
Innerstad	Körsbärsvägen	Nordväst	Valhallavägen och Ruddammsvägen	12	
Innerstad	Linnégatan	Sydöst	Väster om Narvavägen	55	
Innerstad	Malmskillnadsgatan	Söderut	Mäster Samuelsgatan och Brunkebergstorg	70	
Innerstad	Malmskillnadsgatan	Norrut	Brunkebergstorg och Mäster Samuelsgatan	35	
Innerstad	Munkbroleden	Nordväst		45	2
Innerstad	Mäster Samuelsgatan	Sydväst	Regeringsgatan och Malmskillnadsgatan	22	2
Innerstad	Mörka Kroken	Sydöst		85	
Innerstad	Narvavägen	Västra		30	
Innerstad	Norr Mälarstrand	Österut		125	
Innerstad	Norr Mälarstrand	Västerut	Ragnar Östbergs Plan och Samuel Owens Gata	100	1
Innerstad	Ragnar Östbergs Plan	Norrut		35	
Innerstad	Renstiernas Gata	Nordväst	Söder om Fjällgatan	40	0,25
Innerstad	Ringvägen	Söderut	Krukmakargatan och Zinkens Väg	22	
Innerstad	Rålambshovsleden	Sydöst		80	1
Innerstad	Sankt Eriksgatan	Söderut	Dalagatan och Hälsingegatan	14	
Innerstad	Scheelegatan	Sydväst	Kungsholmsgatan och Amarantengränd	12	
Innerstad	Skeppsbron	Sydost		110	1
Innerstad	Slottskajen	Nordöst		70	2
Innerstad	Slottskajen	Sydväst		75	2
Innerstad	Strandvägen	Västerut	Storgatan och Narvavägen	80	1
Innerstad	Södra Blasieholmshamnen	Sydöst		30	
Innerstad	Tegelbacken	Västerut		30	0,5
Innerstad	Torkel Knutssonsgatan	Österut	Duvogränd och Söder Mälarstrand	12	
Innerstad	Vanadisvägen	Nordöst	Norrtullsgatan och Hagagatan	12	
Innerstad	Vasagatan	Sydöst	Vattugatan och Tegelbacken	30	24
Innerstad	Väpnargatan	Nordväst	Sibyllegatan och Artillerigatan	25	
Innerstad	Östra Järnvägsgatan	Sydöst	Torsgatan och Olof Palmes Gata	25	0,25

Parkeringsplatser för buss 2015 (2/2)

Källa: Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering med buss 2015. Kommentar: Längden i meter är uppskattad i de fall längden ej framgår av trafikföreskrifterna

Inner/ytterstad	Gata	Riktning/sida	Mellan	Längd (meter)	Maxtid (h)
Ytterstad	Bergiusvägen	Nordväst	Professorsslingan och Ekhagsvägen	100	3
Ytterstad	Enskedevägen	Sydväst	Lindevägen och Palmfeltsvägen	120	4
Ytterstad	Enskedevägen	Sydväst	Aenavägen och Lindevägen	200	4
Ytterstad	Farstaängsvägen	Sydväst		45	4
Ytterstad	Nolsögatan	Sydöst		90	
Ytterstad	Nolsögatan	Södra sidan	Vändplatsen och Vågogatan	90	
Ytterstad	Oxholmsgränd	Söderut		40	
Ytterstad	Tranebergsvägen	Västerut		33	
Ytterstad	Tunnlandsvägen	Östlig		30	
Ytterstad	Västbergavägen	Sydöst	Elektravägen och Västbergs Gårdsväg	16	0,5

EY | Building a better working world

EY exists to build a better working world, helping to create long-term value for clients, people and society and build trust in the capital markets. Enabled by data and technology, diverse EY teams in over 150 countries provide trust through assurance and help clients grow, transform and operate. Working across assurance, consulting, law, strategy, tax and transactions, EY teams ask better questions to find new answers for the complex issues facing our world today

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal entity. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. Information about how EY collects and uses personal data and a description of the rights individuals have under data protection legislation are available via ey.com/privacy. EY member firms do not practice law where prohibited by local laws. For more information about our organization, please visit ey.com.

© 2022 EYGM Limited
All Rights Reserved

ED None

This material has been prepared for general informational purposes only and is not intended to be relied upon as accounting, tax, legal or other professional advice. Please refer to your advisors for specific advice.

ey.com