



Beställningstrafikens betydelse för Stockholms stad

Christina Bogestrand Frida Rimark Yulia Rokotova

Juni 2015

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	
Mål	5
Syfte	
Projektets innehåll och genomförande	
Resultat	
Turistekonomisk analys	
Intressent analys - Beställningstrafikens övriga betydelse	12
Betydelser för Stockholm stad	16
Problem och dess påverkan	19
Framtida utmaningar för branschen	22

Sammanfattning

Företrädare för beställningstrafiken med buss upplever att förutsättningarna för verksamheten i Stockholm har blivit sämre under de senaste tio åren. Stockholms läns Bussbranschförening arbetar kontinuerligt mycket aktivt med att försöka vända denna utveckling. I denna rapport lyfts både turistekonomiska och andra betydelser beställningstrafiken med buss har för Stockholms stad. Med turistekonomisk betydelse menas den omsättning som turister ger upphov till i samband med sina besök.

En mycket stor andel av de svenska och utländska turister som kommer till Stockholm åker med någon form av förbeställd buss, oavsett om det är för en rundtur eller för transport från en punkt till en annan. Stockholms läns Bussbranschförening upplever därför att beställningstrafiken med buss i hög grad bidrar till och påverkar turismen och dess utveckling i staden. HUI Research har genomfört en turistekonomisk analys av hur stor omsättning de turister som nyttjar beställningstrafiken med buss på ett eller annat sätt under sin vistelse genererar i pengar till Stockholms stad. Analysen grundas främst på underlag från uppdragsgivaren. De målgrupper som har legat till grund för den ekonomiska analysen är;

- Samtliga svenskar som reser till Stockholm med charterbuss
- Kryssningsresenärer som nyttjar sightseeingbussar
- Utländska besökare som kommer med charterbuss från utlandet, passagerarfärja eller flyg och har övernattning
- Utländska besökare som kommer med passagerarfärja eller flyg och enbart transporteras över dagen
- Kongressbesökare

Den totala turistekonomiska omsättning som ovanstående turistgrupper genererar genom sitt nyttjande av beställningstrafik med buss i Stockholms stad uppskattas till cirka 1 135 miljoner kronor för år 2014. Detta innebär att de även bidrar till att skapa 870 teoretiska årsverken inom besöksnäringen.

Beställningstrafiken med buss har även en ekonomisk betydelse för Stockholms stad i och med att den transporterar företagsgrupper, föreningar och andra grupper till olika aktiviteter i Stockholm med omnejd. Detta rör sig i många fall om resor med både början och slut i Stockholm, vilket gör att de inte klassificeras som turistiska och därför inte belyses närmare i denna rapport.

Andra betydelser som beställningstrafiken med buss har för Stockholms stad är;

- Avgörande betydelse för att transportera besökare till annan turistintensiv verksamhet såsom besöksmål, hotell, restauranger, arenor, mässor osv.
- Förkortar transporttiden för många besökare och skapar därmed ökad alternativ tid till konsumtion
- Avlastar den skattefinansierade kollektivtrafiken
- Förbättring av miljön
- Minskar trängseln av fordon i staden
- Förbättrar logistiken och samordningen av alla turister

Viktiga förutsättningar för att beställningstrafiken med buss i och till Stockholm även fortsatt ska vara attraktiv för resenärerna är att ytterligare förbättringar sker av såväl framkomlighet som kort- och långtidsparkeringar. Vad gäller framkomligheten är det framförallt tidsbegränsade åtgärder som behöver genomföras, såsom möjlighet att köra i bussfilerna vid vissa tidpunkter på dygnet under högsäsong (maj till september). Ytterligare fokus kring framtagning av parkeringsplatser behövs för att möta den efterfrågan på busstransporter som finns bland turisterna.

Beställningstrafiken med buss behöver också förhålla sig till förändrade förhållanden på marknaden. Det handlar exempelvis om individers förändrade resmönster och om växande konkurrens från såväl svenska som utländska aktörer.

Inledning

Företrädare för beställningstrafiken med buss (inkl. turistbusstrafiken) upplever att de under senaste 10 åren blivit allt mer undanskuffade i Stockholm. Förutsättningarna för trafiken har försämrats fortlöpande. Stockholms läns Bussbranschförening har arbetat mycket aktivt med att försöka vända denna utveckling. Insatserna har dock inte räckt. Stockholms läns Bussbranschförening önskar därför ta fram ett analysunderlag för att belysa beställningstrafikens betydelse för Stockholm/samhället i både ekonomiska och icke-ekonomiska termer.

Beställningstrafiken med buss innefattar såväl charterbussar, sightseeing bussar och förbeställda bussar som enbart transporterar resenärer från en punkt till en annan.

Mål

Målet med analysprojektet är att genom att lyfta beställningstrafik med buss betydelser för Stockholms stad sätta denna sektor av bussbranschen "på kartan" och förbättra förutsättningarna för denna trafik.

Syfte

Avsikten med underlaget är att påvisa ekonomiska och övriga betydelser av beställningstrafiken med buss för politiker, andra beslutsfattare och planerare. Detta för att de i större utsträckning ska ta hänsyn till denna sektor av bussbranschen. Stockholms läns Bussbranschförening har som mål att konkreta förbättringar ska uppnås för trafikens bedrivande. En goodwill och ökat intresse för bussar och busstrafik ska nås hos allmänheten.

Projektets innehåll och genomförande

Resultatet av analysprojektet består av två delar och underlag till projektet utgår från både djupintervjuer och olika marknadsrapporter.

Del 1. Att ta fram en uppskattning av beställningstrafikens bidrag och därmed betydelse till ökad turistekonomisk omsättning och sysselsättningsskapare i Stockholms stad

Den turistekonomiska betydelsen räknas fram utifrån redan framtaget underlag från uppdragsgivaren i form av olika rapporter och bedömningar av nyckelpersoner i branschen. Ingen primärdataundersökning har således gjorts. Den rapport som haft mest betydelse för beräkningarna är rapporten "Bussturism 2014"** där bl a antalet resor som svenskar med charterbuss gjort redovisas. Uppdragsgivaren Stockholms läns Bussbranschförening har även bidragit med bedömningar kring fördelningar av antalet resor med charterbuss för svenska resenärer och fördelningar av olika huvudsyften (kategorier). Den skattning av turistekonomisk omsättning som utländska turister som nyttjar förbeställda bussar står för utgår från input kring volymer från främst uppdragsgivaren. Underlag till analysen har även erhållits vid de djupintervjuer som genomförts med personer med stor kunskap om sektorn i bussbranschen.

Övrigt använder sig HUI Research av både sin erfarenhet från andra undersökningar och data ur sin sk evenemangsdatabas för att få faktiska dygnsutlägg för olika typer av svenska besökare (ex teaterbesök, idrottsevenemang, kryssning, kongress osv.). För beräkning av utländska besökares konsumtion har offentlig statistik (Tillväxtverket) använts i beräkningsmodellen.

Del 2. Intressentanalys - Beställningstrafikens övriga betydelser

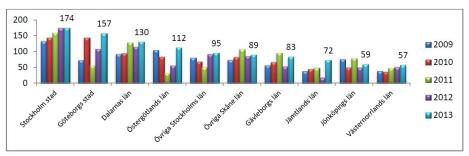
• Resonemang kring övriga samhälleliga effekter beställningstrafiken med buss har för Stockholms stad

I detta avsnitt belyses andra effekter beställningstrafiken har för Stockholms stad. Det gäller framförallt sådana effekter som inte går att kvantifiera, men som ändå är av stort värde för staden och dess invånare, kommunen och dess näringsliv. Underlaget bygger på intervjuer med aktörer föreslagna av uppdragsgivaren. Aktörerna anses som viktiga för att de i högsta grad såväl påverkas som påverkar beställningstrafiken med buss i Stockholms stad.

Resultat

I följande resultatavsnitt redovisas en uppskattning av den turistekonomiska omsättning som turister som nyttjar beställningstrafik med buss genererar till Stockholms stad, samt en belysning av de andra effekter beställningstrafiken med buss har med utgångspunkt i bedömningar av såväl uppdragsgivaren som olika betydelsefulla aktörer inom branschen.

Om vi ser till svenskars generella resande och fördelningen av hur nyttjande av olika färdmedel ser ut vid resor inom Sverige kan vi konstatera att av samtliga resor som svenskar gjorde utifrån senaste undersökning år 2013 färdades 1,3% med s k charterbuss. Främsta färdmedlet var personbil som resenärerna använde vid 71% av sina resor följt av tåg och flyg på vardera 9,9% 1). Antalet resor med beställningstrafik med buss, även s k charterbuss, gjorda av svenskar var år 2013 till antal 1 987 000 st i hela Sverige enligt årsrapporten "Bussturism 2014". Svenskars resande med charterbuss inom Sverige har ökat i antal resor medan antalet resor till utlandet med charterbuss har minskat från tidigare år. Antalet resor med charterbuss till Stockholms stad var 174 000 st år 2013 vilket i stort är densamma i omfattning som år 2012. Nedan redovisas utvecklingen under senaste 5 åren till Stockholms stad och andra geografiska områden.



Antal charterbussresor totalt i 1000-tal, 2009-2013 för de 10 största svenska destinationerna (2013 år siffror i diagrammet)

Hur resorna fördelar sig på olika typer av resor redovisas i nedan avsnitt utifrån underlag i Bussturism 2014 och bedömningar som gjorts av uppdragsgivaren och vid de intervjuer som genomförts.

Turistekonomisk analys

I föreliggande avsnitt kommer vi att redovisa uppskattad omsättning som individer som kategoriseras som turister och nyttjar beställningstrafiken med buss gav upphov till i Stockholms stad under 2014. Detta är viktigt att poängtera eftersom beställningstrafiken med buss inte bara har betydelse för turister utan även för många andra målgrupper som spenderar pengar i Stockholm men som inte definieras som turistiska och därför inte ingår i underlaget för turistekonomisk omsättning. Exempel på en stor kundgrupp för bussföretagen är företag och föreningar som beställer transporter från stockholmsbaserade bussföretag för att transportera personer i Stockholmsområdet till konferensanläggningar, studiebesök, julbord, restauranger, fester mm. Enligt Stockholms läns Bussbranschförening sysselsätts t ex i genomsnitt 60 bussar om dagen till att köra dessa typ av kunder under perioden 15 september – 15 Maj. Bussarna beräknas utnyttjas för i medeltal två uppdrag/körningar om dagen.

Turistekonomisk omsättning

Turism uppstår när människor reser till platser utanför sin vanliga omgivning. Då uppstår en efterfrågan på turistiska varor och tjänster. Turisten kanske är i behov av någonstans att bo, mat och dryck och han/hon besöker olika attraktioner och anläggningar. Förenklat brukar man tala om förflyttad konsumtionskraft. Denna förflyttade konsumtionskraft medför en ökad omsättning för företagare och näringsidkare på destinationen och i förlängningen skapar den ökade omsättningen förutsättningar för nya arbetstillfällen. Besöksnäringen är dessutom den enda bransch som skapar momsintäkter till staden till följd av exporten, dvs. utländska besökares konsumtion i Sverige.



Turism består av flera olika aktiviteter kopplade till resan och vistelsen på annan ort och därför kan den totala omsättningen kopplat till turismen inte mätas genom att titta på omsättningen inom en bransch utan man måste se till hur stor andel av skilda branschers omsättning som uppstår till följd av turismen. Exempelvis äter både turister och lokalbefolkningen på restauranger vilket medför att av en restaurangs totala omsättning är det bara en del som genereras till följd av turism. Detta innebär att det är förhållandevis komplicerat att mäta hur mycket turismen omsätter i olika näringar och i olika regioner.

Enligt FNs internationella rekommendationer för att mäta turistkonsumtion mäts denna därför från konsumtionssidan. Det betyder i praktiken att man mäter antal turistiska besök/övernattningar och turisternas genomsnittliga konsumtion inom olika branscher.

Sysselsättningseffekter

Turismen ger upphov till sysselsättningseffekter i många olika branscher, exempelvis inom detaljhandel, restauranger och aktivitetsföretag. Ett av de främsta argumenten för turism som framtidsbransch sett ur ett tillväxtperspektiv är dess relativt goda förmåga att skapa ökad omsättning och sysselsättning. I traditionella branscher innebär en omsättningsökning ofta att sysselsättningen relativt sett minskar då det främst är produktiviteten som ökar, men eftersom "turistbranschen" i många fall är personalintensiv tenderar omsättningsökningen även att resultera i nya arbetstillfällen. Grovt uppskattat krävdes det inom besöksnäringen en omsättningsökning motsvarande 1,64 miljoner kronor för att skapa ett nytt årsverke år 20132

Turism utgörs av flera olika aktiviteter kopplade till personers hela resa och vistelse på annan ort och för detta projekt sin vistelse i Stockholms stad. I föreliggande avsnitt kommer vi att utifrån olika antaganden uppskatta hur stor den ekonomiska omsättningen är för turister som har nyttjat beställningstrafiken med buss som transportmedel under sin vistelse. Det är viktigt att poängtera att omsättningen inte därför kan härledas till enbart beställningstrafiken med buss utan verksamheten är en viktig del för att turisterna ska kunna komma till och från Stockholm, samt resa runt i Stockholm och därmed kunna konsumera i Stockholms stad.

Olika kundgrupper har olika dygnskonsumtion vilket påverkar den totala omsättningen. Exempelvis lägger en övernattande turist som bor på hotell i snitt 1807 kr per dygn och person. En dagbesökare lägger i snitt 587 kr per dygn och person. Den totala turistekonomiska omsättningen i Stockholms stad uppskattades år 2012 ligga på ca 18 miljarder (källa: Resurs AB)

Olika kundgrupper har olika dygnskonsumtion vilket påverkar den totala turistekonomiska omsättningen. Av den anledningen är det viktigt att ha en bra bild av hur fördelningen av olika kundgrupper som åker till Stockholm med beställningstrafiken med buss ser ut.

² Fakta om svensk turism 2013

³ Facts about the tourism industry in Stockholm 2013 », Stockholm Visitors Board

De målgrupper som den turistekonomiska omsättningen utgår från och som vi både vet nyttjar beställningstrafik med buss och har uppskattade volymtal är;

- 1. Svenskar som reser till Stockholm med charterbuss
- 1. Kryssningsresenärer
- 2. Utländska besökare som kommer med charterbuss från utlandet, passagerarfärja eller flyg och har övernattning
- 3. Utländska besökare som kommer med passagerarfärja eller flyg och transporteras över dagen
- 4. Kongressbesökare

Både resenärer resande på fritiden och i tjänsten är inkluderade.

STATISTIK

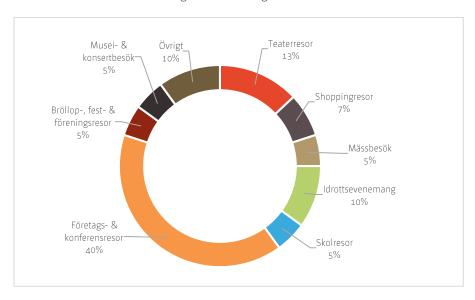
- Antalet svenska resor med charterbuss som gick till Stockholms stad år 2013 var 174 000 st 1
- Antalet kryssningsresenärer 2014 till Stockholms hamnar var 467 000 st och antalet anlöpande kryssningsfartyg 265 st³
- Besökare Stockholmsmässan 20144;
 - o Mässbesökare 790 000 st
 - o Kongressbesökare 460 000 st
- Utländska passagerarresenärer till Stockholms hamnar var år 2013 ca 10,53 miljoner vilket är en svag minskning jämfört med året innan.

¹Bussturism 2014, Resurs AB

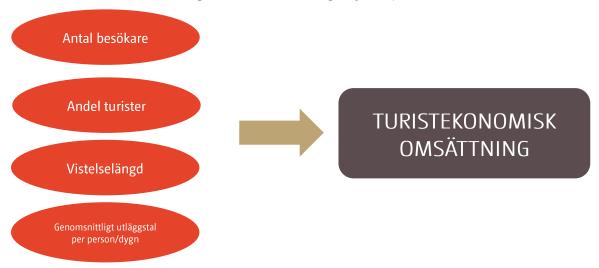
³ Facts about the tourism industry in Stockholm 2013 », Stockholm Visitors Board

⁴ 2014 års regionalekonomiska effekter av Stockholmsmässan, Stockholmsmässan.

Enligt Stockholms läns Bussbranschförening bedömning ser fördelningen av resor som görs av svenskar till Stockholm med beställningstrafik ut enligt nedan;



Den turistekonomiska omsättningen beräknas fram enligt följande parametrar nedan.



För att kunna beräkna den turistekonomiska omsättningen som beställningstrafiken <u>med buss har betydelse för</u> och därmed indirekt har stor inverkan på har HUI Research erhållit indata dels från uppdragsgivaren i form av rapporter och olika bedömningar dels från viss input utifrån genomförda intervjuer. Vi har utgått ifrån 2014 års data i den mån det har funnits tillgängligt, annars har vi använt oss av data från 2013 och antagit samma volym och förutsättningar för 2014. HUI Research har även utifrån egna tidigare genomförda undersökningar kunnat göra bedömningar av olika dygnsutlägg för de olika målgrupperna.

Nedan presenteras en uppskattad turistekonomisk omsättning och sysselsättning i Stockholms stad i vilken beställningstrafiken med buss är med och bidrar till;

Svenskar som rest med charterbuss till Stockholms stad (på fritiden och i tjänsten) Turistekonomisk 255 Miljoner omsättning 1 135 miljoner Kryssningsresenärerna 225 Miljoner Utländska besökare övernattning Teoretiska årsverken Innefattar de som kommer med buss, flyg och färjor med övernattning 300 miljoner 870 st Utländska besökare – incoming -dagresor 95 miljoner Kongressbesökare 260 miljoner

Sysselsättningseffekterna beräknas som ett teoretisk värde baserat på hur stor omsättning det krävs inom respektive bransch för att skapa ett årsverke. HUI Research har använt samma fördelningsnycklar som i det nationella turistsatellitkontot som beräknar turismens omsättning och sysselsättningseffekter på nationella nivå.

En målgrupp som är viktig och som nyttjar beställningstrafik med buss i hög utsträckning är kongressbesökarna. Baserat på statistik över antalet kongressbesökare från Stockholmsmässan för 2014 uppskattas den turistekonomiska omsättningen för denna målgrupp till 260 miljoner kronor.

Intressentanalys – Beställningstrafikens övriga betydelse

Följande avsnitt bygger på information från uppdragsgivaren och intervjuer med aktörer föreslagna av uppdragsgivaren. Dessa aktörer anses viktiga för att de i högsta grad såväl påverkas av som påverkar beställningstrafiken med buss i Stockholms stad. Intervjuer har gjorts med aktörer som antingen är verksamma inom branschen eller som nyttjar dess tjänster i hög grad. De aktörer som intervjuats är;

Ekmanresor, VD Johan Ekman	Stockholmsbaserat bussföretag
Strömma Buss, vVD Oscar Carheden	Stockholmsbaserat bussföretag
Byberg & Nordin Busstrafik, VD Thomas Byberg	Bussföretag verksamt på 11 olika destinationer i Sverige med många resor till Stockholm
Stockholms Hamnar, Marknadsansvarig passagerartrafik Henrik Ahlqvist	Erbjuder kajplatser, anläggningar samt service och tjänster åt färje-, kryssnings- och godstrafik.
Vasamuseet, Marknadsansvarig Mathias Anderson	En av de mest populära besöksattraktionerna där ca 30 procent av besökarna kommer med förbeställd buss
Strömma Seascape Scandinavia, Joachim Anrin	Arrangerar sightseeingturer för kryssningsturister. Anlitas av rederierna
Stockholmsmässan, Logistikansvarig Torbjörn Erkers	Arrangerar publika mässor och kongresser. Stort nyttjande av förbeställda bussar för transporter till och från Stockholmsmässan

Intervjupersonerna har fått ge sin syn på främst tre områden;

- Vilka huvudproblem de ser finns för beställningstrafiken med buss i Stockholms stad
- Vilka andra betydelser, icke-ekonomiska, som de uppfattar att beställningstrafiken med buss bidrar med till Stockholms stad
- Vilka utmaningar de anser finns för beställningstrafiken med buss generellt och i Stockholm

Företrädare för beställningstrafiken med buss upplever att förutsättningarna för verksamheten i Stockholms stad har försämrats kraftigt under de senaste 10 åren. Samtliga intervjupersoner anser att Stockholms stad behöver genomföra förbättringar för att de ska kunna bedriva en fungerande verksamhet och även ha möjlighet att växa. Den bristande infrastrukturen uppges vara det största hindret och påverka framkomligheten för bussarna kraftigt och därmed verksamheten.

De problem som poängteras är främst kopplade till brist på framkomlighet och parkeringsplatser. Ingen av de verksamheter som nyttjar beställningstrafik med buss som vi intervjuat ser dock att det ännu är ett så stort problem att det påverkar antalet utländska besökare negativt. De menar att även om busstrafikens förutsättningar i Stockholm har försämrats så är det ännu inte ett så stort problem i förhållande till i andra storstäder i Europa att man förlorar affärer. Utländska besökare som har besökt andra storstäder är vana vid att sitta i ännu längre köer till olika besöksmål. Samtliga intervjupersoner är dock överens om att man måste arbeta preventivt med frågan.

De problem vi har kring bussarna ser jag som "lyxproblem" jämfört med i andra storstäder i Europa, menar Joachim Anrin, Strömma Seascape Scandinavia. Om man tittar på stora besöksmål ute i världen så är de flesta resenärerna vana att köa. Många gäster har varit ute i världen och vi har det inte så illa i Stockholm så det är ett stort problem ännu. Det är dock viktigt att vara preventiv i tankebanorna. Exempelvis Vasamuseet bygger ut museet, förbättrar kösystem med mera, men uppställningsplatserna är samma i antal.

Däremot upplever bussföretagen att de riskerar att tappa ytterligare en stor andel av sina företagskunder på grund av bristande framkomlighet då bussresan tar för lång tid. Enligt Ekmanresor har branschen tappat 50 procent på företagsmarknaden under de senaste 10 åren då förutsättningarna för bussarna försämrats.

Bussföretagen upplever också att det är för lite fokus på själva resan, det vill säga på färdmedlet, när besöksnäringen diskuteras. Det är nästan enbart fokus på besöksmålen och evenemangen. Transporten är en del av en besökares upplevelse av Stockholms stad och borde därför ha större fokus och prioritering än vad den har idag.

Beställningstrafikens betydelse för Stockholms stad

Nedan redovisas de faktorer som lyfts fram som de största övriga faktorerna, förutom turistekonomisk omsättning, som beställningstrafiken med buss bidrar med till Stockholms stad.

• Avgörande betydelse för andra verksamheter

Ur ett tillgänglighetsperspektiv är bussarna viktiga för många verksamheter. Många verksamheter är helt och hållet beroende av att besökare kan komma med buss till dem. Av Vasamuseets 1,2 miljoner årliga besökare kommer cirka 30 procent, främst kryssningsresenärer, med någon form av förbeställd buss, enligt Mathias Andersson, marknadsansvarig på Vasamuseet.

I många fall är bussresenärerna helt avgörande för andra verksamheter såsom hotell och restauranger. Två hotell som tar emot en mycket stor andel bussresenärer är Stockholm Waterfront och Clarion Sign på Norra Bantorget.

Beställningstrafiken med buss har stor betydelse för att det ska komma besökare från andra delar av Sverige till teatrar och evenemang i Stockholm. Bussarna gör det enkelt för besökarna att komma ända fram till sin destination och gör det också enkelt för dem att se delar av Stockholm på ett tidseffektivt sätt.

Beställningstrafiken med buss är jätteviktig för att få besökare till exempelvis privatteatrar och idrottsevenemang från andra delar av Sverige. Kan ej nog understryka det, säger Mathias Andersson, marknadsansvarig på Vasamuseet.

Beställningstrafiken med buss har också stor betydelse för föreningar och privata och offentliga företag i samband med att de har konferenser och möten. Bussarna gör det möjligt för föreningarna och företagen att förflytta anställda från punkt A till punkt B på ett tidseffektivt sätt, oavsett om de är placerade i Stockholm eller utanför. Anställda behöver inte själva ta höjd för att hitta med annan kollektivtrafik.

Som exempel på ovan kan nämnas att enligt Stockholms läns Bussbranschförening kan de stockholmsbaserade bussföretagen tillsammans köra i snitt 60 bussar om dagen under perioden 15 september-15 maj i Stockholmsområdet. I snitt uppskattas respektive buss göra två uppdrag per dag. Om varje buss transporterar i genomsnitt cirka 30 personer per tillfälle menar Stockholms läns Bussbranschförening att man således kör cirka 14 000 personer per dag. Det innebär i sin tur att det under denna period är cirka 720 000 resenärer som transporteras i Stockholm, vilket är ansenlig volym.

En annan verksamhet för vilken beställningstrafiken med buss har stor betydelse är anläggningar såsom Stockholmsmässan. Dels genom transporter av mässbesökare från resten av landet, dels genom transporter av utländska kongressbesökare från Arlanda och till och från Stockholms stad. Förbeställda bussar är en förutsättning för att många besökare från resten av Sverige ska kunna besöka ex Stockholmsmässan. Vad gäller de publika mässorna, såsom Trädgårdsmässan, kommer det cirka 100–120 bussar från hela landet, menar Torbjörn Erkers, logistikansvarig för Stockholmsmässan. Även till SAKOmässan kommer det ca 80–90 bussar med skolelever per dag. I snitt under hela året kommer ca 10–20 bussar med besökare per dag och då framförallt på lördagarna, säger Torbjörn Erkers.

Bussarna är helt avgörande för att vi ska kunna ha internationella mässor, menar Johan Ekman, Ekmanresor. De är en förutsättning för att kunna flytta gäster som befinner sig utanför staden till centrum. Bussen kan stanna precis vid hotellet. Inget alternativ för utländska gäster att ha annat transportmedel, menar Johan.

En stor andel av resenärerna som ska med passagerarfärjorna åker buss dit. Beställningstrafiken med buss har således en stor betydelse för rederierna. Det går till exempel 10 linjer (bussar) dagligen i stort sett året om till Birka Cruises i Stockholm från olika delar av Sverige.

• Förkortar tid för transport – ökar alternativ tid för konsumtion i Stockholm stad

Som nämnts tidigare innebär transport med förbeställda bussar, oavsett om de rör företag, kryssningsresenärer eller paketresor utifrån landet, att resenären på ett snabbt och enkelt sätt kan ta sig från punkt A till punkt B. På det sättet kan mindre tid läggas på transport och mer tid på andra aktiviteter som gagnar Stockholms stad, såsom shopping, sightseeing och restaurangbesök.

Avlastar skattefinansierad kollektivtrafik

En annan betydelse beställningstrafiken med buss har och som lyfts fram som mycket viktig är att den skattefinansierade kollektivtrafiken i Stockholms stad avlastas. I annat fall skulle alla de som idag åker med förbeställda bussar till och inom Stockholm tvingas åka med linjebussar och tunnelbana vilket skulle belasta den "vanliga" skattefinansierade kollektivtrafiken kraftigt.

Skulle inte turistbussarna finnas skulle all transport av turister och mässbesökare åka med den skattefinansierade kollektivtrafiken och belasta den, menar Johan Ekman, VD Ekmanresor.

Om alla de som åker med beställningstrafiken form av "privat kommersiell linjetrafik" inom Stockholm skulle åka kommunalt skulle det bli begränsade platser för stockholmarna och kollektivtrafiken totalt. "Den kommersiella linjetrafiken" hjälper stockholmarna så att det blir behändigt på "vanlig" kollektivtrafik så att man får plats på tunnelbana mm. På det sättet avlastar beställningstrafiken med buss den skattefinansierade kollektivtrafiken, menar Oscar Carheden, vVD Strömma Buss.

• Ekonomiska fördelar för Stockholms stad

En annan aspekt som har lyfts fram där beställningstrafiken med buss har stor betydelse för Stockholms stad är den ekonomiska. Stockholms stad behöver inte nyttja offentliga medel för att bekosta transporten av turister och andra besökare i staden. Konsumtionen som dessa besökare är upphov till under sin vistelse gynnar däremot Stockholms stad direkt.

Beställningstrafiken med buss kan också relativt enkelt utnyttjas som ersättningstrafik vid störningar i övrig kollektivtrafik. Bussföretagen kan snabbt anlitas för att transportera resenärer. Tillgänglighetsaspekten lyfts fram som mycket central och viktig för Stockholms stad. På detta sätt är således beställningstrafiken med buss en flexibel kollektivtrafik som kräver en förhållandevis liten investering för Stockholms stad.

Beställningstrafiken med buss kan användas on- demand, vilket innebär att samhället inte behöver investera offentligt utan att beställningstrafiken kan utnyttjas efter behov allt eftersom man utvecklar staden.

Beställningstrafiken med buss är ett flexibelt transportmedel vid stadskärneutveckling av staden, menar Oscar Carheden, vVD Strömma Buss. Samhället/aktören/transport-företaget (flyg/tåg etc) kan skapa kundnytta genom tillfälliga lösningar med buss utan särskilt omfattande investeringar i mark/väg/spår eller liknande. Detsamma gäller vid exempelvis tillfälliga transportbegränsningar på grund av olika former av störningar, anser Oscar Carheden.

Miljöpåverkan

En av de viktigaste enskilda betydelser som beställningstrafiken med buss har är att den också minimerar antalet fordon i staden. Detta är positivt både ur trängselhänseende och ur ett miljöperspektiv. Bussar är större enheter som kan ta fler passagerare. Om inte bussarna skulle finnas tillgängliga skulle fler åka främst personbil, vilket skulle öka koldioxidutsläpp och övrig miljöpåverkan.

• Trängseln på gatorna minskar

En annan betydelse bussarna har är att de minskar trängseln i Stockholms stad. Det alternativa transportsättet till buss är taxi eller personbil/tjänstebil, vilket skulle innebära fler enheter i innerstaden och öka trängseln på gatorna.

• Mindre kaos vid hamnarna – samordning av turister

Genom att de förbeställda bussarna finns på plats vid hamnarna blir det enkelt att organisera och samordna alla de kryssningsresenärer som kommer i land. Om bussarna blev färre skulle fler turister vara hänvisade till att åka taxi alternativt ta sig fram till fots, vilket skulle innebära större kaos i hamnområdet på grund av att fler bilar och turister var i rörelse där.

Fler organiserade bussturer innebär också mer kontroll över förflyttningen av turister till olika besöksmål i staden. Samordningen av turisterna mellan besöksmålen blir bättre och således planeringen bättre. Detta resulterar i att bättre spridning av turisterna kan uppnås i staden, vilket innebär mindre köer vid olika besöksmål.

Problem och dess påverkan

I nedan avsnitt görs en sammanfattning av de huvudproblem som beställningstrafiken med buss upplevs ha i Stockholms stad

Brist på framkomlighet

• Övergripande framkomlighetsproblem

Dålig framkomlighet för framförallt sightseeingbussarna i Stockholms stad leder till att turisterna får spendera mer tid i bussen och mindre tid vid besöksmålen och i Stockholms stad. Detta lyftes specifikt fram som ett problem för de turister som kommer med kryssningsfartygen.

Under sin tre till fyra timmar långa sightseeingresa i Stockholm lägger kryssnings-resenärerna cirka 50 procent av tiden i bussen och cirka 30 procent vid ett par besöksmål samt spenderar cirka 45 minuter på egen hand i Gamla stan för shopping, enligt Joachim Anrin på Strömma Seascape Scandinavia.

Kryssningsbesökarna är tidspressade, menar Oscar Carheden, vVD Strömma Buss. Varje minut är viktig, fortsätter han. En timmes väntan är avdrag från shopping. Viktigt att inte förlora kvartar under sin vistelse. Det tar av resenärernas tid att göra något annat.

Minskar tiden vid besöksmålen och den egna tiden ytterligare på grund av längre tid i bussen får det således en stor negativ inverkan på konsumtionen.

• Tidsrelaterade framkomlighetsproblem

Dålig framkomlighet för bussar i beställningstrafik på vissa tider under främst förmiddagen då framförallt kryssningsresenärerna transporteras i Stockholms stad uppges vara ett problem både av Vasamuseet och sightseeing företaget Strömma Seascape Scandinavia. De sistnämnda skulle gärna se att Stockholms stad tillåter charterbussarna att köra i bussfilerna under högsäsongen på sommaren.

Nyckeln är att under sommarmånaderna kunna få köra i bussfälten. Vi har som mest cirka 100 bussar per dag i rörelse under högsommaren, menar Joachim Anrin på Strömma Seascape Scandinavia.

Även förmiddagarna lyfts fram som en kritisk period på dagen där åtgärder behövs genomföras för att förenkla för bussarna vid exempelvis kajerna som tar emot kryssningsresenärerna. De sistnämnda kommer in på morgonen och ska under en begränsad tid på förmiddagen transporteras runt i Stockholms stad. Även under denna tid önskas lättnader i framkomligheten genom att kunna nyttja bussfilerna.

Det är ett otroligt tryck på förmiddagen, menar Joachim Anrin. Som mest kan det vara 40 bussar som ska avgå under 1,5 timme från kajplatsen. Det innebär att det avgår en buss varannan minut.

Brist på parkeringsplatser

Det råder brist på korttidsparkeringar i Stockholm generellt (1 timmes parkeringar) och långtidsparkeringar över natt för bussar som kommer från andra delar av Sverige. Det innebär att bussarna parkerar på gator där det är ledigt och därmed minskar parkeringsplatsmöjligheterna för personbilarna som då får söka efter andra platser.

Vi önskar att vi kunde få fler tillfälliga korttidsparkeringsplatser 15 maj-15 september. Nattparkering är det alltid lite av, men det har chaufförerna lärt sig så man "fulparkerar", menar Johan Ekman, VD Ekmanresor.

Vi sitter och kör runt för att hitta p-platser, menar Tomas Byberg, VD Byberg och Nordin Busstrafik. Synd att bussarna tvingas att skickas in i trafiken. Vi försöker hitta ströplatser på olika broar. Om man ska skissa på nya p-platser i Stockholm för bussar ser vi gärna att man återupptar tankarna och skisserna kring banhusområdet vid Cityområdet (City-terminalen).

• Brist på parkeringsplatser vid kajplatserna under högsäsong

Vissa kajplatser under sommaren är inte anpassade för bussar och därför blir det kaos och bussar får stå på provisoriska platser, till exempel vid Skeppsbrokajen. I takt med att staden växer minskar platserna till att ställa upp bussar, upplever jag. Busstrafiken störs allt mer av avstängningar i Stockholms stad. Det är inte lätt att ta sig fram oavsett om det gäller transport av passagerare eller att hitta p-platser. Viktigt att Stockholms stad är engagerad och förstår problemen, menar Henrik Ahlqvist, marknadsansvarig passagerare Stockholms Hamnar

Henrik Ahlqvist menar också att det är viktigt att antalet parkeringsplatser för bussarna följer antalet kajplatser. Om antalet kajplatser ökar för att kunna ta emot kryssningsresenärer behöver även antalet parkeringsplatser för bussarna öka. I dagsläget ökar inte antalet anlöp av kryssningsfartyg markant men däremot blir fartygen större.

Ett annat problem som lyfts fram i samband med bristen på parkeringsplatser för bussar vid Stockholms hamnar är avsaknaden av organisation vad gäller av- och pålastning av resenärer, samt parkering av transportmedel i samband med inkommande fartyg vid hamnarna och vid vissa besöksmål och hotell. Henrik Ahlqvist, marknadsansvarig vid Stockholms Hamnar, menar att det krävs större organisation av bussarna i hamnen på grund av det växande antalet sightseeingbussar. Det ökade antalet "hop-on-hop-off"-bussar är en utmaning både ur ett framkomlighetsperspektiv och ur ett värdskapsperspektiv till kryssningspassagerare som kommer till hamnen eftersom det ofta blir stökigt mellan respektive bolags personal.

• Bristande parkeringsmöjligheter och på/avstigningsplatser vid besöksmålen, hotellen och arenorna påverkar deras verksamhet

Ett otillräckligt antal parkeringsplatser vid olika besöksmål leder till en negativ miljömässig påverkan till följd av att bussförare får cirkulera i staden under resenärernas besök. Detta innebär ett ökat utsläpp av koldioxid men också att bussarna försvårar för andra fordon att ta sig fram i staden. Mathias Andersson, marknadsansvarig vid Vasamuseet, menar att det inte enbart är bristen på parkeringsplatser som orsakar detta utan också att taxibilarna tar bussplatserna.

Vi har problem med taxibilar som ställer sig där bussarna ska stå. När det är fullt på parkeringarna så står bussarna längs med Djurgårdsvägen, säger Mathias Anderson, marknadsansvarig Vasamuseet.

Vasamuseet har försökt förbättra parkeringsmöjligheterna för beställningstrafik med buss utanför museet. Mathias Anderson upplever inte att förutsättningarna för bussarna vid just Vasamuseet har blivit sämre trots ökat antal besökare, då de ökat antalet bussplatser något för fem år sedan. Mathias förklarar att man tagit bort linjerna som separerade bussplatserna och därigenom får in något fler bussar idag. Detta är en typ av åtgärd som de enskilda besöksmålen själva måste ta beslut om för att underlätta för bussarna och därigenom resenärerna.

Vasamuseet är priviligierade vad det gäller att kunna ta emot besökare med buss, menar Mathias Anderson. Slottet, Stadshuset och Gamla stan har det mycket värre vad gäller framkomlighet och parkeringsmöjligheter för beställningstrafiken med buss. I Gamla stan går det inte att bygga vändplatser.

En lösning på parkeringsproblematiken vid olika besöksmål är att försöka påverka politikerna att öka antalet trafikvärdar. Det krävs dock att marken ägs av Stockholms stad och inte är privat, såsom på Djurgården. Joachim Anrin, Strömma Seascape Scandinavia menar att det fungerar väl med trafikvärdar där det är möjligt.

Begränsad framkomlighet och begränsade parkeringsmöjligheter vid vissa hotell innebär att dessa riskerar att exkluderas som boendealternativ vid olika paketresor som utländska och svenska besökare gör. Det innebär att hotellmarknaden för resenärer med beställningstrafiken med buss begränsas.

För att kunna ta emot utländska gäster är det en förutsättning att kunna köra ända fram till hotellet, menar Johan Ekman, VD Ekmanresor.

En representant för bussföretagen baserade utanför Stockholm upplever att bristen på parkeringsplatser vid arenoma leder till ett minskande antal paketresor till olika evenemang i Stockholm. Om det inte finns möjlighet att köra ända fram till olika evenemang faller hela konceptet.

Jag upplever att det är få anläggningar som tittar på att få bussarna att komma närmare, menar Tomas Byberg. Tomas fortsätter med att exemplifiera att man lokalt testat att lägga bussparkeringen direkt utanför ett antal SHL arenor. I Örnsköldsvik ökade resandet radikalt då det helt plötsligt blev enklare att komma till arenan om man åkte buss. På Solvalla däremot, där man lagt bilparkeringen närmast och tvingar bussresenärerna till långa promenader, är det tydligt att strömmen resenärer flyttas över till bil menar Tomas.

Framtida utmaningar för branschen

Vid en diskussion med aktörerna angående vad som är några av branschens utmaningar i framtiden har följande nämnts;

1. Ingen tydlig samordnande part för beställningstrafikens förutsättningar

Det som lyfts fram är att det inte finns någon samordnande part i Stockholm stad vad gäller beställningstrafikens förutsättningar i staden och därmed dess utveckling. Branschen upplever att ytorna för de privata bussarna krymper både vad gäller framkomlighet och parkeringsplatser. Det är många parter inblandade och det är svårt att samordna alla intressen. Det anses exempelvis brista i samordningen mellan Stockholm stad, Fastighetsverket och Djurgårdsförvaltningen som alla är markförvaltare/väghållare i Stockholm. Det skulle vara önskvärt att de hade en helhetssyn och samarbetade för att gemensamt skapa goda förutsättningar för beställningstrafiken med buss.

2. Att med växande turism till staden även skapa bättre förutsättningar för bussarna

Som exempel nämns att om antalet kajplatser ökar för att kunna ta emot fler kryssningsfartyg behöver parkeringsplatserna för bussarna öka i samma utsträckning.

3. Ökad efterfrågan av resenärer att besöka mer urbana miljöer

En restrend som vi ser är att såväl svenskar som utländska turister i högre utsträckning reser till storstäder. Vi svenskar reser gärna till storstäder med våra barn för att återuppleva gamla resmål. § I Göteborg ökade antalet utländska gästnätter under första kvartalet 2015 jämfört med samma period föregående år med hela 13 procent. Äntalet gästnätter ökade, enligt SCB, med totalt 9% i Stockholms stad under första kvartalet 2015 jämfört med samma period föregående år. Antalet svenska gästnätter ökade med 10 % och utländska med 8%. Detta är något vi ser även i andra storstäder.

4. Ökat individualistiskt resande

En utmaning är att digitaliseringen har möjliggjort ett mer individualistiskt resande. Yngre resenärer vill gärna själva boka och skräddarsy sin resa. Ökad digitalisering och tillgänglighet leder till att man inte är lika beroende av att boka paket. Pensionärsresorna finns kvar, men resandet har blivit mer individualistiskt även i denna målgrupp. Vi ser att många pensionärer i större utsträckning än tidigare bokar sina egna resor på nätet.

⁶ Novus undersökning, November 2014, Ticket Privatresor

⁷ Göteborgs Posten, 2015-05-08

5. Ökad konkurrens

Antalet utländska bussföretag som kör i Sverige och Stockholm ökar successivt upplever företrädarna för branschen. Det är när konkurrensen inte sker på lika villkor, när det t ex skiljer i löne- och lönebikostnader som det ses som ett problem. Det är också fler privata sightseeingalternativ under högsäsong i Stockholm. Beställningstrafiken med buss upplever ännu inte att man har tappat många kunder inom sightseeing men upplever att konkurrenterna är störande för kunderna i den egna verksamheten. Det kommer fler hop-on-hop-off-bussar som stör beställningstrafikens resenärer, särskilt där kryssningsfartygen anlöper.

6. Avstängningar i staden

Busstrafiken störs allt mer av avstängningar. Detta påverkar både transporten av passagerarna och tillgången till parkeringsplatser negativt. Företrädare för branschen menar att det är viktigt att Stockholms stad är engagerad och förstår problemen.

7. Transportens betydelse vid resan diskuteras för lite – för stort fokus på evenemangen

Branschen upplever att det när besöksnäringen diskuteras är för lite fokus på själva transporten, exempelvis bussresan. Det förutsätts att den finns och fungerar. Fokus läggs snarare på de olika evenemangen och aktiviteterna snarare än att också diskutera förutsättningarna för dem att kunna ta sig runt i Stockholms stad under evenemanget eller andra besök. Att transporten är en viktig del i att göra en destination attraktiv.