UNDERLÄTTA FÖR

BESÖKARNA

NÖJESPENDLINGEN MÅSTE BLI BÄTTRE

EN RAPPORT FRÅN STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE 2018:06

INNEHÅLL

FÖRORD 5
SUMMARY AND CONCLUSIONS 6
DET BORDE GÅ SNABBT OCH ENKELT 8
CITAT 12
4 EXEMPEL 15
- Artipelag 16
- Tallink Silja 19
- Djurgården 22
- Magasin 9 25

HANDELSKAMMAREN FÖRESLÅR 28

Foto: Jessica Dölling Gripberg

Besökarna är viktiga för vår stad

Stockholm växer snabbt som turiststad, men kollektivtrafiken hänger inte med. Under högsäsong är bussar, båtar och spårvagnar överfulla och det är svårt att få plats. Det resulterar i köer och långa väntetider, vilket påverkar kvaliteten på besökarnas upplevelse av vår stad.

Besökarna är viktiga och vi måste förstå att de har andra behov och resmönster än de stockholmare som arbetspendlar med kollektivtrafik. Stockholm har världens bästa kollektivtrafik, efter Hongkong, men vi utnyttjar den inte alls så mycket som vi skulle kunna när det gäller att skapa förutsättningar för våra besöksmål att växa och utvecklas.

I den här rapporten lyfter vi fyra viktiga besöksmål – konsthallen Artipelag, Djurgården, Magasin 9 och Tallink Silja – som det tyvärr är ganska svårt för besökarna att ta sig till. Vi föreslår 11 möjliga lösningar för just dessa besöksmål, lösningar som i förlängningen också kan stärka hela nöjespendlingen i regionen. Det vill säga där kollektivtrafiken på ett bättre sätt kan stötta regionens ambition att vara en toppdestination för såväl turister som affärsresenärer och stockholmare.

Besöksnäringen är världens snabbast växande bransch och besöksmålen i Stockholmsregionen utvecklas ständigt. När våra attraktioner storsatsar måste även infrastrukturen och kollektivtrafiken följa med eller helst av allt ligga steget före, vilket den inte gjort hittills.

I takt med att besöksnäringen i regionen växer, med allt vad det betyder för ökade arbetstillfällen och intäkter, så måste vi också ta ansvar genom att växa på ett hållbart sätt. Vi behöver därför öka kapaciteten i kollektivtrafiken. En bättre utvecklad pendling fram och tillbaka till våra besöksmål, kommer att kunna stötta regionens ambition att vara en toppdestination.

I Stockholm krävs mod, beslutsamhet och en utvecklad dialog mellan beslutsfattare och besöksnäringens representanter så att kollektivtrafiken ska kunna stötta besöksmålen bättre.

Stockholm, juni 2018
MARIA RANKKA
vd, Stockholms Handelskammare

MAKING IT EASIER FOR VISITORS TO ENJOY STOCKHOLM
Leisure commuting must improve

CONCLUSIONS:

- Regional public transport authorities need to cater for the needs of temporary visitors and Stockholm region inhabitants when visiting places of local interest.
- Direct bus routes from Stockholm C or Slussen are needed to ensure a faster journey from central Stockholm to the Artipelag arts centre.
- Prioritize extending regular waterborne public transport in connection with the Tallink Silja ferry terminal.
- Speed up planning for an additional foot and bike traffic bridge to Royal Djurgården.
- Extend bus route 1 with an additional bus stop at Magasin 9.

SUMMARY AND CONCLUSIONS

The Stockholm region is important to the Swedish tourist industry, and competes with other European cities with regard to attracting major events, conferences and visitors. At the same time, the region hasn't prioritized its public transport offering to all the places of interest in the region. In order attract more visitors, Stockholm's tourist destinations need to be serviced by excellent transport links. Visitors need to be able to reach leisure destinations quickly, easily and without hassle.

Public transport is important to the Swedish tourist industry and its associated businesses. Tourist industry operators frequently cite this as an area that requires improvement, as a number of obstacles stand in the way of further expansion. The Stockholm public transport network needs to be improved to enable growing visitor numbers to travel to the region's top destinations, and allowing these destinations to develop and grow. In this report, we propose 11 potential solutions to improve the region's leisure commuting. This includes outlining areas that require improved public transport in order to support the region's ambition of becoming a top tourist and business destination. Stockholm residents also want to visit places of interest in their free time.

As the region's tourist industry expands, with the associated job opportunities and income growth, we need to take responsibility for ensuring that this expansion is sustainable. This means that the region's public transport capacity needs to be increased, to offer attractive facilities for the region's inhabitants and visitors alike. The tourist industry is the fastest growing business sector in global terms, and Stockholm's tourist destinations benefit from continuous investment and development. As top destinations invest heavily in their businesses and facilities, infrastructure and public transport need to follow suit or, better still, be one step ahead.

This report outlines four key destinations in the Stockholm region that are difficult for visitors to reach. We also present solutions to the challenges, both in the long and short term.

ARTIPELAG
Centralen
50 53 65
491 791 794 796

Det borde gå snabbt och enkelt

En grön oas i centrala Stockholm med ett rikt utbud av attraktioner. Tjärade träfasader och betongbänkar inbäddade i tallskogen vid Baggensfjärden. En av Stockholms främsta utställningslokaler. Ett rederi som transporterar miljoner besökare. Djurgården, Artipelag, Magasin 9 och Tallink Silja. Samtliga bidrar till besöksnäringen och tillsammans driver de utvecklingen av Stockholm som attraktiv destination.

Stockholmsregionen är viktig för besöksnäringen i Sverige, men vi konkurrerar ständigt med andra europeiska städer om att attrahera stora evenemang, kongresser och besökare. Detta samtidigt som vi inte fullt ut prioriterar kollektivtrafiken till våra besöksmål.

För att lyckas i kampen om besökarna krävs det att tillgängligheten och kommunikationerna till våra besöksmål är perfekt. Det ska gå snabbt, lätt och enkelt att nöjespendla i huvudstadsregionen.

Stockholm skiljer ut sig från övriga landet avseende storlek, ekonomisk tillväxt och befolkningsutveckling. Stockholm är, i egenskap av huvudstad, Sveriges ansikte utåt i många officiella sammanhang och bidrar därmed till att profilera hela landet.

POPULÄR TURISTSTAD

Städers attraktionskraft som besöksmål skapas genom arkitektur, form och design, ett aktivt kulturliv, natur- och kulturmiljöer, shopping, mat, nöjesliv, livsstil och näringsliv, för att nämna några exempel. Och Stockholm växer snabbt som populär turiststad. År 2017 var ett rekordår där det totala antalet gästnätter ökade med 618 000 från föregående år och Stockholm nådde för första gången 14 miljoner gästnätter.[1]

Men Stockholm som destination har stor potential att utvecklas ytterligare. Transportkapaciteten, avseende såväl kollektivtrafik som gång- och cykelstråk, är avgörande för Stockholms förmåga att hantera flödet av internationella besökare.

För att Stockholm ska kunna erbjuda besökarna ett värdskap i yttersta klass behövs både väl utvecklad, men också flexibel, transportinfrastruktur. Det är högt tryck på kollektivtrafiken i och runt Stockholm under högsäsong, speciellt till besöksmålen. Bussar, båtar och spårvagnar är ofta överfulla och det är svårt att komma med. Det skapar köer och långa väntetider, vilket i det långa loppet påverkar kvaliteten på besöksupplevelsen.

1 Rapport ”Stockholms besöksnäring. December 2017”. Visit Stockholm. https://www.stockholmbusinessregion.com/globalassets/about-us/facts-and-figures/fakta-om-besoksnaringen/manadsrapporter/201712_manadsstatistik_stockholms_besoksnaring.pdf

EN SAMLAD POLITIK

I grunden har Stockholm en fantastisk kollektivtrafik, men vi behöver underlätta för besökarna att förflytta sig på ett bra och enkelt sätt.

Risken att en enda turist kanske inte kommer tillbaka till Stockholm på grund av en dålig upplevelse av kollektivtrafiken borde göra beslutsfattare på olika nivåer oroliga.

Det bör gå snabbt, lätt och enkelt för turister att nöjespendla i Stockholmsregionen. Med nöjespendling menar vi hur väl kollektivtrafiken stöttar regionens ambition att vara en toppdestination för såväl turister som stockholmare som vill resa till besöksmål i regionen på sin fritid. Detta kallas i regeringens aktuella besöksnäringsutredning för vardagspendling, men vi tycker att nöjespendling är ett mer talande begrepp.

Kollektivtrafiken har betydelse för besöksnäringen och dess företag och nämns ofta som ett förbättringsområde av företrädare för näringen. Det är flera olika typer av hinder som bromsar besöksnäringens utveckling. Vilken roll trafiken har varierar stort mellan olika typer av besöksmål och målgrupper, men utmaningarna är så pass stora inom näringen att regeringens aktuella betänkande ”Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring”, som rör behovet av att se över och utreda besöksnäringen, ägnar ett helt kapitel åt kollektivtrafik.[2]

EN VÄRDSKAPSFRÅGA

Ovanstående besöksnäringsutredning menar att frågan om kollektivtrafikens möjligheter att stödja turism är komplex och behöver tas vidare med en utvecklad problemanalys som kan peka på möjliga lösningar.

Många aktörer inom besöksnäringen och många besöksmål begränsas alltså i dag av att främst kollektivtrafiken inte anpassas efter besöksnäringens behov. I Stockholmsregionen är det många gånger mycket tydligt att varken infrastruktur- eller kollektivtrafik-

2 Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring (SOU 2017:95).

> ***Besökarnas möjligheter att ta sig till besöksmålen begränsas, vilket medför ökade kostnader för både anställda och arbetsgivare.***

planering tagit besöksnäringens behov i beaktande. Det gäller såväl kollektivtrafiklinjernas sträckningar som avgångar under kvällar, helger och semestrar då resenärerna primärt reser i annat ärende än till och från arbetet. Detta drabbar såväl besökare till besöksmål (såväl boende i regionen som internationella besökare och besökare från andra län) som anställda inom besöksnäringen och begränsar näringens möjligheter att bedriva och utveckla sina verksamheter. Det är också en värdskapsfråga, eftersom det påverkar besökarnas upplevelser negativt.

FORTSATT TILLVÄXT

Vi har i denna rapport valt att fokusera på fyra exempel i huvudstadsregionen där nöjespendlingen i dag är en utmaning, men där det finns genomförbara förslag på just lösningar. Detta med målet att förbättra den framtida tillgängligheten för att säkra en fortsatt tillväxt i besökare och besöksmål till den för Stockholmsregionen så viktiga besöksnäringen.

För att adressera de utmaningar som finns kring nöjespendling har Stockholms Handelskammare i snart tre års tid arbetat med dessa frågor på uppmaning av våra medlemsföretag. I det arbetet har vi haft dialoger med aktörer inom besöksnäringen, transportörer och tjänstemän inom Stockholms stad, Stockholms läns landsting samt Länsstyrelsen i Stockholms län. Hela tiden med målet att behålla och öka huvudstadsregionens attraktivitet bland de miljoner besökare som kommer hit årligen. Handelskammaren vill se en utökad satsning på att optimera och förbättra tillgängligheten inom det befintliga kollektivtrafiksystemet, men ser självklart positivt på möjligheter till nya lösningar att maximera effektiviteten genom privata och kommersiella aktörer i anslutningar som gynnar Stockholm, dess invånare och dess besökare.

FÖR EN AKTIV FRITID

Stockholms läns landsting, som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, har tidigare uttryckt att de endast prioriterar sitt uppdrag att leverera kollektivtrafik för invånarnas behov av arbetspendling. Följden har blivit att både invånarnas och besökarnas möjligheter att ta sig till besöksmålen begränsas, vilket medför ökade kostnader för både anställda och arbetsgivare.

Enligt egen utsago, på en av Handelskammarens besöksnäringsluncher, baserar de den prioriteringen även på att skattebetalarna bidrar till kollektivtrafiken i motsats till tillfälliga besökare som inte gör det.

Handelskammaren menar dock att nöjespendlingen betyder väldigt mycket för Stockholms besöksnäring och vårt mål är därför att få även SL att brinna för den.[3]

3 Turisterna finns som målgrupp inom SL:s strategier, segment och planer. De återfinns inom målgruppen nybörjare. Nybörjare är något som alla kan vara. En nybörjare är en nybörjare till kollektivtrafiksystemet i Stockholm.

KASSAKISTORNA FYLLS PÅ

Turismen är dessutom den enda exportnäringen som ger momsintäkter till staten, eftersom det är utländskt kapital som konsumeras i Sverige. Därmed bidrar turismen också på sitt sätt till stadens och länets kassakistor och borde därmed prioriteras.

Tillgängligheten till regionens besöksmål är viktig även för stockholmarna, som på vardagarna använder kollektivtrafiken för arbetspendling, men som på fritiden behöver tillgänglig nöjespendling för en aktiv fritid och för att ha möjlighet att besöka något av alla besöksmål i regionen.

Handelskammaren anser att en mer flexibel kollektivtrafik och nya lösningar behövs för att stötta regionens ambition att vara en toppdestination för såväl turister som stockholmare som vill resa till besöksmål i regionen på sin fritid. På ett övergripande plan efterlyser vi en utökad och kontinuerlig form av dialog mellan besöksnäringen och kollektivtrafikansvariga myndigheter samt transportörer i Stockholmsregionen. Ett forum där besöksnäringens behov och möjligheter lyfts upp till diskussion.

> ”
>
> *Turismen är dessutom den enda exportnäringen som ger momsintäkter till staten.*

VAD ÄR KOLLEKTIVTRAFIK?

Kollektivtrafik definieras som ”person-transporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”. Utgångspunkten för den trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (i Stockholmsregionens fall SL) ansvarar för är att tillhandahålla en tillfredsställande trafikförsörjning i länet och den huvudsakliga målgruppen är länets invånare. Trafiken subventioneras med kommunal- och landstingsskatt och upphandlas eller körs i egen regi.

Sagt om Stockholm på stan och i sociala medier

”Stockholm is made for walking”

Man från Belgien

”The tourist information just gives us a map and they themselves don’t know”

Man från Tyskland

”I dont understand which bus station is for what, and the map doesn’t help”

Par från Kina

”Travelled by bus to and from the museum Artipelag, but will definitely go by boat next time”

Par från Danmark

”The air is clean, everything is clean”

Familj från Nya Zeeland

”Djurgården is far from the center of the city and as everywhere in Stockholm there are no signs with directions, so it took us a lot of time and walking in order to reach the museum”

Par från Rumänien

”The only con is that, even though trams operate with large schedule, there are so many tourists in the city, that the trams are very occupied in rush hours and the aircondition is lousy, reserve some wipers and water with you, so you survive the trip”

Man från Storbritannien

”Take the ferry, damn fun!”

Man från Irland

“If you arrive by public transport you should definitely plan enough time”

Kvinna från Tyskland

”Hop on hop off bus stops are very confusing on the map, and you can’t find it when looking for it”

Kvinna från Frankrike

“To get to Djurgården you have to take a ferry, the route is extraordinary”

Man från Italien

”I get confused, and the tourist information makes me even more confused”

Kvinna från Storbritannien

”It is very difficult to buy train tickets on internet, and to find the train stations”

Par från Japan

Archipelago Cruises

4 exempel

I den här rapporten lyfter vi fyra besöksmål som redan sätter Stockholm på kartan, men där en förbättrad kollektivtrafik skulle stärka och utveckla verksamheterna. Det handlar om konsthallen Artipelag på Värmdö, vars utmaning är att den ligger knappa tre mil utanför staden, om Tallink Siljas kamp för fungerande kollektivtrafik i en hamn avskild från innerstaden och om en eventlokal som tappar världsutställningar på grund av att det är svårt att komma dit. Men det handlar också om de miljardsatsande attraktionerna på Djurgården, som trots att de ligger nära city, upplever att kapaciteten i kollektivtrafiken inte svarar upp mot besöksantalen. Det leder till besvikna och trötta besökare.

KONSTHALLEN ARTIPELAG

TALLINK SILJA

DJURGÅRDEN

MAGASIN 9

1

KONSTHALLEN ARTIPELAG

Den vita fläcken på kollektivtrafikkartan

Konsthallen Artipelag på Värmdö ligger bara 20 minuter med bil från Stockholms city, men det tar nästan en timme att åka dit med kollektivtrafik. Det går endast tre turer under helgerna då Artipelag har mest besökare och sista bussen tillbaka till stan går långt innan konserter eller andra aktiviteter slutar. Många fler skulle kunna njuta av det stora kulturella utbudet och naturupplevelsen som Artipelag erbjuder, om det fanns bättre kollektivtrafik.

Kulturen är i viss mån beroende av samspelet mellan det privata och det offentliga. Detta samspel är högaktuellt när det gäller det privatfinansierade konstmuseet Artipelag på Värmdö och den kollektivtrafik som tillhandahålls av det offentliga via Storstockholms Lokaltrafik (SL).

Närheten till god kollektivtrafik är viktig för att öka den fysiska tillgängligheten till kulturen. Just den fysiska tillgängligheten är tyvärr ett evigt problem för många kulturaktörer i huvudstadsregionen, bland annat Artipelag, där besökare utan egna bilar har problem att ta sig fram och tillbaka.

TVINGAS STÄLLA IN

Det är många som tvingats ställa in sina besök på museet eller restaurangen på grund av svårigheter att ta sig dit. Till exempel skolor och seniorföreningar har svårt att lägga sina studiebesök till Artipelag, på grund av dåliga förbindelser, långa restider och många byten med kollektivtrafik.

Under förra året togs beslutet att inte ha kvällsöppet på restaurangen, förutom de kvällar då det är en konsert eller ett evenemang, trots att det finns en stor efterfrågan. Men tyvärr är besöket beroende av att det går att ta sig dit kommunalt om man som de flesta restaurangbesökare vill dricka vin eller öl till maten. Alternativet är taxi men det är svårt att få tag i taxi på kvällarna.

Enligt uppgift handlar det uppskattningsvis om en förlorad omsättning på 40 000–50 000 kronor per kväll och därtill uteblivna arbetstillfällen. Som besöksmål skulle Artipelag alltså kunna växa väsentligt mycket mer om det fanns bättre kommunikationer med kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken måste i högre grad än i dagsläget även serva kulturen och besöksmålen för att människor ska kunna ta del av utbudet. När tillgänglighet nämns pratar man ofta bara om vikten av att öka tillgängligheten för olika målgrupper. De som inte har mycket pengar har heller inte en egen bil och vill gärna åka kommunalt. För att öka tillgängligheten till, och deltagandet i, kulturlivet bör det inte vara ett måste att äga en bil. Detta är så klart även viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv.

Dessutom har de utländska turisterna som kommer till Stockholm sällan tillgång till en egen bil och på grund av detta väljs ofta Artipelag bort som besöksmål.

EGEN BUSS

Artipelag bekostar i dag egen busstrafik i form av två charterbussar som går på helgerna direkt till och från T-centralen, totalt 11 egna turer per dag. Under Lars Wallins utställning ”Fashion Stories” år 2017 tvingades man även komplettera SL:s kollektivtrafik med sex stycken egenfinansierade bussar i skytteltrafik mellan city och konstmuseet för att klara av besökstrycket. SL ser inte vilket enormt behov det finns och Artipelag blir tvungna att agera själva för att lösa transporterna.

De egna bussturerna är dock ingen optimal lösning eftersom de inte går att hitta i SL:s reseplanerare som är den mest naturliga platsen att söka efter kommunikationer.

Att använda vattenvägen till denna typ av destination är en utmärkt lösning. Båttransporterna på sommaren med kommersiell trafik med Strömma Kanalbolaget fungerar bra och både marknadsföring och anpassning av tidtabellen utefter verksamhet fungerar väl. Många gånger är det helt fulla båtar med 150–200 personer som kommer med båt och går av på Artipelag, som dessutom blivit Strömmas största besöksmål på deras Gustavsbergstur. Men fler båtturer behövs under högsäsong.

TILLGÅNG TILL BIL

Artipelag är en av Värmdö kommuns största arbetsgivare och under högsäsong rör det sig om cirka 100 personer som på ett smidigt sätt måste komma till och från jobbet. Den första SL-bussen avgår först kl 11.00 från Gustavsberg men majoriteten av personalen bör naturligtvis vara på plats långt tidigare. För att lösa detta kör Artipelag en egen personaltaxi med flera turer dagligen. Artipelag uppger även problem med att rekrytera personal som inte har tillgång till egen bil eller körkort.

År 2017 tilldelades Artipelag Stora Turismpriset av regeringen med motiveringen:

”Artipelag är en aktör som med mod och passion, i harmoni med naturen, under kort tid etablerat sig som en av de mest respekterade konsthallarna i Norden.”

En investering i kollektivtrafik i form av utökade förbindelser till Artipelag som i dag lockar besökare från hela världen, skulle inte bara öka tillgängligheten utan även det befintliga utbudet av kultur.

1

HANDELSKAMMARENS FÖRSLAG TILL LÖSNINGAR

- Direktbussar från Stockholm C eller Slussen med möjlighet att komma snabbare från city utan att besökarna ska behöva åka via Gustavsberg.
- Många fler turer på helgerna och under sommaren.
- Att kommunikationerna till Artipelag med kollektivtrafik får en ökad frekvens och ett antal nya rutter både på land och på vattenvägarna.
- Att Värmdö kommun prioriterar enkla och smidiga transportsätt till en av kommunens största arbetsgivare.
- Kulturinitiativ är inte alltid permanenta. Det krävs en större flexibilitet i planeringen av rutter inom kollektivtrafiken samt att man hittar nya innovativa färdsätt som går att matcha med tillfälliga kulturinitiativ.

2

TALLINK SILJA

Kryssnings-resenärerna fastnar i hamnen

Avståndet mellan färjeterminalen i Värtahamnen och kollektivtrafiken i området skapar problem när Tallink Siljas resenärer ska ta sig till och från den relativt nya terminalen. För kryssningsresenärer med tunga väskor är det extra besvärligt. De besökande färjeresenärerna måste välkomnas på ett bättre sätt. Det är en fråga om värdskap.

Från tunnelbanestationen Gärdet är det ett promenadavstånd på nästan 1 000 meter för att ta sig ombord på färjan och om man kommer med buss till terminalen blir gångsträckan cirka 450 meter, men då krävs också att man klarar av att gå i trappor med tungt bagage.

Kryssnings- och färjetrafiken är en viktig del av Stockholms besöksnäring och stadens identitet. Stockholm växer varje år som destination och det ser återigen ut att bli rekordmånga besökare som kommer vattenvägen även år 2018. Enbart färjetrafiken är av stor betydelse då den inbringar fem miljarder kronor årligen till Stockholmsregionen och dessutom sysselsätter cirka 4 100 personer per år.

STORA BELOPP

Tallink Silja började använda Stockholms hamnars nya anläggning i Värtahamnen för cirka två år sedan och använder i dag hamnen för hela sin Stockholmstrafik. Av rederiets cirka 9,7 miljoner passagerare per år är det runt 4,5 miljoner som reser till och från Stockholm. Passagerartrafiken är helt avgörande för verksamheten och påverkar även möjligheten att hålla en stabil och högfrekvent godstrafik, mellan Sverige och Finland/Baltikum, levande. Samtidigt bidrar dessa passagerare med stora belopp till den besöksnäringsrelaterade omsättningen i Stockholm och Sverige i stort. Detta skapar tusentals arbetstillfällen och Tallink Siljas verksamhet är därmed av stor vikt för regionen både som arbetsgivare och transportör, men självklart även som aktör inom besöksnäringen.

I nuläget är Värtahamnen relativt avskild från staden och otillgänglig för såväl Tallink Siljas passagerare som medarbetare om de inte kommer med bil. Välkomnandet och det i besöksnäringssammanhang så viktiga värdskapet, bör utvecklas omgående. Tillgången till en fungerande kollektivtrafik är viktig då de 4,5 miljoner passagerarna som ska ta sig till och från hamnen bör ha möjlighet att göra det på ett enkelt, bekvämt och miljövänligt sätt.

UTNYTTJA VATTENVÄGARNA

Tallink Siljas kunder och anställda har själva lyft fram bristen på smidig kollektivtrafik. De lösningar som finns i dagsläget är inte attraktiva för någon –

särskilt inte under årets mörkare månader då miljön i hamnområdet inte är inbjudande för en längre kvällspromenad. Därtill hör att om man har en funktionsnedsättning som gör att man inte kan gå i trappor med bagage, är kollektivtrafiken näst intill helt otillgänglig.

Tallink Silja har under 20 års tid kört egen vattenburen kollektivtrafik sommartid för sina inkommande resenärer. Deras Sea Transfer transporterar passagerare med båt direkt från kajen i Värtahamnen in till city. Här finns stor potential i att utnyttja närheten till vattnet betydligt mer genom en utbyggd vattenburen kollektivtrafik. Vattenvägarna är attraktiv infrastruktur för både gods-och persontransporter som i dag inte används fullt ut i Stockholmsregionen.

Det pågår dessutom en jakt på attraktiva vattennära lägen. Bostäder, restauranger, kaféer, cykelbanor och promenadstråk slåss om utrymmet längs kajerna. Men om Stockholmsregionen vill behålla sin attraktionskraft ur ett besöksnäringsperspektiv är en viss utökning av kajmetrar och hamnkapacitet viktig, liksom bevarandet av de befintliga kajer som finns i dag.

LÅNGSIKTIG PLANERING

Sjöfarten och relaterad verksamhet bör till större del finnas med i den långsiktiga samhällsplaneringen samt på ett smidigt sätt ”bäddas in” i det dagliga livet i staden.

2

HANDELSKAMMARENS FÖRSLAG TILL LÖSNINGAR

- Flytta den befintliga busshållplatsen närmare terminalen.
- Gör transportsträckan från terminalen till busshållplatsen mer tillgänglig, upplyst och trygg.
- Öka frekvensen på bussavgångarna för att tillgodose passagerarnas transportbehov. När strax under tre tusen passagerare anländer samtidigt är den nuvarande lösningen otillräcklig. Ett alternativ är att sätta in extra avgångar som korrelerar med ankomst av färja.
- Förbättra miljön längs transportsträckan mellan terminal och tunnelbanehållplats med bättre skyltning, belysning, trygghet och tillgänglighet för alla, inklusive de med funktionsnedsättningar.
- Prioritera och planlägg en utbyggd reguljär vattenburen kollektivtrafik till Värtahamnen omedelbart, som ett komplement till övrig kollektivtrafik.
- Bygg Östra länken för att förbättra landinfrastrukturen för Stockholms hamnar.

För att skapa en utveckling som möjliggör för sjöfarten att integreras som naturlig transportlösning i Stockholm krävs god planering och tydlighet samt långsiktigt hållbara lösningar som främjar kollektivtrafik och tillgänglighet. Infrastrukturen kring Värtahamnen bör inte kräva biltrafik. Detta gäller även infrastruktur kring Stockholms hamnar och kajer på ett övergripande plan. Fördröjningar i utvecklingen av detta minskar Stockholms attraktions- och konkurrenskraft avsevärt.

> ”
>
> ***Fördröjningar i utvecklingen minskar Stockholms attraktions- och konkurrenskraft avsevärt.***
>
> ”

3

DJURGÅRDEN

Det är en berg-och-dal-bana att ta sig hit

Djurgården[4] är inte bara Stockholms främsta, utan även Skandinaviens största attraktion. Därför är en god tillgänglighet med kollektivtrafik viktig för Djurgården som besöksmål och i förlängningen för Stockholms attraktionskraft som destination. I dag har besökarna problem med att komma till och från Djurgården på grund av underdimensionerade kommunikationer.

Ön Djurgården, parken på gränsen till innerstaden, är visserligen trafikförsörjd av både spårvägs- och båttrafik samt ett antal busslinjer. Men med fler besökare än både Euro Disney i Paris och den kinesiska muren är det inte tillräckligt. Cirka 15 miljoner besökare per år innebär en omfattande nöjespendling och här krävs mer långsiktiga visioner och hänsyn till den snabba omställning som Djurgården befinner sig i.

På Djurgården finns flera av Sveriges största attraktioner, bland annat Gröna Lund, Skansen och Vasamuseet. Här finns också museer, utställningslokaler, konsthallar och andra sevärdheter. Till det kan läggas ett omfattande parkområde. Ett bra år har Gröna Lund och Skansen besökare motsvarande nära nog ett helt Malmö eller till och med mer. Till exempel tog Gröna Lund emot 424 000 gäster i juli förra året. Attraktionerna och parkområdet på Djurgården är viktiga för Stockholms varumärke och är en av reseanledningarna för många som väljer Sverige och framför allt Stockholm som resmål.

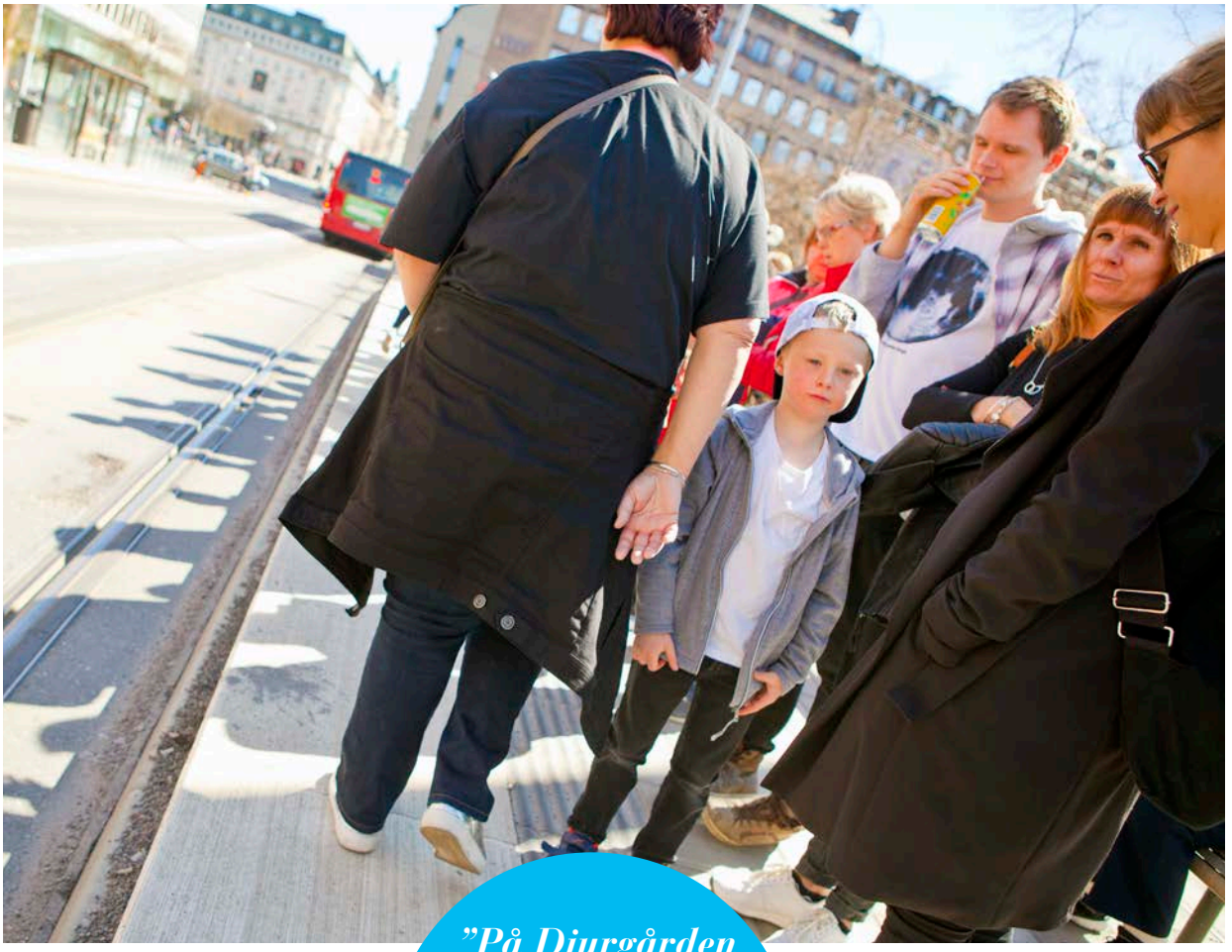
NYA SATSNINGAR

Satsningarna på ett Djurgården som ännu starkare turistattraktion fortsätter. Bland annat bygger Skansen en ny Östersjöanläggning, Gröna Lund planerar att utöka verksamheten med ett nytt tivoliområde och Vasamuseet fortsätter sin starka utveckling. Vart och ett av dessa besöksmål är oerhört viktiga för Stockholms såväl som Sveriges attraktionskraft. Och kombinerat med allt annat, på denna lilla yta, spelar de en avgörande roll.

Kapaciteten i kollektivtrafiken, som för många av aktörerna är affärskritisk, har inte alls hängt med i utvecklingen. Här är det viktigt att grundnivån höjs för att sedan följa med i utvecklingen av besöksantalen.

På en plats som Djurgården bör kapaciteten i kollektivtrafiken ligga steget före och inte försöka jaga ikapp. Aktörerna på Djurgården är i dag tvungna att till stor del förlita sig på den smala Djurgårdsbron som inte räcker till.

4 Varumärket Royal Djurgården omfattar södra Djurgården inklusive museiparken.



”På Djurgården finns flera av Sveriges största attraktioner, bland annat Gröna Lund, Skansen och Vasamuseet”

KOMMIT SMYGANDE

Tillgänglighetsproblemen till Djurgården har successivt kommit smygande under ett sekel. Spårvagnarna har för låg kapacitet och bussarna till Djurgården har en ökande beläggning som de inte klarar av, vilket skapar överfulla bussar som bland annat leder till säkerhetsproblem.

För att säkerställa en långsiktig hållbar utveckling för en plats som Djurgården är det viktigt att sprida besöksströmmarna, över tid och över området. Detta kan bara ske genom en stärkt kollektivtrafik i kombination med utbyggd fysisk infrastruktur som broar, bryggor, gång- och cykelbanor, information och skyltning.

Besöksnäringen är en viktig jobbmotor där 20 procent av alla nya jobb i Sverige skapades åren 2007–2015. Många turister leder även till att det skapas många arbetsplatser.

Det ställer också krav på en god infrastruktur och kollektivtrafikförsörjning. De som arbetar på besöksmålen måste kunna komma till jobbet för att ta hand om besökarna, på alla möjliga udda tider. Exempelvis rekryterar Gröna Lund 1 200 sommarjobbare varje sommar. Då kan man föreställa sig hur det ser ut för alla attraktioner på Djurgården tillsammans.

KOLLEKTIVTRAFIKEN MÅSTE KOMMA I FAS

De nuvarande kapacitetsproblemen sliter på besökarna som är trötta efter att ha väntat i city på överfulla bussar som de måste klämma in sig i och på en spårväg med begränsad kapacitet. Kollektivtrafiken måste komma i fas och helst ligga steget före det allt högre förväntade besökstrycket.

Den kommande förlängningen i city av spårvagnen ut till Djurgården, som enligt planerna tas i bruk i december 2018 och då trafikerar sträckan T-centralen–Waldemarsudde, är viktig för aktörerna på Djurgården. I och med detta kommer även nya modernare vagnar, vilket bland annat innebär en högre passagerarkapacitet.

Den nya planerade gångbron, kallad Folke Bernadottes bro,[5] som kommer att gå över Djurgårdsbrunnsviken ska invigas sommaren 2019 kommer att ha betydelse för tillgängligheten. Den knyter ihop attraktionerna och skapar nya vägar, vilket är utmärkt för att sprida besöksströmmarna och få nya rörelser inom området. Ett ökat tryck kräver att besöksströmmarna fördelas på ett klokt sätt.

5 Museiparken på norra Djurgården binds ihop med Rosendalsområdet på södra Djurgården.

3

HANDELSKAMMARENS FÖRSLAG TILL LÖSNINGAR

- Utveckla Djurgårdsfärjan med fler turer och flexibla anlöp.
- Skynda på planprocesserna för ytterligare en gång- och cykelbro till Djurgården.
- Åtgärda eventuella brister på Djurgårdsbron för framtida behov.
- Sätt in tätare bussturer som även trafikerar Djurgården senare på kvällen.
- Sätt in tätare bussturer specifikt till museiparken för att underlätta för skolklasser och förskolegrupper.
- Permanenta försöket (som nu görs i Kista) med mindre, förarlösa elbussar på Djurgården, eller skapa annan form av eldriven skytteltrafik.
- Synliggör Djurgården genom att skylta upp den nya spårvägslinjen med Djurgårdskänsla redan vid starten vid T-centralen.

4

MAGASIN 9

Bejublad utställning saknade busshållplats

Magasin 9 ligger i Frihamnen och Stockholms Hamnar äger området. På sommaren används magasinet som terminal för kryssningsgäster, men under vinterhalvåret är det en av Stockholms främsta eventanläggningar. Men det är svårt att ta sig hit och arrangörerna tvekar, liksom besökarna.

Närheten till god kollektivtrafik är viktig för att öka den fysiska tillgängligheten till besöksmål. Kollektivtrafiken måste därför i högre grad än i dag vara till för besöksmålen för att människor ska kunna ta del av utbudet.

I närheten av Magasin 9 saknas viktig infrastruktur som skyltning och säkerhet och tillgång till kollektivtrafik. Det är dessutom väldigt mörkt i området under vintern, det kör tung trafik där och det finns ingen riktig trottoar att gå på.

Under de senaste två åren har det producerats underhållning av hög klass i Magasin 9 som kan mätas med underhållning i världsstäder som New York och London. Under vintern 2016 huserade den världsturnérande utställningen ”Tutankhamun, graven och skatterna” här. Utställningen sågs av cirka 150 000 besökare under fem månader, men målet för arrangörerna var det dubbla.

TIO UTVALDA STÄDER

Under vintern 2017 satsade samma producenter på ännu en utställning i området, resultatet blev ”Magic City – Stockholm”, en internationell konstutställning om gatukonst som pågick i fyra månader. Stockholm handplockades som en av tio utvalda städer i världen som fick uppleva denna utställning.

De tyska producenterna motiverade det med följande: ”Magic City will during five years visit ten Cities! Why Stockholm? I think we should go more in a direction of Stockholm being a city very much aligned with arts, media, new trends…” Christoph Scholz, Director of SC Exhibitions

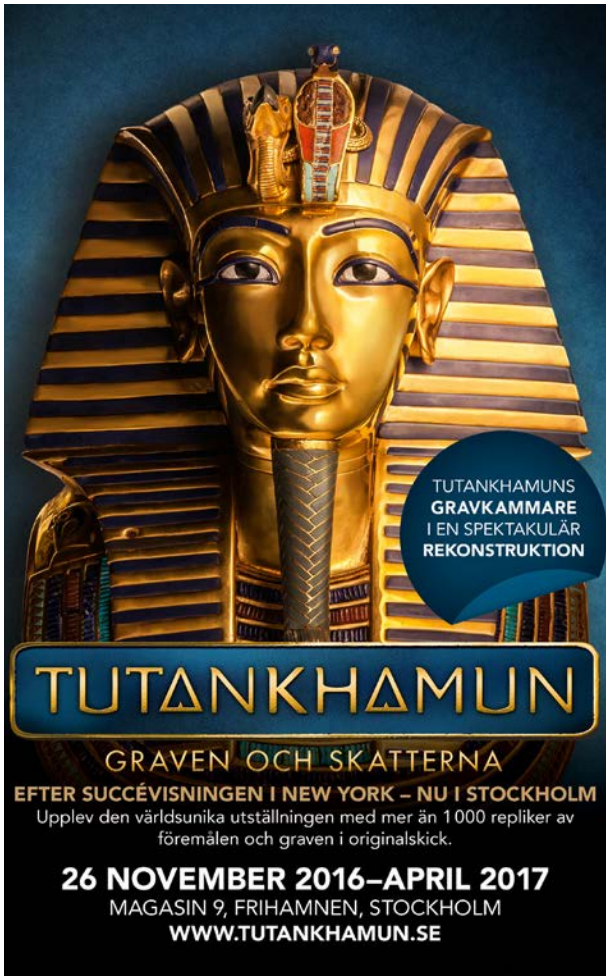
I och med att Magasin 9 användes som utställningslokal för en så stor internationell utställning sattes Stockholm som en modern kulturstad på kartan. Dessutom i ett område som inte tidigare utmärkt sig i kultursammanhang. Det är inte lätt att hitta lämpliga lokaler för den här typen av verksamhet i Stockholm, men enligt de svenska producenterna Julius AB som samarbetade med SC Exhibitions fungerar Magasin 9 fint. Men så var det detta med kollektivtrafiken.

INGEN BUSSHÅLLPLATS

Ett gott värdskap innefattar hela upplevelsen och när en uppföljning gjordes visade besökarnas omdömen att majoriteten var oerhört nöjda med sitt besök. De klagomål som kom in gällde uteslutande transportproblemet. Avsaknaden av en busshållplats ute vid Frihamnspiren blev uppenbar.

För evenemangen på Magasin 9 är det av yttersta vikt att besökarna enkelt kan ta sig fram och tillbaka från city. Med nuvarande situation med bussarnas linjesträckning måste de som åker kollektivt med buss gå närmare en kilometer i vardera riktningen beroende på vilken busslinje de åker med. Detta medför stora problem och är framför allt känsligt vid dåligt väder.

Buss 1 har sin slutstation vid Stockholm Hamnars huvudkontor men de som arrangerar utställningar har förhoppningen att den flyttas till Magasin 9, längts ut på Frihamnspiren, för att på så sätt hjälpa både kryssningsresenärer och utställningsbesökare.



> *Att åka kollektivt till yttre delen av Frihamnen och Magasin 9 är nästan lika krångligt som att ta sig helskinnad till livet efter detta, men just nu är det en resa värd besväret.*
>
> Journalist, Dagens Nyheter

FÖRLUST FÖR STOCKHOLM

Båten Sjövägen, där SL-kortet gäller, binder ihop transportvägen från city till Frihamnspiren. Där är det sedan stopp, vilket även där skapar ett glapp på cirka 700 meter till närmsta busshållplats. Det är besvärligt för dem som bor i, arbetar i och besöker området.

Producenterna bakom utställningen hade planerat för en treårig satsning i Magasin 9, men transportproblemen blev för uppenbara och det blev inget tredje år. Trots upprepade möten med ansvariga transportörer i området finns fortfarande inte någon hållplats ute vid Magasin 9. Det här är en förlust för Stockholm i konkurrensen om bland annat denna form av världsutställningar.

4

HANDELSKAMMARENS FÖRSLAG TILL LÖSNINGAR

- Förläng sträckningen för buss 1 med ytterligare en hållplats vid Magasin 9, nära pendelbåten Sjövägens hållplats på Frihamnspiren.
- Förbättra belysningen och skapa tillgängliga trottoarer i området för ökad säkerhet och framkomlighet.

Handelskammaren föreslår

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna måste få i uppdrag att tillgodose både tillfälliga besökares och Stockholmsregionens invånares resebehov till besöksmål.

KONSTHALLEN ARTIPELAG

- Sätt in direktbussar från Stockholm C eller Slussen med möjlighet att komma snabbare från city till Artipelag utan att besökarna behöver åka via Gustavsberg.
- Kör tätare busstrafik till Artipelag från Gustavsbergs centrum.

TALLINK SILJA

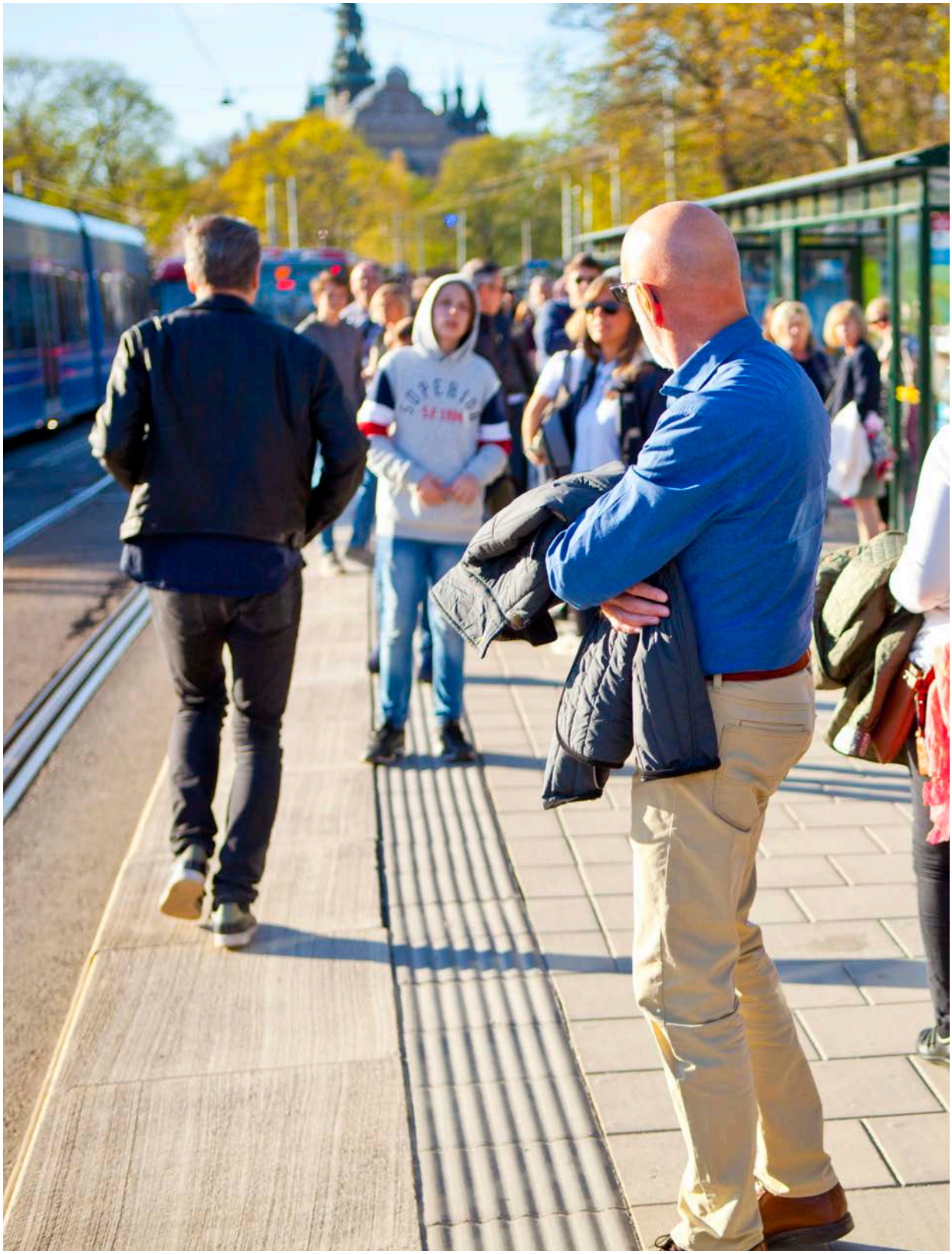
- Flytta dagens befintliga busshållplats närmare Tallink Siljas färjeterminal.
- Öka frekvensen på bussavgångarna för att tillgodose färjepassagerarnas transportbehov. Ett alternativ är att sätta in extra avgångar som korrelerar med ankomst av färja.
- Prioritera och planlägg en utbyggd reguljär vattenburen kollektivtrafik till Värtahamnen omedelbart, som ett komplement till övrig kollektivtrafik.

DJURGÅRDEN

- Utveckla Djurgårdsfärjan med fler turer och flexibla anlöp.
- Skynda på planprocesserna för ytterligare en gång- och cykelbro till Djurgården.
- Permanenta försöket (som nu görs i Kista) med mindre, förarlösa elbussar på Djurgården.

MAGASIN 9

- Förläng sträckningen för buss 1 med ytterligare en hållplats vid Magasin 9 nära pendelbåten Sjövägens hållplats på Frihamnspiren.
- Förbättra belysningen och skapa tillgängliga trottoarer i området för ökad säkerhet och framkomlighet.



STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE, Box 160 50, 103 21 Stockholm
Tel: 08-555 100 00 // www.chamber.se
Ansvarig analys: **Lotta Andersson**, lotta.andersson@chamber.se
Ansvarig kommunikation: **Robert Östholm**, robert.ostholm@chamber.se

Stockholms Handelskammare