

Trafiknämnden ska tillsammans med Stockholms Hamn AB och Stockholm Business Region AB studera möjligheten och förutsättningarna för marknadsaktörer att skapa en lösning för att transportera primärt turister sjövägen mellan stadens olika sevärdheter och terminalerna.



Tor Wildenstam – Stockholms Hamn
Stefan Scheja - Stockholms Hamn
Andreas Säfström - Trafikkontoret
Elin Karlsson – Business region
Christian Bergström - Business region

Innehåll

Innehåll	2
1 Inledning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 <i>Projektmål/Syfte</i>	3
1.3 <i>Avgränsning och metod</i>	3
2 Nulägesbeskrivning	4
2.1. Sightseeingverksamhet	6
2.2 Anlöp till Frihamnen	8
2.3 Anlöp till Stadsgården	9
2.4 Kommunikationer till och från Frihamnen, Stadsgården ..	9
3 Förslag på främjande åtgärder för båtsightseeing	16
3.1 Allmänna åtgärder för främjande av båtsightseeing	16
3.2 Åtgärder i Frihamnen och Stadsgården	17
4 Omvärldsbevakning	21
5 Sammanfattning	22

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Turistnäringen är en viktig näring för Stockholms stad. Näringen skapar intäkter, arbetstillfällen och möjlighet att visa upp Stockholm från dess bästa sida. Eftersom allt fler upptäcker Stockholm som turist mål så ökar också belastningen på stadens infrastruktur. Fördelningen av ankommande kryssningsfartyg till Stockholm är mycket ojämnt fördelat över året. Vilket skapar utmaningar både för stadens framkomlighet, miljöbelastning och inom hamnens områden.

1.2 Projekt mål/Syfte

Trafikkontoret, Stockholms hamn samt Business region har fått uppdraget att studera möjligheten och förutsättningarna för marknadsaktörer att skapa en lösning för att transportera primärt turister sjövägen mellan stadens olika sevärdheter och terminalerna.

Utredningen har kartlagt nuläget och gett förslag på eventuella åtgärder för att främja framtida passagerartrafik på vattnet. Materialet har som syfte att fungera som stöd och inspiration för vidare utredning.

1.3 Avgränsning och metod

Utredningen avgränsar sig till vad som kan göras för att styra fler turister till de befintliga marknadsaktörernas verksamhet för persontransporter via vattenvägen och hur man kan främja dagens sjöväga sightseeingtrafik. Utredningen har även kartlagt hur dagens sightseeingtrafik bedrivs och hur många som nyttjar respektive trafikslag. Utredningen har inriktat sig på de besökare som kommer till Stockholm vattenvägen och då främst kryssningsresenärer, därav så har främst möjligheterna för Frihamnens och Stadsgårdskajens möjlighet att utöka sin sightseeing verksamhet på vattnet utreds.

Utredningen har samlat in data och synpunkter genom intervjuer av marknadsaktörer: Red sightseeing, Strömma och Trafikförvaltningen. Utredning har nyttjat data från Business region och Stockholms hamnar för att få fram en bild av nuläget samt skapa förståelse för de möjligheter som finns för en ökning av sightseeing och övriga persontransporter på vattnet som främst transporterar besökare till Stockholm. Bilder och illustrationer används i den löpande texten för att skapa en god förståelse.

2 Nulägesbeskrivning

Stockholm hade enbart i juli 2018, 1,7 miljoner ”kommersiella övernattningar”, vilket var flest övernattningar i julimånad någonsin.

Stockholms hamnar noterar passagerarrekor med över 619 000 kryssningspassagerare under kryssningssäsongen (maj-oktober) 2018. Under denna kryssningssäsong (maj-oktober) anlöpte 268 fartyg Stockholm, endast internationella kryssningsfartyg, exklusive Finland-, Baltikum- och Rysslands-trafiken. Av dessa passagerare anlände ca 100 000 kryssningspassagerare till Nynäshamn. Totalt ankommer ca 11 miljoner passagerare årligen Stockholms hamnar enbart med färja.

Av de totalt 268 fartyg som ankom Stockholm under 2018 var 67 fartyg så kallade ”Turn Arounds”¹. Fördelen för Stockholm med turnaround är att turisterna ofta väljer att stanna en eller flera extra nätter i Stockholm jämfört med övrig kryssningstrafik. Samtidigt som det är gynnsamt för staden med turn arounds, så skapar de påfrestningar för hamnen, då antalet passagerare fördubblas p. g. a. att passagerarna både avslutar och påbörjar sin resa i Stockholm.

Antal kryssningspassagerare har under de senaste 10 åren ökat med cirka 64 %. Hamnen ser en trend i att de angörande fartygen antingen är större än tidigare år eller betydligt mindre och exklusivare.

Hamnen gör en uppskattad prognos av en ökning av antalet kryssningspassagerare med 11 % under 2019 och 290 anlöp förväntas angöra Stockholms hamnar av kryssningsfartyg. Under 2019 förväntas då 680 000 kryssningspassagerare besöka Stockholm.

Arriving and departing ferry passengers 2000, 2005, 2010 and 2012-2017. Stockholm port (in thousands)

	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Finland	8,042	8,829	8,446	8,089	7,819	7,581	7,635	7,584	7,515
Baltic countries	507	863	1,601	1,809	1,840	1,796	1,598	1,704	2,022
Poland	132	163	153	146	125	123	108	105	106
Russia	n/a	n/a	n/a	170	187	151	119	154	78
Cruise visitors*	157	228	412	469	486	467	530	492	596
Total	8,838	10,083	10,612	10,683	10,458	10,118	9,990	10,039	10,317

¹ En turnaround är en kryssning som startar eller avslutas i Stockholm. Då ankommer eller lämnar resenärerna Stockholm med flyg, tåg eller bil och åker sedan antingen vidare med kryssningsfartyget eller reser hem. Fördelen för Stockholm med turnaround är att turisterna ofta väljer att stanna en eller flera nätter extra i Stockholm.

Fördelningen över kryssnings säsongen (maj-oktober) är mycket ojämn vad gäller antalet passagerare per dag. Vid de tillfällen när fartygsanlöpen är som flest överstiger antalet kryssningspassagerare 13 000² passagerare under en och samma dag inklusive Nynäshamn. Antalet passagerare endast till Stockholm var 10234. Kryssningsresenärerna som anlöper Nynäshamn har också Stockholms sevärdheter som mål för sin resa.

Ett medelstort kryssningsfartyg som angör Stockholm är ca 280 meter långt och har kapacitet för 2900 personer. Passagerarna har relativt kort tid i hamn då fartygen anlöper hamn ca kl. 07.00 – 09.00 och avgår ca 17.00. Det korta tidsfönstret i hamn beror till stor del av mörkerrestriktioner i Stockholms skärgård, då fartygen inte får trafikera skärgården i mörker. Kryssningsrederiernas turlistor är ofta uppbyggda på ett sådant sätt att fartygen besöker sina destinationer på dagen och utnyttjar natten till att åka mellan hamn, vilket också påverkar tiden i land för passagerarna.

Utöver kryssningstrafiken genererar färjetrafiken 8,3 miljoner passagerare per år i Stockholmshamn exklusive Nynäshamn och Kapellskär. Då inkluderas även Värtan med Finlands och Baltikum trafiken, Frihamnen med St Petersburg trafiken samt Stadsgården med Finlandstrafiken.

Av Stockholms fasta besöksmål, ligger 3 av de 10 mest frekventerade besöksmålen på Djurgården. Det är därför av stort intresse att utreda de möjligheter som finns att transportera Stockholms besökare via vattnet till och från Djurgården och dess omnejd. Enligt Stockholms hamn och turistbranschen har kryssningsresenärer några s.k. ”hot spots” : Gamla Stan, Slottet, Fjällgatan, Kungliga operan och även några specifika sevärdheter som isbaren på Vasaplan 4 är populära resmål dit kryssningsbesökarna vill.

² Antal kryssningsresenärer 7 juni 2018

Major attractions in Stockholm County, 2017

Rank	Attraction	Number of visitors (in thousands)
1.	Stockholm Globe Arenas (incl Skyview)	2,900
2.	Kulturhuset Stadsteatern (Incl Theatre in the Parks and Theatre Skärholmen)	2,800
3.	Gröna Lund	1,691
4.	The Vasa Museum	1,496
5.	Eriksdalsbadet, Swimming Center	1,350
6.	Skansen	1,343
7.	Redsightseeing (Touristry AB)	1,061
8.	Stockholmsmässan	947
9.	Friends Arena	900
10.	Swedish Museum of Natural History (incl. Cosmonova)	648
18.	Junibacken	316
22.	The Nordic Museum	290
25.	Abba the Museum	255

2.1 Sightseeing verksamhet

Utredningen har intervjuat Strömma och Red Sightseeing. Av den information som erhållits genom intervjuer, har antaganden kunnat göras om hur många av kryssningsresenärerna som använder båt respektive buss sightseeing under sin vistelse i Stockholm.

Andelen av resenärerna som använder sig av båtalternativet när det gäller sightseeing varierar stort mellan de olika sightseeingbolagen, mycket beroende på vilken del av sin verksamhet man vill lyfta fram. Vissa av bolagen säljer även kombinationsbiljetter för både buss och båt, vilket gör uppskattning än svårare. Det som framkommit är dock att andelen resenärer som väljer båtalternativet är mellan 5 och 15%. I intervjuerna har framkommit att andelen antas ligga närmare 15% än 5%.

Marknadsaktörerna uppskattar att ca 30% av resenärerna använder sig av buss som färd sätt för sightseeing. Ibland förbeställer rederierna bussar för en stor del av sina resenärer. Det är svårt att anta hur många kryssningsresenärer som använder sig av buss som färd sätt vid sightseeing, utredningen upplever att 30% är ett rimligt snitt att förhålla sig till.

Visit Stockholm har gjort evenemangsundersökningar för Stockholm Marathon och Pride festivalen och frågat deltagarna vad man gjorde i staden under sin vistelse.

Andelen Marathon-besökare som använde sig av någon form av sightseeing var 22 %. En sightseeing-undersökning gjordes för Pride-festivalens besökare där 33 % var på sightseeing på egen hand och 8 % nyttjade någon form av sightseeing i organiserad form.

Det finns en mängd olika alternativ för en besökare till Stockholm att uppleva staden och dess sevärdheter. Sightseeingturer kan bokas via rederiet, fristående arrangörer eller på egen hand. Exempel på färdstätt för kryssningsresenärernas sightseeingresor är bl.a. chartrad buss eller båt: Hop on Hop buss/båt: kollektivtrafik buss/båt: taxi eller promenad för resenärer som ankommer Stadsgårdskajen.

Nedan görs ett antagande om hur många kryssningsresenärer som väljer sightseeing med buss eller båt och hur många sightseeingbussar som krävs att transportera kryssningsresenärerna under en dag med 13000 kryssningsresenärer under högsäsong.

Kryssningsresenärer fördelade mellan Stadsgården och Frihamnen en dag under högsäsong när antalet kryssningsresenärer uppgår totalt till 13000 inkl. Nynäshamn. Endast anlop till Stockholm 10234 kryssningsresenärer (Nynäshamn borträknat).

Frihamnen inkl. Värtahamnen:

5526 personer ankommer Frihamnen och Värtan/dag x 0,3= 1658 personer väljer buss sightseeing / 83³ sittande i en sightseeingbuss = 20 bussar per dag.

Traditionell turistbuss 1658 kryssningsresenärer/50⁴ sittande = 33 bussar per dag.

Om samma antal passagerare skulle ta Sjövägen (150 passagerare) skulle det motsvara 11 båtar och för ett sightseeingfartyg 1658/140⁵= 12 båtar.

Stadsgården:

4708 personer ankommer Stadsgården /dag x 0,3 = 1412 personer väljer buss sightseeing / 83 sittande i en sightseeingbuss = 17 dubbeldäckade sightseeingbussar per dag.

Traditionell turistbuss 1412 kryssningsresenärer/50 sittande= 28 turistbussar per dag.

Om samma antal personer skulle använda MS Emelie så motsvarar det 1412/200 = 7 båtar och för ett sightseeingfartyg med 140 passagerare 1412/140= 10 Sightseeingbåtar.

³ Uppgift ur fordonsregistret

⁴ Uppgift från bussbranschen

⁵ Uppgift från branschen

Kapaciteten varierar stort för sightseeingbåtar, från 75 till 230 passagerare. En sightseeingoperatör uppger att ungefärligt kapacitetsnitt för en sightseeingbåt är ca 140 passagerare med nuvarande efterfrågan. Branschen anpassar sig dock efter marknaden och det finns sightseeingfartyg med kapacitet för upp till 230 passagerare.

Nynäshamn:

2766 personer ankommer Nynäshamn/dag x 0,3 = 830 personer väljer buss sightseeing / 83 sittande i en sightseeingbuss = 10 dubbeldäckade sightseeingbussar per dag.

Traditionell turistbuss 830 kryssningsresenärer/50 sittande= 17 turistbussar per dag.

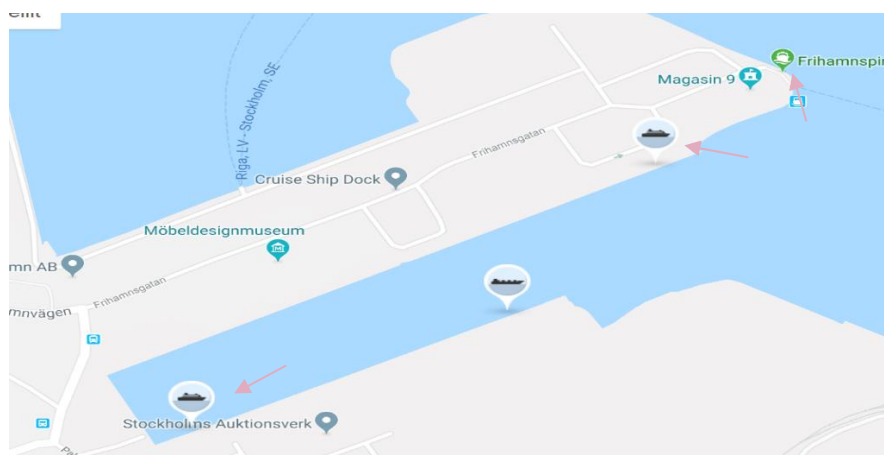
2.2 Anlöp till Frihamnen

Under högsäsongperiod 2018 anlände 258 509 kryssningspassagerare till Frihamnen med kryssningsfartyg.

Vi fortsätter att anta att antalet kryssningsresenärer som använder båt är mellan 5%-15%. 5% av de totala antalet resenärer bli 12 925 passagerare och motsvarande siffra för 15% blir 38 776 passagerare.

30 % av kryssningsresenärerna använda buss som färd sätt vid sightseeing, vilket motsvarar 77 553 per högsäsong.

Vi antar att en turistbuss för sightseeing lastar ca 50 personer och att en dubbeldäckad sightseeing buss lastar ca 83 sittande passagerare. För att transportera dessa 77 553 resenärer så krävs ca 1551 turistbussar alternativt ca 934 dubbeldäckade sightseeingbussar per år.



I kartan ovan ser vi två kryssningsfartyg som ligger inne vid kaj från den 31 augusti 2018. De två kryssningsfartygen Silver Spirit och Costa – Magica är utmärkta med pilar även pendelbåten Sjövägen är utmärkt med pil.

2.3 Anlöp till Stadsgårdskajen

Under 2018 anlände 226 640 kryssningspassagerare till Stadsgårdskajen med kryssningsfartyg.

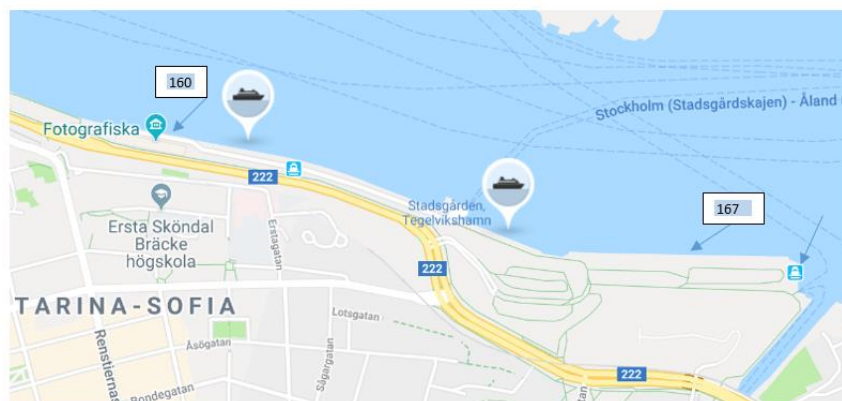


Bild ovan visar kaj 160 och 167 där de flesta kryssningsfartyg anlöp till Stadsgårdskajen. Angöringskaj för M/S Emelie (båt i pendlingstrafik) och Hop on Hopp off båtarna är också utmärkt med pil, Hop on hop off båtarna angör även Fotografiska museet.

Under högsäsongperiod 2018 anlände 226640 kryssningspassagerare till Stadsgårdskajen med kryssningsfartyg.

Vi fortsätter att anta att antalet kryssningsresenärer som använder båt är mellan 5%-15%. 5 % av det totala antalet resenärer blir 11332 passagerare och motsvarande siffra för 15 % blir 33996 passagerare.

30 % av kryssningsresenärerna använde buss som färdstätt vid sightseeing, vilket motsvarar 67992 per högsäsong.

Om man antar att en turistbuss för sightseeing lastar ca 50 personer och att en dubbeldäckad sightseeing buss lastar ca 83 sittande passagerare. För att transportera dessa 67992 resenärer så krävs ca 1360 turistbussar alternativt ca 819 dubbeldäckade sightseeingbussar per år.

2.4 Kommunikationer till och från Frihamnen, Värtahamnen och Stadsgårdskajen

Frihamnen, Värtahamnen och till viss del även Stadsgården är med sin geografiska placering beroende av olika former av transporter för att ta Stockholms besökare till och från city med omkringliggande sevärdheter. Frihamnen är med sitt avstånd till city mest beroende av att det finns fungerande transporter.

Trafikförvaltningens båtlinje 80 trafikerar sträckan Frihamnen – Nybroplan, via Allmänna Gränd, Lidingö och Nacka. Sträckan trafikeras både med det eldrivna fartyget Sjövägen och med dieseldrivna fartyg.

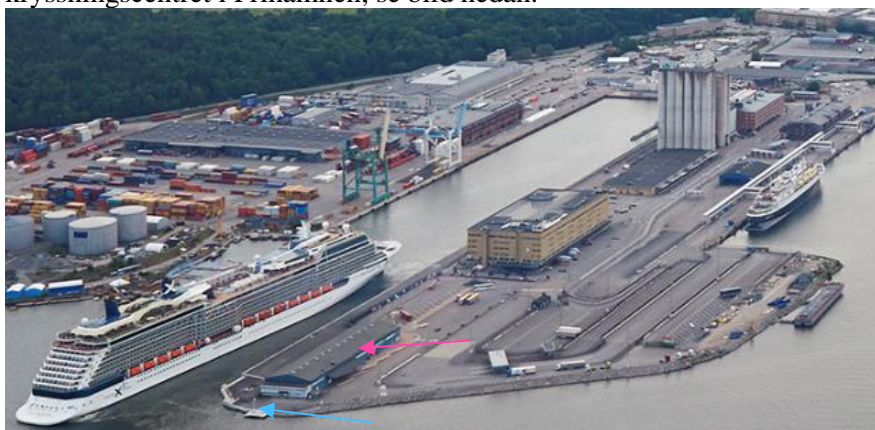
Under 2019 avser trafikförvaltningen att använda 50% HVO⁶ inblandning i dieseln för sina fartyg. Under 2021 räknar trafikförvaltningen med att vara uppe i 90 % inblandning av HVO i dieseln. Trafikförvaltningen kommer att uppdatera sin flotta 2024-2025.

År 2017 hade linje 80, 240 ton CO2 utsläpp. Prognos för 2019 är 120 ton CO2 utsläpp och prognos för 2021 är <50 ton CO2. Utsläppen minskar i och med att trafikförvaltningen går mot en ökad andel förnybart drivmedel för sjötrafiken.

Keolis som kör kollektivtrafik i Stockholm kör med 100 % förnybara drivmedel i sina bussar. Drivmedlet kan vara biogas, hvo, rme eller etanol.

En stor del av sightseeingbussarna drivs med 100 % HVO.

Kajplats för linje 80 är placerad i nära anslutning till magasin 9 och kryssningscentret i Frihamnen, se bild nedan.



Crusiecenter = röd pil

Kajplats för Sjövägen = blå pil

Stockholms hamnar uppger att kajplatsen för linje 80 även skulle kunna trafikeras av privata operatörer.

Under sommartid trafikeras Frihamnen av linje 80 var 40:e minut måndag-fredag, ingen helgtrafik. I vintertidtabellen angörs Frihamnen sporadiskt.

Genom att linje 80 trafikerar Allmänna Gränd på Djurgården täcker den in tre av de mest frekventerade besöksmålen i Stockholm: Vasa museet, Gröna Lund, Skansen, Junibacken, Nordiska museet och Abba museet.

Allmänna Gränd är en viktig knutpunkt för båttrafik, där byte kan göras till Djurgårdsfärjan som trafikerar Skeppsholmen och Slussen / Gamla stan.

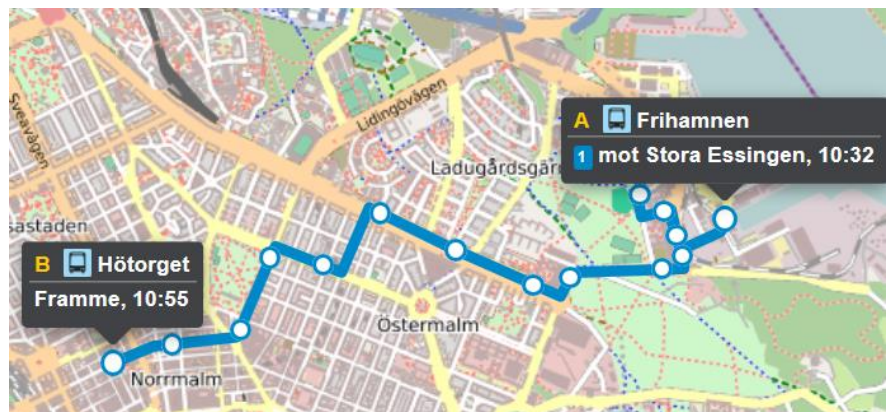
⁶ Hydrogenated Vegetable Oil

På sträckan Frihamnen - Nybroviken har man via sjövägen möjlighet att se en mängd sevärdheter och kända landmärken: Stadshuset, Katarina hissen, Gamla stan, Dramaten, Gröna Lund, Slottet m.fl.

Nedan: linjekarta 80 (båt) Frihamnen – Nybroplan via Allmänna Gränd, Restid ca 53 minuter.



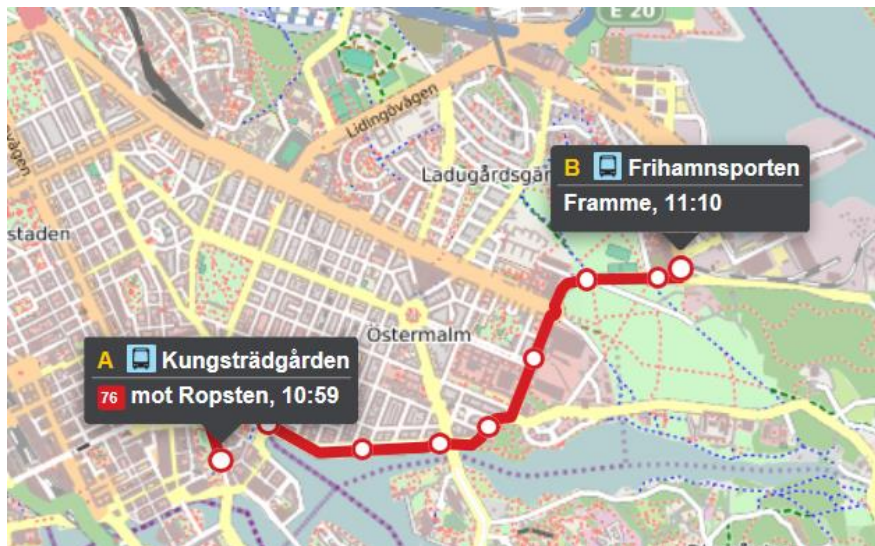
Nedan: Linje 1 (buss) Hötorget – Frihamnen restid 24 minuter



Nedan: Linje 76 (buss) Kungsträdgårdsgatan – Värtahamnen restid 21 minuter



Nedan: Linje 76 (buss) Kungsträdgårdsgatan – Frihamnsporten restid 11 minuter



I dagsläget är det inte något trafikslag som binder ihop magasin 9 i Frihamnen med övrig kollektiv trafik. För att komma till buss 76 hållplats Frihamnsporten är kryssningsresenärerna hänvisade till en promenad på ca 750 meter. Buss 76 angör både Värtahamnen och Frihamnen, men inte frihamnspiren med magasin 9. Busslinje 76 fortsätter till Ropstens tunnelbanestation, restiden är ca 9 minuter mellan Frihamnsporten – Ropsten.

Trafikförvaltningen uppger att nuvarande sträckning för linje 80 kommer att upphöra den 31 /12 2019. Förändringen kommer främst att beröra området vid Frihamnen och norrut. Den nya sträckningen förväntas bli: Loudden, Södra Värtan, Ropsten och vidare norrut.

Hållplatsen vid magasin 9 är inte med som stopp i den nya sträckningen. Detta innebär att ingen kollektivtrafik kommer att trafikera magasin 9 i Frihamnen.

I dagsläget är det inga privata aktörer som trafikerar Frihamnen med linjetrafik. Vid de tillfällen som sightseeing operatörerna och övriga bussbolag trafikerar Frihamnen så sker det vid beställningstrafik av tex kryssningsrederierna och dess tuoperatörer.

Masthamnen trafikeras med båt endast av privata operatörer.

Trafikförvaltningen har inte för avsikt att trafikera Masthamnen p g a att det redan finns kommersiella aktörer på plats. Det ska finnas ett stort intresse från allmänheten för att Trafikförvaltningen ska trafikera en destination där det redan bedrivs trafik av kommersiella aktörer.

Den närmaste hållplatsen för kollektivbuss från Masthamnen är Londonviadukten. Promenaden från Masthamnen till hållplatsen är ca 450 meter, sträckan är markerad på gångbanan.

Nedan bild buss från Londonviadukten till Slussen.



Sightseeingbolagen trafikerar Masthamnen frekvent under högsäsong. Ressel Line utför pendelbåts trafik året runt från Masthamnen med fartyget M/S Emelie.

M/S Emelie trafikerar Masthamnen - Nybroviken via Allmänna Gränd en gång i timmen förutom vid lunch tid, då trafiken står stilla. Biljetter säljs ombord på båten. Vid Allmänna Gränd har resenärerna möjlighet att åka båt vidare mot Slussen och Skeppsholmen.

Nedan: Linjekarta visar färdvägen för M/S Emelie (Ressel Lines).



Marknadsaktörerna för båt och buss sightseeing uppger att närheten mellan de olika trafikslagens av och påstignings zoner är viktig för att underlätta valet av resa för resenären. Sightseeing marknaden upplever att det finns vissa begränsningar för båtsightseeing idag bl.a. avståndet

mellan kryssningsfartyget och båt för sightseeing upplevs för långt samt att avståndet från kaj till sevärdhet kan upplevas för långt .

Strömma trafikerar Stockholm med sightseeingbåtar och bussar. Strömma anger att sightseeingbussar exponeras mer än sightseeingbåtar, vilket styr resenärerna till bussarna. Bussarna efterfrågas i högre grad än båt av Strömmas kunder p.g.a. att bussarna upplevs erbjuda en större flexibilitet än båt. Strömma meddelar att man tidigare trafikerat Frihamnen med båt. I dagsläget finns ingen överkapacitet på sightseeingbåtar, under kryssnings högsäsong. Strömma anger att om efterfrågan skulle öka för båt-sightseeing, avser Strömma att möta efterfrågan.

Nedan: Turkarta för Strömma, grön sträcka båtsightseeing.



Red sightseeing trafikerar Stockholm med sightseeing båtar och bussar. Från Stadsgårdskajen köper många resenärer en kombinationsbiljett (buss och båt). Red sightseeing anger intresse att styra över en större del av sina resenärer från buss till båt. Red sightseeing upplever att med nuvarande trafiksituation i staden, så kan buss transporten mellan Masthamnen och Slottet eller Vasa museet bli en dålig upplevelse för deras kunder. Även Red Sightseeing upplever att man har för avsikt att möta marknaden om efterfrågan ökar för fler fartyg inom sightseeing.

Nedan turkarta för Red sightseeing, blå sträcka båtsightseeing.



3 Förslag på åtgärder för att främja båtsightseeing

Utredningen föreslår ett antal åtgärder för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten för de vattenburna persontransporterna till och från Stockholms olika sevärdheter med omgivning.

Fokusgruppen för utredningen är kryssningsresenärer som besöker Stockholm och hur de kan använda ett båtalternativ för sin sightseeing-upplevelse. Därav så har utredningen fokuserat på åtgärder främst för Stadsgården med Masthamnen och Frihamnens kajplatser för kryssningsresenärer och till viss del Allmänna Gränd.

Kryssningsresenärerna till Stockholm antas öka med 11 % under 2019 enligt prognos från Stockholm hamn, vilket antas innebära fler turistbussar i Stockholm än tidigare år.

3.1 Allmänna förslag till främjande åtgärder för båtsightseeing

Tillgänglighet och tydlighet är viktiga faktorer för att resenärerna ska hitta erbjudandet att använda båttransport som sightseeing alternativ.

För de privata sightseeingar operatörerna går det oftast att köpa sin biljett ombord på båtarna, digitalt eller vid försäljningsställen intill båtarna.

För kollektivtrafiken kan man köpa en enkelbiljett i Sl:s mobilapp utöver accesskortet. Under 2019 kommer man att kunna köpa både 24 och 48 timmars biljett via SLs-app. En biljett accessmaskin för biljett inköp finns idag placerad vid frihamnspontens hållplats för buss 1 och 76.

Trafikförvaltningen arbetar även för att resenärerna ska kunna använda sitt betalkort för att direkt kunna köpa biljett ombord, genom att blippa betalkortet. Lanseringsdatum är inte klart men utveckling pågår.

Stockholms hamn tillhandahåller Wi-fi i hamnområdet.

I samband med skyltning kan även restid för respektive färdstätt uppges, detta för att resenären på ett enkelt sätt kan planera sin tid i staden.

Turoperatörerna är rederiets kontakt i land som koordinerar transporter för kryssningsresenärerna. För att nå ut med stadens önskan och informera om möjligheterna med sightseeing på vattnet är det viktigt med en bra kontakt med både rederier och turoperatörer.

För att få en mer exakt bild av hur många kryssningsresenärer som använder sightseeing både med buss och båt föreslår utredningen att staden gör en trafikräkning under högsäsong.

Utredningen föreslår att en kontinuerlig dialog upprättas med trafikförvaltningen, de privata aktörerna och Stockholms stad för att främja den fysiska och digitala accessen för person trafik på vattnet.

Ett styrmedel för att få fler resenärer att välja båtsightseeing är skapa ett eller flera mervärden kring båttrafiken. Ett mervärde kan vara en upplevelse eller en resurs på vägen till eller från kajplatsen för den lokala båttransporten. Ett mervärde kan även vara att det finns en trivsam miljö intill de trafikerade kajerna för sightseeingbåtar, t.ex. med parkbänkar och kaj-värd.

En upplevelse kan också vara ett mervärde. Ett projekt med innovativa fordon skulle kunna förläggas till hamnens område. Innovativa fordon kan t.ex. vara någon form av autonomt fordon eller fordon som drivs med något förnybart bränsle källa. Detta skulle kunna visa Stockholm som en innovativ stad i teknisk framkant för en stor allmän publik under en begränsad tid, samtidigt som det lockar besökare till den del projektet pågår. Sträckorna både i Masthamnen och Frihamnen är relativt överblickbara och korta vilket vore en gynnsam miljö för innovativa fordon.

Utredningen ser Allmänna Gränd som en viktig knutpunkt för sightseeingtrafik.

Utredningen föreslår en dialog mellan fastighetsägare och väghållare vid Allmänna Gränd för att skapa en attraktivmiljö samt tydlig vägvisning för resenärer. Ett nytt förslag till detaljplan⁷ har upprättas för granskning där Allmänna Gränd ingår i framtida byggplaner. I och med Nöjesfältets utbyggnad norrut, kommer området kring kajen lyftas fram med promenad och kajstråk.

Allmänna Gränd är med sin geografiska position en naturlig knutpunkt för sightseeingtrafiken i Stockholm, då både Frihamnen, Masthamnen, Slussen och Nybroviken angör kajen.

Det finns även andra alternativ som kan främja en god transportservice likt låncyklar, el-sparcyklar och trygga och välkomnande promenadstråk.

3.2 Åtgärder i Frihamnen och Stadsgården

I dagsläget saknas privat aktör i Frihamnen som har sightseeingtrafik med tidtabell. Endast chartrade turer utgår från Frihamnen. Om det finns efterfrågan och förutsättningar så är de privata turoperatörerna positiva till att börja trafikera Frihamnen med linjetrafik. Sightseeing operatörerna uppger att det är viktigt att det finns en marknad för frekvent trafik.

⁷ Stadsbyggnadskontoret Granskningshandling Planavdelningen Dnr 2016-06685

Några operatörer ser även möjlighet att trafikera Frihamnen – Nybroviken med en direkt linje om det rätta förutsättningarna finns.

Utredningen har identifierat några faktorer och åtgärder som skulle kunna öka användandet av båtsightseeing till och från Frihamnen

Djurgårdsbrunnskanalen är idag enkelriktad, går det att styra regleringen till att vara tidsbestämd? Finns det tekniska förutsättningar för sightseeing fartyg att trafikera kanalen? Djurgårdsbrunnskanalen är grund vilket är en begränsning i sig. En utredning kan se över om det finns möjlighet för sightseeingbåtar att trafikera kanalen samt om det går att tids styra föreskriften om enkelriktad färdriktning. Detta för att möjliggöra effektiva transporter in till och från Nybroviken med båt.



Ovan: karta över Djurgårdsbrunnskanalen med omgivning.

Trafikförvaltningen trafikerar Frihamnen med linje 80.

Det finns möjlighet att göra kajen för linje 80 bakom magasin 9 mer synlig, genom en tydlig skyltning och att det är Stockholms hamn som är informatör. Kajen ligger i nära anslutning men något gömd bakom Cruise Center i magasin 9. Den skulle kunna användas av såväl privata aktörer som trafikförvaltningen. Idag trafikeras kajen av linje 80.

Sightseeingbussarnas angöringsplatser är mer synliga i frihamnen, mycket p.g.a att bussarna tar upp en större yta och har stor aktivitet kring bussprodukten.

Det finns goda möjligheter för att få fler resenärer att välja båtsightseeing. Genom att skylta tydligt och markera gångväg till kajen. En tydligare skyltning främjar främst transport för de resenärer som inte redan har bokad sightseeingbiljett. Skyltarna som informerar om båttrafik idag är relativt små i förhållande till övrig information i området, skyltarna är

också väderkänsliga och kan lätt hamna ur position. Utredningen föreslår att Stockholms hamnar utformar en tydlig och effektiv skyltning för att synliggöra kajen bakom magasin 9.

En viktig faktor för att öka sightseeing trafiken från Frihamnen är att i dialogen med branschens aktörer ta fram och verkställa praktiska åtgärder som möjliggör en ökad båtsightseeing. Vad är det branschen saknat för att driva trafik? Detta bör vara en prioriterad fråga eftersom det i dagsläget inte finns en hållplats eller tidtabellbunden båtsightseeing trafik i Frihamnen.

Kollektivtrafikens bussar stannar ca 750 meter från magasin 9, vilket försvårar möjligheten att kombinera kollektiv båt och buss trafik.

Om busslinje 76 skulle trafikera magasin 9 under högsäsong för kryssningstrafiken, skulle man även knyta ihop Värtahamnen med kajen för Sjövägen idag och eventuell framtida privat båtsightseeing verksamhet. Kan ett autonomt fordon trafikera magasin 9 och frihamnsportens hållplats?

Ofta har kryssningsresenären kort tid på sig att utforska staden. Genom att förkorta restider och tydligt informera om restider och rutter tror utredningen att skulle det gynna både privata och offentliga sjötransporter från Frihamnen.

Trafikförvaltningen uppger att man inte avser förlänga linje 76 i dags läget ut på frihamnspiren. Fortsatt dialog med trafikförvaltningen bör fortgå. Under 2020 planeras även att flytta trafikförvaltningens hållplats för linje 80 i Frihamnen till Värtan, vilket skulle innebära att inga kollektiva transportslag trafikerar magasin 9. Staden bör ta upp frågan med trafikförvaltningen för att påtala vikten av goda kommunikationer för ett ökat antal kryssningsresenärer.



Ovan: Masthamnen

Masthamnen i Stadsgården har ett välfungerande båtnät, både med Ressel line och sightseeingbåtar. Genom att skapa ett intresse kring båtsightseeing och göra miljön fram till och i närhet av Masthamnen attraktiv kan båttrafiken främjas. Hamnen arbetar idag med att öka trivseln med attraktiv gestaltning och händelser.

Det går även att främja promenadstråk in till city, samt ange restider för olika transportslag.

Masthamnen har ett centralt läge vilket gör att anknytningen till Allmänna Gränd och Nybroviken via sjövägen väldigt gynnsamt. Om resenärerna har en tydlig uppfattning om restider så är det lättare att göra ett aktivt reseval.

4 Omvärldsbevakning

Utredningen har varit i kontakt med några städer i Europa som tar emot anlöp från kryssningsfartyg. Gemensamt för alla städer är att kryssningsturismen ökar, vilket skapar vissa logistiska utmaningar i hamnområdena och för färdvägar till och från sevärdheter. Nedan är några kommentarer från städerna om hur man ser på den ökade kryssningsturismen och dess utmaningar.

Barcelona hanterar kryssningsanlöp både från närliggande hamnar och inom staden. Barcelona hamn har träffat ett avtal med Barcelona stad gällande miljöarbete och ansvar för hantering av persontransporter till och från hamnområdena. För att lösa viss del av framkomlighetsutmaningen i Barcelona har staden strikta parkeringsrestriktioner i närhet av sina sevärdheter för all form av turisttrafik. Endast 25 % av Barcelonas besökare bokar sin sightseeing i förväg, resterande del använder stadens övriga kommunikationer, vilket börjar bli en utmaning för staden.

Amsterdam arbetar aktivt med att stävja överturism och är därför måna om att minska kryssningstrafiken. Staden planerar att flytta kryssningstrafiken till Zaanstad, en stad nordväst om Amsterdam. Kryssningspassagerare betalar även en turistskatt.

Hamburg hanterade under 2017 810 000 kryssningsresenärer. Turnarounds består till 95 % av anlöpen, därav så är antalet kryssningsbussar i centrala Hamburg inget problem.

De nordiska huvudstäderna upplever också en ökad kryssningstrafik och behov av att fördela antalet besökare på fler färdmedel än buss. Alla nordiska huvudstäder ser utmaningar kring trafikstockningar vid de populäraste sevärdheterna .

Tallin tar emot 565 000 kryssningspassagerare i år(2018). Här arbetar man tillsammans med hamnen, turoperatörer, busstrafiken och guideförbund med att lösa trafikstockningar på väg till och från hamnen samt vid stora sevärdheter. Tallin arbetar med förslag kring utökad antal parkeringsplatser vid hårt trafikbelastade områden samt särskilda bussar driftade av staden som har förtur till och från hamnen.

5 Sammanfattning

Utredningen upplever att det finns stora möjligheter redan idag att resa på vattnet för att uppleva Stockholms sevärdheter. Utredningen tror att det är möjligt att öka båttrafiken även utan stora infrastruktursatsningar.

Två prioriterade åtgärderna för att öka de lokala båttransporterna är att åter verka för att marknaden startar upp reguljär sightseeing trafik till Frihamnen, samt att föra en dialog med trafikförvaltningen, för att även i framtiden säkerställa kollektiva transportmedel för kryssningsresenärer.

Om Stockholms stad inte vill öka belastningen på stadens gatunät med turistbussar i samma takt som antalet kryssningsresenärer antas öka under nästa år, bör staden verka för att fler resenärer använder en båttransport för sin sightseeing upplevelse.

För att upprätthålla en god tillgänglighet till Stockholms sevärdheter är båt-sightseeing ett bra alternativ som inte belastar vägnätet, båten tar många passagerare och har god framkomlighet. Dessutom ser man Stockholm med många av dess sevärdheter från båten. Om staden kan få fler personer att välja båt som sightseeing alternativ kommer det förmodligen även att visa sig på gator som är hårt belastade idag. Avlastningen av gatunätet kommer sannolikt inte att visa sig som minskad trafik, utan snarare att busstrafiken inte ökar i samma % takt som antalet kryssningsresenärer.

Utredningen ser mycket positivt på framtiden och utvecklingen av Stockholms Stads besöksnäring. Utifrån ett kryssningsperspektiv finns stora möjligheter att förbättra och optimera de förutsättningar Stockholm ger sina besökare för att få en positiv bild av både Stockholm och Sverige. Den stora utmaningen Stockholms Hamnar har är den begränsade tid som passagerare befinner sig i land i kombination med de allt mer begränsade ytor som en växande stad kan erbjuda. I regel ska en majoritet av besökarna gå av fartyget och ta sig in till staden under en intensiv timme på morgonen. Att möjliggöra för privata aktörer att erbjuda båttransport för besökarna från hamnen till sevärdheterna skulle både ge mervärde till de besökare som väljer detta transportslag och underlätta trycket på stadens gator. Utöver detta ser Stockholms Hamnar mycket positivt på en utveckling av lokaltrafiken. Att buss och båtlinjer är sammankopplade, god information (på flera språk) samt att biljettköp kan genomföras på ett smidigt sätt anses som en hörnsten för kunna fortsätta den positiva trend som besöksnäringen i Stockholm erhåller.

