

Turistbussens betydelse och framkomlighet i storstadsmiljö

Fallstudie Göteborg
2024

Göteborg bedöms förlora ca 100 miljoner kronor årligen på grund av bristande framkomlighet för beställningstrafiken med buss

Bakgrund och syfte

Besöksnäringen är en viktig del av det svenska näringslivet, inte minst i våra storstäder. Beställningstrafiken med buss är en del av denna besöksnäring och Sveriges Bussföretag, branschorganisation för busstrafik i Sverige, vill tydliggöra hur förutsättningarna för beställningstrafiken med buss har utvecklats i en av dessa storstäder- Göteborg. Denna studie fokuserar därför på fyra övergripande områden:

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

Avgränsningar och genomförande

Studien avser endast resor inom ramen för besöksnäringen i Göteborgs Stad. Den genomförda studien beaktar information som framkommit under studiens genomförande under hösten 2023. På grund av coronapandemin är data avseende besöksnäringen hämtat från såväl 2019 som 2022. Trafiksituationen avser 2022/2023.

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

Beräkningar baseras på bedömningar med stöd av branschexpertis, där rimlighet i så stor utsträckning som möjligt är validerad mot data. Angivna värden ska inte ses som exakta. Studiens resultat ska tolkas som en bedömning av i vilken storleksordning förlusterna för Göteborg befinner sig på grund av bristande framkomlighet. Endast kostnadssidan är beaktad, det vill säga eventuella nyttor med framkomlighetsminskande utformning i trafikmiljön är inte beaktade.

Sveriges Bussföretag står för värdering och prioritering av förbättringsförslag.

Resultat och slutsatser

Göteborg står för en stor del av den svenska besöksnäringen och beställningstrafiken med buss spelar en viktig roll. Totalt sett transporteras ca 1,8 miljoner resenärer med beställningstrafik med buss i Göteborg inom de kategorier som är i fokus för studien.

Totalt sett har beställningstrafiken med buss en direkt omsättning på ca 250 miljoner kronor i Göteborgs stad, men beställningstrafiken har även en indirekt påverkan på besöksnäringen i stort eftersom bussen är en viktig länk i besöksnäringens transportbehov.

Baserat på de tidsstudier som utförts inom ramen för projektet indikerar dessa att bussen idag drabbas av omfattande tidsförluster med anledning av förseningar, trängsel, behov av omvägar och angöringsproblem. Dessa problem orsakar värdeförluster i form av tidsförluster, merkostnader för busstrafiken och uteblivna intäkter för näringslivet estimerat till ca 100 miljoner kronor per år.

Över tid har förutsättningarna för beställningstrafiken försvårats, inte minst på grund av ett minskande antal parkeringsplatser vilket försvårar tillgänglighet och angöring. Det finns därtill ett antal kommande utmaningar för branschen, inte minst med anledning av Stenas flytt till Arendal samt planer på miljözon 3.

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

1. Utöka antalet korttidsparkeringsplatser
2. Utöka antalet långtidsparkeringsplatser
3. Säkra av- och påstigningsplatser
4. Avgiftsbelägga parkeringar
5. Nyttja alla kollektivtrafikkörfält
6. Minskad privat biltrafik vid besöksmål
7. Inkludera branschen tidigt i dialogen om långsiktig stadsplanering
8. Skapa möjlighet att se status för flera trafikpåverkande moment



01

Bakgrund

02

Genomförande

03

Vilka värden står på spel?

04

Hur ser problembilden ut idag?

05

Hur har problembilden utvecklats över tid?

06

Förbättringsförslag

07

Appendix

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

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

Studien fokuserar på beställningstrafik med buss. Denna typ av busstrafik är inte linjelagd utan kör den tur som beställare och utförare kommit överens om i det specifika uppdraget. I dagligt tal kallas dessa bussar ofta för turistbussar, och resenärerna är i vissa fall turister, men inte uteslutande. Därför används istället begreppet beställningstrafik med buss i denna studie. Förutom turister är resenärerna besökande på exempelvis konserter och events, anställda på företag som arrangerar gemensamma aktiviteter med mera.

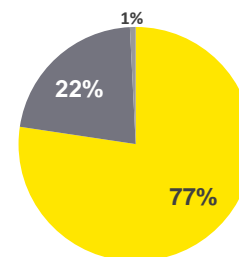
Den huvudsakliga typen av resor som utförs är destinationsresor inom staden, destinationsresor med start eller stopp utanför staden samt sightseeing. Även viss kommersiell linjetrafik utförs av dessa bussföretag men den typen av trafik berörs inte i denna studie.

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

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

Tillväxtverket summerar antalet sålda hotellrum fördelat på besökarens/besökarnas syfte med resan. År 2019 utgjordes ungefär hälften av de sålda hotellrummen privatresor, där resans huvudsyfte var semester eller besök av attraktioner eller evenemang. En stor andel av besökande är också affärsresenärer som besöker företag och kongresser med mera. I grafiken nedan syns fördelningen av besökare på kommersiellt boende, hotell, stugor och vandrarhem i Göteborgs kommun. Inom denna grupp kommer majoriteten av besökarna från Sverige, även om en betydande andel av besöksnäringen utgörs av utländska besökare.

Besökarfördelning, ursprung 2022

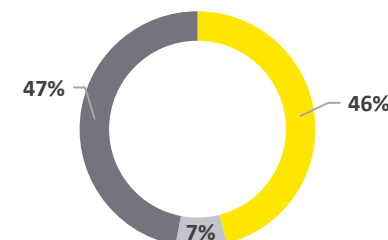


Besökare på kommersiellt boende, hotell, stugor och vandrarhem i Göteborgs kommun (inte inkluderat boende på camping eller hos vänner/familj)

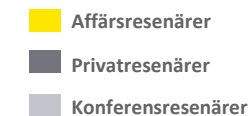


Källa: Tillväxtverket 2023

Målgrupper inom besöksnäring 2019



Andelen sålda hotellrum fördelat på besökarens/besökarnas syfte med resan



Källa: Tillväxtverket/SCB 2021

The background image shows a city street scene. On the left is a large, multi-story brick building with many windows. In the foreground, there is a canal with a stone wall on the left and a wooden structure in the water. A blue bus is visible in the middle ground. The sky is clear and blue.

01 Bakgrund

02 Genomförande

03 Vilka värden står på spel?

04 Hur ser problembilden ut idag?

05 Hur har problembilden utvecklats över tid?

06 Förbättringsförslag

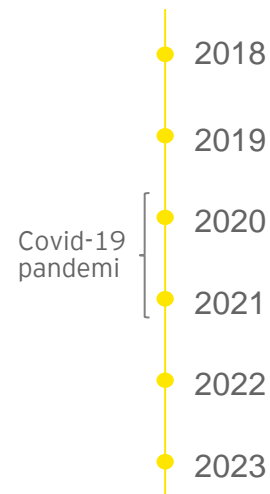
07 Appendix

Studien fokuserar på perioden både före och efter COVID-19 pandemin för att spegla hur besöksnäringen normalt ser ut

Tidsperiod för jämförelsen

Data avseende besöksnäringen är fokuserad på perioden före och efter COVID-19 pandemin, i syfte att representera en bild så nära "normalbilden" som möjligt.

Förbättringsförslagen som arbetats fram baseras enbart på den aktuella trafiksituationen och de trafikregler och restriktioner som gäller inom Göteborgs Stad under det fjärde kvartalet 2023.



Särskilda kommentarer på grund av Västlänken

Sedan 2018 har bygget av järnvägsförbindelsen Västlänken pågått i de centrala delarna av Göteborgs Stad. Detta har föranlett att stor del av trafiken i innerstaden påverkas av de tre etapperna, Centralstationen, Hagaområdet & Korsvägen. Dessa representerar tre centrala områden för besöksnäringen och beställningstrafiken, och har stor påverkan på framkomligheten. I syfte att utvärdera en så representativ bild som möjligt av framkomligheten i Göteborgs Stad har fokus i analysen inte legat på att analysera västlänkens påverkan på framkomligheten.

Geografisk täckning

Studien fokuserar på beställningstrafik med anledning av turismen och besöksnäring i Göteborgs Stad, men även i viss mån övriga Västra Götaland. Huvuddelen av Göteborgs mest populära besöksmål är lokaliserade till innerstaden och det är också där den största andelen av trafikarbetet utförs. Därför är det främst trafiksituationen i Göteborgs Stad, tillika dess innerstad som är i fokus för studien. Beställningstrafik kommer dock även från platser utanför staden varför studien kan sägas indirekt beröra delar utanför staden.



Studien har genomförts av EY på uppdrag av Sveriges Bussföretag där ett brett urval av aktörer som är involverade i besöksnäringen har inkluderats

Beställare



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

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

Utförare



Building a better working world

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

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

Diskussions- och intervjuarter



Enkätdeltagare



The background image shows a city street scene. On the left is a large, multi-story brick building with many windows. In the foreground, there is a canal with a stone wall on the left and a wooden structure in the water. A blue bus is visible in the middle ground. The sky is clear and blue.

01

Bakgrund

02

Genomförande

03

Vilka värden står på spel?

04

Hur ser problembilden ut idag?

05

Hur har problembilden utvecklats över tid?

06

Förbättringsförslag

07

Appendix

Göteborgs attraktivitet som besöksmål har ökat och är idag en av Sveriges främsta evenemangsstäder

Göteborg som turiststad har haft en god resenärstillväxt de senaste tio åren. Sedan 2012 har antalet årliga gästnätter ökat med drygt 30% och översteg 4 miljoner under 2022.

Sedan 2012 kan en tydlig uppgång av antalet gästnätter noteras, framförallt inom kategorin svenska besökare men också bland de utländska besökarna. Pandemiåren syns tydligt i statistiken för besöksnäringen i Göteborg, med tydliga nedgångar i antalet besökare. Dock har antalet gästnätter haft en stark återhämtning år 2022 och ligger idag på en nivå ca 2% högre än innan pandemin.

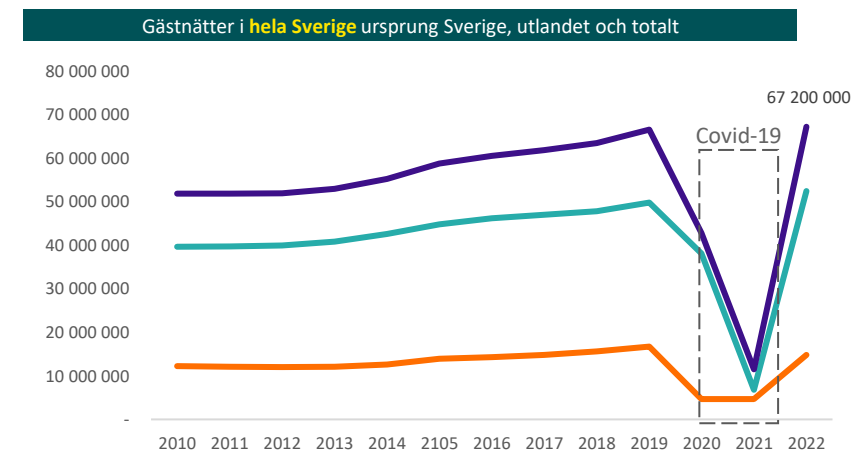
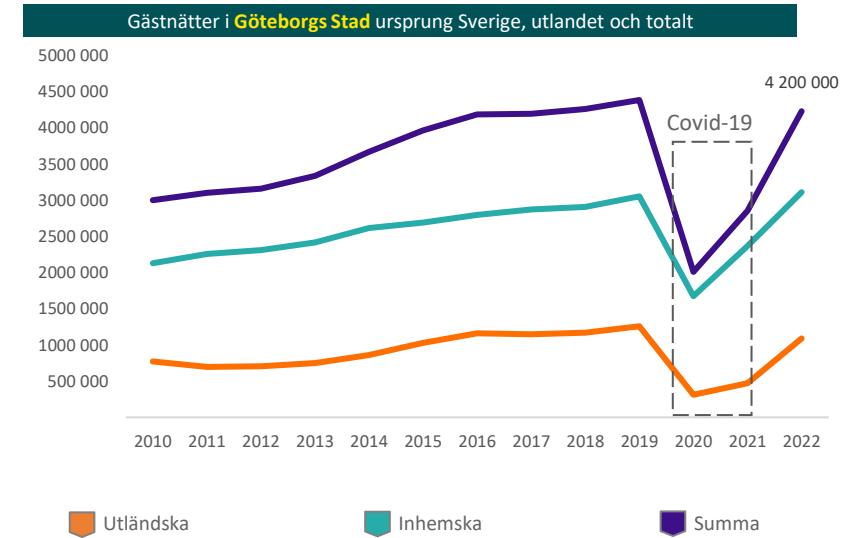
Göteborg präglas av att vara en evenemangstad, med flera stora arenor, en av Sveriges största nöjesfält och flertalet världskända event (Göteborgsvarvet, Gothia Cup etc.). År 2022 genomfördes 393 evenemang och ca 1,8 miljoner arenabesök i Göteborg¹. Stadens största besöksmål, Liseberg & Svenska mässan, tog 2022 emot 2,5 miljoner respektive 2 miljoner besökare.

Göteborg som destinationsstad har flera aktiva besöksmål som lockar både dags- och övernattande besökare, samt Ullevi, Nordens största evenemangsarena för musik, fotboll och friidrott, som tog emot ca 1,8 miljoner besökare verksamhetsåret 2022².

Besöksmål	Antal besökare 2022
Liseberg ³	Ca 2 500 000
Stora Saluhallen ⁴	Ca 2 000 000
Ullevi ⁵	Ca 1 800 000
Svenska Mässan ⁶	Ca 1 500 000
Botaniska Trädgården ⁷	Ca 600 000
Universeum ⁸	Ca 512 000

1: Om Oss – GOT Event
 2: Verksamheten 2022 – GOT Event
 3: Vår Verksamhet – Liseberg
 4: Historia – Stora Saluhallen

5: Verksamheten 2022 – GOT Event
 6: Årsredovisning 2022 – Svenska Mässan
 7: Årsredovisning 2022 – Botaniska trädgården
 8: Årsredovisning 2022 – Universeum AB



Bussen är central i transportsystemet och behöver hög framkomlighet och tillgänglighet för att fungera effektivt för både fritids- och affärsresenärer.

I den omfattande studien av svensk besöksnäring "Resa i Sverige" konstateras att Stockholm och Göteborg är de i särklass vanligaste besöksmålen i Sverige.

När det kommer till transportmedel konstateras även att buss är det tredje vanligaste transportmedlet inom just besöksnäringen för inhemska turister i Sverige, där ca 10% föredrog bussen som färdmedel, under sommaren.¹

För att besöksnäringen ska fungera väl är därför en väl fungerande infrastruktur för busstransporter centralt. Varje år ankommer ca 1,5 miljoner turister till Göteborgs hamn med färjetrafik². Inom kryssningstrafiken ankommer ca 80 000 resenärer per år³, och ett ankommande kryssningsfartyg kan som exempel kräva ett 20-tal förbeställda bussar för att hantera de personer som vill uppleva Göteborg under sin vistelse. Större event vid Liseberg, Ullevi och Scandinavium attraherar uppemot 1,6 miljoner besökare⁴, och kan vid varje enskilt event generera ett 30-tal bussar. Dessa är utrymmeskrävande men samtidigt kapacitetsstarka och bidrar till fungerande flöden i besöksnäringen.

Denna studie fokuserar på sightseeingresor samt destinationsresor. Med destinationsresor menas att en buss har beställts för att exempelvis transportera besökare till ett event, såsom en konsert eller ett företagsevent. Bussen kan ha sin utgångspunkt antingen inom eller utom Göteborg.

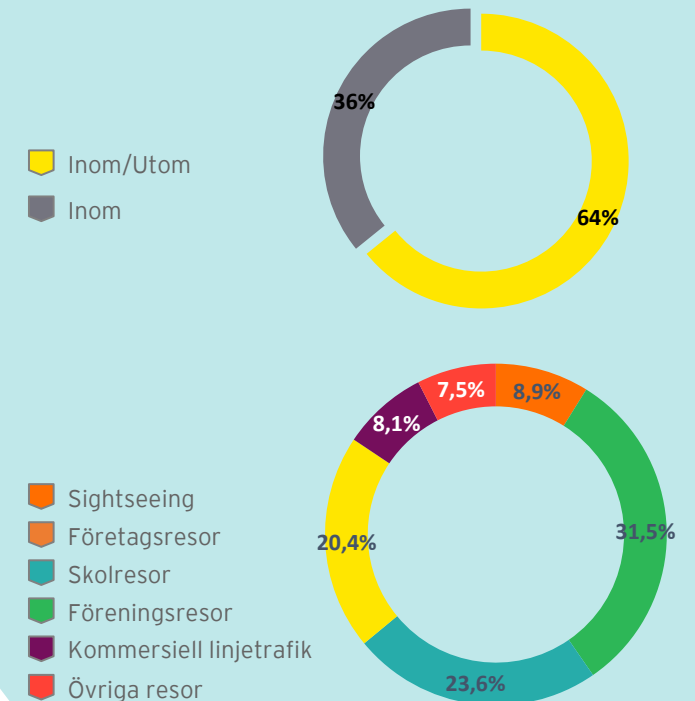
De restyper som redovisas i studien är härledda från bussföretag verksamma inom eller i anknäring till Göteborgsområdet. Det har gjorts en fördelning i två kategorier - resor med destination inom eller utanför Göteborg - samt efter typ av resa.

Det kan noteras att inom den första kategorin är destinationsresor med start eller stopp utanför Göteborg större. I den andra kategorin är företagsresor störst, följt av skolresor och föreningsresor. Totalt utgör fyra kategorier av resor fokus för denna studie, sightseeing, förenings- och skolresor samt företagsresor/event ca 84% av all utförd trafik bland de inkluderade företagen.

Baserat på datainsamling från bussföretag som är aktiva i Göteborgsregionen, samt bedömningar från branschföreträdare estimeras att ca 1,8 miljoner resenärer färdas med beställningstrafiken med buss avseende de resenärstyper som är i fokus för denna studie.

Fördelning av utförd trafik för bussföretag i Göteborg verksamma inom beställningstrafik.

Källa: Datainsamling från Sveriges Bussföretag region väst



1: Resa i Sverige 2021, Swedish Network of Destination Management Organizations, Research One

2 & 4: Göteborgs hotellrapport 2021

3: Rekordmånga kryssningsfartyg i Göteborg | Mitt i Göteborg

Beställningstrafiken med buss spelar en viktig roll i Göteborgs besöksnäring

Besöksnäringen i Göteborg och beställningstrafiken med buss



Den totala turismkonsumtionen i Sverige var 306 miljarder 2019¹. Turismens bidrag till Sveriges BNP uppgår till ca 2,7%. Under åren efter 2019 sjönk turismkonsumtionen betydligt på grund av corona-pandemin och turistikslutet för 2022 eller 2023 är ännu inte färdigställda därför används 2019 i denna rapport som en illustration över ett normalår.

Totalt sett genomfördes drygt 67 miljoner gästnätter i Sverige under 2019 och Göteborgs stad stod för ca 4,4 miljoner av dessa. Ungefär 70% av gästnätterna i Göteborgs stad avsåg svenska besökare och 30% utländska. Detta gör Göteborg till Sveriges näst största turiststad efter Stockholm som hade drygt 10 miljoner gästnätter under samma period.¹

Bussbranschen bedömer sammantaget att ca 1,8 miljoner resenärer färdas med beställningstrafiken med buss avseende de resenärstyper som är i fokus för denna studie². Detta baserat på den enkätundersökning som är gjord inom ramen för studien samt kompletterande antaganden från erfarna branschföreträdare. Det betyder att beställningstrafiken med buss spelar en stor roll för trafiken i Göteborg, men också besöksnäringen.

Baserat på antalet bussar i drift och antalet resenärer bedöms beställningstrafiken med buss ha en direkt omsättning som uppgår till ca 250 miljoner kronor avseende de resenärstyper som är i fokus för denna studie.

BUSSIGA GÖTEBORG



Bussiga Göteborg är ett nätverk för att skapa dialog och på så sätt förbättra förutsättningarna för bussbranschen och besöksnäringen i Göteborg. I nätverket ingår Sveriges Bussföretag, Göteborgs Stad stadsbyggnads- och stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs hamn, Göteborg & CO, Strömma och Västtrafik.

Nätverket berör frågor kopplat till busstrafiken, det vill säga både beställningstrafik med buss och kollektivtrafik men även besöksnäringen i stort. Nätverket har varit aktivt under flera års tid och träffas regelbundet ca 2-4 gånger per år.

¹ Turismräkenskaper 2019, Tillväxtverket, Data för 2022 har ännu inte presenterats, men det antas att 2019 representerar ett normalår.

² Estimat baserat på enkätstudie inom Sveriges bussföretag Region väst, samt dialog med erfarna branschföreträdare

³ Estimat avseende antalet resenärer i beställningstrafik med buss i Göteborgs stad per år



01

Bakgrund

02

Genomförande

03

Vilka värden står på spel?

04

Hur ser problembilden ut idag?

05

Hur har problembilden utvecklats över tid?

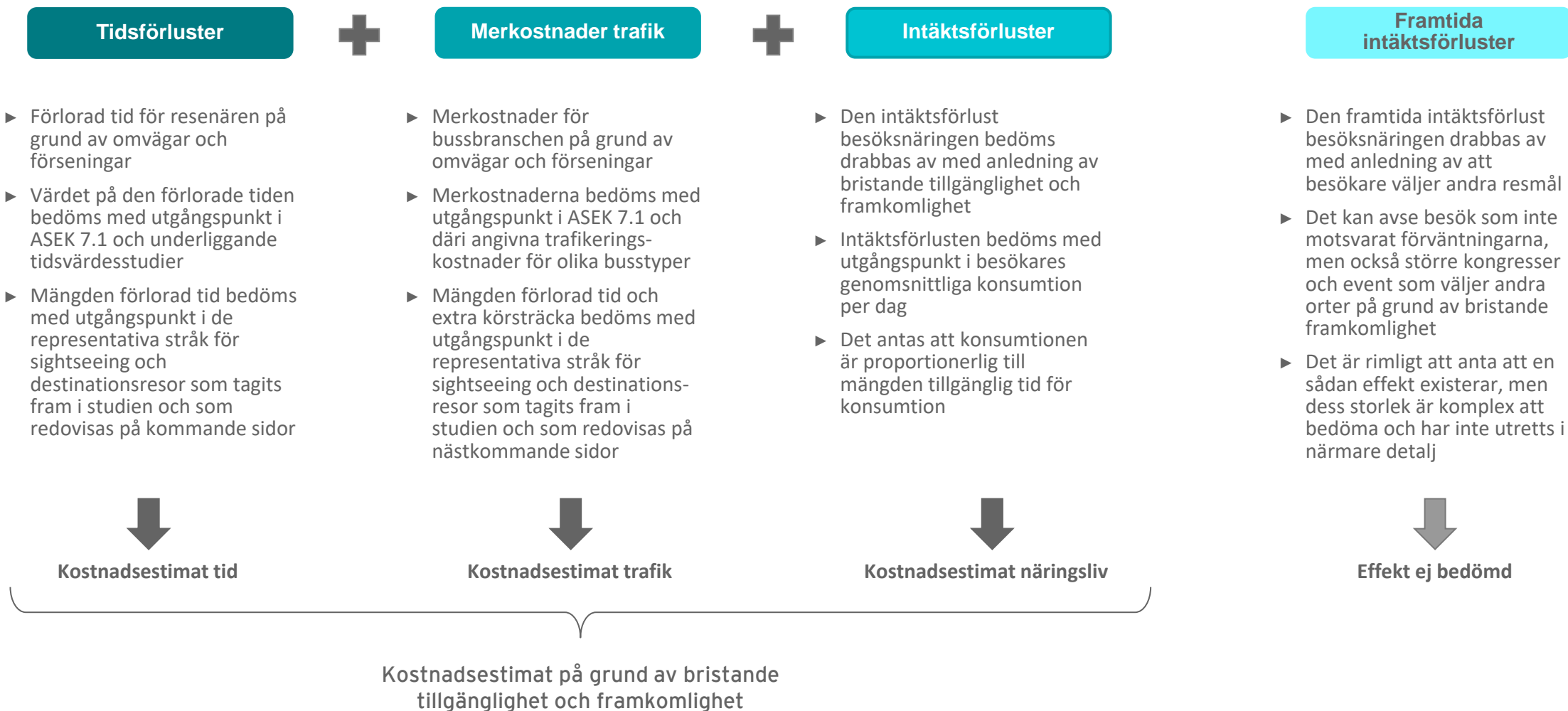
06

Förbättringsförslag

07

Appendix

Bristande framkomlighet och tillgänglighet bedöms få konsekvenser inom huvudsakligen fyra områden



De totala värdeförlusterna för Göteborg uppgår till nästan 100 mnkr per år på grund av bristande framkomlighet



Exempelresan visar en sightseeingresa med besöksmål vid Röda Sten, Masthugskyrkan, Haga, Götaplatsen, Gothia Towers, Gustav Adolfs Torg och Göteborgs Opera.

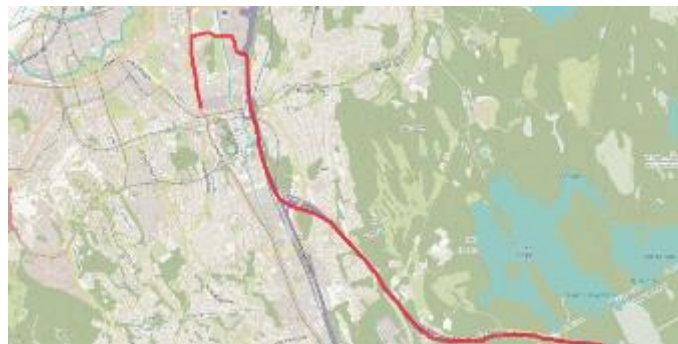
Sightseeingresa med start och stopp vid kryssningshamn

Sightseeingresor utgör de resor som enbart syftar till att köra ett sightseeingstråk med sina resenärer, men start och slutmål vid samma punkt.

Sightseeingresenären anländer inte sällan via kryssningsfartyg från Arendal- eller Amerikakajen.

Dessa resor utgör i snitt 9% av samtliga resor inom kategorin beställningsresor.

Total värdeförlust ca 33 MSEK



Exempelresan visar en Destinationsresa inom och utom Göteborg från Korsvägen till Mölnlycke centrum.

Destinationsresa med start och stopp inom respektive utanför Göteborgs Stad

Destinationsresor med start och stopp inom respektive utanför Göteborg innefattar transferresor som åker från en plats inom Göteborgs Stad till ett slutmål utanför Göteborgs Stad, eller vise versa. Detta kan innefatta företagsresor, skolresor, föreningsresor eller dylikt.

Dessa utgör i snitt 60 % av samtliga resor inom kategorin beställningsresor.

Total värdeförlust ca 28 MSEK



Exempelresan visar en destinationsresa från Korsvägen till Volvohallen

Destinationsresa med start och stopp inom Göteborgs Stad

Destinationsresor med start och stopp inom Göteborg innefattar transferresor som åker från en plats inom Göteborgs Stad till ett slutmål inom Göteborgs Stad. Detta kan innefatta företagsresor, skolresor, föreningsresor eller dylikt.

Dessa utgör i snitt 31 % av samtliga resor inom kategorin beställningsresor.

Total värdeförlust ca 31 MSEK

Sightseeingresa – Kostnadsestimat

Resan som analyserats representerar en "typ-resa" framtagen tillsammans med representanter för bussnäringen inom beställningstrafik i Göteborg i syfte att utvärdera de ekonomiska konsekvenserna av tidsförluster och förseningar.

Denna resa visar ett klassiskt sightseeingstråk med start och slut vid hamnen i Arendal där kryssningsresenärer plockas upp för en sightseeingtur i Göteborgs Stad. Besöken längst rutten innefattar Röda Sten, Masthuggskyrkan, Haga, Götaplatsen, Svenska Mässan, Gustav Adolfs Torg och Göteborgs Opera. Sightseeingstråken kan se olika ut, och kan förändras utifrån trafiksituation och guide.

Tidsestimeringen representerar en uppskattning av en optimal, genomsnittlig och långsam tur exklusive besökstid vid besöksmålet. Simuleringar genom Google Maps visar att restiden, beroende på tid på dygnet och rådande trafiksituation uppgår i snitt till 76 – 105 minuter. Detta innebär att den genomsnittliga förseningen uppgår till ca 10 minuter.

Det total antalet sightseeingturer per år är estimerade till ca 5 700, vilka transporterar ca 201 000 resenärer årligen. Med en estimerad försening på 10 minuter, samt en tidsförlust på grund av färdväg- och angöringsproblem om ca 20 minuter blir de ekonomiska konsekvenserna:



- S: Arendals hamn
- 1: Röda Sten
- 2: Masthuggskyrkan
- 3: Skanstorget/Haga
- 4: Poseidon/Avenyn
- 5: Svenska Mässan/Gothia
- 6: Gustav Adolfs torg
- 7: Göteborgs Opera

Värde av tidsförlust	18,5 miljoner kr
Värde av förlust för bussbranschen	0,75 miljoner kr
Värde av förlust för näringslivet	14,0 miljoner kr

Lågtrafik	76 minuter
Genomsnitt	91 minuter
Högtrafik	105 minuter
Genomsnittlig försening	Ca 10 minuter

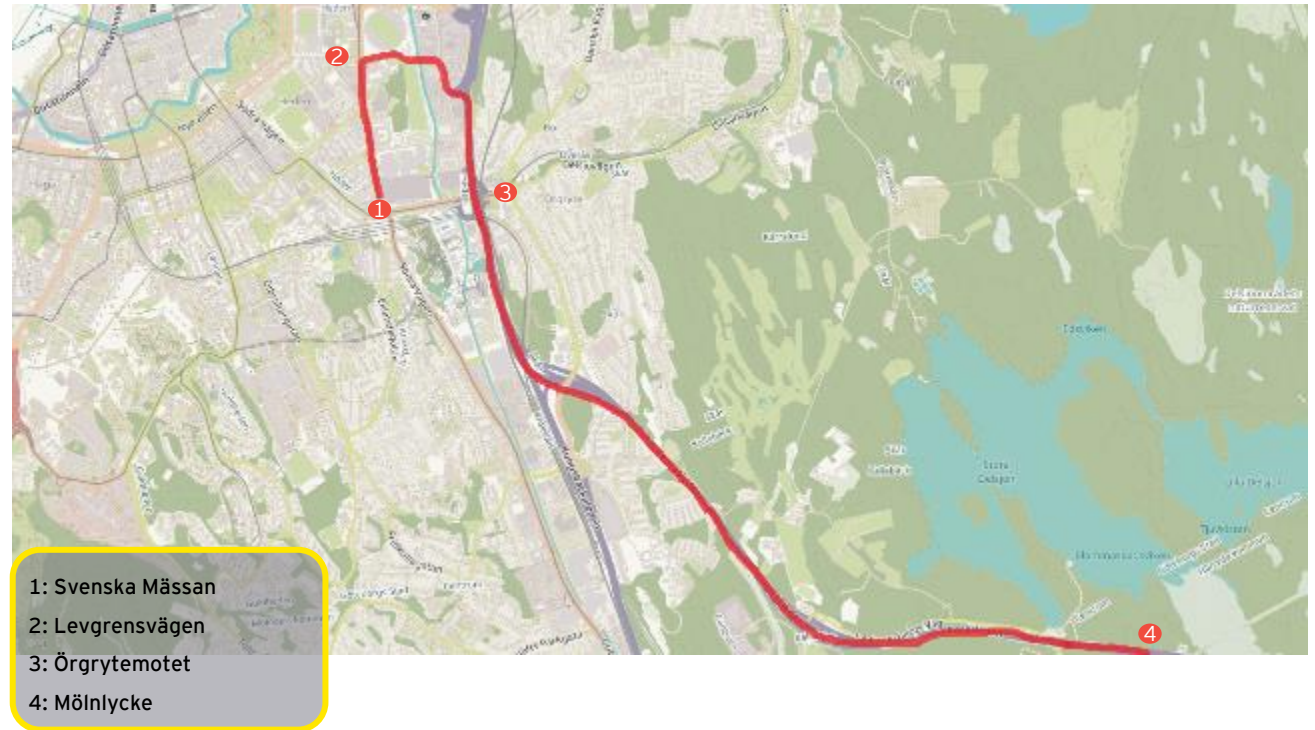
Destinationsresa med start inom eller utanför Göteborg – Kostnadsestimat

Resan som analyserats representerar en "typ-resa" framtagen tillsammans med representanter för bussnäringen inom beställningstrafik i Göteborg i syfte att utvärdera de ekonomiska konsekvenserna av tidsförluster och förseningar.

Denna resa visar en destinationsresa med start och mål inom respektive utanför Göteborgs Stad där resenärer plockas upp vid Gothia Towers och körs till Mölnlycke. Rutten har inga mellanstopp, utan visar ett stråk med en representativ körsträcka för denna destination. Stråket kan se olika ut beroende på dag och trafiksituation.

Tidsestimeringen representerar en uppskattning av en optimal, genomsnittlig och långsam tur. Simuleringar genom Google Maps visar att restiden, beroende på tid på dygnet och rådande trafiksituation uppgår i snitt till 14 – 23 minuter. Detta innebär att den genomsnittliga förseningen uppgår till ca 5 minuter.

Det total antalet destinationsresor med start inom eller utanför Göteborg är estimerade till ca 28 500, vilka transporterar ca 998 000 resenärer årligen. Med en antagen försening på 5 minuter, samt en tidsförlust på grund av färdväg- och angoringsproblem om ca 5 minuter blir de ekonomiska konsekvenserna:



Värde av tidsförlust	21,2 miljoner kr
Värde av förlust för bussbranschen	0,9 miljoner kr
Värde av förlust för näringslivet	5,9 miljoner kr

Lågtrafik	14 minuter
Genomsnitt	19 minuter
Högtrafik	23 minuter
Genomsnittlig försening	Ca 5 minuter

Destinationsresa inom Göteborg – Kostnadsestimat

Resan som analyserats representerar en "typ-resa" framtagen tillsammans med representanter för bussnäringen inom beställningstrafik i Göteborg i syfte att utvärdera de ekonomiska konsekvenserna av tidsförluster och förseningar.

Denna resa en destinationsresa med start och mål inom Göteborgs Stad där resenärer plockas upp vid Gothia Towers och körs till Volvo i Torslanda. Rutten har inga mellanstopp, utan visar ett stråk med en representativ körsträcka för denna destination. Stråket kan se olika ut beroende på dag och trafiksituation.

Tidsestimeringen representerar en uppskattning av en optimal, genomsnittlig och långsam tur. Simuleringar genom Google Maps visar att restiden, beroende på tid på dygnet och rådande trafiksituation uppgår i snitt till 19 – 40 minuter. Detta innebär att den genomsnittliga förseningen uppgår till ca 10 minuter.

Det total antalet destinationsresor inom Göteborg per år är estimerade till ca 15 000, vilka transporterar ca 557 000 resenärer årligen. Med en estimerad försening på 10 minuter, samt en tidsförlust på grund av färdväg- och angöringsproblem om ca 15 minuter blir de ekonomiska konsekvenserna:



Värde av tidsförlust	23,7 miljoner kr
Värde av förlust för bussbranschen	1,0 miljoner kr
Värde av förlust för näringslivet	6,6 miljoner kr

Lågtrafik	19 minuter
Genomsnitt	29 minuter
Högtrafik	40 minuter
Genomsnittlig försening	Ca 10 minuter

A background image showing a city street scene. On the left is a large, multi-story brick building with many windows. In the foreground, there is a canal with a stone wall and a wooden structure. A blue bus is visible in the middle ground. The sky is clear and blue.

01

Bakgrund

02

Genomförande

03

Vilka värden står på spel?

04

Hur ser problembilden ut idag?

05

Hur har problembilden utvecklats över tid?

06

Förbättringsförslag

07

Appendix

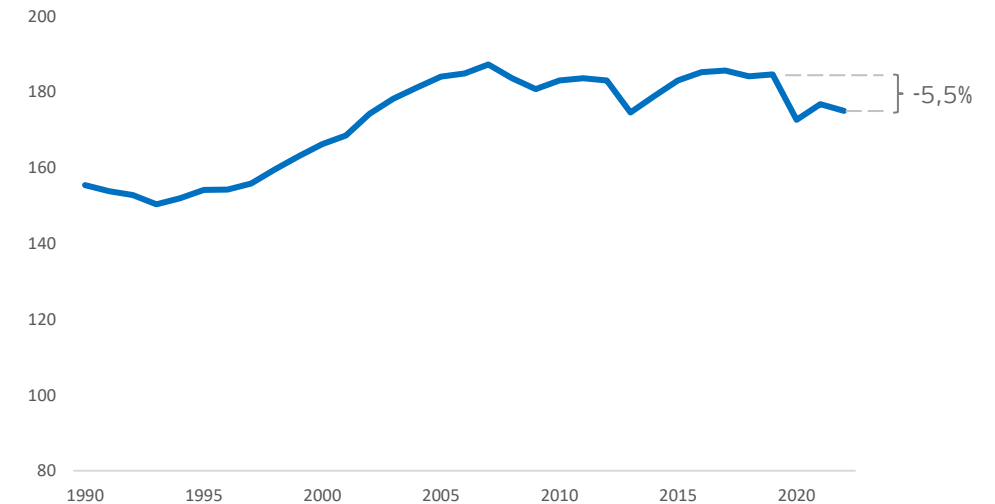
Göteborg tycks ha en underliggande trend om försvårad framkomlighet – men Coronapandemin har sannolikt bidragit till en tillfällig lättnad

I de intervjuer som genomförts inom ramen för denna studie har trafiksituationen för beställningstrafiken med buss varit i fokus. Ingen entydig bild har dock framkommit. Vissa framhåller att trafik- och parkeringssituationen har försämrats, främst drivet av ökad byggnation och därpå följande avstängningar. Andra har framhållit att trafiksituationen trots allt fungerar relativt väl och att kommunikationen mellan staden och branschen – exempelvis inom ramen för Bussiga Göteborg fungerar på ett bra sätt.

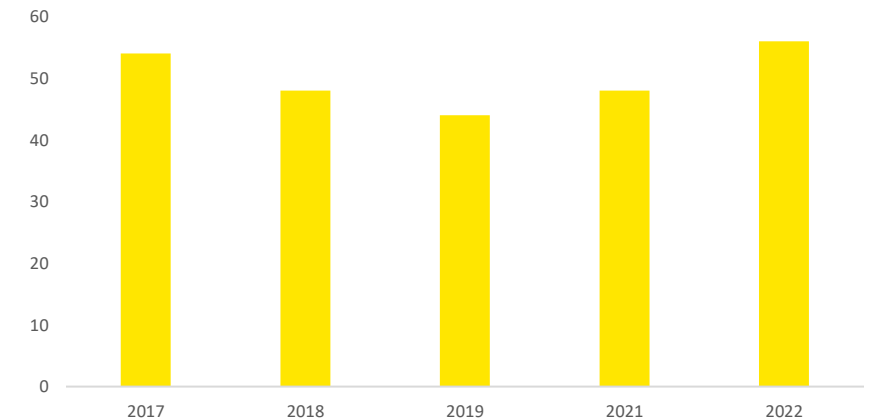
Tillgänglig data visar också på olika typer av budskap. Trafikutvecklingen i Göteborg har sedan 70-talet stadigt pekats uppåt. Till höger visas ett utdrag från stadens trafikmätningar avseende de 28 fasta punkterna, samt trängselskattesnittet. Punkterna är jämt fördelade över huvudvägnätet och omfattar både större och mindre vägar för att ge en god representation av stadens vägnät. På så sätt ges en bred och allsidig bild över trafikutvecklingen i staden. Det kan konstateras att trafikutvecklingen planat ut sedan början av 2000-talet för att minska något de senaste åren. En kraftigare minskning skedde under 2020 i samband med pandemin. Sedan pandemin klingat av har dock trafiken legat kvar på dessa något lägre nivåer och var 2022 drygt 5% lägre än före pandemin.

Grafen till höger visar bilburna besökares nöjdhet med framkomligheten i Göteborg. Mätningar finns sedan 2017, men mätdata för 2020 saknas. I denna studie ses framkomlighetsindex för bilburna besökare som en rimlig approximation för bussburna besökares nöjdhet med framkomligheten. Mätningarna indikerar att nöjdheten gick ner betydligt före corona, men har återhämtat sig i hög grad. En eventuell förklaring kan vara den minskade trafiken i Göteborg som ovanstående diagram indikerar, det vill säga att minskad trafik i Göteborg som en följd av Coronapandemin har lett till bättre framkomlighet, bland annat för dess besökare.

Trafikutveckling i Göteborg 1990-2022¹ (index 1970=100)¹



Framkomlighetsindex, bil (besökare)²



¹ Data från Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

² Data avseende 2022-2018: Trafik- och resandeutveckling 2022, Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad
Data avseende 2017: Trafik- och resandeutveckling 2020, Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Mängden yta dedikerad till bussparkeringar har under de senaste 5 åren minskat med ca 6%, där den största skillnaden ses i Göteborgs innerstad

För att säkerställa smidig framkomlighet och tillgänglighet i staden är det nödvändigt att beställningstrafiken har tillgång till både långtids- och korttidsparkering.

En granskning av nuvarande och historiska parkeringsföreskrifter visar att antalet parkeringsplatser för bussar har minskat med cirka 6%. Den mest påtagliga minskningen har observerats i Göteborgs innerstad, där ungefär 10 parkeringsplatser, motsvarande omkring 170 meter, har försvunnit mellan åren 2018 och 2023. I Göteborgs ytterstad har ungefär en halv bussparkering, motsvarande omkring 8 meter, försvunnit under samma tidsperiod.

Samtidigt försvann andra parkeringsplatser vilket gjorde att den totala ökningen blev betydligt mindre. Samtidigt har medellängden på de angivna parkeringsplatserna ökat från 68 till 69 meter. Ingen av de bussparkeringar som administreras av Göteborgs Stad är föremål för avgifter.

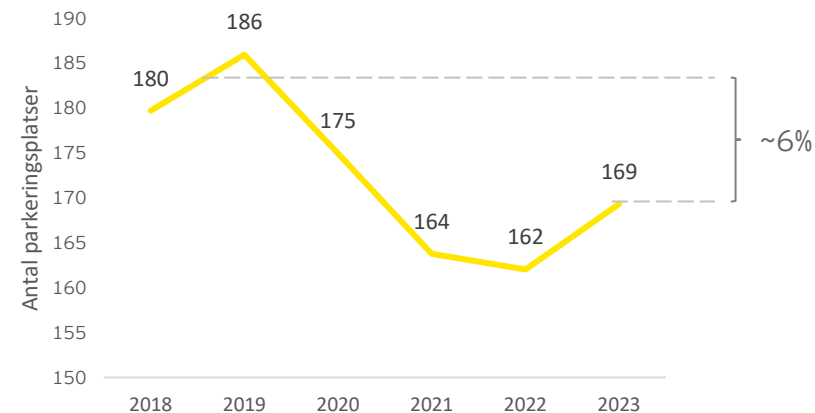
Det är viktigt att påpeka att genomlysningen som har genomförts endast inkluderar parkeringsytor som förvaltas av Göteborgs Stad och är allmän platsmark. Genomgången inkluderar således inte kvartersmark. Det har dock framkommit att en betydande del bussparkering tidigare belägen på kvartersmark har försvunnit.

Ett exempel är en parkeringsyta vid Gamla Ullevi där Göteborgs nya tingsrätt ligger sedan 2010. Denna parkeringsyta flyttades till Götaälvbron där det fanns plats för bussparkering under brospannet.

Denna parkeringsyta har i sin tur försvunnit eftersom den nya Hisingsbron är betydligt lägre, vilket inte medger bussparkering under bron.

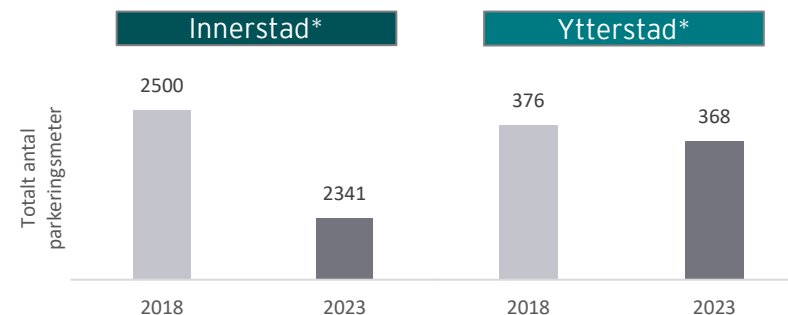
Ett ytterligare exempel är en parkeringsyta för bussar som fanns på Heden. Där står idag ett resecentrum.

Totalt antal parkeringsplatser i hela Göteborgs Stad (2018 – 2023)¹



Antal parkeringsplatser är framräknade genom den totala längden bussparkering (meter) i Göteborg kombinerat med antagandet att en buss tar 16 meter parkering i anspråk.

Antal parkeringsmeter Göteborgs innerstad och ytterstad (2018 & 2023)²



Antal parkeringsmeter 2018 och 2023, fördelat mellan ytterstad och innerstad.

1 & 2: Göteborgs Stad – stadsmiljöförvaltningen

* Från innerstaden exkluderas områden norr om Backaplan, öster om Redbergsplatsen, Söder om Högsbohöjd och väster om Sandarna. Parkeringsplatser belägna vid exkluderade områden antas tillhöra "ytterstaden"

Göteborgs Stad står inför flera förändringar som kan komma att få stor påverkan på beställningstrafiken i framtiden



Stenas flytt till Arendal hamn

Nuvarande status

2022 kom det ca 80 000 turister med kryssningsfartyg till Göteborg, de flesta ankom Arendals hamn. Ca 15-20 bussar per fartyg trafikerar till och från stan.

Händelse

Stenas anlop flyttas till Arendal där kryssningstrafiken anlöper idag. Det kan skapa kapacitetsbrist för kryssningstrafiken. Större fartyg kan heller inte ledas om till Amerikaterminalen på grund av Älvsborgsbron.

Potentiellt utfall

Antalet kryssningsresenärer som kommer till Göteborg riskerar att minska. Detta riskerar att påverka beställningstrafiken med buss, främst avseende Sightseeingresor och Destinationsresor.



Miljözon 3 i centrala Göteborg

Nuvarande status

Hela Göteborg (med undantag för de större lederna) omfattas idag av miljözon. Detta tillåter fordon med förbränningsmotorer att köra.

Händelse

Miljözon 3, vilket inte tillåter fordon med förbränningsmotorer kan införas inom vallgraven i centrala Göteborg.

Potentiellt utfall

Centrala Göteborg (inom vallgraven) skulle stängas av för en betydande del av den existerande bussflottan, vilket skulle försvåra förutsättningarna för både destinationsresor och sightseeingresor



Kungälvbron stängs av

Nuvarande status

Beställningstrafik får idag inte köra på Kungälvbron. Trafik som går i kollektivkörfälten är endast tillåtna att köra över bron.

Händelse

Kungälvbron står inför ett planerat underhåll. Det skulle innebära att bron, med dess centrala läge, stängs av för all trafik under en längre tid.

Potentiellt utfall

Beställningstrafik som idag utnyttjar bron skulle få försämrad framkomlighet. Dessutom skulle omdirigeringen av den kollektivtrafik som kör över bron potentiellt påverka trängseln och framkomligheten i de övriga centrala delarna av Göteborg.

A background image showing a city street scene. On the left is a large, multi-story brick building with many windows. In the foreground, there is a canal with a stone wall and a wooden structure. A blue bus is visible in the middle ground. The sky is clear and blue.

01

Bakgrund

02

Genomförande

03

Vilka värden står på spel?

04

Hur ser problembilden ut idag?

05

Hur har problembilden utvecklats över tid?

06

Förbättringsförslag

07

Appendix

Baserat på problembilden har branschen såväl som företrädare i intervjuer gett förslag på rekommendationer som kan sammanfattas i åtta punkter

- 1 — **Utöka antalet korttidsparkeringar för bussar**
- 2 — **Utöka antalet långtidsparkeringsplatser för bussar**
- 3 — **Säkra av- och påstigningsplatser**
- 4 — **Avgiftsbelagda parkeringar**
- 5 — **Tillåta nyttjandet av kollektivkörfält i stadsmiljö**
- 6 — **Arbeta för att minska privat trafik vid centrala besöksmål – till förmån för kollektiv- och beställningstrafik**
- 7 — **Inkludera bussbranschen tidigt i dialogen om den långsiktiga stadsplaneringen**
- 8 — **Skapa möjlighet att se status för flera trafikpåverkande moment**

I föregående kapitel har utmaningar kring framkomlighet för beställningstrafik med buss identifierats med hänsyn till flera faktorer. Genom en intervjuundersökning och undersökning av specifika områden har ett antal förbättringsförslag tagits fram för att öka framkomligheten och tillgängligheten för bussar som används för beställningstrafik.

Förbättringsförslagen presenteras till vänster och beskrivs mer detaljerat på nästkommande sida. Därefter bedöms genomförbarheten och den förväntade positiva effekten på framkomligheten, baserat på utvärderingar av branschföreträdare inom Sveriges Bussföretag.

Förslagen kan användas som vägledning för att identifiera kort- och långsiktiga åtgärder för att öka framkomligheten i Göteborg. Dessa förslag bör också utgöra en grund för diskussion mellan politiska beslutsfattare, tjänstemän och intresseorganisationer inom besöksnäringen.

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

- 1 Utöka antalet korttidsparkeringsplatser för bussar**
Syftar till att öka antalet bussparkeringar för parkering under en kortare stund (30 minuter – 4 timmar) i de centrala delarna av Göteborg. Riktat till körningar med ett tydligt start och slut
- 2 Utöka antalet långtidsparkeringsplatser för bussar**
Syftar till parkeringsmöjligheter under flera timmar, med möjlighet till övernattparkering samt tillgång till kommunikationsmöjligheter till hotell, stad eller dylikt.
- 3 Säkra av- och påstigningsplatser**
Öka möjligheten att stanna vid populära besöksmål såsom Haga, Masthuggskyrkan. På/avstigning vid Järntorget. Angöring vid vissa centrala hotell behöver också förbättras.
- 4 Avgiftsbelagda parkeringar**
Syftar till att avgiftsbelägga viss bussparkering (inte inkl. kortare stopp för av och påstigning) för att både förhindra att parkeringar ockuperas för länge och för att öka det ekonomiska incitamentet för att tillhandahålla bussparkeringar.
- 5 Tillåta nyttjandet av kollektivkörfält i stadsmiljö**
Syftar till att tillåta beställningstrafik att köra i kollektivkörfältet vid prioriterade stråk, som vid exempelvis Gustav Adolfs torg eller Kungssportsbron.

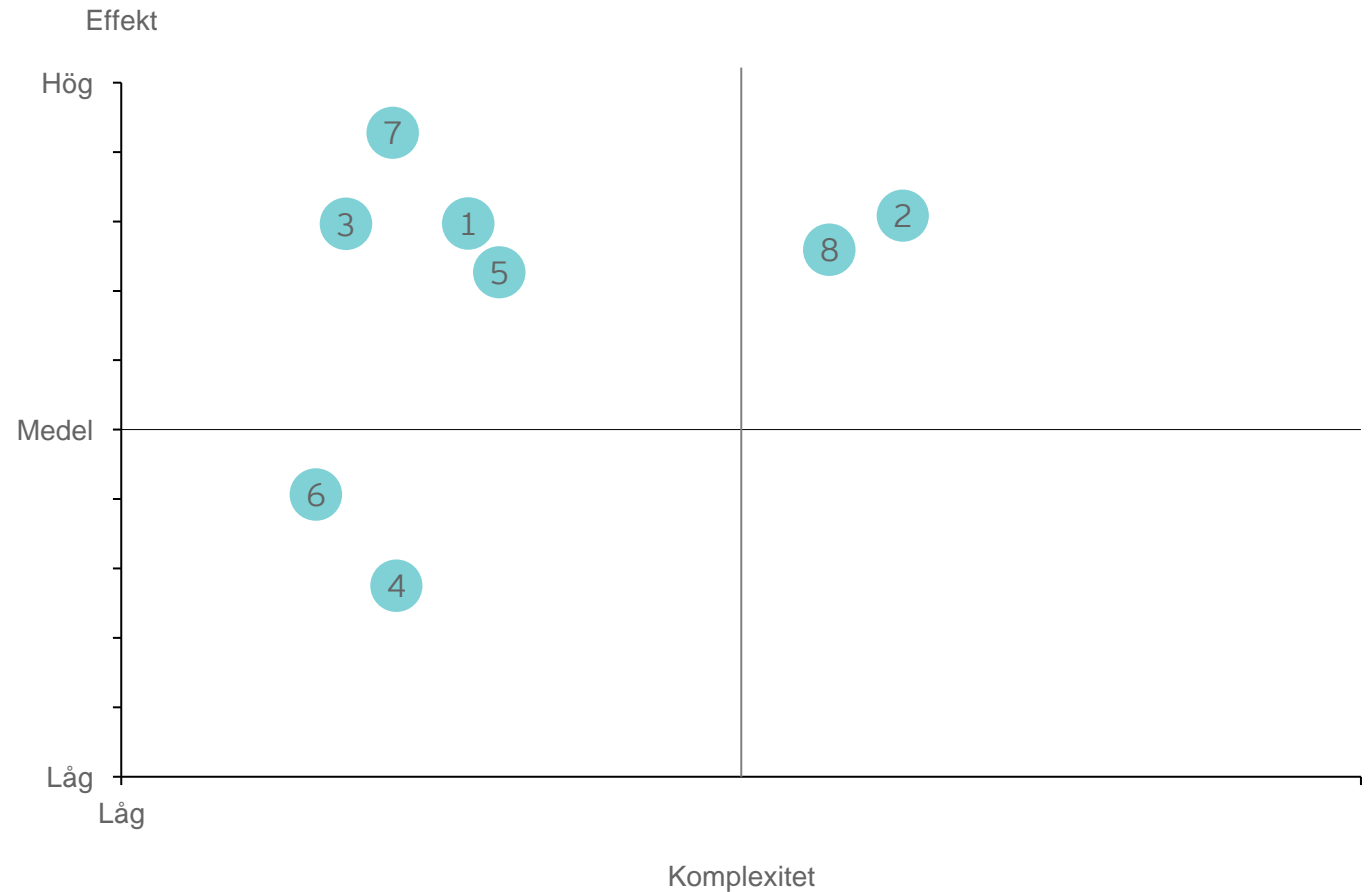
- 6 Arbeta för minskad privat trafik vid centrala besöksmål**
Genom att begränsa eller uppmuntra mindre personbilstrafik vid centrala turistmål, t.ex. Masthuggskyrkan, möjliggörs en effektivare och säkrare beställningstrafik.
- 7 Inkludera bussbranschen tidigt i dialogen om den långsiktiga stadsplaneringen**
Syftar till att aktivt inkludera bussbranschen och beställningstrafiken i långsiktiga stadsplaneringen. Detta för att ge större utrymme åt frågor som bussparkering, laddinfrastruktur och långfärdsfaciliteter när nya delar av staden byggs eller byggs om.
- 8 Skapa möjlighet att se status för flera trafikpåverkande moment**
Syftar till att skapa möjlighet att utveckla kommunikationen gällande trafikstörande arbete, omledning av trafik och den rådande parkeringssituationen vid specifika bussparkeringar

Förbättringsförslagen har utvecklats tillsammans med företrädare för beställningstrafiksbransch, turistnäringen och Göteborgs Stad.

Varje förslag har utvärderats efter sin möjlig effekt på beställningstrafiken och besöksnäringen, samt sin komplexitet sett till genomförande

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

- 1 — Utöka antalet korttidsparkeringar för bussar
- 2 — Utöka antalet långtidsparkeringar för bussar
- 3 — Säkra av- och påstigningsplatser
- 4 — Avgiftsbelagda parkeringar
- 5 — Nyttja kollektivkörfält i stadsmiljö
- 6 — Arbeta för att minska privat trafik vid centrala besöksmål
- 7 — Inkludera bussbranschen tidigt i dialogen om den långsiktiga stadsplaneringen
- 8 — Skapa möjlighet att se status för flera trafikpåverkande moment



The background image shows a city street scene. On the left is a large, multi-story brick building with many windows. In the foreground, there is a canal with a stone wall and a wooden gate. A blue bus is visible in the middle ground. The sky is clear and blue.

01

Bakgrund

02

Genomförande

03

Vilka värden står på spel?

04

Hur ser problembilden ut idag?

05

Hur har problembilden utvecklats över tid?

06

Förbättringsförslag

07

Appendix

Referenslista

1. Statistik om besöksnäringens omfattning och ursprung:
 1. Tillväxtverket – Inkvartering, logiintäkter & turismkonsumtion
Gästnätter, logiintäkter och gästers ursprung hämtad från: [Inkvartering Resor och besök Turismräkenskaper - Överblick \(tillvaxtverket.se\)](#)
Turismkonsumtion hämtad från: [Inkvartering Resor och besök Turismräkenskaper - Turismräkenskaper \(tillvaxtverket.se\)](#)

2. Besöksnäringen i Göteborg:
 1. Västra Götalandsregionen – Besöksnäringen i Västra Götaland, sammanställning av statistik 2023
Hämtad från: [Besöksnäring 2023 - sammanställning av statistik \(vgregion.se\)](#)
 2. Göteborg & CO – Göteborgs Hotellrapport 2021
Hämtad från: [goteborgco.se/uploads/2021/05/Annordia-Goteborgsregionen-Hotellrapport-2021.pdf](#)
 3. Göteborg & CO – Affärsplan 2021 – 2023
Hämtar från: [GbgCityShopping_affarsplan_2021–2023_uppdaterad.pdf \(goteborgco.se\)](#)

3. Statistik om Bussbranschen:
 1. Sveriges Bussföretag - Statistik om bussbranschen, oktober 2022

4. Trafikutveckling i Göteborg:
 1. Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

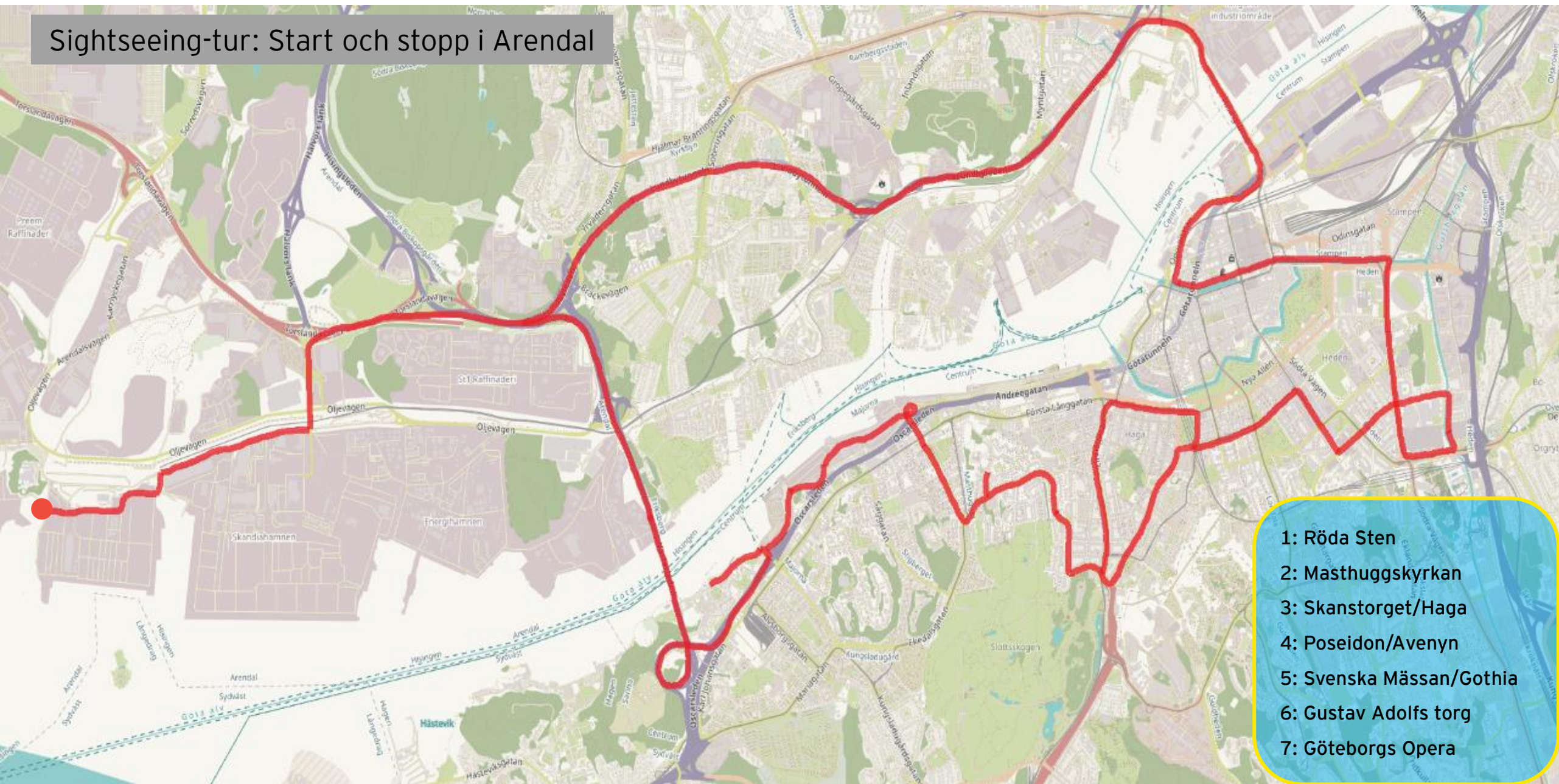
5. Framkomlighetsindex för bil:
 1. Data avseende 2017: Trafik- och resandeutveckling 2020, Trafikkontoret, Göteborgs Stad
 2. Data avseende 2022-2018: Trafik- och resandeutveckling 2022, Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

6. Utveckling av parkeringsplats för buss:
 1. Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Stad – Upphävda och rådande parkeringsföreskrifter



Analyserade stråk

Sightseeing-tur: Start och stopp i Arendal



- 1: Röda Sten
- 2: Masthuggskyrkan
- 3: Skanstorget/Haga
- 4: Poseidon/Avenyn
- 5: Svenska Mässan/Gothia
- 6: Gustav Adolfs torg
- 7: Göteborgs Opera

Urval av identifierade problem längst stråk för Sightseeing-tur

Sightseeing-tur: Start och stopp i Arendal



Stopp:

1) Röda Sten 2) Masthuggskyrkan 3) Skanstorget/Hagastaden 4) Götaplatsen
5) Gothia Towers 6) Gustav Adolfs Torg 7) Göteborgs Opera*

Baseras på uppgifter från Branschföreträdare och busschaufförer

*Stannar inte alltid vid Göteborgs Opera

ID	Stopp inklusive problem	Försening
2	Masthuggskyrkan <i>Får inte köra upp till Masthuggskyrkan. Resenärer får gå en kortare sträcka i uppförs- och nedförsbacke</i>	5 min
3	Skanstorget / Hagastaden <i>Måste parkera 3-6 min ifrån upphämtningsplats. "Orutinerade" chaufförer kan hamn i trafik och vara sen till upphämtningstiden</i>	5 - 10 min
6	Gustav Adolfs torg <i>Buss utnyttjar linjetrafikfält med stadens inofficiella godkännande. Skulle kollektivkör-fältet inte få användas skulle det innebära en längre körsträcka</i>	5 - 10 min
6	Gustav Adolfs torg <i>Brist på parkeringsplatser för buss, vilket innebär att chauffören får cirkulera i jakt på parkeringsytan</i>	5 min

Summa förlorad tid:
20 – 30 minuter

Destinationsresa inom Göteborg: Start vid Svenska Mässan och stop vid Volvohallen



- 1: Svenska Mässan
- 2: Ullevigatan
- 3: Gullbergsmotet
- 4: Götatunneln
- 5: Volvohallen

Urval av identifierade problem längst stråk för destinationsresa inom Göteborg

Destinationsstur inom Göteborg: Start vid Gothia Towers och stopp vid Volvohallen

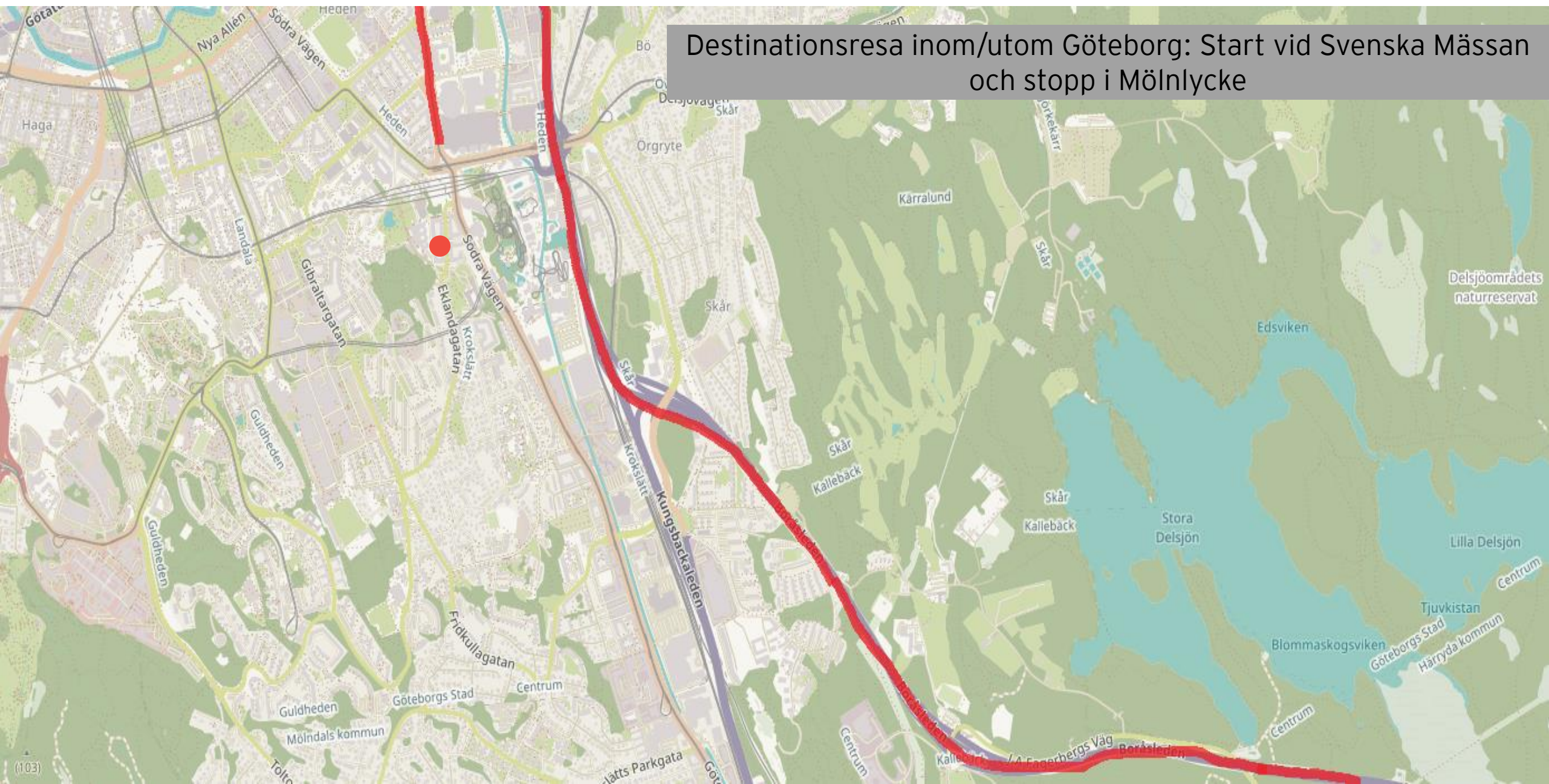


ID	Stopp inklusive problem	Försening
1	Skånegatan <i>Många rödljus i trafikområdet kring Skånegatan/Ullevigatan som kan innebära en försening för trafiken</i>	5 min
2	Gullbergsmotet <i>Chaufförer väljer att köra ut på E6 och sen genom Götatunneln i stället för genom Nya Allén via Järntorget p.g.a. Västlänkens ombyggnationer vid Haga</i>	5 - 10 min

Summa förlorad tid:
10 – 15 minuter

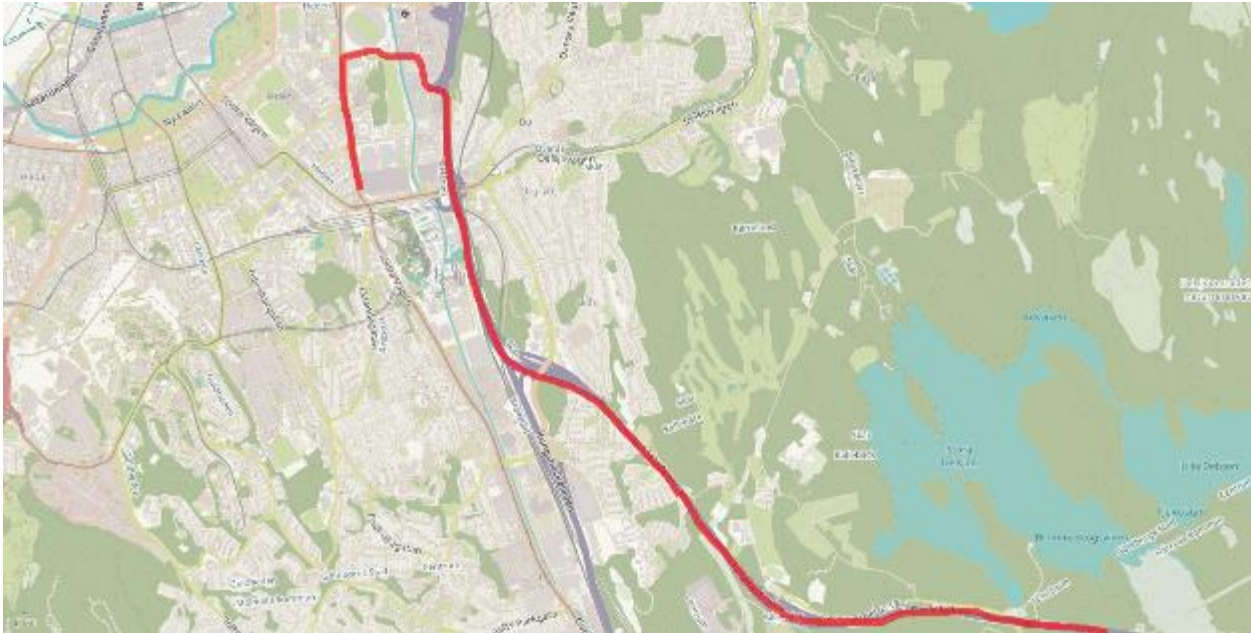
Baseras på uppgifter från Branschföreträdare och busschaufförer

Destinationsresa inom/utom Göteborg: Start vid Svenska Mässan och stopp i Mölnlycke



Urval av identifierade problem längst stråk för destinationsresa med start inom/utom Göteborg

Destinationstur inom/utom Göteborg: Start vid Gothia Towers och stopp i Mölnlycke



ID	Stopp inklusive problem	Försening
3	Örgrytemotet 1 – 3 är snabbare alternativ, men omöjliggörs p.g.a. Västlänkens byggnationsområde vid korsvägen. Istället måste bussen köra via Skånegatan, vilket kan föranleda en försening	5 – 10 min

Summa förlorad tid:
5 – 10 minuter

Baseras på uppgifter från Branschföreträdare och busschaufförer



Bussparkeringar

Gata	Längd (meter)
A O Elliots Väg	77
Backadalen	100
Basargatan	30
Bohusgatan/Västgötagatan	96
Bohusgatan/Stensturegatan	45
Carl Skottsbergs Gata	23
Ekevadsvägen	85
Eklandagatan	30
Emigrantvägen Väst	198
Emigrantvägen Öst	61
Gropegårdsgatan	37
Johan på Gårdas gata	82
Karl Johansgatan	52
Kjellmansgatan	75
Krutvägen	67
Kungsportsavenyn Götaplatsen	35
Kungsportsavenyn Stora Teatern	45
Lisa Sass Gata	40
Luftvärnsvägen	123
Marconigatan	95
Martin Anderssons Gata	45
Museivägen	80
Mässans Gata/Svenska Mässan	50
Nellickevägen	225
Nils ericsonsgatan	20
Norra Hamngatan Tyska bron	104
Norra hamngatan Stadsmuseet	42
Norra kustbanegatan	38
Operagatan/Christina Nilssons gata	70
Panoramavägen	50
Rosenlundsgatan	20
Smålandsgatan	57
Sofierogatan	200
Stora badhusgatan	15
Talattagatan	23
Vörtgatan	38
Åvägen Söder	112
Åvägen Norr	81

Existerande bussparkeringar år 2023

Listan visar en sammanställning av existerande bussparkeringar uttryckt i meter dedikerad bussparkering per angivet område. Den representerar endast parkeringar som är placerade på stadens mark och förvaltas av Göteborgs Stad, vilket exkluderar parkeringar som är förlagda på kvartersmark.

Listan är sammanställd genom uthämtad data från Göteborgs Stad parkeringskarta, där platser dedikerade till bussparkeringar har tagits fram.

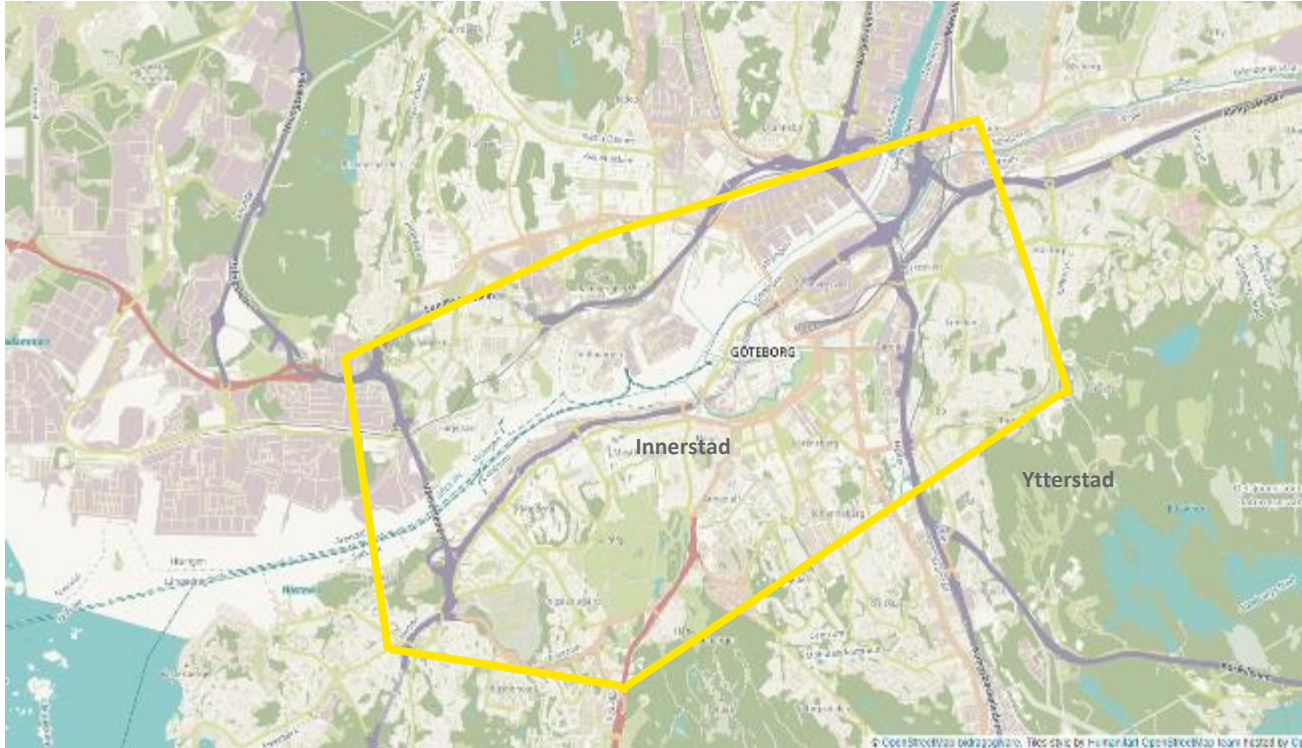
Gata	Längd (meter)
A O Elliots Väg	77
Basargatan	30
Bohusgatan/Västgötagatan	96
Bohusgatan/Stensturegatan	45
Carl Skottsbergs Gata	23
Ekevadsvägen	91
Eklandagatan	30
Getebergsled	30
Emigrantvägen Väst	198
Emigrantvägen Öst	85
Gropegårdsgatan	65
Johan på Gårdas gata	82
Karl Johansgatan	52
Kruthusgatan	75
Krutvägen	93
Kungsportsavenyn Götaplatsen	38
Kungsportsavenyn Stora Teatern	48
Lisa Sass Gata	40
Luftvärnsvägen	123
Marcosingatan	95
Museivägen	86
Mässans Gata/Svenska Mässan	60
Möndalsvägen	190
Nils ericsongatan	25
Norra Hamngatan Tyska bron	97
Norra hamngatan Stadsmuseet	42
Norra kustbanegatan	38
Packhusplatsen	50
Operagatan/Christina Nilssons gata	97
Panoramavägen	50
Rosenlundsgatan	20
Skånegatan	34
Smålandsgatan	57
Sofierogatan	240
Stora badhusgatan	17
Storbackegatan	31
Talattagatan	23
Vörtgatan	75
Åkareplatsen	27
Åvägen /Vädursgatan	84
Åvägen	110
Östra torpavägen	45

Existerande bussparkeringar år 2018

Listan visar en sammanställning av existerande bussparkeringar uttryckt i meter dedikerad bussparkering per angivet område. Den representerar endast parkeringar som är placerade på stadens mark och förvaltas av Göteborgs Stad, vilket exkluderar parkeringar som är förlagda på kvartersmark.

Listan är sammanställd genom en analys av parkeringsföreskrifter som levererats från Göteborg Stads stadsmiljöförvaltning, och kan således inte ta hänsyn till eventuella parkeringsföreskrifter som inte har levererats, men som varit aktiva under den undersökta perioden.

Definition av inner- och ytterstad



Gränsen för inner och ytterstad har baserats på Göteborgs Stads Stadsbyggnadsförvaltnings, och har definierats enligt kartan till vänster.

Karta över Göteborgs utvidgade innerstad finns att hitta på fastighetskontorets hemsida:

[Göteborgs utvidgade innerstad \(goteborg.se\)](http://goteborg.se)



Beräkningar och antaganden

Beräkning av värdet av tidsförluster

Allmänt

Utgångspunkten i värderingen av tidsförluster är Trafikverkets Analysmetod för samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 7.1. I den anges kalkylvärden för värdering av restid som bygger på restidsstudier.

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

Resans syfte påverkar samtidigt de tidsvärden som anges i ASEK 7.1. En resa till och från arbete värderas generellt sett högre än en fritidsresa. Vidare värderas en tjänsteresa, det vill säga en resa på arbetstid med anledning av tjänsten, högre än en resa till och från arbete. Samtliga kostnader nedan har i studien justerats upp till 2023 års prisnivå baserat på KPI.

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

Källa: ASEK 7.1 2017 års prisnivå

Särskilt om skolresor

De skolresor som anges i studien har räknats in till 70%. Detta då en viss andel är skolskjuts och annan trafik som inte kan anses vara beställningstrafik. Detta görs för att inte överskatta mängden beställningstrafik i studien och säkerställa att värden underdrivs snarare än överdrivs.

Särskilt om sightseeingresor

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

Eftersom värdet för resenären baseras på de besökspunkter som ingår i resan är utgångspunkten att sightseeingresenärens tidsvärde kan approximeras av priset för resan. Värdet av resan är således summan av dess besökspunkter och en tidsförlust kommer därför att leda till att besöket vid punkterna kortas eller helt uteblir. Med detta resonemang som grund är värdeförlusten proportionerlig mot priset på resan per tidsenhet. I dialog med bussbranschen har priset på resan estimerats till 100 kr/timme vilket är ett estimat i det lägre spannet då en sightseeingresa normalt sett betingar ett betydligt högre pris.

Särskilt om förseningar

Enligt ASEK värderas förseningstid väsentligt högre än normal åktid och studien har utgått från de tidsvärden för försening som anges i ASEK 7.1 avseende resa med buss. För sightseeingresor där studien använt ett eget estimerat åktidsvärde enligt ovanstående resonemang har ASEKs generella rekommendation om värdering av förseningstid till 3,5 gånger åktidsvärdet använts.

Beräkning av merkostnader för trafiken

Tids- och distansberoende kostnader

Utgångspunkten i värderingen merkostnader för trafik har varit de operativa trafikeringarkostnader för persontrafik som anges i ASEK 7.1.

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

I ASEK 7.1 anges dels tidsberoende kostnader och dels distansberoende kostnader.

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

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

- Tidsberoende 338 kr per vagn timme
- Distansberoende 6,13 kr per tidtabellskm

Källa: ASEK 7.1 2017 års prisnivå

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

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

Beräkning av intäktsförluster

Allmänt

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

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

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

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

Det ska dock noteras att ett linjärt samband tillämpas i förhållande till arbete inom ramen för ASEK 7.1. Där antas att exempelvis värdet av tidsförluster vid tjänsteresa motsvarar marginalprodukten av arbete.

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

Räkneexempel¹

- Genomsnittliga utlägg per besökare och dag: 1628 kr
- Genomsnittliga utlägg per besökare och dag: 1109 kr (exklusive boende)
- Tillgänglig konsumtionstid: 8h/dygn
- Marginalkonsumtion: 139 kr/timme

¹Utgångspunkten är den genomsnittliga konsumtionen per besökare i Stockholm "Facts about Stockholm Tourism Industry, Statistics for 2019", samt egna beräkningar. Beloppet har därefter justerats ned med 20% för att dels spegla en något lägre prisnivå i Göteborg jämfört med Stockholm, samt för att bidra till konservativa estimat.

EY | Building a better working world

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

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

© 2023 EYGM Limited
All Rights Reserved

ED None

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

ey.com