

Båtlyften i Söderköping

De turistekonomiska effekterna av Båtlyften över Göta Kanal och förbifart E22 i Söderköping och närområdet.

Utförd av Resurs AB
på uppdrag av Regionförbundet Östsam
augusti 2009

Sammanfattning

Båtlyften kombinerar en effektiv trafiklösning för E22 med en unik teknisk turistattraktion. Med en sådan kombinationslösning bedöms dagens ca 345 000 turistbesök i Söderköping öka med 88 000 nya besök till totalt ca 433 000 besök per år.

Denna studie beräknar Båtlyftens ekonomiska effekter för turismen i Söderköping och närområdet. Statistik och uppgifter analyseras och kombineras med en kvalitativ belysning med intervjuer av båtlyft i andra länder om effekter och förutsättningar.

E 22 är en strategisk nationell väg för sydöstra Sverige. E22 genom Söderköping är idag en flaskhals med klaffbron över Göta Kanal, flera trafikljus och fartbegränsning. Sommartid uppstår ofta milslånga köer. Trafiksituationen innebär en hård belastning för såväl samhällsekonomi som miljö.

En rätt dimensionerad båtlyft är den lösning på passagen E22 och Göta kanal som löser trafikpropparna, är kostnadseffektiv och har störst samhällsekonomisk potential ur turistisk synvinkel.

Hela sydöstra regionen kommer att påverkas positivt på sikt, Turism, övriga näringar och samhällsekonomi utvecklas, tack vare ökad tillgänglighet, bättre vägstandard och ökad attraktivitet.

Turismen i Söderköpings kommun omsätter idag omkring 177 miljoner kronor och ger upphov till 156 årsarbeten.

Söderköpings kommun har (år 2007) ca 96 000 övernattande besökare, vilka tillsammans gör nära 300 000 övernattningar. De viktigaste turistkategorierna är dagsbesökare och genomfartsresenärer, som tillsammans svarar för närmare 250 000 besök i kommunen.

Båtlyften kommer att få besök av två orsaker:

- ▲ Många, dock inte alla, av de ca 345 000 årliga besökarna kommer även att besöka Båtlyften när de väl är i Söderköping.
- ▲ Med en ny attraktion som Båtlyften och med ökad vägstandard på E22 är det troligt att fler väljer E 22 och svänger av i Söderköping. Antalet resande på E 22 uppskattas öka från 2,3 till 2,6 miljoner per år.

Det är dock viktigt att projektet genomförs med en helhetssyn, det vill säga även innehåller välutvecklade och viktiga stödjande kringtjänster för i första hand dagsbesökare och genomfartsresenärer. Med detta helhetsgrepp så tillför Båtlyften med kringtjänster enligt våra beräkningar omkring 88 000 nya besök i Söderköping per år. Denna potential på 433 000 besök per år skulle placera Båtlyften på topp 50-listan av besöksmål i Sverige.

Dessa nya besökande spenderar och omsätter nära 33 miljoner kronor per år, vilket ger underlag för 28 nya årsarbeten i kommunen. Under sommarsäsongen räknar vi med ett betydligt större antal faktiskt anställda. Turismens koncentration till juni till augusti skapar många säsongsarbeten som riktar sig till ungdomar.

Det ger en fingervisning om de årliga mervärden som kan följa med en upprustning av denna delsträcka på europavägen kombinerat med denna unika attraktion och turistanläggning. Bedömningen bör användas för att bättre uppskatta den totala samhällsnyttan av den kombinerade trafik- och turistlösningen.

Boendeanläggningarna i kommunen har i nuläget mycket ledig kapacitet och därför stora möjligheter att ta emot fler turister. Även om det därför i nuläget borde vara mindre intressant att uppföra ett nytt hotell bör dock mark reserveras för framtida behov.

Förord

På uppdrag av Regionförbundet Östsam, delägare i E22 AB, skall Resurs AB ta fram underlag för bedömningen av Båtlyften i Söderköpings potential och turistekonomiska effekter för Söderköping och närregionen.

Rapporten har finansierats av E22 AB.

E22 AB ägs av Region Blekinge, Region Skåne, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Östsam och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren. Målsättningen är att få väg E22 utbyggd till motorväg/fyrfältsväg hela sträckan Trelleborg-Norrköping så snart som möjligt.

Resurs AB har ställt alla statistiska uppgifter och ekonomiska beräkningsmodeller i TDB (Rese- & Turistdatabasen) och i TEM (TuristEkonomisk Modell), till utredningens förfogande.

Rapportförfattare
Lennart Ågren
Hans Remvig

Innehåll

- 1 Inledning och syfte**
 - 1.1 Bakgrund
 - 1.2 Uppdraget
 - 1.3 Arbetssätt
 - 1.3.1 Inventering
 - 1.3.2 Statistik- och datainsamling
 - 1.3.3 Intervjuer
 - 1.3.4 Analys och beräkningar
 - 1.3.5 Diskussion
 - 1.4 Avgränsningar
 - 1.5 Arbetet hittills

- 2 Metoder och källor**
 - 2.1 Kvantitativa källor och metoder
 - 2.2 Kvalitativa källor och metoder - Intervjuer
 - 2.3 Rapporten
 - 2.4 Begränsningar i statistiken, men TDB® och TEM® ger stöd
 - 2.4.1 E22 - mätpunkt för trafikförändring (TF)
 - 2.4.2 E4 - mätpunkter för trafikförändring (TF)
 - 2.4.3 Kommentarer
 - 2.5 Fördelningen söder-/norrgående trafik på E22
 - 2.6 Kommentar
 - 2.7 Direkta effekter av en förbifart - exempel E18/E20 Arboga
 - 2.7.1 Förbifart E18/E20 Arboga
 - 2.7.2 Slutsatser av förbifart E18/E20 Arboga

- 3 Båtlyften och förbifart E22 Söderköping**
 - 3.1 Förbifart E22 utan båtlyften - hot och möjligheter
 - 3.2 Båtlyften - en unik attraktion i Sverige och världen
 - 3.3 Förutsättningar för framgång är helhetssyn
 - 3.4 Båtlyftens effekter
 - 3.5 E22 och trafiken genererar besökarna till Båtlyften
 - 3.5.1 Ökning genom Båtlyftens attraktion
 - 3.5.2 Ökad standard/tillgänglighet på E22
 - 3.5.3 Omfördelning av trafik från E4 och Riksväg 23/34 och 35 via Linköping
 - 3.5.4 Dagsutflykter från närområdet
 - 3.6 Båtlyften och andra båtlyft

- 4 Båtlyften och turismen i Söderköping**
 - 4.1 Turismen i Söderköping - nuläge
 - 4.2 Båtlyften genererar 88 000 nya besök och nära 33 miljoner i intäkter
 - 4.3 Båttrafiken på Göta kanal
 - 4.4 Båtlyften - några ord om styrkor och svagheter

- 4.5 Målgrupper
- 4.6 Utflykter från närområdet - en kortsiktig effekt
- 4.7 Nya bostäder ger inte bara ökad arbetspendling till Norrköping
- 4.8 Regionens potential av besöksmål
- 4.8.1 Några välkända, men inte så välbesökta, attraktioner/besöksmål
- 4.8.2 Sveriges topp 20 mest besökta tekniska attraktioner/besöksmål
- 4.8.3 Sveriges topp 30 mest besökta attraktioner/besöksmål år 2007
- 4.9 Hotell

5 Båtlyften och E22 förbifart Söderköping

- 5.1 Båtlyften - attraktion i attraktionen
- 5.2 Båtlyften behöver kringsservice och stödtjänster
 - 5.2.1 Lättillgänglighet - Bra på-/avfarter från/till E22
 - 5.2.2 Effektiva parkeringsytor
 - 5.2.3 Hög service för trafikanter
 - 5.2.4 Turistinformation
 - 5.2.5 Restauranger/snabbmat/fika
 - 5.2.6 Göta kanalmuseum och aktivitetshus om vatten, kraft och samfärdsel
 - 5.2.7 Service för linje- och charterbussar - ett resecenter
 - 5.2.8 Lastbilar kör förbi
 - 5.2.9 Sammanlänka båtlyften med Söderköping
 - 5.2.10 Utveckla Dockan
 - 5.2.11 Rundtursbåt Båtlyften-hamnen
 - 5.2.12 Öppettider och säsong
- 5.3 Båtlyften - Där ett infrastrukturprojekt blir en unik turistattraktion

6 Effekter på närliggande kommuner

7 Båtlyften och förbifart E22 - några eftertankar

Källor och referenser

Intervjuade personer och muntliga källor

Bilagor

- 1 Sammanfattning av arbetet med E22 och Göta kanal
- 2 Statistik, metoder och modeller
- 3 Vägverkets system och mätmetoder
- 4 Utdrag ur TEM Arboga 2008
- 5 Besöksmål och turistattraktioner i Sverige 2007/2008
- 6 Besöksstatistik från Falkirk Wheel i Skottland
- 7 Utdrag ur TEM Söderköping 2007
- 8 Göta kanal Turisttrafik statistik 2008
- 9 SCB Inkvarteringsstatistik Söderköpings kommun 2008

Övriga källor och bilagor finns i samlade i filformat på CD.

Diagram- och tabellförteckning

| | |
|-----------|--|
| Figur 1 | Båtlyftens potential jämfört med Falkirk Wheel och Niederfinow |
| Figur 2 | Turistkronan i Söderköping år 2007 |
| Figur 3 | Fördelning av omsättning per turistkategori år 2007 |
| Figur 4 | Fördelning av antal övernattningar/besök per turistkategori år 2007 |
| Tabell 1 | Biltrafik (ÅDT) och personer i dag, samt effekter av Båtlyften och E22 standardhöjning |
| Tabell 2 | Biltrafik sommar dygnstrafik och personer idag, samt effekter av Båtlyften och E22 standardhöjning |
| Tabell 3 | Båtlyften jämfört med två andra båtlyft |
| Tabell 4 | Antal övernattningar/besök i Söderköping år 1998-2007 |
| Tabell 5 | Total turistomsättning i Söderköping år 1998-2007 |
| Tabell 6 | Turistomsättningens effekt på sysselsättningen |
| Tabell 7 | Potentiell ökning av olika turistkategorier med Båtlyften och förbifart E22 |
| Tabell 8 | Antal besökare per kategori och genomfartsresenärer idag och med Båtlyften samt förbifart E22 |
| Tabell 9 | Nuläge och utveckling av turistekonomiska effekter fördelat på olika kategorier |
| Tabell 10 | Direkta effekter på sysselsättningen av Båtlyften |
| Tabell 11 | Sammanställning av viktiga demografiska målgruppsdata |
| Tabell 12 | Ett urval av betydande besöksmål i sydöstra Sverige |
| Tabell 13 | Några välkända men inte så välbesökta attraktioner |
| Tabell 14 | Sveriges topp 20 mest besökta tekniska attraktioner/ besöksmål år 2007/2008 |
| Tabell 15 | Sveriges topp 30 besöksmål och sevärdheter år 2007 |

1 Inledning och syfte

Syftet med denna rapport är att visa hur turismen i Söderköping påverkas av förbifarten E22 med Båtlyften. Rapporten diskuterar också olika alternativ och utveckling av kringtjänster och service vid huvudattraktionen Båtlyften. Den speciella lösningen med att lyfta båtarna över E22 benämns i rapporten Båtlyften. En närmare beskrivning av Båtlyften finns på www.batlyften.se.

1.1 Bakgrund

I samband med bygget av förbifart E22 vid Söderköping, byggs en s k båtlyft för Göta kanal. Båtlyften kan, rätt utformat med kringtjänster, bli en turistattraktion som kan få stora turistiska effekter lokalt och regionalt. E22 AB, Regionförbundet Östsm, Vägverket, AB Göta kanalbolag och Söderköpings kommun vill genom denna studie utreda detta, då dessa effekter inte har framkommit i tidigare rapporter om Båtlyften.

1.2 Uppdraget

Resurs AB ska utreda, analysera och diskutera de direkta och indirekta turistekonomiska effekterna och möjligheterna för E22 förbifart Söderköping med Båtlyften över Göta kanal. Vi ska också diskutera externa turistekonomiska spin-off-effekter som en följd av anläggningen.

Studien ska också peka på utvecklingsmöjligheter, som indirekt möjliggörs genom Båtlyften, i Söderköpings kommun och regionen längs stråket E22 Norrköping-Västervik.

1.3 Arbetsätt

I arbetet med rapporten har vi inventerat infrastruktur och turistattraktioner i Sverige. Vi har gjort statistik- och datainsamlingar, intervjuat olika intressenter, samt slutligen analyserat underlag och beräknat turistekonomiska effekter av Båtlyften.

1.3.1 Inventering

Som utgångspunkt har vi sökt efter jämförbara och relevanta infrastruktursatsningar i Sverige, där tillgängligheten påverkats av nya kommunikationslösningar. Detta har gjorts på bred front med olika metoder, kvantitativa och kvalitativa för att analysera eventuella turisteffekter.

1.3.2 Statistik- och datainsamling

Vi har inhämtat relevant statistik från bland annat Statistiska Centralbyrån (SCB), Tillväxtverket (fd Nutek), Vägverket, Rese- och Turistdatabasen (TDB) samt AB Göta kanalbolag.

Vi har också studerat turismens ekonomiska effekter enligt den s k Turistekonomiska modellen (TEM). Söderköpings kommun har jämförts med Arboga, Uppsala, Valdemarsviks, Vimmerby samt Västerviks kommuner.

Det statistiska underlaget har granskats. Olika uppgifter har kontrollerats, samkörts och matchats mot varandra, för att se om några samband orsak-verkan finns eller är sannolika.

1.3.3 Intervjuer

Vi har kontaktat företrädare för några utländska båtlyft för att få underlag för jämförelse och bedömning av Båtlyftens utvecklingspotential. Vi har intervjuat representanter för näringsliv, turism och boendeanläggningar, lokalt och regionalt, för att få perspektiv på Båtlyftens hot och möjligheter samt direkta och indirekta effekter.

1.3.4 Analys och beräkningar

Vi har analyserat statistik. Vi har beräknat Båtlyftens turismeffekter enligt TEM-modellen.

Vi har identifierat och beskrivit målgrupper baserade på demografiska och reserelaterade faktorer

1.3.5 Diskussion

Vi har resonerat om kapacitet, dimensionering, öppettider och säsong. Båtlyftens storlek, hastighet och tid för lyft, samt kanalens öppettider och säsonger påverkar attraktionskraften.

1.4 Avgränsningar

Vi har i rapporten gjort en översiktlig bedömning av projektets turistiska potential.

Vi har däremot inte gått in på detaljer och investeringsberäkningar av hotell, serviceanläggningar, säsongsverksamheter längs kanalen, utökat båtservice och/eller andra näringsverksamheter.

Vi har inte heller vägt in privata intressenters och entreprenörers verksamheter och visioner.

Vår rapport har beräknat Båtlyftens och förbifartens ekonomiska tillskott och nettoeffekter för turismen i Söderköping enligt de förutsättningar och antaganden som presenteras.

Intervjuerna är begränsande med subjektiva synpunkter och värderingar. Men intervjuerna ger viktiga referenser, som ger förankring och inte enbart teoretiskt spekulerande.

Vi har förutsatt att eventuella negativa miljöeffekter minimeras eller kan hanteras så att de inte hämmar turismens utveckling. Trafikstörningar, avgaser och buller kan allvarligt störa attraktionen.

Vi har inte beräknat effekterna på ekonomi och sysselsättning under projekterings- och byggtiden.

Med trafikmätningar, TDB och TEM som underlag, har vi beräknat endast turist-/fjärrtrafiken. Den mycket omfattande lokaltrafiken och pendlingen påverkar inte turismen.

Vi tar inte med debatten om transporter, koldioxidutsläpp och utvecklingen av oljepriset. Vi bedömer inte heller hur framtida energiskatter påverkar begränsar transporterna.

1.5 Arbetet hittills

Trafikproblemen genom Söderköping och över Göta kanal har utretts i flera omgångar.

Vägverket har gjort flera utredningar om E22 genom Söderköping under de senaste femton åren. Slutsatsen är att en förbifart är det enda rimliga alternativet. Den ska gå väster om tätorten.

År 2005 inleddes en ny fas, när Vägverket höll en så kallad charrette. En arbetsgrupp av intressenter bildades av Vägverket Sydöst (VSÖ).

En båtlyft har av de olika intressenterna enhälligt bedömts kunna bli det mest kostnads- och miljömässigt effektiva lösningen på korsningen E 22 och Göta kanal.

En sammanfattning av arbetet och slutsatserna hittills finns att läsa i **bilaga 1**.

2 Metoder och källor

Studien kombinerar en kvantitativ analys av statistik och information med en kvalitativ belysning av turismen och i synnerhet dagsbesökare och genomfartsresenärer i Söderköping.

För att skapa scenarier för utvecklingen i Söderköping och närregion har vi utgått från TEM, en turistekonomisk modell och analyserat och diskuterat troliga utvecklingsnivåer.

2.1 Kvantitativa källor och metoder

Resurs AB har samlat in och genomlyst tillgänglig statistiskt material gällande trafik och besökare till Söderköping. Följande tillgänglig statistik och information har genomlysts och bearbetats:

- ▲ Inkvarteringsstatistik
- ▲ Omsättningsstatistik
- ▲ Sysselsättningsstatistik
- ▲ Campingstatistik
- ▲ TDB[®] Rese- och TuristDataBasen
- ▲ TEM[®] Turistekonomisk Modell
- ▲ Vägverkets trafikmätningar (TINDRA).

Vi har samkört och sammanställt turiststatistik om övernattningar och besöksantal med SCB:s Regionala handelsstatistik och uppgifter i Rese- och TuristDataBasen om turism och resemönster. Turiststatistiken har sedan relaterats till Vägverkets mätningar av personbilstrafik på E22.

En mer detaljerad beskrivning av statistik, metoder och modeller finns i bilaga 2.

2.2 Kvalitativa källor och metoder - intervjuer

Vi har intervjuat och samtalat med företrädare för två utländska båtlyft. Dessa belyser Båtlyftens potential och påverkan för turismen.

Resurs AB har genomfört intervjuer med representanter för båtlyft i:

- 1) Falkirk Wheel i Skottland, ca 40 km från Glasgow/Edinburgh
- 2) Niederfinow lyftverk i Tyskland, ca 60 km från Berlin i delstaten Brandenburg

För Falkirk Wheel i Skottland har vi också intervjuat svenska och skotska besökare om deras upplevelser.

Vi har även intervjuat representanter för boendeanläggningar, turism och näringsliv lokalt, regionalt samt nationellt.

Intervjuerna har tillfört kvalitativa och mjuka data som kompletterar statistik och fakta, då frågeställningarna har bedömts som mycket komplexa.

Vi har också intervjuat några intressenter, förutom uppdragsgivaren, om inställning, förväntningar och farhågor inför förbifarten och båtlyften.

En förteckning över intervjuade personer och muntliga källor finns på sidan 39.

2.3 Rapporten

Utifrån insamlad statistik och intervjuer har vi gjort kritiska bedömningar av förändringar i turismströmmar och hur dessa kan påverkas av förbifarten och Båtlyften och ge turistekonomiska effekter på omsättning, sysselsättning och beläggning inom turistnäringen.

2.4 Begränsningar i trafikstatistiken, men TDB® och TEM® ger stöd

Underlaget i Vägverkets trafikmätningar har en del brister som gjort det svårt att få fram ett tillförlitligt underlag beträffande trafikflöden.

- 1) Det går inte att urskilja syftet med resan.
- 2) Det går inte att få fram start- och/eller slutpunkt för resan.

Lokal trafik och pendlingstrafik kan inte urskiljas och särredovisas, utan beräknas i modeller. Denna trafik påverkar inte turismen.

Vi har sökt mätningar från de vägsträckor som i första hand påverkar turismen i Söderköping och regionen.

Dessa vägar med fjärrtrafik och fritids-/turistresor är förutom E22 även E4 med fortsättning/avfart Linköping till/från Småland och Kalmar län på riksväg 35 via Åtvidaberg till Västervik, samt riksväg 23/34 via Vimmerby och vidare till Glasriket.

Riksväg 23 från Malmö till Linköping är samskyttat mellan Målilla och Linköping med riksväg 34, som går från Ålem via Linköping till Motala. Vi skriver i fortsättningen riksväg 23/34.

I samkörning, jämförelse och kombination med uppgifter från TEM och TDB, så har vi dock kunnat finna goda utgångspunkter och grunder för våra beräkningar.

I rapporten använder vi oss av begreppen Trafikförändringspunkt (TF), Årsdygnstrafik (ÅDT) .

En utförlig beskrivning av Vägverkets system och mätmetoder finns i **bilaga 3**.

Samtliga utdrag ur trafikmätningarna finns tillgängliga i filformat på cd.

2.4.1 E22 - mätpunkt för trafikförändring (TF)

E22 går från Norrköping, via Västervik och Kalmar till Trelleborg. På E22 finns en mätpunkt, en s k Trafikförändringspunkt (TF) vid Gamleby som mäter kontinuerligt med hög kvalitet på underlaget.

2.4.2 E4 - mätpunkter för trafikförändring (TF)

Vi har granskat uppgifter från två mätpunkter på E4. Båda är s k TF, men här saknas uppgifter om sommardygntrafiken. Endast uppgifter om Årsdygnstrafik (ÅDT) är tillgängliga.

Vi har studerat uppgifter från följande mätpunkter

- 4 E4 Strömsfors mellan Norrköping och Nyköping
- 4 E4 Norsholm mellan Linköping och Norrköping

Mätningarna på E 4 är valida endast för åren 2003-2005.

Vi vill försöka utläsa hur E22 i dagsläget påverkar framförallt södergående trafik. Vi vill också få indikationer på hur stor andel trafik till/från sydöstra Småland som väljer E 4 och sedan tar riksväg 23/34 via Vimmerby till Glasriket eller riksväg 35 via Åtvidaberg till Västervik.

2.4.3 Kommentarer

Vi har granskat befintlig statistik och underlag för olika perioder beroende på mätpunkt. Vi har också samkört trafikstatistiken och mätningar vid olika TF-punkter för att kunna få en utgångspunkt för underlaget.

Det är svårt att dra några direkta och helt säkra slutsatser eftersom det saknas helårsmätningar under en längre period saknas för alla mätpunkter utom för E 22 Gamleby.

2.5 Hur är fördelningen söder-/norrgående trafik på E22?

Mätningarna på E4 saknar uppgifter från sommaren, så vi har inte kunnat studera trafikflödets variationer varje vecka över hela året. Vi har därför sammanställt en medelvecka.

Mätningarna bekräftar att heltrafiken domineras av södergående trafik på fredagar och norrgående trafik på söndagar. En rimlig slutsats är att Mälardalen med Sörmland och Uppland, d v s Storstockholm genererar trafik med fritidsresor till stugor, släkt och vänner samt turistattraktioner. Vi återkommer till detta när vi visar uppgifter från Rese- och TuristDataBasen (TDB).

Trafikriktningen är dock inte avgörande när det gäller att bedöma Båtlyftens potential. Därför kommenterar och utvecklar vi inte riktningen vidare.

2.6 Kommentar

Vi utgår i vår bedömning från Vägverkets TF-mätpunkt på E22 vid Gamleby. Den visar betydligt lägre trafikflöde än Vägverkets stickprovsmätningar längs stråket Norrköping-Västervik. Den lokala trafiken och arbetspendlingen är betydande, men genererar inga turistintäkter.

Vi studerar enbart fjärr- och turisttrafik. Då ger mätningarna vid Gamleby en bra utgångspunkt. Detta antagande stärks av de data vi samlat in från Rese- och TuristDataBasen om bilresor genom regionen.

Uppgifterna från Rese- och TuristDataBasen stämmer väl med vår beräkning av turisttrafiken på E22.

De kompletta sökningarna och utdragen ur Rese- och TuristDataBasen finns tillgängligt i filformat på cd.

2.7 Direkta effekter av en förbifart - exempel E18/E20 Arboga

För att få en bild av hur en förbifart påverkar framförallt dagsbesökare och genomfartsresenärer har vi sökt efter erfarenheter och slutsatser från tidigare genomförda förbifarter.

Vid vår granskning har vi funnit att flera omtalade förbifarter som E4 Vätterleden förbi Gränna, riksväg 32 förbi Tranås samt E4 förbi Ljungby saknar såväl underlag, statistik som konsekvensanalyser av effekterna.

Förbifarten E4 Gränna slutfördes i tre etapper år 1960, 1962 och 1972. Det är så länge sedan att användbara uppgifter helt saknas. Samhället och trafiken har förändrats så mycket att jämförelser är mycket svåra att göra.

Den förbifart som har bäst underlag för en konsekvensbedömning, och som vi därför har tittat närmare på är E18/E20 förbi Arboga.

2.7.1 Förbifart E18/E20 Arboga

I slutet av år 2000 öppnades den nya sträckningen av E 18 med förbifart Arboga. I utkanten av Arboga, vid gamla E 18, låg en välbesökt vägrestartang med hög omsättning på bensin (transport) och restaurang. Där fanns även ett hotell som svarade för hälften av kommunens tillgängliga kapacitet. Förbifarten innebar en nedläggning av denna anläggning, och stora förändringar för andra serviceställen och näringsverksamheter i Arboga.

Vi har försökt studera hur trafikomläggningen av E 18/E 20 med förbifart Arboga påverkade trafikflöden och genomfartsturism och dagsbesök i Arboga. Förbifarten öppnades i slutet av år 2000.

Här finns dock inga säkra och tillförlitliga trafikflödesmätningar. Trafiken på E 18 och E 20 började mätas kontinuerligt på två punkter nära Arboga först år 2003. De trafikmätningar som vi studerat, men ej funnit relevanta, finns i sin helhet i filformat på cd.

Vi har dock här tagit hjälp av TEM Arboga 2008, som beräknar genomfartsturism och dagsbesökare med underlag från SCB, kommunen samt TDB. Följande stora förändringar är dokumenterade:

- ▲ Antalet beräknade genomfartsresenärer minskade med ca 70 % efter förbifarten.
- ▲ Försäljning av drivmedel och bensin i Arboga minskade med 46 % efter förbifarten.
- ▲ Försäljning inom restaurangbranschen i Arboga minskade med ca 38 % efter förbifarten.
- ▲ Antalet sysselsatta inom Transport-/drivmedels- och restaurangbranschen minskade med 27 årsanställda efter förbifarten.

Ett urval av information relaterad till TEM Arboga finns i **bilaga 4**. Hela TEM Arboga 2008 finns i filformat på Resurs AB.

2.7.2 Slutsatser av förbifart E18/E20 Arboga

En förbifart syftar till att minska genomfartstrafiken. Med detta följer att underlag för olika verksamheter påverkas, ex för drivmedelsanläggningar, hotell etc. På kort sikt kan det innebära negativa effekter för turismen på orten och i kommunen. Det finns också en stor risk att det tar lång tid för turismen att återhämta sig, det vill säga via nya anläggningar och aktiviteter öka antalet dagsbesökare.

Samtidigt är viktigt att väga in att kraftigt störande genomfartstrafik går ut över ortens attraktivitet vilket bland annat kan leda till att trafikanter avstår ett dagsbesök. Dessutom kan en avlastning innebära att ortens speciella kvaliteter och slumrade resurser kan tas tillvara på ett helt annat sätt, vilket även inkluderar etablering av nya intressanta verksamheter. Om en sådan situation kan tas tillvara kan även finns förutsättningar att öka antalet besökande. Det är i detta sammanhang som Båtlyften också ska ses och värderas.

3 Båtlyften och förbifart E22 Söderköping

En förbifart minskar restider och ökar tillgängligheten för sydöstra Götaland. Detta ger positiva samhällsekonomiska effekter för hela stråket E22 Norrköping-Västervik.

De förbättrade väglösningarna innebär att trafiken kommer att öka. Dels genom att de faktiska möjligheterna blir bättre, men också genom viss omfördelning av turisttrafik från E4 via Linköping och riksvägarna 35 och 23/34.

De bilister som idag väljer E 4 och sedan kör riksväg 23/34 eller 35 för att ta sig till/från Småland får ett bra alternativ av flera orsaker:

- ▲ Vägstandarden är högre än på riksvägarna
- ▲ Säkerheten är bättre på E 22 än riksvägarna 35 samt 23/34.
- ▲ Restiden kortas
- ▲ Attraktionskraften ökar med lämpliga rastplatser.
- ▲ Båtlyften med kringtjänster drar till sig nya besökare.

Vi kan anta att en viss andel av turisttrafiken sannolikt väljer E22 i stället för E4 och riksväg 35 eller 23/34. Utgångspunkterna för beräkningen finns i bilaga.

Således så kan vi räkna med en ökning av fjärr-/turisttrafiken på E22 av följande orsaker:

- ▲ Båtlyften som attraktion ökar antalet dagsbesökare och genomfartsresenärer i Söderköping.
- ▲ Ökad vägstandard och säkerhet
- ▲ Trafik omfördelas tack vare ökad tillgänglighet på E22

3.1 Förbifart E22 utan Båtlyften - hot och möjligheter

Förbifart E22 med Båtlyften kommer att öka turismen till Söderköping. Men vi får inte blunda för det faktum att en förbifart i sig medför både hot och möjligheter för Söderköping.

- Hot

Dagens trafiksituation och trafikutveckling skrämmer bort en del potentiella turister.

Samtidigt innebär en förbifart att trafiken passerar utan stopp. Genomfartsturismen med spontaninköp av framförallt drivmedel och godis, läsk och snabbmat minskar. Detta drabbar bensinstationer och snabbmatsställen längs gamla E22 genom Söderköping.

Sammantaget talar det för att utan attraktionen Båtlyften finns en risk att nettoeffekten av förbifarten kan bli negativ för turismen. Våra studier av förbifart Arboga antyder detta. I en annan förstudie beräknar Vägverket att den planerade förbifarten Mora riksväg 45/70 beräknas minska trafiken i centrala Mora med ca 40 %.

+ Möjligheter

Förbifarten med motorväg förbättrar tillgängligheten. En ökning av trafiken är naturlig, då flera kommer att välja E22 söder-/norrut från/till sydöstra Småland, som idag kör E4 till Linköping och sedan riksväg 23/34 eller 35.

En ökad tillgänglighet underlättar lokaliseringar och etableringar av företag. Området blir också mera attraktivt som bostadsort. Tillgängligheten för turister ökar och på sikt kommer flera fritidshus att byggas.

3.2 Båtlyften - en unik attraktion i Sverige och världen

Båtlyften är en, i Sverige, unik teknikattraktion. Det finns ingen liknande eller jämförbar attraktion i Sverige, eller ens i hela världen! Vi har inventerat samtliga turistattraktioner i Sverige som idag lämnar någon form av besöksstatistik till Tillväxtverket.

Ingen av de inrapporterade attraktionerna har liknande syfte eller funktion som Båtlyften. Närmast kommer Akvedukten i Häverud. Där besöks museet av ca 3 000 personer per år.

En översikt av över inventerade turistattraktioner per län finns i **bilaga 5**. En komplett redovisning över Sveriges 2 803 besöksmål som redovisar besöksantal finns hos Tillväxtverket.

Båtlyften är en attraktion i sig, men för att locka stora volymer besökare, så måste Båtlyften sättas in i ett sammanhang, med stödjande och attraktionshöjande kringsservice. Då kan båtlyften med stödfunktioner ytterligare öka turismen till Söderköping.

3.3 Förutsättningar för framgång är helhetssyn

För att lyckas som turistattraktion så bör ett antal grundförutsättningar uppfyllas. Båtlyften byggs och utformas på ett tekniskt intressant, men också på ett estetiskt tilltalande sätt, så att den är en spännande attraktion. Den blir iögonfallande, mer än till sin storlek, och får exempelvis en tilltalande och uppmärksam design och belysning.

Området kring båtlyften anpassas för dagsbesökare och genomfartsresenärer. Detta kräver:

- ▲ Fokus på personbilar och bussar. Lastbilar kör förbi.
- ▲ Resecenter för linje- och turistbusstrafik
- ▲ Parkeringsplatser utformas på ett effektivt och stimulerande sätt.
- ▲ Bensinstationer
- ▲ Restauranger för minst två olika målgrupper med snabbmat samt restaurang med ett tema, à la carte eller annan vällagad kvalitetsmat.
- ▲ Visit center med turistinformation/-service
- ▲ Ett Göta kanal museum och aktivitetsforum med temaaktiviteter (vatten, vattenkraft, teknik och kommunikation) en blandning av Tekniska museet och Tom Tits Experiment.
- ▲ En turbåt som trafikerar leden Dockan-Hamnen, som kan lyftas en väg och åka under gamla bron på återvägen. Här kan alla bilburna prova båtlyft.
- ▲ Södra kanalbanken görs till promenadstråk som länkar hamnen/centrum med Båtlyften. Kanalbanken kan också trafikeras av Tuffetåget. Här bereds också plats för försäljningsbodas o likn.
- ▲ Dockan utvecklas och kan även byggas ut med ny hamnbassäng för gästhamn.
- ▲ Vatten och båtar bör finnas i Göta kanal och Båtlyften under en så lång säsong som möjligt. Båtlyften behöver hållas igång och "leva" för bästa attraktionsvärde ska uppnås.

Båtlyftens maximala potential som besöksmål bygger på helheten. Utan alla kringtjänster, eller med endast delar av kringtjänsterna i drift, så ligger sannolikt potentialen betydligt lägre.

Vi diskuterar de viktiga och stödjande kringtjänsterna längre fram i kapitel 5.

3.4 Båtlyftens effekter

Båtlyften har potential att attrahera besökare genom att:

- Båtlyften är en unik attraktion i sig.
- Dagsbesökare från bland annat grannkommunerna Norrköping och Linköping åker på dagsutflykt. Här finns en potential att snabbt få igång besökande tack vare nyfikenhet och nyhetens behag.
- Spin-off-effekter från besöksmål och attraktioner i Östergötland och östra Småland. Båtlyften blir ett komplement till andra attraktioner och lämpar sig för stopp på väg till/från dessa.
- Trafiken på E 22 kommer att öka genom att tillgängligheten förbättras, restiderna kortas så att E 22 blir ett mera attraktivt vägval för resor till/från sydöstra Östergötland/Småland.

3.5 E22 och trafiken genererar besökarna till Båtlyften

Vi har enbart fokuserat på fjärr- och turisttrafiken. Vi har på goda grunder funnit följande nuläge och utvecklingsscenario.

Med utgångspunkt från E22 TF-mätpunkt Gamleby får vi följande struktur och möjlig utveckling av fjärr-/turisttrafiken. Vi visar dels årsdygnstrafik (ÅDT) som sommardygnstrafik (jun-aug, 92 dygn).

Vi använder oss också av TF-mätpunkt E4 Norsholm Multa Total som underlag för trafiken via Linköping och riksvägarna 23/34 och 35 till Småland.

Våra utdrag ur TDB ger ett gott stöd till bedömningarna av trafik- och besökspotentialen.

Genom ett antal steg och moment har vi resonerat oss fram till att trafiken och därmed de turistiska underlaget kommer att öka med Båtlyften och förbifarten med nedanstående fördelning:

Tabell 1: *Biltrafik (ÅDT) och personer idag samt effekter av Båtlyften och E22 standardhöjning*

| Effekter | ÅDT Personbilar | Personbilar/år | Personer/år |
|------------------------------|-----------------|------------------|------------------|
| E22 idag | 3 800 | 1 387 000 | 2 357 900 |
| E22 ökning med 5 % | 190 | 69 350 | 117 895 |
| E4 Norsholm omfördelning 1 % | 200 | 73 000 | 124 100 |
| Dagsutflykter närområdet | 20 | 7 300 | 12 410 |
| <i>Ökning</i> | <i>410</i> | <i>149 650</i> | <i>254 405</i> |
| TOTAL NY TRAFIK | 4210 | 1 536 650 | 2 612 305 |

Källa: Resurs AB

De totala turisttrafikeffekterna beräknas således till +410 bilar per dygn, d v s ca 150 000 flera bilar per år.

Den maximala potentialen är således hela 2,6 miljoner personer per år. Det är naturligtvis inte rimligt att alla dessa skulle stanna och besöka Båtlyften. Långtifrån alla vill eller kan inte stanna i Söderköping av olika orsaker. Tidigare har nämnts ca 435 000 turistbesök i Söderköping med Båtlyften. Jämförelsen visar dock att det finns en potential att öka andelen som svänger in till Söderköping och Båtlyften.

Alla underlag visar att såväl trafik som antalet besökare till Söderköping ökar kraftigt under sommarperioden. Ser vi till sommardygnstrafiken, så räknar vi liksom Vägverket med en trafikökning på över 50 % i förhållande till medeltrafiken.

Här gör vi också ett tillägg för bussar i fjärrtrafik som Silverlinjen och Swebus Express, samt charterbussar.

Tabell 2: *Biltrafik och personer sommardygns trafik idag, samt effekter av Båtlyften och E22 standardhöjning*

| Effekter | Fordon/dygn bil/buss | Fordon jun-aug bil/buss | Personer jun-aug |
|------------------------------------|----------------------|-------------------------|------------------|
| E22 idag | 6 000 | 552 000 | 938 400 |
| E22 ökning med 5 % | 420 | 38 640 | 65 688 |
| E4 Norshom omfördelning 1 % | 240 | 22 080 | 37 536 |
| Dagsutflykter från närområdet | 50 | 4 600 | 7 820 |
| E22 Fjärrbuss med 30 passagerare | 6 | 552 | 16 560 |
| E22 Charterbuss med 30 passagerare | 4 | 368 | 11 040 |
| <i>Ökning</i> | <i>720</i> | <i>66 240</i> | <i>138 644</i> |
| TOTALER NY SOMMARTRAFIK | 6 720 | 618 240 | 1 077 044 |

Källa: Resurs AB

Utgångspunkter och underlag för omfördelning från E4 och riksvägarna 23/34 och 35 finns i filformat på cd.

Totalt kommer 6 720 personbilar i fjärr-/turisttrafik att passera Båtlyften och Söderköping varje dag under perioden juni-augusti. I varje bil färdas i genomsnitt 1,7 personer(TDB).

Här nedan kommenterar vi de olika ökningsfaktorerna.

3.5.1 Ökning genom Båtlyftens attraktion

Båtlyften med kringtjänster har en betydande attraktionskraft som bidrar med en avsevärd andel besökare. Majoriteten av turisterna kommer, precis som idag, via E22 och är dagsbesökare eller genomfartsresenärer.

3.5.2 Ökad standard och tillgänglighet på E22

Alla vägförbättringar leder till ökad trafik med några procentenheter. Det är rimligt att trafiken av dessa orsaker tillsammans med Båtlyftens egen attraktionskraft beräknas öka med 5 %.

3.5.3 Omfördelning av trafik från E4 och Riksväg 23/34 och 35 via Linköping

Idag tar en betydande del av trafiken till/från Småland med framförallt Vimmerby med Astrid Lindgrens värld och Glasriket. Vi har utgått från antalet besökare vid dessa besöksmål och beräknat andelen norrifrån som kör E4 och Riksväg 23/34 och 35 via Linköping. För en del av dessa resenärer blir Båtlyften och Söderköping ett attraktivt alternativ.

3.5.4 Dagsutflykter från närområdet

Studierna av Falkirk Wheel i Skottland visar att antalet utflyktsbesökare från närområdet snabbt når en topp, redan första året, för att sedan droppa kraftigt. Effekten bygger på nyfikenhet och nyhetens behag. Utflyktsbesökare från närområdet ersätts successivt av mera långväga besökare. Vi har försökt att bedöma den långsiktiga effekten i vår beräkning. Därför kan andelen tyckas lågt beräknad för första året. Vi vill ju påvisa de varaktiga effekterna.

I kapitel 4 visar vi hur många som idag besöker Söderköping. Vi beräknar hur många som besöker Båtlyften, eller för att rasta och/eller tanka och äta.

3.6 Båtlyften och andra båtlyft

Som ett rent tankeexperiment har vi jämfört Båtlyftens möjligheter med två utländska båtlyft:

- 4 Falkirk Wheel i Skottland, 40 km från Glasgow och Edinburgh, samt
- 4 Lyftverket Niederfinow, 60 km från Berlin i delstaten Brandenburg

Jämförelsen kan verka som tankeväckare och mana till en nyanserad och realistisk syn på Båtlyftens möjligheter. Redan med dessa antal besök, så är Båtlyften en succé i jämförelse med Falkirk Wheel och Niederfinow.

Som utgångspunkter har vi här tagit antalet besökare i relation till befolkningsunderlaget i närområdet. Närområdet har definierats som en radie i km med båtlyften i centrum. Av praktiska skäl är områdena olika.

Tabell 3: Båtlyften jämfört med två andra båtlyft. Antal besökare, folkmängd i närområdet (närmarknadsunderlag) och närområdets storlek/radie i km (tillgänglighet).

| Båtlyft | Ant besökare | Folkmängd i närområdet | Närområde Radie i km | Ant Besökare/ Folkmängd i % | Städer/Område |
|---------------|--------------|------------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|
| Falkirk Wheel | 528 000 | 2 160 000 | 41 | 24 % | Glasgow/Edinburgh |
| Niederfinow | 300 000 | 6 950 000 | 62 | 4 % | Berlin (Brandenburg) |
| Båtlyften | 433 000 | 335 000 | 70 | 129 % | Lin-/Norrköping m fl |

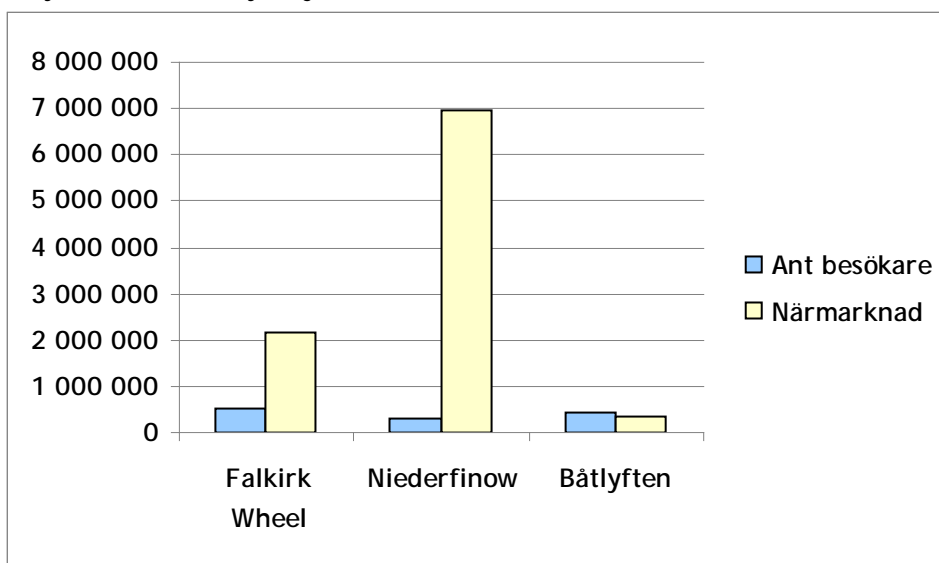
Källa: Resurs AB

Tabellen visar att underlaget för dagsutflykter från närliggande kommuner mindre än 100 km är betydligt mindre för Båtlyften i Söderköping än för såväl Falkirk Wheel som Niederfinow.

Likaväl beräknar vi att Båtlyften kommer att ha flera besökare än folkmängden i närområdet! Detta är överlägset både Falkirk Wheel och Niederfinow, trots att dessa har mångdubbelt större potentiell befolkning och marknadsunderlag. Niederfinow har en stor andel nyttotrafik.

Detta visar tydligt på utmaningen och svårigheterna att nå ännu flera besökare. Båtlyften lyckas, i jämförelse, mycket bra. Söderköpings kommun och E22 har mycket goda grundförutsättningar. Med viktiga attraktionshöjande investeringar, kan Båtlyften bli en mycket välbesökt turistattraktion.

Båtlyftens relativa styrka jämfört med Falkirk Wheel och Niederfinow visas också i följande figur.



Figur 1: Båtlyftens potential jämfört med Falkirk Wheel och Niederfinow

Falkirk ligger relativt nära Glasgow och Edinburg. Niederfinow ligger bara 62 km från Berlin med mångmiljonbefolkning. Besöksstatistik Falkirk Wheel åren 2004-2008 finns i **bilaga 6**.

Söderköping ligger direkt intill den viktigaste nationella vägen i sydöstra Sverige. Söderköping har många sevärdheter och en omfattande turism att bygga vidare på. I Söderköping finns redan omkring 249 000 dagsbesökare och genomfartsresenärer (TEM 2007). Dessutom tillbringas boende hos släkt och vänner samt på kommersiella boendeanläggningar ca 298 000 gästnätter i kommunen. Alla dessa gästnätter tillbringas av ca 96 000 unika gäster/besökare.

Båtlyften har således redan i dagsläget den bas på omkring 345 000 potentiella besök, som redan idag besöker Söderköpings kommun. Med Båtlyften och förbifart E22 tillkommer nya besökare, basen läggs på en högre naturlig nivå!

En båtlyft för Göta kanal vid E22 skiljer sig i trafikhänseende från andra båtlyft runt om i världen. Båtsäsongen är kort och Göta kanal trafikeras av ett stort antal fritids- och passagerarbåtar (omkring 5 000 båtrörelser 2008). Båtlyftens kapacitet blir därför avgörande för att kanaltrafiken ska fungera lika bra som tidigare

4 Båtlyften och turismen i Söderköping

Söderköping är idag, som turistort, intimt förknippad med Göta kanal.

4.1 Turismen i Söderköping - nuläge

Rese- och turistindustrin i Söderköpings kommun omsätter 177 miljoner kronor och skapar arbete åt 156 personer (årssysselsatta) under år 2007.

Resurs AB rapporterar årligen, på uppdrag av Söderköpings kommun, turismens ekonomiska- och sysselsättningsmässiga effekter. Här summerar vi den senaste rapporten TEM 2007.

Hotellen är den omsättningsmässigt viktigaste övernattningskategorin med 36 % av omsättningen för samtliga övernattningar och 49 % av omsättningen för samtliga kommersiella övernattningar 2007.

Camping (inkl campingstugor) är den vanligaste kommersiella boendeformen med 57 % av samtliga kommersiella övernattningar 2007.

De övriga övernattningskategorierna, fritidshus och släkt/vänner, svarar för 45,5 % av samtliga övernattningar och 26 % i motsvarande del av turismomsättningen 2007. Dessa är beräknade enligt TDB.

Med kommersiell turism avses besökare som betalar en logiavgift för sitt boende samt personer som påverkas av traditionell marknadsföring att besöka kommunen. Med övriga avses de tre kategorierna släkt/vänner besök, nyttjande av eget fritidshus och genomfartsresenärer.

Totalt svarade de kommersiella logiformerna, med camping i spetsen, för ca 163 000 övernattningar i Söderköpings kommun år 2007. Med en "stanntid" per besök på 2-5,4 nätter så blir detta totalt ca 53 000 "unika" besökare i Söderköpings kommun, d v s personer som stannar mellan 2-5,4 nätter.

Boende i fritidshus samt besök hos släkt/vänner medförde nära 136 000 övernattningar i Söderköpings kommun år 2007. är stanntiden 2,34-4,51 nätter, vilket innebär totalt ca 43 000 unika besökare.

Det är dock dagbesök och genomfartsresenärer som svarar för de klart flesta besöken, nära 249 000 besök i Söderköpings kommun år 2007.

Dagbesöken är den omsättningsmässigt viktigaste kategorin och svarar för nästan 34 % av den totala turismomsättningen 2007. Antalet dagsbesökare är beräknade enligt TDB, men även relaterad till redovisade besöksantal på ett flertal besöksmål.

Genomfartsresenärer som stannar till i Söderköping är relativt få. Som tidigare antytts kan det förklaras med att trafikflödet sommartid är så pass trögt och ryckigt att man inte vill lämna sin plats i de långa bilköerna, utan väntar med rasten till före eller efter Söderköping.

Tabell 4: Antal övernattnings/besök i Söderköping i 1000-tal gästnätter 1998-2007

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Hotell | 22 645 | 22 929 | 26 205 | 22 511 | 22 192 | 27 421 | 26 803 | 24 615 | 28 549 | 30 236 |
| Stugby | 6 648 | 8 283 | 8 560 | 10 840 | 12 937 | 12 061 | 11 804 | 11 186 | 11 440 | 11 800 |
| Stuga/rum | 1 220 | 1 657 | 901 | 1 057 | 772 | 1 742 | 1 159 | 2 701 | 2 791 | 1 562 |
| Camping | 55 086 | 73 452 | 56 049 | 54 566 | 72 117 | 97 988 | 83 016 | 97 558 | 104 543 | 93 549 |
| Fri camping | 7 700 | 10 240 | 2 560 | 11 470 | 10 095 | 18 170 | 9 995 | 6 340 | 5 260 | 5 315 |
| Vandrarhem | 3 122 | 3 435 | 4 927 | 4 698 | 5 332 | 5 200 | 4 690 | 4 751 | 4 627 | 6 821 |
| Grupplagi | 0 | 1 752 | 2 759 | 4 582 | 5 125 | 5 800 | 5 700 | 0 | 0 | 0 |
| Gästhamn | 9 957 | 15 432 | 13 323 | 15 319 | 15 297 | 13 131 | 15 683 | 12 028 | 12 182 | 13 454 |
| Kommersiella | 106 378 | 137 180 | 115 284 | 125 043 | 143 867 | 181 513 | 158 850 | 159 179 | 169 392 | 162 737 |
| Fritidshus | 92 300 | 73 840 | 46 510 | 73 840 | 66 456 | 97 838 | 95 992 | 83 070 | 86 762 | 73 840 |
| Släkt/vänner | 69 100 | 69 395 | 62 856 | 69 680 | 83 592 | 84 054 | 98 574 | 84 570 | 71 528 | 61 824 |
| Dagbesök | 163 687 | 164 391 | 176 917 | 195 608 | 206 380 | 225 644 | 223 464 | 210 597 | 221 774 | 216 101 |
| Genomfarts- resenärer | 28 000 | 28 895 | 29 330 | 29 740 | 30 720 | 31 305 | 31 620 | 32 030 | 31 900 | 32 795 |

Källa: Resurs AB/TEM, Söderköping

Nästa tabell visar hur turistomsättningen har utvecklats... under perioden 1998-2007. Intäkterna följer antalet övernattnings.

Tabell 5: Total turistomsättning i Söderköping under perioden 1997-2007

| | 1 998 | 1 999 | 2 000 | 2 001 | 2 002 | 2 003 | 2 004 | 2 005 | 2 006 | 2 007 |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Hotell | 28 689 | 29 103 | 33 994 | 28 650 | 27 380 | 33 924 | 35 971 | 31 354 | 37 287 | 40 048 |
| Stugby | 2 161 | 2 982 | 3 296 | 4 390 | 5 045 | 4 583 | 4 840 | 4 627 | 5 004 | 4 909 |
| Stuga/rum | 299 | 456 | 266 | 322 | 270 | 610 | 417 | 2 026 | 2 470 | 797 |
| Camping | 10 227 | 14 086 | 10 773 | 12 072 | 17 469 | 25 927 | 21 705 | 26 221 | 31 257 | 28 035 |
| Fri camping | 1 386 | 1 946 | 486 | 2 179 | 2 120 | 4 179 | 2 299 | 1 585 | 1 315 | 1 329 |
| Vandrarhem | 859 | 1 013 | 1 527 | 2 513 | 2 906 | 2 678 | 2 298 | 2 566 | 2 360 | 4 331 |
| Grupplagi | 0 | 324 | 607 | 3 574 | 3 844 | 4 524 | 5 529 | 0 | 0 | 0 |
| Gästhamn | 996 | 1 543 | 1 466 | 1 915 | 1 989 | 1 773 | 2 352 | 1 924 | 2 193 | 2 422 |
| Dagbesök | 33 556 | 36 166 | 38 922 | 43 034 | 49 531 | 62 996 | 81 998 | 62 401 | 68 699 | 60 779 |
| Kommersiell | 78 173 | 87 619 | 91 337 | 98 649 | 110 554 | 141 194 | 157 409 | 132 704 | 150 585 | 142 650 |
| Fritidshus | 12 460 | 10 338 | 6 976 | 10 338 | 9 968 | 14 676 | 15 359 | 13 707 | 15 183 | 14 030 |
| Släkt/vänner | 13 129 | 13 185 | 13 200 | 13 588 | 17 554 | 17 651 | 22 179 | 18 605 | 15 736 | 14 220 |
| Genomfarts- resenärer | 3 920 | 4 190 | 4 399 | 4 461 | 4 915 | 5 165 | 5 533 | 6 086 | 6 061 | 6 231 |
| Ej kommersiell | 29 509 | 27 713 | 24 575 | 28 387 | 32 437 | 37 492 | 43 071 | 38 398 | 36 980 | 34 481 |
| TOTALT | 107 681 | 115 331 | 115 912 | 127 036 | 142 992 | 178 686 | 200 481 | 171 101 | 187 565 | 177 129 |

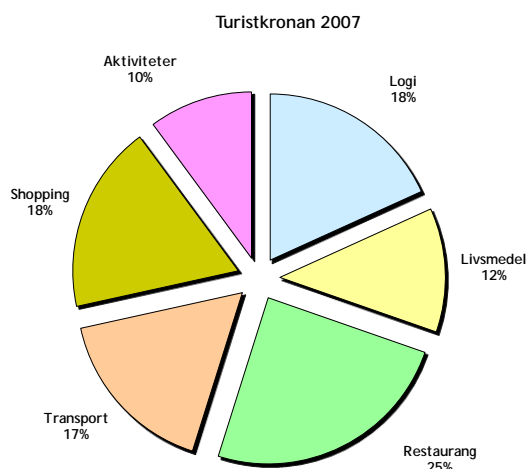
Källa: Resurs AB/TEM, Söderköping®

TEM Söderköping 2007 finns i sin helhet i filformat på cd.

Kapacitetsutnyttjandet för olika kommersiella boendeanläggningar signalerar att det finns stora möjligheter till utveckling och ökning av turismen med de nuvarande anläggningarna, det vill säga utan stora investeringar.

Alla typer av boendeanläggningar i Söderköping har stora outnyttjade resurser och potential att ta emot en ökad turism.

Turistomsättningen påverkar inte bara de traditionella turistnäringarna som hotell och restaurang, utan hela näringslivet. Följande diagram visar turismens omsättning fördelat på olika branscher:



Källa: Resurs AB/TEM®

Figur 2: Turistkronan (turistomsättningens fördelning i olika branscher) i Söderköping år 2007.

Från 2002 utvecklade Resurs AB, i samarbete med SCB, en ny metod som kan redovisa sysselsättningen i form av antal anställda. Detta innebär också att vi kan redovisa sysselsättning med regionalt och ibland lokalt anpassade tal för Söderköping.

Tabell 6: Turistnäringens bidrag till sysselsättningen i Söderköpings kommun år 2007

| Bransch | Omsättning 2007 | Antal anställda |
|--------------|--------------------|-----------------|
| Transport | 29 546 000 | 9,5 |
| Restaurang | 43 499 000 | 50,2 |
| Shopping | 32 433 000 | 15,0 |
| Logi | 32 310 000 | 45,0 |
| Aktivitet | 17 944 000 | 24,5 |
| Livsmedel | 21 398 000 | 9,7 |
| TOTAL | 177 130 000 | 156,0 |

Källa: Resurs AB/TEM®

Turismen genererar således direkt 156 årsarbeten i Söderköpings kommun.

Notera att det kan vara stora skillnader mellan en turiskategori's andel av omsättning och besök. Vissa kategorier spenderar mera genom högre konsumtion och utlägg. Detta visas på nästa sida i figur 3 och figur 4.

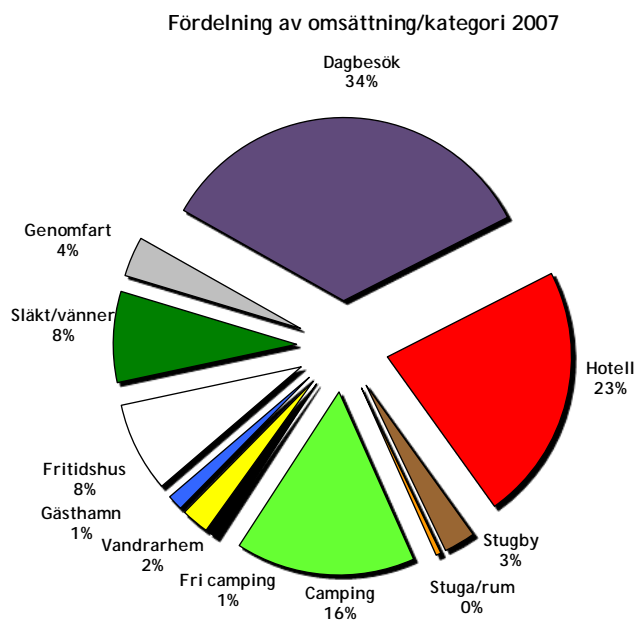
Dagsbesöken är den största kategorin och står för 34 % av turistomsättningen, men hela 40 % av besöken.

Hotellgästerna spenderar mycket mera och genererar hela 23 % av omsättningen, trots att de bara utgör 6 % av besöken.

Boende i fritidshus spenderar mindre och står för 8 % av turistomsättningen, men 13 % av besöken.

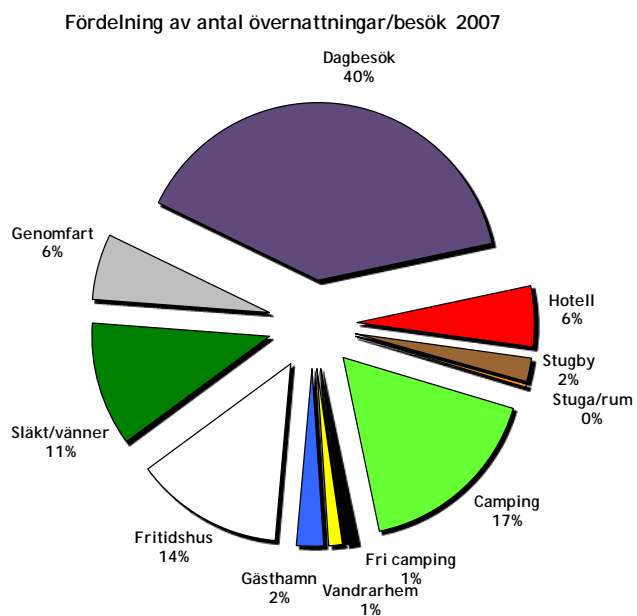
Fritidsbåtarna i gästhamn utgör en totalt sett mycket liten andel. De gör 2 % av besöken, vilket endast genererar 1 % av omsättningen. Fritidsbåtturisten är den turiskategori som, relativt sett, spenderar minst pengar och har de lägsta dygnsutläggerna.

Fritids- och kanalbåtarna är dock avgörande för Göta kanal som besöksmål. Det är båtarna i kanalen som gör kanalbesöket än mera sevärt. Båtarna är en del attraktion.



Källa: Resurs AB/TEM
 Figur 3: Fördelning av omsättning per turistikategori år 2007

Nästa figur visar fördelning av antal övernattningar/besök per turistikategori.



Källa: Resurs AB/TEM
 Figur 4: Fördelning av antal övernattningar/besök per turistikategori år 2007

4.2 Båtlyften genererar 88 000 nya besök och nära 33 miljoner i intäkter

Vår utgångspunkt är således Söderköpings nuvarande turism och struktur. Dagens turism är en god grund och något mycket positivt för Båtlyften. Flertalet av dagens besökare skulle med stor säkerhet besöka Båtlyften. Men alla återkommande turister, i till exempel fritidshus eller hos släkt och vänner, besöker troligen inte Båtlyften vid varje resa till Söderköping. Det är inte heller säkert att utläggerna ökar. Den ekonomiska effekten av deras besök innebär i första hand en förändring och omfördelning av utläggerna mellan de olika aktörerna i Söderköping.

Vi studerar Båtlyftens nyskapande och tillförande turistiska effekter. När vi talar om antal besökare och omsättning, så avser vi främst nya besökare och intäkter. De totala effekterna bör endast ses som maxpotential. Återkommande turister besöker inte Båtlyften vid varje resa till Söderköping.

Summan av alla besöksmåls besök är troligen större än totalsumman av unika besökare. Många turister besöker flera attraktioner/besöksmål, så antalet unika individuella besökare är lägre än summan av alla besöksmåls besök.

För övernattande redovisas antalet gästnätter. Detta är inte alls detsamma som besök. Om en gäst stannar flera nätter, så generas flera gästnätter, men faktiskt bara ett enda unika besök. En hotellgäst som bor fyra nätter, besöker troligen inte Båtlyften varje dag. Turiststatistik är mycket komplex och måste analyseras och tolkas noggrant. När det gäller besökare som övernattar, så måste vi också ta hänsyn till genomsnittlig stanntid, d v s hur många nätter varje gäst bor i genomsnitt. Här använder vi oss av uppgifter från Rese- och TuristDataBasen.

Här nedan har vi bedömt möjligheterna och gjort en gjord en beräkning av de turistekonomiska effekterna om Båtlyften projekteras och utvecklas till sin fulla potential och enligt våra förutsättningar. Utgångspunkt är TEM Söderköping 2007.

Vi antar att samtliga besöksformer kommer att öka, men det är troligt att dagsbesökare och genomfartsresenärer ökar mest med tanke på Båtlyftens struktur och funktion. Vi har resonerat oss fram till de sannolika ökningarna som visas i tabell 7.

Tabell 7: Potentiell ökning av olika turistkategorier med Båtlyften och förbifart E22

| Utveckling | Dagsbesök | Genomfartsresenärer | Hotell | Övrig Logi | Gästhamn | Fritidshus | Släkt/vänner |
|------------|-----------|---------------------|--------|------------|----------|------------|--------------|
| Scenario 3 | 20% | 100% | 15% | 15% | 10% | 5% | 10% |

Källa: Resurs AB

Andelen genomfartsresenärer som stannar till i Söderköping är relativt sett låg, men bör kunna öka dramatiskt med attraktionen Båtlyften och en helhetssyn på kringtjänsterna.

Ökningarna av turistkategorierna, enligt ovan, skulle få följande effekter på antalet besökare.

Tabell 8: Antal besökare per kategori och genomfartsresenärer idag och med Båtlyften samt förbifart E22

| Besökare | Antal i dag | Potential/Antal med båtlyft |
|------------------------------|----------------|-----------------------------|
| Dagsbesök | 216 101 | 259 321 |
| Genomfartsresenärer | 32 795 | 65 590 |
| Hotellgäster | 20 430 | 23 495 |
| Campinggäster | 23 087 | 26 550 |
| Gäster i stuga/rum | 2 966 | 3 411 |
| Vandrarhemsgäster | 1 905 | 2 191 |
| Fritidsbåtgäster | 4 485 | 4 934 |
| Hos släkt och vänner | 43 021 | 47 323 |
| Totalt antal besökare | 344 790 | 432 815 |

Källor: TDB och TEM

Med Båtlyften bedöms antalet besök i Söderköping öka med omkring 88 000 till potentiellt nära 433 000 besök .

Dessa 88 000 nya besök vid Båtlyften genererar följande turistekonomiska effekter i Söderköpings kommun, baserat på TEM Söderköping 2007.

Tabell 9: Nuläge och utveckling av turistekonomiska effekter fördelat på olika kategorier

| Omsättning/besökare | Nu omsättning | Förändring % | Förändring Sek |
|------------------------|--------------------|--------------|-------------------|
| Hotell | 40 048 000 | 15% | 6 007 200 |
| Stugby | 4 909 000 | 15% | 736 350 |
| Stuga | 797 000 | 15% | 119 550 |
| Camping | 28 035 000 | 15% | 4 205 250 |
| Campingstugor | | 15% | 0 |
| Fri camping | 1 329 000 | 15% | 199 350 |
| Vandrarhem | 4 331 000 | 15% | 649 650 |
| Grupplagi | 0 | 15% | 0 |
| Gästhamn | 2 422 000 | 10% | 242 200 |
| Subtotal | 81 871 000 | | 12 159 550 |
| Fritidshus | 14 030 000 | 5% | 701 500 |
| Släkt/vänner | 14 220 000 | 10% | 1 422 000 |
| Subtotal övriga | 28 250 000 | | 2 123 500 |
| TOTAL | 110 121 000 | | 14 283 050 |
| | | | |
| Dagsbesök | 60 779 000 | 20% | 12 155 800 |
| Genomfartsresenärer | 6 231 000 | 100% | 6 231 000 |
| Subtotal | 67 010 000 | | 18 386 800 |
| | | | |
| GRAND TOTAL | 177 131 000 | | 32 669 850 |

Källa: Resurs AB

De 88 000 nya besöken ger genom sina olika utlägg nära 33 miljoner kronor i ökad turistsättning i Söderköpings kommun.

Vi räknar också med en viss ny fördelning av turistikronan på grund av Båtlyften och ökad service för bilister.

Effekterna på sysselsättning visas i tabell 10. De baseras på en förändring av turistikronan, d v s hur turister fördelar och spenderar sina pengar/utlägg på olika branscher under sin vistelse.

Tabell 10: Direkta effekter på sysselsättning

| Bransch | Ny Turistikrona andel % | Omsättningsökning | Nyanställda | Ny potentiell omsättning |
|---------------------|-------------------------|-------------------|-------------|--------------------------|
| Logi | 15,00% | 4 900 478 | 7 | 37 210 478 |
| Livsmedel | 10,00% | 3 266 985 | 2 | 24 664 985 |
| Restaurang | 30,00% | 9 800 955 | 11 | 53 299 955 |
| Transport | 20,00% | 6 533 970 | 2 | 36 079 970 |
| Shopping | 15,00% | 4 900 478 | 2 | 37 333 478 |
| Aktiviteter | 10,00% | 3 266 985 | 4 | 21 210 985 |
| Total ökning | 100,00% | 32 669 850 | 28 | 209 799 850 |

Källa: Resurs AB

De 88 000 nya besökens konsumtion, med Båtlyften, kan skapa 28 nya årsarbeten i kommunen, då framförallt inom restaurangbranschen och på boendeanläggningar.

Under sommarsäsongen räknar vi med ett betydligt större antal faktiskt anställda. Turismens koncentration till juni till augusti skapar många säsongsarbeten som riktar sig till ungdomar.

4.3 Båttrafiken på Göta kanal

Idag trafikeras kanalen av 2 785 unika fritidsbåtar (år 2008). Dessa utgör omkring 5 000 båtrörelser per säsong. Vi tror att kanaltrafiken i detta avsnitt kan öka med ca 10 % med Båtlyften.

Ju flera båtar som går i Göta kanal och passerar Båtlyften, desto större attraktionskraft får Söderköping. Därför är det av stor vikt att Båtlyften kapacitet blir tillräcklig.

Stora möjligheter finns att öka antalet båtar. Vi menar att en öppen och förutsättningslös diskussion om båttrafikens möjligheter kan leda till nya kreativ lösningar för att få båtfolk att gå in från Mem och prova Båtlyften. Man vill uppleva Båtlyften, men inte färdas vidare.

AB Göta kanalbolag vårdar ett levande kulturarv. Det borde kunna gå att se förändrade behov som möjligheter att se över öppettider, säsonger och prisdifferentiering.

Kanalen kräver underhåll och upprustning. Då torrläggs kanalen vanligen. Det skulle motverka Båtlyftens attraktionskraft. Idealet vore att avsnittet kring Båtlyften rustas, så att det är klart före invigningen av Båtlyften Då får Båtlyften bästa tänkbara start och möjligheter till längre säsong med vatten i kanalen.

4.4 Båtlyften - några ord om styrkor och svagheter

Båtlyften är en teknisk attraktion. Lyften och kanalen är ett typiskt utflyktsmål som högst troligt genererar dagsbesök. Det gäller då att satsa i första hand på dessa dagsbesökare och få dem att uppleva något alldeles extra.

Båtlyften är naturligtvis en sevärd huvudattraktion, men det finns några frågetecken.

Lyftet tar tid. Om det går för långsamt och blir det tråkigt. Hastigheten i lyftet är kritisk, så tillvida att en för låg hastighet inte upplevs som lika spännande och dramatiskt. Folk åker helt enkelt vidare, eller kör förbi. Detta styrks av intervjuade besökare vid Falkirk Wheel i Skottland.

Säsong och öppethållande måste diskuteras. Båtlyften är troligen mest intressant att besöka när den är i aktiv drift. Är en stilla Båtlyft utan aktivitet lika attraktiv? Med nuvarande kanalsäsong så blir båtlyften i huvudsak en säsongsattraktion.

Hur ska båtlyften kunna användas och förevisas under en längre period eller helst året runt?

Dagsbesökare och genomfartsresenärer måste ses som huvudsakliga målgrupper. Här ska satsningar ske målmedvetet.

Förutsättningarna är goda. E 22 får ökad tillgänglighet. Attraktionskraften i Båtlyften lockar till sig spontanbesökare på väg samt planerade dagsbesökare.

4.5 Målgrupper

Vi har genom TDB tagit fram uppgifter om två relevanta målgrupper . En översikt över viktiga demografiska målgruppsdata visas på nästa sida i tabell 11. Målgrupperna är:

- A. Bilresenärer från Stockholmsregionen och Mälardalen till Söderköping, Valdemarsvik och Kalmar län, samt
- B. Bilresenärer från Kalmar och Blekinge län till Söderköpings kommun, Stockholms-, Uppsala, Västmanlands- och Södermanlands län, samt Norrköpings kommun

Tabell 11: Sammanställning av viktiga demografiska målgruppsdata

| | Resor söderut | Resor söderut i % | Resor norrut | Resor norrut i % |
|-------------------------------|---------------|-------------------|--------------|------------------|
| Antal resor | 620 000 | 100 % | 375 000 | 100 % |
| Hemregion län: | | | | |
| Stockholm stad | 174 000 | 28 % | | |
| Stockholms län | 244 000 | 39 % | | |
| Uppsala län | 35 000 | 5 % | | |
| Södermanlands län | 112 000 | 18 % | | |
| Västmanlands län | 56 000 | 9 % | | |
| Kalmar län | | | 248 000 | 66 % |
| Öland | | | 19 000 | 5 % |
| Blekinge län | | | 109 000 | 29 % |
| Antal barn (0-17 år) | | | | |
| 0 Barn | 307 000 | 50 % | 215 000 | 57 % |
| 1 Barn | 105 000 | 17 % | 82 000 | 22 % |
| 2 Barn | 171 000 | 28 % | 44 000 | 12 % |
| 3 barn | 37 000 | 6 % | 29 000 | 8 % |
| Livscykelgrupper | | | | |
| Barn 0-17 år | 157 000 | 25 % | 56 000 | 15 % |
| Barn 0-6 år sammanboende | 87 000 | 14 % | 36 000 | 10 % |
| Barn 7-17 år sammanboende | 65 000 | 11 % | 32 000 | 9 % |
| Äldre barnlösa 45-64 år | 112 000 | 18 % | 83 000 | 22 % |
| Civilstånd | | | | |
| Gift sammanboende | 330 000 | 53 % | 191 000 | 51 % |
| Ensamstående | 115 000 | 18 % | 107 000 | 29 % |
| Barn i hushållet | 157 000 | 25 % | 56 000 | 15 % |
| Bostadsform | | | | |
| Fristående villa | 207 000 | 33 % | 262 000 | 70 % |
| Bostadsrätts-/andelslgh | | 26 % | 13 000 | 3 % |
| Hyreslägenhet | | 27 % | 80 000 | 21 % |
| Har tillgång till: | | | | |
| Fritidshus | 367 000 | 59 % | 111 000 | 30 % |
| Båt med övernattningsmöjl | 114 000 | 18 % | 66 000 | 18 % |
| Husvagn | | 14 % | 71 000 | 19 % |
| Sysselsättning | | | | |
| Anställd heltid | 329 000 | 53 % | 193 000 | 51 % |
| Studerande | 114 000 | 18 % | 48 000 | 13 % |
| Pensionär | 34 000 | 5 % | 54 000 | 14 % |
| Hushållsinkomst grupp | | | | |
| SEK 300 000-399 000 | 97 000 | 16 % | 67 000 | 18 % |
| SEK 500 000-599 000 | 114 000 | 18 % | 51 000 | 14 % |
| SEK 700 000- | 148 000 | 24 % | 47 000 | 13 % |
| Ressyfte | | | | |
| Träffa släkt | 201 000 | 32 % | 147 000 | 39 % |
| Träffa vänner | 132 000 | 21 % | 92 000 | 25 % |
| Vistas i fritidshus | 102 000 | 16 % | 3 000 | 0,8 % |
| Komma bort/komma ifrån | 125 000 | 20 % | 66 000 | 18 % |
| Ressällskapets storlek | | | | |
| 1 person | 160 000 | 26 % | 143 000 | 38 % |
| 2 personer | 223 000 | 36 % | 127 000 | 34 % |
| 3 personer | 70 000 | 11 % | 60 000 | 16 % |
| 4 personer | 149 000 | 24 % | 29 000 | 8 % |

Källa: TDB/Resurs AB. Flera uppgifter om målgrupperna finns i filformat på cd.

Av tabellen väljer vi här att peka på följande speciella särdrag.

Det är stora skillnader mellan besökare norrifrån Storstockholm/Mälardalen och besökare från Kalmar- och Blekinge län när det gäller innehav av fritidshus, antal barn och resällskapets storlek.

Hela 59 % av resande norrifrån Storstockholm/Mälardalen har tillgång till fritidshus. Av de som kommer söderifrån är siffran 30 %.

Boende i Storstockholm/Mälardalen har en stark preferens för fritidshus i Sydöstra Sverige, medan boende i Kalmar- och Blekinge län inte alla har samma preferens för fritidshus i Söderköpings kommun och norrut.

Syftet med resan skiljer sig också beroende på om man kommer norr- eller söderifrån. 16 % av resorna norrifrån har fritidshuset som målpunkt. Av resorna söderifrån är siffran bara 0,8 %.

Resenärer norrifrån gör också flera resor per år förbi Söderköping. Man åker oftare till sitt fritidshus i sydöstra Sverige. Dessa resenärer är därför viktiga att ta hand om. För dem är kring servicen mycket viktig, det vill säga att sådan service gör att man i större utsträckning väljer att utnyttja utbudet i Söderköping i samband med sina ferieresor.

För de som reser söderifrån är främsta syftet att besöka släkt och vänner. Här är också en betydande andel ensamma på sin resa.

4.6 Utflykter från närområdet

Redan idag kan vi räkna med att Söderköping är ett besöksmål för utflykter från närområdet Norrköping och Linköping.

Båtlyften har, som tidigare sagts, stora möjligheter att snabbt öka antalet besökare från Norrköping och Linköping, tack vare närhet och nyhetens behag. Båtlyften blir ett lämpligt utflyktsmål från närområdet.

Vi förväntar att antalet utflykter från närregionen ökar snabbt och når en topp. Effekten från närregionen är förmodligen dock kortsiktig. Falkirk Wheel i Skottland uppvisade en sådan effekt med en snabb topp följt av minskande besöksantal.

4.7 Nya bostäder ger inte bara ökad arbetspendling till Norrköping

Bostäder vid och i anslutning till exempel kanalen kan bli attraktiva för arbetsplatser i Norrköping. Man får räkna med en något ökad arbetspendling.

Detta ökar då följaktligen underlaget för besökare till släkt och vänner.

4.8 Regionens potential med besöksmål

I regionen finns ett antal stora besöksmål som kan kombineras med besök vid Båtlyften, Göta kanal och Söderköping.

Här ger vi exempel på några möjliga kombinationer med besöksmål med stort antal besökare i sydöstra Götaland. Vi har också lagt in avståndet till/från Båtlyften:

Besökssiffrorna är de senast redovisade och gäller år 2007-2008. Uppgifterna är hämtade från Tillväxtverkets besöksmålsstatistik. En fullständig översikt finns hos Tillväxtverket.

Tabell 12: *Ett urval av betydande besöksmål i sydöstra Sverige*

| Besöksmål | Kommun | Avstånd Båtlyften | Antal besökare | Anmärkning |
|---------------------------|------------|-------------------|----------------|--------------------|
| Kolmårdens djurpark | Norrköping | 45 km | 536 000 | År 2008 |
| Astrid Lindgrens värld | Vimmerby | 125 km | 450 000 | År 2007 |
| Gamla Linköping m m | Linköping | 49 km | 450 000 | Uppskattat År 2008 |
| Glasriktet: Kosta m fl | Lessebo | 244 km | 460 000 | Uppskattat År 2006 |
| Glasriktet: Orrefors m fl | Nybro | 250 km | 50 000 | Uppskattat |
| Glasriktet: Boda m fl | Emmaboda | 273 km | 80 000 | Uppskattat |

Källa: Tillväxtverket

4.8.1 Några välkända, men inte så välbesökta, attraktioner/besöksmål

För att ge ytterligare perspektiv på möjligheter och utmaningar så visar vi här en sammanställning av ett antal välkända besöksmål i Sverige och antalet besökare. Översikten kan ge en bild av möjligheterna för Båtlyften att attrahera besökare.

Det är många besöksmål som är mycket välkända, men ändå inte särskilt välbesökta. En attraktion får således inte automatiskt massvis med besökare även om den är unik. Detta faktum kan diskuteras vidare, när man ser på Båtlyftens möjligheter.

Tabell 13: *Några välkända, men inte så välbesökta, attraktioner/besöksmål*

| Besöksmål | Län | Kommun | Kategori | Antal besökare |
|-------------------------------------|-----------------|-----------|-------------|----------------|
| Högakustenbron/Hornöberget | Västernorrland | Kramfors | Övriga | 210 000 |
| Dalhalla | Dalarna | Rättvik | Evenemang | 123 000 |
| Fästningen Karlsborg med/utan guide | Västra Götaland | Karlsborg | Kulturminne | 100 000 |
| Jamtli | Jämtland | Östersund | Museum | 74 753 |
| Järvzoo | Gävleborg | Ljusdal | Parker | 65 615 |
| Zornsamlingarna | Dalarna | Mora | Konst | 56 021 |
| Jokkmokks Marknad | Norrbotten | Jokkmokk | Evenemang | 43 000 |
| Falu Koppargruva | Dalarna | Falun | Kulturminne | 42 502 |
| Carl Larsson gården | Dalarna | Falun | Museum | 42 127 |
| Birka | Stockholm | Ekerö | Kulturminne | 42 025 |
| Ice Hotell dagbesök | Norrbotten | Kiruna | Övriga | 40 064 |
| Gammelstad Kyrkstad | Norrbotten | Luleå | Kulturminne | 34 650 |

Källa: Tillväxtverket

Besöksmål och attraktioner redovisar antalet besök på olika sätt. Flera redovisar inte kontinuerligt varje år. Vi visar här de senast redovisade uppgifterna under åren 2005-2008.

4.8.2 Sveriges topp 20 mest besökta tekniska attraktioner/besöksmål

Vi har också plockat ut de 20 mest besökta tekniska attraktionerna för att ge ytterligare underlag för jämförelser och kommande strategier.

Alla besöksmål har här redovisat besöksantal med viss kontinuitet, dock inte varje år. Här visar vi antalet besök under åren 2007 eller 2008.

Tabell 14: Sveriges topp 20 mest besökta tekniska attraktioner/besöksmål år 2007/2008

| Besöksmål | Län | Kommun | Kategori | Antal besökare |
|-----------------------------|-----------------|-------------|-------------|----------------|
| Universeum | Västra Götaland | Göteborg | Aktivitet | 530 000 |
| Slussarna/fallen | Västra Götaland | Trollhättan | Kulturminne | 400 000 |
| Tekniska museet | Stockholm | Stockholm | Museum | 297 574 |
| Tom Tits Experiment | Stockholm | Södertälje | Aktivitet | 440 412 |
| Arbetets museum | Östergötland | Norrköping | Museum | 224 900 |
| Marinmuseum | Blekinge | Karlskrona | Museum | 177 438 |
| Skultuna Messingsbruk | Västmanland | Västerås | Museum | 160 000 |
| Nobelmuseet | Stockholm | Stockholm | Museum | 128 100 |
| Gysinge centrum byggnasvård | Gävleborg | Sandviken | Övriga | 100 000 |
| Spårvägmuseet | Stockholm | Stockholm | Museum | 89 088 |
| Sjöhistoriska museet | Stockholm | Stockholm | Museum | 66 895 |
| Armémuseum | Stockholm | Stockholm | Museum | 72 105 |
| Sala silvergruva | Västmanland | Sala | Kulturminne | 62 368 |
| Scaniamuseet | Stockholm | Södertälje | Museum | 18 000 |
| Innovatum | Västra Götaland | Trollhättan | Aktivitet | 57 000 |
| Navet | Västra Götaland | Borås | Aktivitet | 53 254 |
| Flygvapenmuseet | Östergötland | Linköping | Museum | 47 600 |
| Kreativum | Blekinge | Karlshamn | Aktivitet | 45 000 |
| Turbinhusön | Västra Götaland | Tidaholm | Kulturminne | 37 390 |
| Motormuseet | Östergötland | Motala | Museum | 30 000 |

Källa: Tillväxtverket

Vi har valt att plocka bort Akvedukten i Häverud från listan. Akvedukten i Häverud är en mycket välkänd attraktion. Västsvenska Turistrådet redovisar ca 500 000 besökare årligen.

Antalet besökare mäts inte genom besöksräkning, antal sålda biljetter, entréer, antal bilar, parkeringsavgifter eller andra utlägg för aktivitet, mat och dryck.

Som många andra besöksmål redovisas antalet besökare genom uppskattning, som en kontorsuppgift. Det är många välkända besöksmål som gör på samma sätt, till exempel flera nationalparker, så detta är inget anmärkningsvärt i sig. Denna metods tillförlitlighet kan dock diskuteras.

4.8.3 Sveriges topp 30 mest besökta attraktioner/besöksmål år 2007

Som information, så visar vi också, på nästa sida, en lista från Nutek (Tillväxtverket) över Sveriges topp 30 mest besökta turistattraktioner.

Tabell 15: Sveriges topp 30 besöksmål och sevärdheter år 2007



Besöksmål och sevärdheter i Sverige år 2007

med förändringar från 2006

Listan anger antal besökare för viktiga besöksmål och sevärdheter (fasta anläggningar) i Sverige och bygger på data som är inhämtade från respektive anläggning.

Topplistan – de 30 största besöksmålen och sevärdheterna i Sverige år 2007

| Placering | Besöksmål/sevärdhet | Plats/kommun | Antal besökare 2007 | Antal besökare förändring 07/06 | 07/06 % |
|-----------|----------------------------|--------------|------------------------|------------------------------------|---------|
| 1 | Liseberg | Göteborg | 3 139 000 | +295 000 | +10,4 |
| 2 | Kulturhuset | Stockholm | 2 680 148 | -107 800 | -3,9 |
| 3 | Sälens skidanläggningar** | Malung | 1 910 000 * | +278 000 | +17,0 |
| 4 | Fyrishov | Uppsala | 1 682 000 | +151 000 | +9,9 |
| 5 | Globe Arena | Stockholm | 1 407 026 | +40 140 | +2,9 |
| 6 | Skansen | Stockholm | 1 380 851 | +22 150 | +1,6 |
| 7 | Stockholmsmässan | Stockholm | 1 255 373 | -40 930 | -3,2 |
| 8 | Eriksdalsbadet | Stockholm | 1 160 132 | -39 520 | -3,3 |
| 9 | Folkets Park | Malmö | 1 150 000 | +250 000 | +27,8 |
| 10 | Gröna Lund | Stockholm | 1 113 000 | +63 000 | +6,0 |
| 11 | Vasamuseét | Stockholm | 1 067 397 | +93 675 | +9,6 |
| 12 | Åre/Duved | Åre | 1 055 000 * | +115 000 | +12,2 |
| 13 | Rosvalla | Nyköping | 890 000 | +277 500 | +45,3 |
| 14 | Söderåsen, naturomr. | Svalöv m fl | 750 000 | - | - |
| 15 | Ales Stenar | Ystad | 750 000 | +150 000 | +25,0 |
| 16 | Uppsala Domkyrka | Uppsala | 660 000 | +60 000 | +10,0 |
| 17 | Svenska Mässan | Göteborg | 650 000 | -81 000 | -11,1 |
| 18 | Gustavsvik bad | Örebro | 602 000 | - | - |
| 19 | Kungliga slottet | Stockholm | 586 709 | -208 337 | -26,2 |
| 20 | Råsunda | Solna | 582 087 | +96 936 | +20,0 |
| 21 | Kolmårdens djurpark | Norrköping | 551 000 | +57 177 | +11,6 |
| 22 | Botaniska trädgården | Göteborg | 548 100 | +80 100 | +17,1 |
| 23 | Universeum | Göteborg | 530 000 | +106 000 | +25,0 |
| 24 | Mariebergsskogen/Nöjespark | Karlstad | 530 000 | +65 000 | +14,0 |
| 25 | Dunkers Kulturhus | Helsingborg | 518 797 | -11 699 | -2,2 |
| 26 | Moderna museét | Stockholm | 504 681 | -101 767 | -16,8 |
| 27 | Paradisbadet | Örnsköldvik | 501 000 | +14 000 | +2,9 |
| 28 | Kullaberg, naturreservat | Höganäs | 500 000 | - | - |
| 29 | Domkyrkan i Lund | Lund | 500 000 | - | - |
| 30 | Boskogen, naturomr. | Svedala | 500 000 | +150 000 | +42,9 |

*antal skiddegger säsongen 2007/08

**Lindvallen/Tandådalen-Hundfjället/Kläppen/Stöten

4.9 Hotell

Under processen med Båtlyften har frågan väckts om ett hotell i anslutning till Båtlyften. Ett hotell skulle kunna bli ett bra komplement med en året runt-verksamhet. Hotellens målgrupper som affärs- och konferensgäster samt fritids- och grupp-gäster kompletterar varandra med efterfrågan under olika säsonger.

En relevant fråga är om det i dagsläget finns underlag för ett nytt hotell i Söderköping. SCB:s inkvarteringsstatistik visar att nuvarande hotellkapacitet är tillräcklig. Kapacitetsutnyttjandet av hotellrum och - bäddar i Söderköping är lågt, med en stor andel outnyttjad/ledig kapacitet.

Sett på året 2008, så hade hotellen en rumsbeläggning över 80 % endast 5 dagar. Sommarsäsongen, juni-augusti, står för 4 av dessa 5 dagar med en beläggning på över 80 %. Under sommaren så hade endast 21 av totalt 92 dagar över 60 % rumsbeläggning. Detta innebär att det finns gott om utvecklingsmöjligheter för befintliga hotellanläggningar.

I **bilaga 9** så visar vi rumsbeläggningen för 2008 på hotellen i Söderköpings kommun. Dagar med över 80% rumsbeläggning är markerade med rött, medan dagar med över 60 % är markerade med blått.

En nyetablering av ett hotell vid Båtlyften är därför mindre trolig inledningsvis. Inne i Söderköping finns till exempelvis Söderköpings brunn med en genuin atmosfär och miljö.

Det är dock lämpligt att reservera mark för ett hotell med framtida behov. Ett hotell skulle kunna placeras i anslutning till Dockan eller den möjliga nya hamnbassängen nordväst om Båtlyften.

5 Båtlyften och E22 förbifart Söderköping

5.1 Båtlyften - en attraktion i attraktionen

Båtlyften besöks av i första hand turister som kommer med bil eller buss. Dessa besökare måste ges möjligheter att uppleva lyften på olika sätt för att attraktionen ska leva upp till, eller överträffa, förväntningarna. Här följer en idé.

Besökare som inte väljer att åka rundtursbåten i Båtlyften, bör kunna åka hiss på motsvarande sätt, med en hiss öster om - och en väster om passagen E22, men snabbare. Hissarna har samma rörelsemönster som Båtlyften. Över E22 så går besökarna på ett delvis glasat golv för att ge extra känsla och upplevelse.

Hissarna bör gå ännu högre än Båtlyften, så att besökarna även ser ner i Båtlyften och bassängerna när de går över E22.

5.2 Båtlyften behöver kringsservice och stödtjänster

Båtlyften kan på ett utomordentligt sätt kombinera en lösning på förbifarten med en intressant turistattraktion och sevärdhet. Sett ur ett tjänsteperspektiv, så är Båtlyften en kärn- eller primärtjänst. Alla kärntjänster måste backas upp av sekundärtjänster för att kunna ge "hög kundtillfredsställelse". Båtlyften är utvecklingsmotorn som samtidigt måste ses och planeringsmässigt hanteras i ett större turistiskt sammanhang för att bli en välbesökt attraktion. Vi ger här några förutsättningar för kringtjänsterna för att Båtlyften ska bli mera än en förbifart.

Kringtjänsterna bör vara klara senast vid Båtlyftens invigning. Det är viktigt att besökarna ser och upplever helheten för att få ett fullgott intryck av besöket. Ofärdiga och ofullbordade delar ger negativa upplevelser och en dålig start, med lägre besöksantal, som kan ta lång tid att arbeta upp. Samtidigt måste finnas en plan som ger möjligheter att utveckla och ändra kringtjänsterna över tiden.

5.2.1 Lättillgänglighet - Bra på-/avfarter från/till E22

De flesta besökarna kommer via E22 med bil eller buss. Därför måste Båtlyften vara lättillgänglig på olika sätt. Skyltningen ska vara tydlig. Båtlyften ska vara framträdande från E22. Av-/påfarter från E22 ska vara enkla och smidiga för ett effektivt trafikflöde.

5.2.2 Effektiva parkeringsytor

Parkering i direkt och nära anslutning till Båtlyften bör utformas för effektivt flöde av bilar/bussar, samt så att gående på ett enkelt sätt tar sig till/från Båtlyften utan att behöva springa gatlopp mellan bilar.

5.2.3 Hög service för trafikanter

När besökarna stannar för att se på Båtlyften, så är det effektivt att passa på att tanka bilen. En välsorterad mack är en naturlig kringtjänst till Båtlyften.

5.2.4 Turistinformation

Båtlyften är en del av Göta kanal och ligger i en intressant omgivning. Besökarna behöver service, information och tips om kompletterande aktiviteter. En turistbyrå med ett Visit center för såväl närområdet som regionen bör förläggas dit

5.2.5 Restauranger/snabbmat/fika

När man besöker Båtlyften som planerat utflyktsmål, eller passar på när man har vägarna förbi, kan förväntas att många passar på att äta. Ett bra och brett utbud av mat, i form av restaurang, snabbmat och fika behövs för att tillgodose olika smaker och behov hos besökarna.

5.2.6 Göta kanalmuseum och aktivitetshus om vatten, kraft och samfärdsel -

Båtlyften är en del av Göta kanal, en speciell konstruktion för båttrafiken. Den kan bli ett skyltfönster och kännetecken för hela kanalen. Det kan därför också vara den naturliga platsen för någon form av kanalmuseum. Museet kan utvecklas ytterligare och kompletteras till någon form av aktivitets- och upplevelsehus med en temainriktning på vatten och kommunikationer för alla åldrar.

5.2.7 Service för linje- och charterbussar - ett resecenter

För Linje- och framförallt charterbussar blir Båtlyften både ett perfekt stopp och besöksmål. Inte bara passagerarna, utan även bussar och chaufförer behöver en välkomnande service. Ett resecenter blir en knutpunkt för resor med buss och ett nav för att byta till andra färdssätt som cykel, kanot- och andra bokningsbara paket på temat Göta kanal.

5.2.8 Lastbilar kör förbi

Då Båtlyften är en turistattraktion, så är det en fördel för såväl besökare som närmiljön om tung yrkestrafik kan minimeras på tillfartsvägar och parkeringsplatser. Lastbilar i fjärrtrafik har idag redan god service i till exempel Ringarum.

5.2.9 Sammanlänka Båtlyften med Söderköping

Båtlyften ligger ca 1 km från Söderköpings hamn och centrum. Göta kanals gamla dragvägar fungerar som promenadstråk längs kanalen.

Här finns möjligheter att sammanlänka Båtlyften med Söderköping. Genom att rusta och bredda den södra dragvägen så skapas en naturlig länk mellan Båtlyften och centrum. Här behövs också belysning och pausplatser för picknick. Möjligheter att ställa upp några "sjöbodrar" för försäljning finns också. Längs en breddad dragväg kan också Tuffetåget köra.

Dragvägen bör också förlängas till det planerade bostadsområdet, så att även detta får en naturlig kanallänk till centrum.

5.2.10 Utveckla Dockan

Dockan får med Båtlyften en annan fokusering än hittills. Här finns en naturlig plats att utveckla en gästhamn med service för väntande båtar. Dockan skall kunna kompletteras med en hamnbassäng som fungerar som gästhamn.

5.2.11 Rundtursbåt båtlyften - hamnen

En rundtursbåt mellan Söderköping och Båtlyften ger besökarna möjlighet att själva få åka Båtlyften under en så lång säsong som möjligt, under lågsäsong kanske enbart weekendtrafik. Rundtursbåten ska kunna gå under bron ena vägen och välja Båtlyften den andra vägen.

5.2.12 Se över öppettider och säsong

Besöksvänliga öppettider och lång säsong med vatten i Göta kanal så att Båtlyften trafikeras och kan lyfta rundtursbåten. Även kalla isvintrar kan Båtlyften bli ett utflyktsmål för långfärdsskridskor.

5.3 Båtlyften i Söderköping - Där ett vägprojekt blir en unik turistattraktion

Båtlyften är en unik turistattraktion och samtidigt en intressant infrastrukturlösning för E22. Vilka turister besöker Båtlyften och Söderköping? Vi ser det som troligt att det framförallt är dagsbesökare och genomfartsresenärer som blir Båtlyftens viktigaste målgrupper.

Men Båtlyften blir mycket mer än en rastplats. Det blir en paus med upplevelse!

För de många genomfartsresenärerna blir rasten vid Båtlyften kanske resans viktigaste mål, där du inte bara tar en paus, utan också upplever något alldeles extra.

Naturligtvis kommer även övernattande grupper och konferenser att passa på att besöka Båtlyften. Tekniska inspektioner och studiebesök kommer också till Båtlyften för kunskap och erfarenhetsutbyte.

Hur Båtlyften profileras och beskrivs i marknadsföringen påverkar antalet besökare. Här krävs planering, omtanke och kreativitet. Båtlyften har såväl excellence som särpräglad kompetens.

6 Effekter på närliggande kommuner

Helt klart är att regionen påverkas positivt av både attraktionen Båtlyften och av en ökad standard och tillgänglighet på E22.

Förutsättningarna ökar för att snabbare ta sig till Valdemarsvik och Västervik, S:t Anna-, Gryts- och Tjusts skärgårdar.

Skärgårdarna i sydost har stora värden för turism. S:t Anna skärgård är föreslaget som kommande nationalpark. Låg tillgänglighet hämmar utvecklingen. En förbättrad standard på E22 är ett steg, men skärgården behöver flera riktade satsningar.

Det går snabbare och lättare att besöka släkt och vänner samt fritidshus.

Regionen och stråket Norrköping-Västervik borde också därför bli mera attraktivt för fritidsboende. Det är rimligt att räkna med ett ökat tryck på markanvändning för fritidshus och fritidsanläggningar.

Med ökad tillgänglighet och trafik följer också möjligheter till flera stopp på redan befintliga rastplatser som Ringarum, Kårtorp, Tindered och Hjorten.

Tar Båtlyften besökare från dessa, och särskilt från Ringarum?

Vi väljer här att se på Ringarum, som idag är en välbesökt bensinstation och taverna.

Troligen kommer Ringarum inte att påverkas negativt i någon större omfattning. Trafiken på E22 ökar så pass mycket. Alla stannar inte vid Båtlyften, till exempel lastbilstrafiken. Ringarum är mycket inarbetat som begrepp. Möjligen uppstår initialt en minskning av antalet besökare på grund av det nya och ökade utbudet i Söderköping.

Bussar i framförallt chartertrafik, lär föredra Båtlyften för att kombinera paus med besök vid en turistattraktion.

En utvecklingsmöjlighet för Ringarum är att ytterligare stärka greppet om yrkestrafiken, samt att arbeta med de många återkommande turisterna i fritidshus, på besök till släkt och vänner samt genomfartsresenärer som tidigare har stannat och tittat på Båtlyften. Trafikunderlaget räcker till.

7 Båtlyften och förbifart E 22 - några eftertankar

Som avslutning kan det vara på sin plats att diskutera rimligheten av dessa beräkningar. Som alla prognoser så rymmer de ett antal antaganden. Prognosen stämmer så länge förutsättningarna inte ändras. Precis som alla tankar om framtiden, så får de aldrig bli eller åberopas som absoluta sanningar.

Inget sker automatiskt. Hela besöksnäringen i Söderköping måste aktivt bidra till arbetet. Hur kommer turistnäringen att arbeta för att utveckla och stärka Söderköpings attraktionskraft, image och varumärkesvärde? Hur kommer kapaciteten och infrastrukturen att utformas för att klara och möjliggöra en ökad turism? Kommunen måste i sin planering skapa utrymme för kreativa och utvecklingsbara lösningar. En gemensam helhetssyn på turismen är viktig. Det fortsatta samarbetet och samverkan mellan kommunen, regionen, AB Göta kanalbolag och privata entreprenörer är en framgångsnyckel.

Således finns det en hel del spännande frågor att jobba med framöver. Framtiden må medföra stora utmaningar, men här finns också möjligheter till utveckling för turistnäringen som kan gå hand i hand med aktiv miljövård, ansvarsfull resurshantering och klimathänsyn.

Källor och referenser

Här följer en översikt över de olika källor och underlag som ligger till grund för denna rapport. Alla underlag finns på cd.

Dagens Nyheter, Artikel: Restiden kortas med en halvtimme - om förbifart E4 Uppsala, 2007

Marjavaara, Roger, Umeå Universitet, *Turism & Transporter - Introduktion* [föreläsning], Umeå

NUTEK, Fakta om svensk turism - 2007 års upplaga [PDF], Stockholm 2007

Rese- och TuristDataBasen, Utdrag resor från Storstockholm/Mälardalen, Åre 2009

Rese- och TuristDataBasen, Utdrag resor från Kalmar- och Blekinge län, Åre 2009

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Arboga 2008 [PDF], Upplands Väsby 2009

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Söderköping 2007[PDF], Upplands Väsby 2008

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Uppsala 2006, [PDF] Upplands Väsby 2007

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Uppsala 2007 [PDF], Upplands Väsby 2007

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Uppsala 2008 [PDF], Upplands Väsby 2009

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Valdemarsvik 2006 [PDF], Upplands Väsby 2007

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Valdemarsvik 2007 [PDF], Upplands Väsby 2008

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Vimmerby 2007 [PDF], Upplands Väsby 2008

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Vimmerby 2008 [PDF], Upplands Väsby 2009

Resurs AB, TEM, TuristEkonomisk Modell Västervik 2008 [PDF], Upplands Väsby 2009

SIKA, *Kartografisk analys av interregionala resestråk* [PDF], SIKA PM 2009:2, Stockholm 2009

SIKA, SAMPERS och SAMGODS, Nationella modeller för prognoser och analyser inom transportsektorn [PDF], Halmstad 2004

Turistdelegationen, *Besöksmål i Sverige (Analys 1998-2003)*[PDF], Stockholm 2005

Vägverket, Publikation 2008:41, Trafikarbetets förändring 2006-2007 [PDF], Borlänge 2008

Vägverket, TIKK (TINDRA Helår), 9630 - Historiska ÅDT

Vägverket, TIKK (TINDRA Helår), 9631 - Historiska ÅDT

Vägverket, TIKK (TINDRA Helår), E4 Norsholm Söderut diagram 2008

Vägverket, TIKK (TINDRA Helår), E18 Urvalla Arboga - Historiska ÅDT

Vägverket, TIKK (TINDRA Helår), Informationsuttag [9630]

Vägverket, TIKK (TINDRA Helår), Informationsuttag [9631]

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - Arboga väg 572, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E4 Höga kustenbron, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E4 Mjölby nordost, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E4 Uppsala norr, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E4 Värnamo ost 1, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E4 Värnamo ost, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E20 Arboga nord, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E20 Arboga ost, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E20 Arboga, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E20 mot E18 Arboga, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 7620058, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 76400064, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Karlskrona norr, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Gamleby norr, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Söderköping norr 8640083, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Söderköping söder 8620022, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Söderköping söder 86400085, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Söderköping 8040086, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Sölvesborg väst, Årsmedeldygn

Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Sölvesborg, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E18 Arboga, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 23 Vimmerby norr, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 23 Linköping söder, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 23 Vimmerby, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 33 Vimmerby ost, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 35 Gamleby nordväst, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 35 Åtvidaberg norr, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 35 Åtvidaberg sydost, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 45, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 210, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 572 Arboga, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 574 Arboga, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - väg 2221 Håverud, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Söderköping norr 86400067, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK (TINDRA Stickprov), - E22 Sölvesborg, Årsmedeldygn
 Vägverket, TIKK, E22 Gamleby söderut, Sommar 2008
 Vägverket, TIKK, E22 Gamleby norrut, Sommar 2008
 Vägverket, TIKK, tmg002, E4 Norsholm söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg002, E4 Strömsfors Multitotal, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg002, E4 Strömsfors söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg002, E4 Norsholm söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg004, E4 Norsholm söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg004, E4 Strömsfors söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg004, E4 Norsholm söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg004, E22 Gamleby söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg005, E4 Norsholm söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg005, E22 Gamleby norrut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg005, E22 Gamleby söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg006, E22 Gamleby söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg006, E22 Gamleby söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg010, E4 Norsholm söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg010, E4 Strömsfors Multitotal, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg010, E4 Strömsfors söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg010, E22 Gamleby söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg011, E4 Norsholm söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg011, E4 Strömsfors Multi söderut, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg021, E4 Norsholm Multi total, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg0051, E4 Strömsfors total, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg0052, E4 Norsholm total, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg0052, E4 Norsholm total, 2008
 Vägverket, TIKK, tmg0052, E4 Norsholm total, 2008
 Vägverket, TIKK, Mät punkt 9630, E22, 2006
 Vägverket, TIKK, Mät punkt 9630, E22, 2007
 Vägverket, TIKK, S Mellerud, 1995-1998, Punktinformation
 Vägverket, TIKK, E22 norrut söndag, samt söderut fredag, jun-aug 2008
 Vägverket, TIKK, E18/E20

Vägverket, Fördjupad förstudie väg 49 Skara-Skövde, Beslutshandling, Göteborg 2007
 Vägverket, EVA-kalkyl Rv 45/70 Förbifart Mora, Region Mitt 2003
 Vägverket, Lv111 Förbifart Viken, Region Skåne 2002
 Vägverket, Väg 276 Förbifart Åkersberga, Region Stockholm
 Vägverket/Ramboll, PM Trafik, Förstudie väg 42 - förbifart Sjöbo, Göteborg 2008

WSP Sverige AB, Rapport Trafikprognoser - en introduktion för den nyfikne [PDF], Stockholm 2007

Intervjuade personer och muntliga källor

Magnus Berge, Söderköpings kommun, Söderköping
Gunnar Boman, Lysingsbadet, Västervik
Rolf Dietrich, Wasserstraßen-Neubauamt, Berlin
Anders Donlau, AB Göta kanalbolag
Stig Ekblad, Söderköpings Brunn, Söderköping
Susanne Landqvist, Östsvenska Turistrådet, Norrköping
Eva Lundgren Stenbom, Söderköpings kommun, Söderköping
Anna Meyer, AB Göta kanalbolag, Motala
Christina Nilsson, Söderköpings kommun, Söderköping
Peo Persson, Vägverket Region Sydöst, Linköping
Ronnie Simpson, Falkirk Wheel, British Waterways, Glasgow
Johan Stenberg, Korskullens Camping, Söderköping
Hans Sävenhed, Vägverket Region Sydöst, Linköping
Peter Terpstra, Tillväxtverket, Stockholm

Skotska turister som besökt Falkirk Wheel
Svenska turister som besökt Falkirk Wheel

Informella samtal med företrädare från den svenska rese och turistnäringen

Bilaga 1

Nuläge - En sammanfattning av diskussionen hittills

Båtlyften har enhälligt bedömts som det mest kostnads- och miljömässigt effektiva lösningen på korsningen E 22 och Göta kanal.

En högbro blir dyrare och inverkar för mycket på kulturlandskapet. Även en tunnel blir dyrare.

Dubbla klaffbroar där trafiken leds växelvis ger inte tillräcklig kapacitet och är känslig för driftstörningar.

I Stråkanalys E22, Rapport november 2005, beskrivs E22 (Christina Andersson, Regionförbundet Östsam, 2005) beskrivs E22 som ett funktionellt kommunikationsstråk mellan Norrköping och Västervik.

Söderköpings och Valdemarsviks kommuner har en relativt hög andel av invånarna som bor på landsbygden. Det medför ett högt bilberoende.

Samtliga kommuner har en relativt stor andel fritidshus, som framförallt nyttjas under sommaren och därmed ökar befolkningen kraftigt.

Arbetspendling till/från Norrköping är betydande.

Fritidsresor är koncentrerade till sommarhalvåret, i synnerhet juli.

Trafiken på E22 inom stråket är mest intensiv mellan Norrköping och Söderköping. Söderut minskar trafiken markant, men ökar igen norr om Västervik när riksväg 35 ansluter.

ÅDT mellan Norrköping och Söderköping är ca 11 000 personbilar och ca 700 lastbilar. En stor del är arbetspendlare, då ca 3 600 personer arbetspendlar och följaktligen åker sträckan två gånger per arbetsdag.

Enligt beräkningar från SIKa och Vägverket kommer trafiken i Söderköping vara ca 15 000 fordon per dygn år 2010.

Sommartrafiken ökar med 56 % enligt mätningar åren 2001-2002.

I Söderköping finns sju trafikljus samt bron över Göta kanal.

I Söderköping, E22 och Göta kanal - Den gemensamma lösningen, (Söderköpings kommun m fl, 2007) sammanfattas de arbeten och tidigare rapporter som gjorts om E22 med fokus på Söderköping.

E22 går genom Söderköpings tätort och passerar sju signalreglerade vägkorsningar, samt bron över Göta kanal, som öppnas regelbundet maj-september.

Prognoser visar att extrema problem kommer att uppstå varje veckoslut under sommaren om ingenting görs, men uppemot 24 000 fordon per dygn med en körtid på ca en halvtimme genom Söderköping. (Vägverket Konsult 2005b)

E22 sammanlänkar de sydöstra delarna av Sverige och går längs kusten från Norrköping till Malmö.

Den regionala pendlingstrafiken är mycket dominerande i vissa avsnitt, framförallt mellan Norrköping och Söderköping. (VSÖ 2002)

Även för Västerviks utveckling är trafikproblemen i Söderköping ett stort hinder för utveckling.

Broöppning ar minimeras fredagar-söndagar till en öppning per timme, vilket medför att varje öppning tar ca 50 % längre tid än normalt p g a att flera båtar passerar.

En sommardag passerar 16 000-23 000 fordon genom Söderköping (Vägverket Konsult 2005b)

Rapporten konstaterar att Göta kanal är en av Sveriges mest besökt turistmål med ca 3 milj besökare, varav ca 65 % i Östergötland(Turismens Utredningsinstitut, 2003).

Falkirk Wheel i Skottland är en av världens mest besökta båtlyft som per oktober 2006 hade ca 360 000 besökare (British Waterways 2006).

Förfart Söderköping finns inte med i den nationella väghållningsplanen Den goda resan.

Vägverket har gjort flera utredningar om E22 genom Söderköping under de senaste femton åren. Slutsatsen är att en förfart är det enda rimliga alternativet. Den ska gå väster om tätorten.

Lösning med högbro är inte möjlig ur riksintresset. Den påverkar kulturlandskapet för mycket.

År 2005 inleddes en ny fas, när Vägverket höll en s k charrette, där VSÖ bildade en arbetsgrupp.

Vägverket har jämfört Båtlyften med alternativen tunnel och öppningsbar bro och funnit att Båtlyften är en tilltalande lösning, som är bäst för trafiken och har störst potential för effekterna i regionen.

Förslaget om en båtlyft kom ursprungligen från kanalbolaget. De menar att en båtlyft ger mervärden som en tunnel eller bro inte kan åstadkomma. Båtlyften ger goda förutsättningar för att integrera området med övriga Söderköping. Genom en unik konstruktion blir Båtlyften en turistattraktion som ger mervärden.

Länsstyrelsen gör bedömningen att Båtlyften, med en utformning som ansluter till kanalmiljön, kan förena riksintressen. Båtlyften kommer att öka det kulturella och teknikhistoriska intresset för Göta kanal.

Regionförbundet framhåller att mervärdena av Båtlyften blir flera gånger större än investeringskostnaderna. Båtlyften är också det alternativ som bäst harmonierar med de transportpolitiska delmålen.

Västerviks kommun ser mycket positivt på nytänkandet kring problemen i Söderköping. Liknande uppfattning visar Valdemarsviks kommun.

Vägverket anser en förfart är angelägen för att lösa trafikproblemen, och en båtlyft är den bästa lösningen ur kostnads-, trafik- och samhällsynpunkt.

Söderköpings kommun anser förfarten med Båtlyften stärker förutsättningarna för kommunal och regional utveckling. Båtlyften är en unik lösning som tillför betydande mervärden.

AB Göta kanalbolag anser att Båtlyften blir ett lyft för hela regionen med en fungerande trafiklösning och en världsunik attraktion. Det är ett projekt i tiden och en utmaning för svensk industri. Kanalbolaget betonar även vikten av att Båtlyften byggs med rätt kapacitet.

Länsstyrelsen anser att Båtlyften med presenterade utformning kommer att öka det kulturella och teknikhistoriska intresset för Göta kanal och bli ett minnesmärke över vår tid.

Regionförbundet Östsam anser att förfarten med Båtlyften inte bara är det bästa sättet att lösa väg- och båttrafiken. Båtlyften skapar exklusiva nya möjligheter att utveckla turism och näringsliv.

Bilaga 2

En beskrivning av statistik, metoder och modeller

SCB inkvarteringsstatistik/Tillväxtverket

Statistiska Centralbyrån (SCB) tar, på uppdrag av Tillväxtverket, in inkvarteringsstatistik för hotell, stugbyar och vandrarhem. Anläggningarna rapporterar varje för varje natt antal sålda rum, antal gäster, gästernas nationalitet, samt vilken målgrupp som gästerna tillhör. Svarsfrekvensen från anläggningarna ligger på över 90 %. De som inte svarar vägs i förhållande till likvärdiga anläggningar.

Campingstatistik

Sveriges Campingvärdars Riksförbund för, på uppdrag av Tillväxtverket, statistik över antalet gästnätter och övernattningsnätter på camping i husvagn, tält och campingstuga. Campingstatistiken bearbetas från och med år 2009 av SCB.

SCB Handelsstatistik

Omsättningsstatistik finns för varje bransch, som restauranger, bensinstationer och hotell. I statistiken redovisas bland annat antal företag, omsättning och sysselsättning. Resurs har statistik på detta för alla branscher som påverkas av turismen och för alla kommuner i Sverige, år för år de senaste 10 åren.

Rese- och TuristDataBasen, TDB[®]

Boende i privata fritidshus, hos släkt/vänner, vild camping och andra boendeformer kommer från TDB, liksom även dagsbesök avseende resor över 10 mil.

TDB beräknar också besökarnas utlägg och utläggsmönster. Observera att samtliga utlägg och omsättningstal redovisas inklusive moms.

TDB startades i full skala 1989 av Sveriges Turistråd. Från 1999 drivs TDB av Resurs AB och är ett registrerat varumärke. TDB är en marknadsundersökning där 24 000 svenskar (minst 2 000 per månad) tillfrågas om sitt resande. Totalt finns data på 400 000 resor i databasen.

TDB redovisar uppgifter för olika boendekategorier i svenska län, vilket ger en bra regional statistik för de flesta länen. I TDB finns uppgifter på svenskarnas resor, övernattningsnätter, boendeformer vid övernattningsnätter, vad de spenderar och på vad, hur de reser, mm.

TuristEkonomiskModell, TEM[®]

Samtliga uppgifter från statistik och TDB databehandlas i ett dataprogram, TEM, speciellt anpassat för ändamålet att mäta turismens ekonomiska effekter. TEM introducerades av Turistrådet 1988 och ägs numera som ett registrerat varumärke av Resurs AB.

Vägverkets trafikmätningar

Vägverket utför trafikflödesmätningar kontinuerligt på E 22. Närmsta mätpunkt är E 22 norr Gamleby.

Vi har också samlat mätningar från E 4 norr/söder Norrköping samt riksvägarna 34 och 35. Detta för att ge en bild och potential över hur stor andel som kan styras om från E 4 till E 22 vid en standardhöjning. Det blir mera attraktivt att ta E 22 till/från sydöstra Småland med besöksmål som Vimmerby och Glasriket.

Övernattningar/besök

De kommersiella övernattningarna, hotell, stugbyar, vandrarhem och camping kommer från SCB/Tillväxtverket. Utnyttjande av privata fritidshus, släkt/vänbesök, vild camping och andra boendeformer kommer från TDB, liksom även dagsbesök avseende resor över 10 mil.

Utlägg/utläggsmönster

Besökarnas utlägg och utläggsmönster är taget från TDB. Observera att samtliga utlägg och omsättningstal är inklusive moms.

Sysselsättning/Skatteintäkter

Resurs AB beräknar sysselsättningen för varje bransch. Här har Resurs AB unika fakta för varje enskild kommun i Sverige. Skatteintäkterna bygger på kommunens egna skatteintäkter i förhållande till skatteutjämning och invånarantal, samt utdebitering av kommunal- och landstingsskatt, alla uppgifter kommer från SCB.

Båttrafik i Göta kanal

Båttrafiken redovisas i antalet båtar som köpt olika paket och pass under sommarperioden då kanalen håller öppet. Uppgifterna har lämnats av AB Göta kanalbolag

Bilaga 3

Vägverkets system och mätmetoder

Vägverket utför mätningar på landets vägar på en rad olika sätt. Trafikmätningssystemet - Tindra - är ett riksomfattande system för mätning och presentation av fordonsuppdelad trafikinformation på det statliga vägnätet.

Via Tindra har man tillgång till information om väg utnyttjandet i form av årsmedeldygnstrafik (ÅDT), trafikarbete (TA) och trafikförändring.

Informationen används inom Vägverket bland annat vid planering och vid dimensionering av insatser för drift och underhåll av vägnätet.

Efter ett avslutat mätår bearbetas och förädlas trafikdata med hjälp av statistiska modeller.

Typer av delsystem för helårsmätning

Helårsmätningar finns av tre typer:

- 4 Trafikförändringspunkter (TF), som mäts kontinuerligt år efter år, timme efter timme på samma mätplats
- 4 Variationsstudiepunkter (VS), där mätning utförs minst ett år på samma ställe
- 4 Specialpunkter (SPEC) som kan innehålla data från några månader upp till flera år. Punkten behöver alltså inte alltid mätas ett helt år

Syftet med TF är framförallt att kunna skatta trafikförändringen mellan olika tidsperioder. Trafikförändringen beräknas med hjälp av ett system baserat på cirka 80 helårsmätta punkter fördelade på hela det statliga vägnätet.

Punkterna är slumpmässigt utvalda utifrån kriteriet att de ska vara representativa för ett visst bestämt vägnät. Varje mätpunkt representerar en viss del av trafikarbetet på detta vägnät.

VS ligger till grund för den skattning som görs av ÅDT från stickprovsmätningarna. Med hjälp av VS och andra helårsmätningar skapar man indexkurvor som tillsammans med mätta flöden används vid skattningen.

Stickprovsmätning

Syftet med stickprovssystemet är att skatta trafikarbete (TA) och årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för det statliga vägnätet och dessutom uppdelat på olika redovisningsområden.

Detta kräver ett geografiskt urval, d v s ett urval i rummet. Med utgångspunkt från precisionskrav för olika redovisningsnivåer görs en geografisk indelning i så kallade mätavsnitt utifrån bestämda kriterier.

Målet är att indela vägnätet i så homogena avsnitt som möjligt utifrån totaltrafiken.

Varje avsnitt väljs sedan ut för mätning enligt en cyklisk modell. När avsnittet fallit ut till mätning mäts det oftast fyra tillfällen under ett och samma år, två vardagsdygn samt två helgperioder med vidhängande vardagsdygn. Totalt mäts cirka 20 000 avsnitt på det statliga vägnätet.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) genom stickprov.

Trafikflödet mäts och skattas på det statliga vägnätet. För att kunna mätas har det delats in i cirka 22 000 trafikhomogena vägavsnitt. Trafikmätningar utförs på dessa avsnitt i en mätcykel.

Året är indelat i 103 perioder där vissa består av en helg och andra av vardagarna i en vecka. För varje vägavsnitt väljs slumpmässigt fyra av dessa perioder då trafikflödet mäts. För att få en jämn arbetsbelastning fördelas mätperioderna så att lika många avsnitt mäts varje period.

För inhämtning av trafikdata används trafikanalysator Metor 2000. Utrustningen registrerar fordonstyp, fordonshastighet samt fordonets körriktning. Utrustningen klarar att särskilja 15 fordonsklasser och registrering sker genom slangsensorer eller slingsensorer.

Vid skattning av ÅDT (Årsmedeldygnstrafiken) utnyttjas kunskap om hur trafiken varierar över året. Det är ofta mer trafik på sommaren än på vintern även om så inte är fallet överallt. Om mätplatsen har mycket pendeltrafik kan det vara mindre trafik under semesterperioden. Vissa vägavsnitt mäts hela året för att man skall få olika exempel på årsvariationen. Varje vägavsnitt bedöms sedan likna något av de olika årsvariationsexemplen.

Från vägavsnitt med data för hela året beräknas en indexserie som beskriver hur varje periods flöde förhåller sig till medelflödet under året. Det uppmätta flödet justeras sedan med det indextal som mätperioden har så att varje mätning bättre approximerar årsmedelflödet. Ett medelvärde kan sedan beräknas mellan mätvärdena. Detta görs separat för helger och vardagar som sedan vägs ihop.

Eftersom ÅDT beräknas från ett stickprov av mätningar har skattningen en viss osäkerhet. Standardmetoder för att beräkna osäkerheten fungerar inte bra när man har så få mätningar. Därför används data från helårsräknade punkter för att simulera urval och skattning. Man kan då beräkna hur osäker skattningen i genomsnitt blir. Det visar sig att osäkerheten i stor utsträckning är beroende av hur högt flödet är. Lågt flöde ger större osäkerhet.

Att ha aktuell information om trafiken på hela vägnätet skulle vara mycket kostsamt. Det är därför viktigt att mätningar och skattningar görs effektivt så att man får ut så mycket information som möjligt med så få mätningar man kan.

Trafikarbetets förändring

Genom våra rapporter Trafikarbetets förändring får du en presentation av trafikarbetets förändring på det statliga vägnätet. Rapporterna är baserade på data insamlade i Vägverkets system för uppföljning av trafikförändring.

I dessa rapporter presenteras trafikarbetets förändring mellan olika år på de statliga vägarna. Underlaget för skattning av trafikarbetets förändring har samlats i ett system som består av cirka 80 stycken helårsmätta punkter som är slumpmässigt valda.

Systemet ska i första hand användas för skattning av trafikarbetets årliga förändring på riksnivå, och mäta vägkategorierna europavägar, övriga riksvägar, primära länsvägar och övriga länsvägar. Systemet har byggts upp efter statistiska principer för att ge möjlighet att ange förändringsskattningens precision, som ges i form av ett osäkerhetsintervall som med 95 % säkerhet innesluter det sanna värdet*.

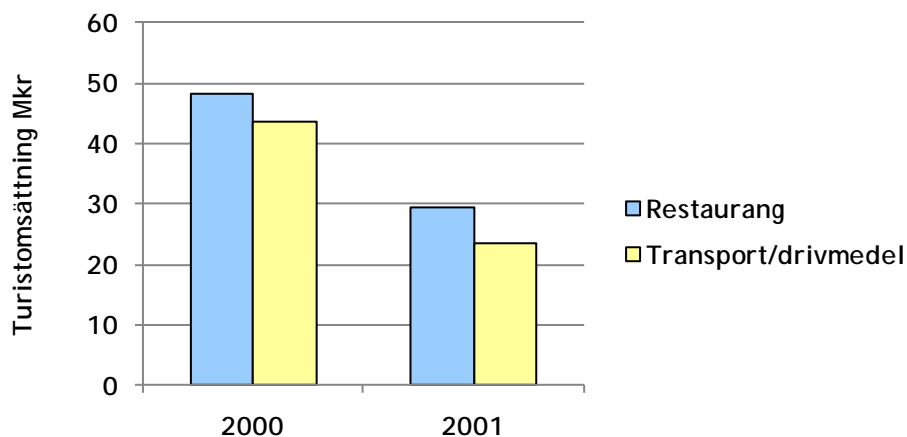
Systemet etablerades 1976 för att följa trafikarbetets förändring. Även före 1977 gjordes beräkningar av trafikarbetets förändring. Materialet har dock varit av skiftande kvalitet och framförallt har det inte kunnat representera hela det statliga vägnätet. Det har inte heller varit möjligt att ange dessa skattningars osäkerhet.

Bilaga 4

Utdrag ur Turistekonomisk Modell, TEM Arboga 2008

Följande diagram visar förändringen i turistomsättning för branscherna transport/drivmedel och restaurang i Arboga åren 2000-2001.

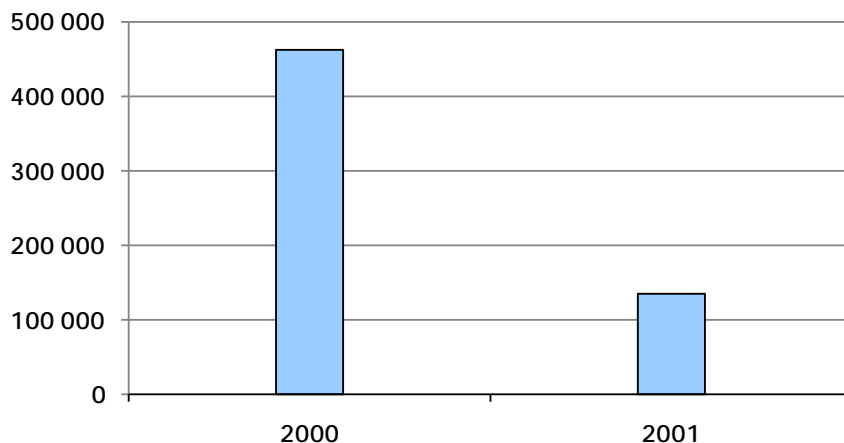
Turistomsättning i Mkr Arboga 2000-2001



Källa: Resurs AB, TEM Arboga 2008

Här visas förändringen av antalet genomfartsresenärer i Arboga åren 2000-2001.

Genomfartsresenärer i Arboga 2000-2001



Källa: Resurs AB, TEM Arboga 2008

Tabellen visar förändringen av antalet sysselsatta i branscherna restaurang och transport/drivmedel i Arboga åren 2000-2001.

| Bransch | 2000 | 2001 | Förändring |
|---------------------|------|------|------------|
| Restaurang | 48 | 28 | -20 |
| Transport/drivmedel | 14 | 7 | -7 |

Källa: Resurs AB, TEM Arboga 2008

Hela TEM Arboga 2008 finns i filformat på cd.

Bilaga 5

Besöksmål och turistattraktioner i Sverige 2007-2008

Vi har inventerat samtliga besöksmål i Sverige som redovisar antalet besökare på något sätt. Listan omfattar totalt 2803 redovisade besöksmål och är ca 50 sidor lång. Här redovisar vi endast en fördelning av det totala antalet besöksmål per län i Sverige.

| Län | Antal besöksmål |
|------------------|-----------------|
| Stockholms | 145 |
| Uppsala | 100 |
| Sörmlands | 154 |
| Östergötlands | 97 |
| Jönköpings | 137 |
| Kronobergs | 79 |
| Kalmar | 138 |
| Gotlands | 30 |
| Blekinge | 83 |
| Skåne | 420 |
| Hallands | 54 |
| Västra Götalands | 242 |
| Värmlands | 131 |
| Örebro | 99 |
| Västmanlands | 113 |
| Dalarna | 226 |
| Gävleborgs | 164 |
| Västernorrlands | 75 |
| Jämtlands | 92 |
| Västerbottens | 130 |
| Norrbottnens | 94 |
| TOTALT | 2803 |

Källa: Tillväxtverket

Den kompletta listan av inventerade attraktioner med besökssiffror finns hos Tillväxtverket.

Bilaga 6

Besöksstatistik från Falkirk Wheel i Skottland 2003-2008

Falkirk Wheel besöksstatistik År 2004-2008

| År | Antal besökare |
|-----------|----------------|
| 2004-2005 | 416 479 |
| 2005-2006 | 304 509 |
| 2006-2007 | 444 560 |
| 2007-2008 | 528 075 |

Källa: Falkirk Wheel, British Waterways

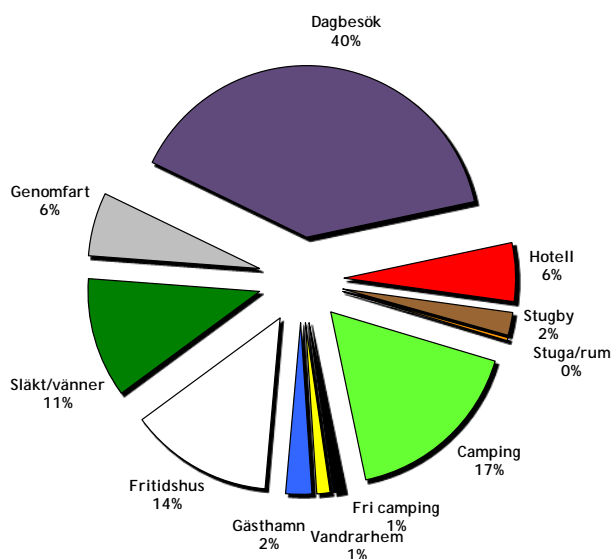
Bilaga 7

Utdrag ur Turistekonomisk Modell, TEM Söderköping 2007

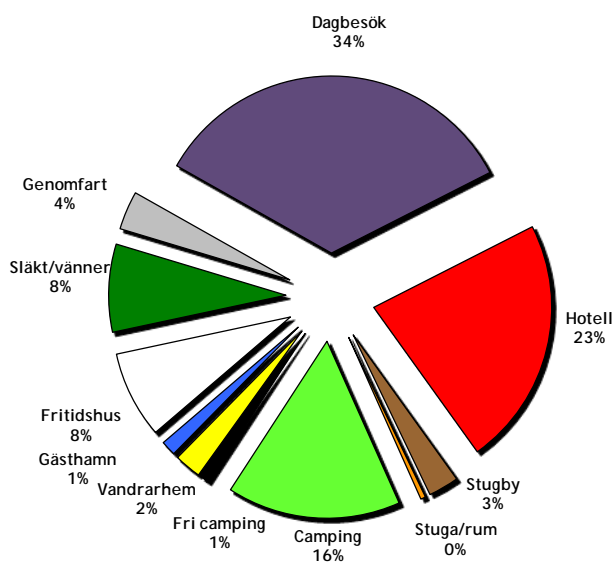
Rese- och turistindustrin i Söderköpings kommun omsätter 177 miljoner kronor och ger arbete åt ungefär 155 personer (årssysselsatta) under år 2007.

Den totala turismomsättningen har minskat med 10,4 miljoner kronor eller 5,6 % 2007 jämfört med 2006.

Fördelning av antal övernattningar/besök 2007



Fördelning av omsättning/kategori 2007



Camping (inkl campingstugor) är den vanligaste kommersiella boendeformen med 57 % av samtliga kommersiella övernattningar 2007.

Antalet övernattnings skiftar mellan åren vilket till stor del beror på vädermässigt varierande somrar.

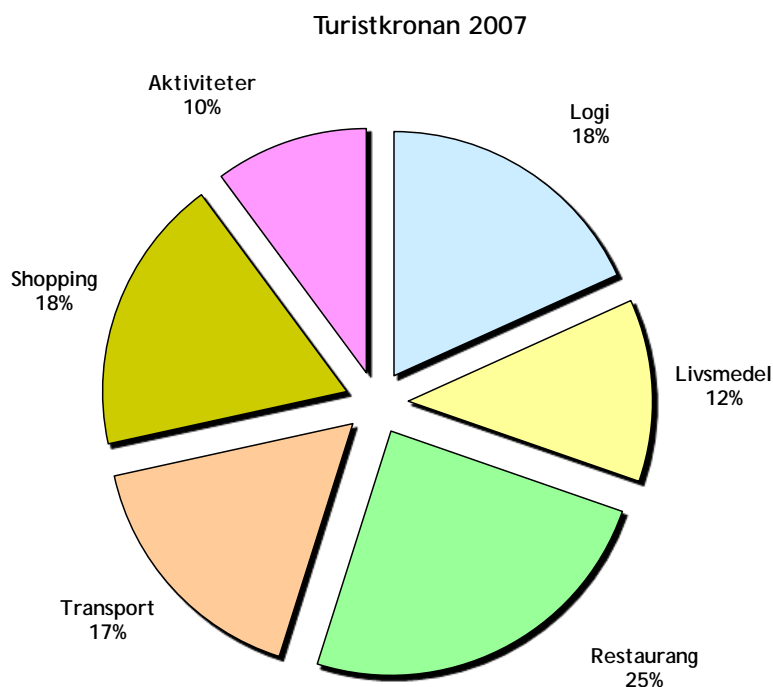
Merparten av statistiken är enligt inkvarteringsstatistik från SCR. Ökningarna 2003 och 2005-06 är markanta trots att avdrag har gjorts för en anläggning som sannolikt redovisar samma stugor under stugby (SCB).

Dagsbesöken är den omsättningsmässigt viktigaste kategorin och svarar för nästan 34 % av den totala turistomsättningen 2007.

I beräkningarna från och med 2003 ingår en tilläggsberäkning av aktivitetsutläggerna för de dagsbesök som har ett högre utlägg för aktivitet än dagsbesök generellt. Dessutom beräknas en mindre del av dagsbesöken med halva utlägget då de inte betalar någon entré/avgift och har små/inga övriga inköpsmöjligheter.

Av det totala antalet redovisade dagbesök 2007 beräknas 87 % som ej kommuninvånare, d v s turister, och av dessa ingår 70 % i beräkningarna.

De övriga övernattningskategorierna, fritidshus och släkt/vänner, svarar för 45,5 % av samtliga övernattnings och 26 % i motsvarande del av turismomsättningen 2007. Vid beräkandet av antalet övernattnings i eget fritidshus har enbart fritidshus som ägs av ej kommuninvånare inräknats.



Här visas fördelningen av "Turistkronan" för de branscher som påverkas. Denna fördelning varierar normalt inte mycket i Sverige. Restaurang och logi brukar ligga högst omsättningsmässigt. Men under den senaste 10-årsperioden finns ändå stora förändringar, oftast för restauranger, transport och shopping.

Bilaga 8

Göta kanal Turisttrafik statistik 2008

Meddelande 677/08, K 48, 2008-12-03

Antal båtar i Göta kanal 2008

| Sålda biljetter | 2008 | 2007 |
|-----------------------|-------|-------|
| Hela kanalen enkel | 1 304 | 1 323 |
| Hela kanalen toR | 297 | 173 |
| Sjö till sjö enkel | 209 | 159 |
| Sjö till Sjö tor | 975 | 1 025 |
| Antal sålda biljetter | 2 785 | 2 680 |

| Utländska båtar | 2008 | 2007 | % av tot utl 2008 | % av tot utl 2007 |
|-----------------|------|------|-------------------|-------------------|
| Tyskland | 283 | 319 | 37 | 36 |
| Danmark | 202 | 226 | 26 | 26 |
| Finland | 52 | 58 | 7 | 7 |
| Norge | 87 | 108 | 11 | 12 |
| Nederländerna | 68 | 62 | 9 | 7 |

Källa: AB Göta kanalbolag

38 % av inkomsterna kommer från utländska båtar

781 utländska båtar av totalt 2 785 = 28 %

Inkl retur: 870 utländska båtar och 3 187 svenska,

Bilaga 9: SCB Inkvarteringsstatistik för Hotell i Söderköpings kommun 2008



Tabell:D Total årsöversikt per vecka och veckodag

H600

Anläggningstyp: Hotell

Region(er): Söderköping

Period: Jan-Dec 2008

Population: Samtliga ÖPPNA anläggningar

Storleksgrupp: Samtliga

| Vecka | VeckoDag | | | | | | |
|-------|------------------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| | Måndag | Tisdag | Onsdag | Torsdag | Fredag | Lördag | Söndag |
| | Kapacitetsutnyttjande rum, procent | | | | | | |
| 1 | - | 2 | 24 | 22 | 8 | 16 | 3 |
| 2 | 8 | 11 | 18 | 26 | 58 | 6 | 8 |
| 3 | 13 | 8 | 27 | 28 | 4 | 22 | 3 |
| 4 | 23 | 18 | 11 | 60 | 23 | 12 | 3 |
| 5 | 11 | 65 | 11 | 26 | 21 | 57 | 2 |
| 6 | 19 | 71 | 26 | 27 | 19 | 25 | 3 |
| 7 | 24 | 13 | 6 | 16 | 6 | 24 | 3 |
| 8 | 21 | 14 | 19 | 5 | 3 | 17 | 2 |
| 9 | 23 | 42 | 51 | 51 | 4 | 10 | 3 |
| 10 | 22 | 56 | 49 | 65 | 43 | 30 | 2 |
| 11 | 51 | 56 | 48 | 28 | 5 | 11 | 4 |
| 12 | 11 | 6 | 8 | 4 | 29 | 31 | 9 |
| 13 | 4 | 13 | 14 | 8 | 5 | 24 | 0 |
| 14 | 71 | 36 | 33 | 30 | 8 | 37 | 3 |
| 15 | 18 | 55 | 22 | 53 | 6 | 17 | 4 |
| 16 | 40 | 34 | 43 | 60 | 8 | 28 | 6 |
| 17 | 17 | 38 | 31 | 84 | 32 | 14 | 3 |
| 18 | 22 | 16 | 6 | 16 | 26 | 30 | 5 |
| 19 | 23 | 41 | 43 | 42 | 32 | 64 | 9 |
| 20 | 23 | 51 | 42 | 29 | 35 | 55 | 6 |
| 21 | 26 | 48 | 50 | 51 | 26 | 36 | 9 |
| 22 | 26 | 65 | 30 | 54 | 17 | 45 | 5 |
| 23 | 17 | 25 | 23 | 7 | 47 | 49 | 17 |
| 24 | 48 | 22 | 39 | 42 | 28 | 72 | 19 |
| 25 | 15 | 10 | 14 | 14 | 46 | 31 | 10 |
| 26 | 26 | 25 | 48 | 23 | 33 | 46 | 14 |
| 27 | 20 | 35 | 34 | 29 | 34 | 52 | 21 |
| 28 | 48 | 43 | 47 | 42 | 52 | 68 | 35 |
| 29 | 58 | 61 | 69 | 52 | 58 | 54 | 43 |
| 30 | 55 | 63 | 68 | 75 | 76 | 79 | 46 |
| 31 | 40 | 50 | 58 | 50 | 81 | 87 | 39 |
| 32 | 70 | 80 | 78 | 79 | 82 | 64 | 20 |
| 33 | 39 | 59 | 66 | 35 | 33 | 55 | 10 |
| 34 | 24 | 27 | 48 | 59 | 25 | 23 | 7 |
| 35 | 56 | 55 | 64 | 69 | 24 | 32 | 5 |
| 36 | 28 | 48 | 76 | 72 | 60 | 54 | 27 |
| 37 | 23 | 70 | 66 | 75 | 32 | 56 | 11 |
| 38 | 30 | 62 | 48 | 54 | 31 | 56 | 3 |
| 39 | 24 | 60 | 71 | 37 | 17 | 28 | 1 |
| 40 | 28 | 52 | 49 | 53 | 16 | 36 | 5 |
| 41 | 52 | 53 | 53 | 49 | 34 | 47 | 2 |
| 42 | 13 | 35 | 38 | 28 | 12 | 15 | 7 |
| 43 | 31 | 22 | 48 | 25 | 9 | 13 | 8 |
| 44 | 35 | 21 | 24 | 18 | 58 | 61 | 4 |
| 45 | 18 | 73 | 66 | 50 | 11 | 21 | 6 |
| 46 | 24 | 65 | 28 | 59 | 35 | 13 | 7 |
| 47 | 16 | 36 | 61 | 76 | 16 | 37 | 3 |
| 48 | 15 | 36 | 42 | 70 | 15 | 36 | 1 |
| 49 | 21 | 49 | 22 | 28 | 19 | 28 | 4 |
| 50 | 22 | 58 | 27 | 15 | 6 | 20 | 3 |
| 51 | 18 | 6 | 12 | 4 | 7 | 12 | 2 |
| 52 | 4 | 68 | 69 | 67 | 4 | 7 | 4 |
| 53 | 3 | 10 | 37 | - | - | - | - |
| Max | 71 | 80 | 78 | 84 | 82 | 87 | 46 |
| Medel | 27 | 40 | 40 | 40 | 27 | 35 | 9 |

Kommentarer till årsöversikten.

Hotellens fem bästa dagar med över 80 % rumsbeläggning är markerade med röd färgöverstrykning.

Dessutom har vi markerat dagar med över 60 % rumsbeläggning med blå färgöverstrykning. Här finns de 21 dagar under sommarperioden juni-augusti (vecka 22-35) som har över 60 % rumsbeläggning.