

Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå

**En litteraturgenomgång samt fallstudie
på cykelturister i Varberg och på
Gotland**

Tobias Heldt

Viktorija Liss

Förord

Detta arbete har gått under projektnamn Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå. Projektet har genomförts på uppdrag av Trafikverket. Kontaktperson på Trafikverket har varit Molugeta Yilma. Gunnar Isacson har tillsammans med Tobias Heldt varit projektledare för VTI:s arbete. Viktoria Liss har bearbetat data och genomfört analyser. Datainsamling i Varberg och på Gotland har genomförts i samarbete med Högskolan Dalarna och forskningsassistenterna Hanna Randell och Hanna Lindholm.

Borlänge, september 2013

Tobias Heldt och Viktoria Liss

Kvalitetsgranskning

Extern peer review har genomförts 5 april 2013 där Fil.Dr Reza Mortazavi, Högskolan Dalarna var lektor. Tobias Heldt har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Projektledarens närmaste chef Lena Nerhagen har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering xx september 2013.

Quality review

External peer review was performed on April 5 by Ph.D. Reza Mortazavi, Dalarna University. Tobias Heldt has made alterations to the final manuscript of the report. The research director of the project manager Lena Nerhagen examined and approved the report for publication on September .

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning

1	Inledning	9
2	Teori och metod	11
2.1	Att mäta turisteffekter	11
2.2	Definition av cykelturism	11
2.3	Ekonomiska effekter av cykelturism	12
2.3.1	Exempel på studier	12
2.3.2	Direkt ekonomisk effekt och ev. multiplikatoreffekter	13
2.3.3	Vad ska mätas och med vilket datamaterial	13
2.4	Samhällsekonomisk analys av cykling och cykelturism	13
2.4.1	Exempel på empiriska studier hälsa och restid	15
2.4.2	CBA på cykelturism och turismeffekter på nationell nivå	15
3	Empirisk studie av cykelturistisk effekt i Varberg och på Gotland	17
3.1	Datainsamling och enkätkonstruktion	17
3.2	Insamling av data	17
3.3	Beskrivande statistik över urvalet	18
3.3.1	Inkomst	20
3.3.2	Hälsa och välbefinnande	21
3.4	Beskrivning av individens resa, resesällskap och cykling	21
3.4.1	Tidigare cyklingserfarenheter	21
3.4.2	Cykelmöjlighetens vikt för val av resmål	22
4	Resultat	25
4.1	Genomsnittlig dygnskonsumtion per person	25
4.1.1	Resan till resmålet	25
4.1.2	Boendet	26
4.2	Konsumtion under dygnet	27
4.3	Total konsumtion vs. Budget för hela semestern	28
4.4	Genomsnittlig konsumtion uppdelat på boendeselement	28
4.5	Genomsnittlig konsumtion för olika grupper	31
4.6	Total ekonomisk konsumtionseffekt av cykelturism per person	32
5	Resultat från SP-spelet – faktorer av vikt för cykelturistens val av cykeldestination	33
6	Slutsatser	37
	Referenser	38
	Appendix	40
	Deskriptiv statistik	45

Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå -

En litteraturgenomgång samt fallstudie på cykelturister i Varberg och på Gotland

av Tobias Heldt och Viktoria Liss

VTI

581 95 Linköping

Sammanfattning

Satsningar på cykling för turism ses på många håll som en möjlighet att utveckla turismnäringen som led i regionala utvecklingsstrategier. Den övergripande forskningsfrågan för denna studie handlar om hur cykelturism bör hanteras ur samhällsekonomisk synvinkel. Ett antal delfrågor av relevans är: Vad menas med en cykelturistisk effekt, hur stor kan en sådan vara samt hur kan en sådan hanteras i en samhällsekonomisk analys för investering i cykelinfrastruktur? När leder investeringar i cykelleder till nationella effekter och när leder de endast till regionalekonomiska effekter och bidrar till omfördelning av ekonomisk aktivitet inom landet? Investeringar i cykelinfrastruktur utvärderas idag sällan med traditionell kostnads-nyttoanalys vilket kan bero på att de samhällsekonomiska kalkylmetoderna är mindre utvecklade för cykelresor.

I den här studien diskuteras för det först innebörden av samt metoden för att uppskatta en cykelturistisk effekt i relation till samhällsekonomisk analys. För det andra exemplifieras uppskattandet av en cykelturistisk effekt med data insamlat från två typiska turistorter, Varberg och Gotland. Avslutningsvis studeras, med hjälp av ett *stated-preference* scenario (SP-spel), ett antal faktorer som är viktiga för cykelturisten när denne väljer destination.

Ett resultat från studien visar att nationella cykelturister, inkluderat befintliga cykelturister till en destination i huvudsak ger upphov till cykelturistekonomiska effekter på regional nivå. En nationell turismeffekt uppkommer bara i fall då nationella turister väljer att avstå från cykelturism utomlands och väljer Sverige istället tack vare en ny eller förbättrad cykelled. Nygenererat inflöde av utländska turister innebär alltid ett nettotillskott till den turistekonomiska effekten.

Resultaten från den empiriska studien på Varbergs och Gotlandscyklister visar att varje gästnatt (konsumtion per person och dygn) genererar mellan 466 kr – 1233 kr beroende på vilken typ av cykelturist som besöker destinationen. Det är således viktigt att inte bara ha kunskap om det totala antalet cykelturister till ett område utan också vilken typ av cykelturist som besöker området. Storlek på den cykelturistiska effekten kommer således att variera med typ av cykelturist som besöker en destination.

Slutligen visar resultaten från SP-spelet att längre cykelleder föredras framför kortare samt att det finns en betalningsvilja på ca 50 öre per person och kilometer för ökad längd på cykelleden. Resultaten visar också att det inte bara är faktorer som är kopplade till själva cykelleden, såsom längden eller skyltningen som gör cykelleden attraktiv för turisten, utan faktorer som är kopplade till besöksnäringens storlek och struktur, såsom kvalitet på boende och restaurangutbud verkar vara minst lika viktiga för cykelturistens val av destination för sin semester.

Biking tourism and effects on local, regional and national levels –

A literature review and case study on biking tourists in Varberg and Gotland, Sweden

by Tobias Heldt och Viktoria Liss

VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)

SE-581 95 Linköping

Summary

Investing in developing bicycle trail networks is in many countries seen as strategy to develop the tourism industry, especially as part of regional development efforts. The starting point for this study is the preconditions for development of bicycle tourism by public spending on bicycle trails in Sweden. Questions asked in this study are: how large are the benefits from bicycle tourism and who gains from a developed bicycle trail network?

Investments in bicycle infrastructure in Sweden are seldom evaluated by traditional cost-benefit analysis which can be due to that the method is less developed for bicycle trips. First, this study discusses the methods of estimating a bicycle tourism effect within the socio-economic analysis framework. Secondly, the method of estimating the economic contribution of bicycle tourism is exemplified by data gathered in two specific destinations in Sweden, Varberg and Gotland. Finally a stated choice scenario is used to estimate the willingness to pay for changes in key variables of importance for the tourist's choice of bicycle destination.

One finding from the study is that inbound bicycle tourism gives rise to mostly regional effects. A bicycle tourism effect on national level only occurs in cases where a tourist chooses a destination within Sweden instead of going abroad thanks to a new or developed bicycle trail. New incoming bicycle tourism is always a net contribution to the national bicycle tourism effect.

The findings from the study of bicycle tourism in Varberg and Gotland are that there is a vast difference in the economic contribution of bicycle tourists. The range for the guest night spending is 466 SEK – 1233 SEK depending on region and type of visitor. The conclusion is that it is important to not only having knowledge about total number of tourist but also about tourist type. Hence, the size of the bicycle tourism effect varies depending on type of bicycle visitor to the destination.

Finally, the findings from the stated choice experiment are that longer bicycle trails are preferred above shorter and that there seems to be a willingness to pay of about 0.5 SEK per kilometer to increase the length of the bicycle trail. The conclusion is that it is not only factors attached to the specific bicycle trail, like length and signage, that makes a trail attractive, but also factors like the tourism industry's size and structure, like quality of lodging and restaurants, that is of importance for a bicycle tourist's destination choice.

1 Inledning

Intresset för cykel som transportslag och cykling är idag stort både i Sverige och internationellt. Satsningar på cykling för turism ses på många håll som en möjlighet att utveckla turismnäringen som led i regionala utvecklingsstrategier (Sustrans, 1999, Velo.Info, 2010, Turistdelegationen, 2005).

I Sverige finns idag två större projekt där nationella investeringsmedel har använts för att skapa längre sammanhängande cykelleder i syfte att attrahera cykelturister: *Kattegattleden*, som 2015 förväntas kunna erbjuda bilfri cykling hela vägen mellan Göteborg – Helsingborg (halland.se, 2012); samt *Sydostleden*, som 2015 har målet att kunna erbjuda 27 mil cykling mellan Växjö och Simrishamn (sydostleden.se). Tidigare svenska studier som studerat förutsättningarna för cykelturism har föreslagit att investeringar för att skapa attraktiva cykelleder bör koncentreras till områden med höga landskaps-, natur- och kulturvärden samt till områden där det generellt finns mycket att se och göra. Därtill ska det finnas goda övernattningsmöjligheter i olika komfort- och prisklasser (Kågeson, 2007).

Hur bör då cykel och cykelturism hanteras i planeringssammanhang? Investeringar i cykelinfrastruktur utvärderas idag sällan med traditionell kostnads-nyttoanalys, vilket enligt Börjesson och Eliasson (2012) kan bero på att de samhällsekonomiska kalkylmetoderna är mindre utvecklade för cykelresor. Flertalet studier har under senare år genomförts för att bidra till metodutveckling inom detta område, exempelvis tidsvärdering för cykelresor (Börjesson & Eliasson, 2012, Björklund & Carlén 2012).

När det gäller cykelturism och CBA finns oss veterligen inga tidigare studier i Sverige. Vad menas med en cykelturistisk effekt, hur stor kan en sådan vara samt hur kan en sådan hanteras i en samhällsekonomisk analys för investering i cykelinfrastruktur? När leder investeringar i cykelleder till nationella effekter och när leder de endast till regionalekonomiska effekter och bidrar till omfördelning av ekonomisk aktivitet inom landet? Kan det finnas andra faktorer än cykelinfrastrukturen att ta hänsyn till, vilken roll spelar exempelvis övernattningsmöjligheter för att skapa en attraktiv cykelled? Finns det andra faktorer som attraherar cykelturister till en destination för att skapa största möjliga cykelturistiska effekt?

Studien har tre delsyften. För det första att diskutera innebörden av samt metoden för att uppskatta en cykelturistisk effekt i relation till samhällsekonomisk analys. För det andra att exemplifiera uppskattandet av en cykelturistisk effekt med data insamlat från två typiska turistorter, Varberg och Gotland. Slutligen syftar studien till att, med hjälp av ett *stated-preference* scenario (SP-spel), studera ett antal faktorer som är viktiga för cykelturisten när denne väljer destination. Det senare gör det möjligt att särskilja hur efterfrågan på cykling påverkas av cykelledspecifika attribut, såsom cykelledens längd, samt icke ledspecifika attribut, såsom attraktioner längs med cykelleden.

Varberg är utvalt som studieområde utifrån dess geografiska läge i hjärtat av den planerade Kattegattleden. Gotland är en känd cykeldestination och blev tidigt utpekat som Sveriges enda region med cykelturism i sådan omfattning att det kunde kallas en näringsgren (Sveriges turistråd, 1990).

Rapporten inleds med en genomgång av teori och metod för beräkningar av turisteffekter samt en genomgång av ett urval av tidigare nationella och internationella studier inom området. Kapitel tre beskriver fallstudierna och datainsamling. Kapitel fyra presenterar resultaten inkluderat en uppskattning av cykelturistiska effekter för olika

turisttyper. Kapitel fem presenterar resultaten från SP-spelet. Kapitel sex sammanfattar samt ger förslag på fortsatta studier.

2 Teori och metod

Detta kapitel inleder med en bakgrund till den generella teorin kring att mäta effekter av turism för att därefter gå igenom internationella studier inom följande delområden: definition av cykelturism, ekonomiska effekter kopplade till cykelturism i ett antal regionala fallstudier, analyser av utbuds- och efterfrågefaktorer kopplat till cykelturism samt studier kring samhällsekonomisk analys/cost-benefit analys av cykling. Det senare delområdet tar även upp ett antal vidare ekonomiska effekter av cykling på individnivå såsom hälsoaspekter.

2.1 Att mäta turisteffekter

Att mäta ekonomisk aktivitet av turism och andra enskilda händelser inom en ekonomi görs enklast från konsumtionssidan. Detta kommer sig av att turistnäringen inte finns definierad i nationalräkenskapssystemet som egen näring utan består av näringsgrenar som exempelvis hotell och restaurang, transporter, uthyrning och leasing till vilken en specifik verksamhet som cykeluthyrning tillhör.

Turistnäringens ekonomi har i flera decennier mätts genom s.k. turism-satellitberäkningar, vilket följer Nationalräkenskapsprinciperna för hur all ekonomisk aktivitet inom ett land redovisas (se t.ex. Heldt & Nerhagen 2007). Utgångspunkten i beräkningarna är definitionen av turisten. Därefter är det turistens konsumtion som avgör vad som är att räkna som tillhörande turistnäringens omsättning eller inte. En turisteffekt består således av summan av turisternas konsumtion, vilket sedan kan avgränsas i tid och rum. Turistnäringen i Sverige svarar exempelvis för 2,9 procent av den svenska bruttonationalprodukten, BNP (Tillväxtverket, 2012).

Ett begrepp som brukar användas för att illustrera turistnäringens ekonomi är *turistkronan*, vilken visar hur turistomsättningen fördelas mellan konsumtionskategorierna: logi, restaurang, shopping, livsmedelsinköp och aktiviteter. För att kunna studera den ekonomiska effekten av en enskild händelse såsom ett evenemang eller en särskild turismaktivitet såsom cykelturism krävs två saker. För det första att definiera vem som är turist eller inte. För det andra att samla in data över turistens konsumtion.

2.2 Definition av cykelturism

Definitionen av en turist är således central för att särskilja turistkonsumtionen från annan konsumtion. För denna studie handlar det också om att kunna avgränsa cykelturism och efterfrågan på cykelleder från cykling till vardags och där cykeln används som färdmedel för arbetspendling. Ansvarig myndighet för turismstatistik i Sverige, Tillväxtverket, följer FN och internationellt vedertagna principer när de definierar turism som:

”[...] människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften.”
(Tillväxtverket, 2012, sid. 85)

Denna definition är vid i den mening att i princip alla aktiviteter som är direkt kopplat till resandet, inklusive affärsresandet, räknas till turism.

Cykelturism finns definierat i ett antal internationella studier. I en studie av effekterna av cykelturism i nordöstra England definierar brittiska organisationen Sustrans (1999) cykelturism som:

“Recreational visits, either overnight or day visits away from home, which involve leisure cycling as a fundamental and significant part of the visit.” (Sustrans, 1999, sid. 1)

Institute of Transport & Tourism of UCLan and Sustrans (2005) kategoriserar cykelturistiska aktiviteter i fyra typer: cykelsemester och cykelresor, semestercykling, dagsutflykter på cykel samt klubbcykling och deltagande i cykellopp. För att kategoriseras som cykelturist ska cykling vara en dominerande aktivitet.

Det råder dock delade meningar om ifall cykellopp ska räknas som cykelturism eller inte. Det finns internationella studier som exkluderar denna aktivitet med motiveringen att det är emot principerna för fritid och rekreation (Simonsen och Jorgenson, 1998). Det råder däremot ingen tvekan om att cykellopp kan generera betydande ekonomisk aktivitet till platsen där arrangemanget genomförs.

En preciserad definition är grunden för att kunna avgöra storleken för en cykelturistisk effekt. En studie av Lamont (2009) analyserar brister och förtjänster med definitionen av cykelturism i tidigare studier. Han konstaterar att följande punkter är centrala och bör kunna användas för en teknisk definition av cykelturism i syfte att genomföra systematiska mätningar av cykelturism:

- a) Huvudsakliga platsen för turistens aktivitet ska vara utanför hemmaregionen
- b) Tidsperioden för turistens aktivitet ska vara från en till flera dagar
- c) Turistens aktivitet ska ej vara professionell tävling
- d) Cykel ska vara den huvudsakliga aktiviteten
- e) Turisten ska aktivt genomföra cykling
- f) Rekreation och fritid ska vara det huvudsakliga syftet med turistens resa

2.3 Ekonomiska effekter av cykelturism

Cykelturism är ett snabbt växande fält inom turismnäringen och anses ha en stor potential att bidra till ekonomisk utveckling på regional nivå och då särskilt på landsbygden (se exempelvis Kågeson 2007, Sustrans 1999; Velo.Info 2010). Studier av cykelturismens ekonomiska effekter har genomförts i flera länder. Studier inkluderar exempelvis för Australien (Faulk m.fl. 2007, Beeton 2009, Lamont 2009), för Nya Zeeland (Ritchie and Hall 1999), för delstater i USA (Grabow m.fl. 2010, Southwick m.fl. 2009), för Storbritannien (Sustrans 1999, Institute of Transport & Tourism of UCLan and Sustrans, 2005), för Taiwan (Chang and Chang, 2003) samt för vårt nordiska grannland Danmark (Simonsen & Jorgenson 1998).

2.3.1 Exempel på studier

En studie av cykelturism på sydön i Nya Zeeland finner att 76 miljoner NZD (415 miljoner SEK) i direkta utgifter kan kopplas till cykelturism, vilket ger en total ekonomisk effekt för ekonomin på 160 miljoner NZD (873 miljoner SEK) och motsvarar uppskattningsvis 1 472 helårssysselsatta per år (Ritchie & Hall, 1999).

En australiensisk studie finner att det totala ekonomiska bidraget från cykelturism för cykelleden ”*Murray to Mountain (MTM) Rail Trail*”, vilken är anlagd på en gammal banvall, är 447,29 AUD (~3 035 SEK) per person och dag, av vilka 244 AUD (~1 666 SEK) per dag är direkta konsumtionsutgifter för cykelturisterna.

En studie som försöker uppskatta den totala marknaden för cykelturism finner exempelvis att cykelturism i Storbritannien kan värderas till 635 miljoner GBP (~6 292 miljoner) årligen och att den totala marknaden inom de europeiska länderna förväntas uppgå till 14 Mdr GBP (~138,7 Mdr SEK) årligen år 2020 (Sustans, 1999).

En studie av en sammanhängande cykelled i nordöstra England visar att den direkta konsumtionen kopplad till cyklister på leden uppgick till 9,6 miljoner GBP (~95,14 miljoner SEK) i regionen. Detta uppskattades generera en total ekonomisk effekt på 13,4 miljoner GBP (~133 miljoner SEK) till regionens ekonomi, varav cykelturister svarade för 5,9 miljoner (58,5 miljoner SEK) vilket omräknat till helårssysselsätta motsvarade 95 stycken jobb.

2.3.2 Direkt ekonomisk effekt och ev. multiplikatoreffekter

Den största delen av den ekonomiska effekt som cykelturism medför till en region består av den direkta konsumtionseffekten som cykelturisten ger upphov till, vilket inkluderar utgifter för boende, mat och dryck (restaurang/kaféer/livsmedel), shopping (inkluderat souvenirer), nöjen, inträden till museer och andra sevärdheter, cykelhyra och cykeltillbehör/reparationer/underhåll, annan transport och övrigt. Att notera är att studier har funnit att cykelturister på flerdagstur färdas med lätt packning och tenderar att konsumera mer på platsen för övernattnings jämfört med en turist som är på bilsemester (Fraietta, 2004).

De direkta ekonomiska effekterna är inte allt. Studier som rapporterar en total ekonomisk effekt inkluderar vanligtvis uppskattningar av indirekta och inducerade effekter, vilket kan uppskattas med hjälp av input-output modeller (Grabow m.fl. 2010, Southwick m.fl. 2009). De senare två effekterna brukar betecknas som multiplikatoreffekter. I praktiken kräver användandet av multiplikatoreffekter detaljerade uppskattningar av näringslivsstrukturen på en plats. Sammansättningen av näringsidkare på platsen liksom totala befolkningen spelar roll för multiplikatorernas storlek. För att uppskatta cykelturismens regionala effekter på regional nivå behöver man också diskutera och uppskatta eventuella läckage som kan uppstå ifall näringsidkare och anställda inom turistnäringen har sin ordinarie hemvist utanför regionen (säsonganställningar och säsongföretagare). (Dwyer m.fl., 2010)

2.3.3 Vad ska mätas och med vilket datamaterial

Redovisade studier pekar på att ekonomiska effekter kopplade till cykelturism kan rapporteras på flera olika sätt; total konsumtion, total ekonomisk effekt inklusive multiplikatoreffekter i ekonomin, konsumtionseffekt till regionen per cyklist, samt för olika nivåer; kopplat till en särskild led, för regionala ekonomin eller som en total uppskattning av marknaden inom ett land.

Centrala parametrar att beräkna är: antal cykelturister, deras vistelselängd, deras konsumtion samt hur stor del av denna som kan anses ha uppkommit tack vare aktiviteten cykel eller vara kopplad till en viss specifik cykelled. I kapitel 3 beskriver vi utförligare tillvägagångsätt och överväganden för föreliggande studie.

2.4 Samhällsekonomisk analys av cykling och cykelturism

Samhällsekonomisk analys, eller cost-benefit analys (CBA), för cykling i allmänhet har i svensk kontext diskuterats och studerats sedan ett antal år tillbaka. En CBA för en investering i cykelinfrastruktur innebär att jämföra kostnaden för investering och

underhållskostnader för cykelinfrastrukturen med nyttan av cykling för både individen och samhället. Utvärderingen görs genom att sätta ett monetärt värde på samtliga effekter på både kostnads- och nyttsidan för att sedan aggregera desamma. Slutresultatet presenteras vanligtvis som ett diskonterat nettonuvärde eller som en netto nytto-kostnadskvot (totala nyttan dividerat med totala kostnaden). Tilläggas ska att ett viktigt syfte med en CBA för cykling är att identifiera och strukturera de nyttorna som cykling kan medföra.

Vid Nordiska ministerrådets seminarium 2005 konstaterades en enighet kring vilka effekter som bör inkluderas i en cykel-CBA. De huvudsakliga direkta effekter som bör innefattas i CBA av cykelinfrastruktur var: komfort, trygghet, hälsovinster, olycksrisker, restid och kostnader för cykling (Tema Nord, 2005).

Kostnadssidan är sällan problematisk att uppskatta. Däremot är det svårare att hantera nyttsidan. Det har pekats på att den traditionella metoden som tillämpas för väginvesteringar inte tar hänsyn till cykelspecifika faktorer (Lind *mfl*, 2005). I ett försök att beskriva de effekter som behöver uppskattas specificerar de nio effekter för ett scenario om investering i cykelinfrastruktur:

För nuvarande cyklister, förbättringar:

- 1) Restidsvinst – som följer av förbättrad cykelled
- 2) Minskad väntetid – i förekommande fall om åtgärd tar bort väntan vid trafikljus
- 3) Förbättrad komfort (inklusive säkerhetsvinster)
- 4) Driftskostnader (stöld, försäkring, reparation och underhåll)

För nuvarande cyklister som cyklar mer:

- 5) summan av effekterna 1- 4 x 0,5 enligt "rule of the half".

För nytillkommande cyklister, som byter från annat färdmedel till cykel:

- 6) summan av effekterna 1 – 4 x 0,5 enligt "rule of the half"
- 7) Förbättrad hälsa
- 8) Säkerhetseffekt – kan vara antingen positiv eller negativ, fler eller färre cykelrelaterade olyckor beroende på typ av investering.

För övriga trafikanter som påverkas av cykeltrafikförändringen:

- 9) Externa effekter – indirekta effekter av minskat bilåkande såsom minskningar i: underhåll, buller, emissioner, olyckor + eventuell förändringar av markanvändning, exempelvis ökad tillgänglighet till parkeringsplatser.

För cykelturisttrafik är det svårt att räkna med några tidsvärden, däremot finns det värden av förbättringar som gör att cykling sker i mer natursköna miljöer eller leder till åtkomst till nya platser ("Scenic value"). Det är framförallt effekterna 3) värdet av förbättrad komfort och 4) minskade driftskostnader, som bör kunna tillskrivas även cykling för turism. Den huvudsakliga cykelturistiska effekten kommer från turistens konsumtion och uppkommer som vi ska beskriva i det följande i huvudsak på regional nivå.

2.4.1 Exempel på empiriska studier hälsa och restid

En studie av investering i cykelinfrastruktur med särskilt fokus på hälsoeffekter av ökad cykling i Portland, Oregon, USA, fann att den sammanlagda besparingen i hälsoutgifter mellan 1991 till 2040 kunde uppskattas till 388 – 594 millioner USD (~SEK), samt att genomsnittligt antal sparade liv kunde uppskattas till mellan 42 – 68 stycken. (Gotschi, 2011)

En norsk studie pekar på att arbetare som ökade sitt cyklande började leva ett mer hälsosamt och aktivt liv, vilket i sin tur resulterade i att de blev mindre sjuka och rapporterade minskad sjukfrånvaro. Denna hälsoeffekt uppskattades till ett ekonomiskt värde om 2 500 NOK per år och anställd person. (Saelensminde, 2004)

Restidsvinster för cykel har uppskattats i flera studier i både Sverige och Danmark (Lind m.fl. 2005, Krag m.fl. 2005, Björklund 2012). Exempelvis så uppskattar Lind m.fl. (2005) att restidsvinsten till följd av en förbättrad cykelled kan värderas till 70-90 SEK per cykeltimme. Motsvarande värde för cykling i Danmark uppskattas av Krag m.fl. (2005) till 4,7 Euro.

Ett exempel på en genomförd CBA på cykling är Sustrans (2011), som studerat anläggandet av gång och cykelbanor i Bootle, Hartlepool och Newhaven. De får fram nettonuvärdeskvoter (nyttan i förhållande till en kostnad av 1) på 29:1, 32:1, och 15:1, vilket i genomsnitt blir ca 20:1. Författarna pekar på att detta är ett betydligt högre värde än motsvarande kvoter för väginvesteringar eller investeringar i kollektivtrafik, vilka brukar ligga kring 3:1. Författarna avslutar med att konstatera att investering i cykelinfrastruktur därmed är ett samhällsekonomiskt gott alternativ. (Sustrans, 2011)

2.4.2 CBA på cykelturism och turismeffekter på nationell nivå

Vår genomgång av internationell litteratur finner inga tidigare studier där cykelturism har bedömts med CBA. Studier som presenterats i litteraturgenomgången har handlat om CBA för cykelinvesteringar generellt samt uppskattningar av cykelturismens ekonomiska effekter generellt och inte för investering i en specifik cykelled.

När det gäller turism och CBA har en tidigare studie, Heldt (1998), definierat den nationella nyttan av turism i samband med väginvesteringar som:

”[...] den ökning av producentöverskott och skatteinkomster som landet kan få som följd av att en väg förbättras eller anläggs. [...] nyttan uppstår som följd av en konsumtionsökning inom landet som hänger samman med ett nygenererat inflöde av utländska turister eller minskat utflöde av inhemska turister.” (Heldt 1998, s.26)

Tillämpar vi denna definition för en investering i cykelled för turism skulle det innebära att svenskar som väljer att cykelturista i Sverige istället för utomlands räknas som ett nettotillskott för samhällsekonomisk nytta. Likaså räknas utländska turister som väljer att cykelturista i Sverige som ett nettotillskott.

Befintliga cykelturister kan således inte tillskrivas någon turistekonomisk effekt vad gäller nationell nivå. Däremot kan det innebära en nyttoförbättring att lägga till den nationella analysen, via ökat konsumentöverskott, om de har en betalningsvilja för av en förbättrad cykelled.

Vi kan således konstatera att nationella cykelturister, inkluderat befintliga cykelturister till en destination i huvudsak ger upphov till cykelturistekonomiska effekter på regional nivå. En nationell turismeffekt uppkommer bara i fall då nationella turister väljer att

avstå från cykelturism utomlands och väljer Sverige istället tack vare en ny eller förbättrad cykelled. Nygenererat inflöde av utländska turister innebär alltid ett nettotillskott till den turistekonomiska effekten.

3 Empirisk studie av cykelturistisk effekt i Varberg och på Gotland

3.1 Datainsamling och enkätkonstruktion

Datamaterialet för denna studie har samlats in med hjälp av enkäter till cykelturister i Varberg och på Gotland under vecka 28 till och med vecka 33, 2012. Varberg valdes ut som studieområde utifrån dess geografiska läge i hjärtat av den planerade Kattegattleden. Gotland valdes ut för att det är en känd cykeldestination och tidigt blev utpekad som Sveriges enda region med cykelturism i sådan omfattning att det kunde kallas en näringsgren (Sveriges turistråd, 1990).

Frågorna i enkäten var uppdelade i fyra delar. Första avsnittet rörde vistelsen på orten, fritidsintressen och cyklingserfarenheter. Andra avsnittet handlade om semesterekonomi och konsumtionsval under semestern. Tredje avsnittet innehöll frågor om individens socioekonomi medan det avslutande avsnittet bestod av ett *stated preference* scenario kring faktorer av betydelse för turistens val av cykelled.

Enkäten togs fram efter inledande intervjuer och diskussioner med tidigare cykelturister. Test av enkätdesign och då särskilt *stated preference* scenariot genomfördes under maj 2012 på ett urval av cyklister samt forskare inom turism med erfarenhet av konsumtionsstudier. Nödvändiga justeringar av enkäten genomfördes innan den slutliga enkäten färdigställdes.

3.2 Insamling av data

Totalt sett samlades 483 enkäter in, varav 207 stycken från cyklande på Gotland och 276 stycken från Varbergstrakten. I redovisningen av resultaten i detta avsnitt behandlas de båda orterna separat och i de fall där skillnaden är signifikant så pekas detta särskilt ut.

Metoden för datainsamling kan betecknas som en på-platsen studie där respondenter ombads att fylla i och återlämna enkäten på plats till studieadministratören. Urval av cykelturister genomfördes för det första i anslutning till cykelleder vid lämpligt utvalda utflyktsmål (se förteckning i tabell 1) i syfte att fånga ett representativt urval av cykelturister. Urvalskriteriet var att personen satt på en cykel och hade cyklat under dagen. För det andra genomfördes urval i syfte att fånga cykelturister vid boendeanläggningar i respektive område. Syftet var att få ett tillräckligt stort urval av cykelturister från olika typer av boendeselement.

Enkätadministration genomfördes under eftermiddag - tidig kväll, vilket bedömdes som en lämplig tid då respondenter kunde ta sig tid att delta i studien. För att motivera respondenter att delta i studien fick alla som deltog en 10:an-lott.

Insamlingsplats för enkäten kan vara av vikt för vilken typ av svar som lämnas. Exempelvis kan nämnas att Cykelturistveckan (CTV) genomfördes 29 juli - 4 augusti 2012 och att en stor del av enkäterna, 119 stycken för Varberg samlades in just vid en samlingsplats för CTV-deltagare. Enkäterna för just denna grupp samlades in 2:a och 3:e augusti, dvs i slutet på CTV. Vi rapporterar särskilt för denna grupp, givet att vi ser att CTV-deltagare skiljer sig från mängden i stort. Tabell 1 refererar till insamlingsplats och hur många enkäter som samlades in på respektive plats.

Tabell 1 Insamlingsplatser samt antal enkäter på varje plats

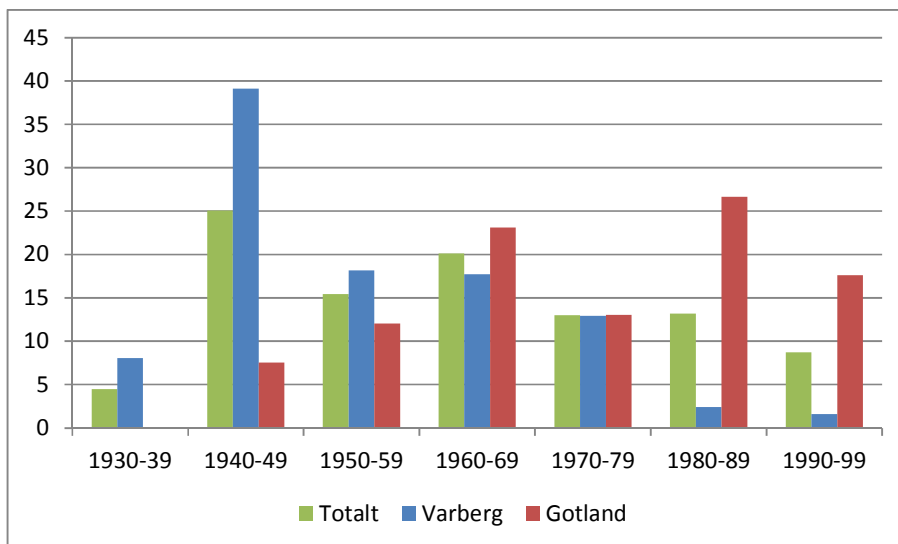
<i>Varberg</i>		<i>Gotland</i>	
Apelviken (camping; området och restaurangerna ned mot havet)	27	Snäck (camping)	27
Cykelled Apelviken –stan	11	Norderstrands (camping)	70
Hamnen/"torget" vid fästningen	23	Kneippbyn (camping och badplatsområde)	14
Södranäs (camping)	70	Lummelundagrottorna	36
Varbergs vandrarhem	9	Österport cykeluthyrning	30
CTV-lokalen (samlingsplats för CTV-deltagare)	119	Hamnen cykeluthyrning	30
Getterön (camping)	10		
Stan, innerstadsområdet	7		
Totalt:	276	Totalt:	207

En cyklist som besvarar en enkät behöver nödvändigtvis inte betraktas som en turist. Vidare kan turister och inhemska ha olika konsumtionsmönster och för att fånga just turister i vår enkätstudie, har vi valt att exkludera alla som uppgivit att de bor hemma under sin vistelse på orten (se vidare Figur 6 för olika boendeformer). Totalt sett har vi exkluderat 25 respondenter vilket gör att det analyserade materialet uppgår till 458 respondenter.

3.3 Beskrivande statistik över urvalet

Den könsmässiga fördelningen bland samtliga respondenter var jämn. Fördelningen med avseende på kvinnor och män mellan de båda undersökta orterna var dock något ojämn. I Varbergstrakten var de svarande 53 procent män och 47 procent kvinnor (n=248), medan på Gotland var fördelningen det omvända: 47 procent män och 53 procent kvinnor (n=197).

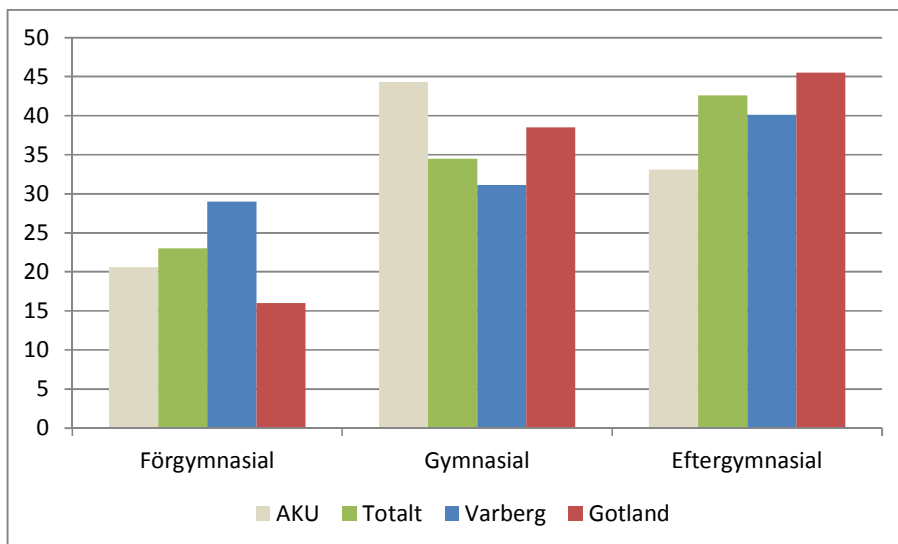
Respondenterna var födda mellan 1932 och 1997, dvs. den äldsta firade sin 80-årsdag året för datainsamlingen och de yngsta fyllde 15 år. Fördelningen generellt sett visade att var fjärde som svarade på enkäten var född på 1940-talet. Den näst största ålderskohorten, 20 procent av urvalet, utgjordes av 60-talisterna. Figur 1 illustrerar fördelningen bland respondenterna med avseende på ålderskohorter. Figuren visar även att åldersfördelningen bland de svarande på de båda orterna skiljde sig kraftigt åt. Det är tydligt att Gotland lockade en större andel yngre jämfört med Varberg, då medelåldern skiljde 20 år mellan de båda undersökta områdena. Närmare 45 procent av Gotlands-cyklisterna var födda 1980 eller senare, medan motsvarande siffra för Varberg var knappt 4 procent. I Varberg fanns motsvarande andel i andra änden av åldersspannet, där nästan 47 procent var födda före 1950, en kohort som lockade knappt 8 procent av de svarande på Gotland. I genomsnitt var Gotlandscyklisten 38 år (född 1974) medan den genomsnittliga cyklande turisten i Varberg var 58 år (född 1954).



Figur 1 Födelseår för urvalet, procent.

När det gäller utbildningsnivån i vårt urval kan vi konstatera att andelen med grundskoleutbildning bland respondenterna var något högre än för riksgenomsnittet. Iögonfallande är att andelen med eftergymnasial utbildning var nästan 43 procent, eller ungefär tio procentenheter högre än för befolkningen i stort. Fyra av tio bland Varbergscyklisterna hade en eftergymnasial utbildning medan något fler bland cykelturisterna på Gotland hade samma utbildningsgrad. Knappt 30 procent av de cyklande turisterna i Varberg hade en grundskoleutbildning som högsta utbildningsgrad och Gotlandscyklisterna var andelen ungefär 16 procent.

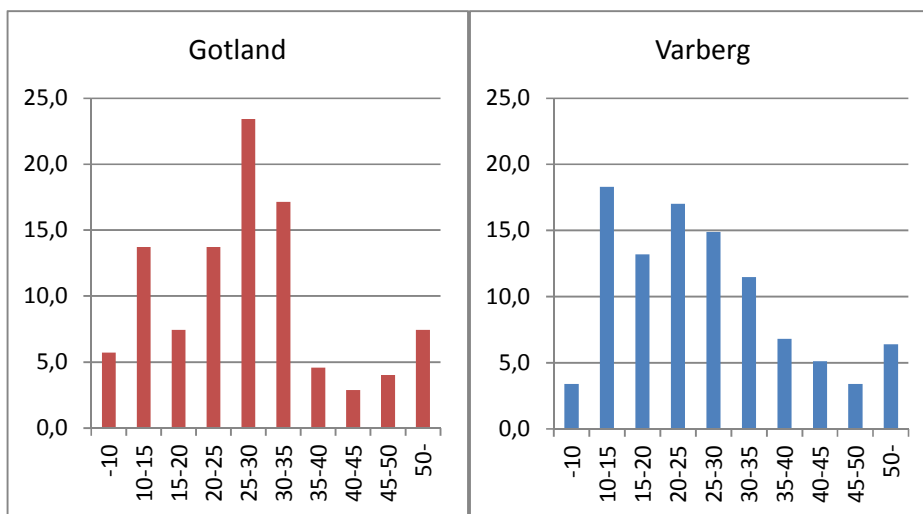
Figur 2 visar fördelningen av utbildningsgrad bland respondenterna. Figuren presenterar även motsvarande siffror för befolkningen i stort, baserade på Arbetskraftsundersökningen (AKU) för 2011. Bland de svarande i vår enkätstudie hade en tredjedel någon form av eftergymnasial utbildning och ungefär 20 procent har grundskoleutbildning. Bland respondenterna finner vi att fördelningen skiljer sig åt jämfört med befolkningen i stort. Andelen med grundskoleutbildning bland respondenterna var något högre än för befolkningen i stort. Iögonfallande är att andelen med eftergymnasial utbildning var nästan 43 procent, eller ungefär tio procentenheter högre än för befolkningen i stort. Differensen är dock inom felmarginalen. Den högsta utbildningsnivån skiljer sig åt bland de svarande mellan de båda undersökningsområdena. Fyra av tio bland Varbergscyklisterna hade en eftergymnasial utbildning medan något fler bland cykelturisterna på Gotland hade samma utbildningsgrad.



Figur 2 Utbildningsnivå, i procent. Jmf med AKU.

3.3.1 Inkomst

Medelinkomsten för individerna i Gotlandsurvalet var 27 129 kr medan motsvarande för Varbergsurvalet var 26 117 kr. Inkomstfördelningen bland de undersökta cyklisterna visar att ungefär 40 procent av de undersökta Gotlandscyklisterna hade månadsinkomster som var mellan 25 000 och 34 999 kr. Bland Varbergsturisterna finner vi lägre inkomster generellt där närmare 20 procent hade en månadsinkomst som var mellan 10 000 och 14 999.



Figur 3 Inkomstfördelning (i tusental) bland cykelturister, Gotland och Varberg, sommaren 2012

Not: Y-axeln noterar procentuell fördelning bland respektive grupp. X-axeln visar inkomstintervallen, i tusental. Observera att den övre gränsen i varje intervall är en kr över frågans formulering. Dvs "10-15" avser 10 000 – 14999 kr.

3.3.2 Hälsa och välbefinnande

Enkäten innehöll också två frågor om hälsa och välbefinnande. Bland respondenterna i både Varberg och på Gotland uppfattade ungefär 92 procent att deras allmänna hälsotillstånd var gott eller mycket gott. Detta kan jämföras med resultat från motsvarande nivåer för Svenska befolkningen i stort. Levnadsnivåundersökningen (LNU) för 2000, vars urval är representativt för befolkningen, undersöker bland annat hur det allmänna hälsotillståndet uppfattas. I LNU 2000 bedömde 73,4 procent av befolkningen att deras allmänna hälsotillstånd som gott, och 21,2 procent som dåligt.¹

En motsvarande jämförelse kan göras för upplevd lycka. En ansats för att mäta livskvalité, i flera länder till och med framförd som metod för att göra nationella livskvalitémätningar "Well-being accounts", är Happiness-ansatsen eller Subjective Well Being (se t.ex. Frey 2008 eller Kahneman m.fl. 2004). En fråga i enkäterna för vår undersökning innehöll en övergripande fråga om hur individens uppfattade sin nöjdhet med livet på en skala mellan noll och tio. Ungefär 60 procent svarade nio eller tio, där noll angav missnöjd, och tio nöjd. Medelvärdet för frågan var 8,8. Genomsnittet för Sveriges befolkning enligt en nyligen publicerad studie av lyckotillståndet i världen, World Happiness Report, ligger kring 7,85 (Helliwell m.fl. 2012).

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att vårt urval innehåller individer som upplever sin hälsa och välbefinnande som bättre jämfört med genomsnittet för den svenska befolkningen.

3.4 Beskrivning av individens resa, resesällskap och cykling

Den genomsnittlige cykelturisten hade 1,6 personer ur sin familj med sig på resan.² Knappt var femte reste utan någon annan familjemedlem.³ Nästan varannan hade *en* familjemedlem med sig på resan. Bland Gotlandcyklisterna var denna andel strax över hälften, och bland Varbergscyklistererna var den runt 43 procent. För båda turistmålen uppgav drygt 30 procent att de hade mellan två och fem familjemedlemmar i sällskap på resan.

3.4.1 Tidigare cyklingserfarenheter

Den genomsnittliga turen för dagen planerades vara i snitt drygt 28 km, där knappt 21 redan hade genomförts innan enkäten överlämnades och genomfördes.^{4 5}

De flesta cyklisterna var vana cyklister. Tre av tio angav att de cyklade varje dag till vardags (ej vintertid). Knappt en av tre cyklar minst 2-3 ggr per vecka. Bland cyklisterna i Varberg uppgav 35 procent att de cyklar mellan 2-3 gånger per vecka, medan motsvarande andel bland Gotlandscyklistererna var 27 procent. Cyklisterna uppskattade att de cyklar ungefär 29 km i veckan (medianen är 20 km), där ett par stycken angav att de cyklar mer än 200 km under en normal vecka.

¹ Skalan var femgradig där svarsmöjligheterna var mycket dåligt, dåligt, någorlunda, gott och mycket gott. Skalan i LNU 2000 var tregradig: Gott, Dåligt eller Något däremellan.

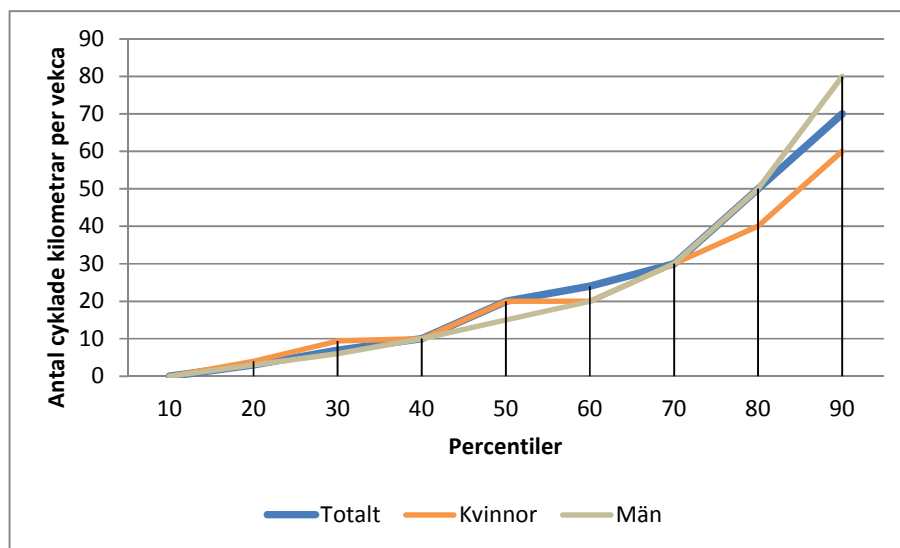
² Ej sig själv medräknad

³ Reser personerna i fråga med t.ex. vänner, räknas detta som att de reser ensamma.

⁴ En outlier är exkluderad, där det har uppgivits att denne redan cyklat 800 km under dagen.

⁵ Varbergscyklistererna uppgav att de vid tidpunkten för enkätens ifyllande att de redan cyklat knappt 25 av 29 km. Gotlandscyklisterernas antal avverkade kilometer uppgick till 16 av totalt 27.

Tittar vi på hur fördelningen ser ut för de undersökta cyklisterna finner vi att 10 procent uppger att de cyklar noll km en normal vecka. Den 50:e percentilen (medianen) uppgav att denne cyklade 20 km under en normal vecka och den 90:e percentilen cyklade 70 km under en normal vecka. Mönstret för män och kvinnor var någotsånär detsamma upp till och med den 70:e percentilen med vissa tendenser att fler kvinnor än män cyklade kortare sträckor varje vecka. Enkätresultatet visade att från den 70:e percentilen tenderade fler män än kvinnor att ange att de cyklar mer och längre. Som exempel kan vi nämna att den 80:e percentilen bland männen angav att denne cyklade i snitt 50 km en normal vecka, medan bland kvinnorna var motsvarande genomsnittligt svar 40 km. Summerar vi detta kan vi säga att de män som cyklade längre sträckor, cyklade inte bara längre än de andra männen, de cyklade även längre än de långcyklade kvinnorna. Nedan visar Figur 4 hur vardagscyklandet bland respondenterna var fördelat mellan män och kvinnor.



Figur 4 Fördelning av cyklande per vecka, percentiler

Semesterresan planerades vara i snitt 10 dagar. Semesterorterna skiljer sig åt där turisterna i Varberg planerade att stanna i knappt 12 dagar, medan Gotlandsturisternas planer var att stanna i 8 dagar.⁶ Medianen var 7 dagar både bland Varbergs- och Gotlandsturisterna.

3.4.2 Cykelmöjlighetens vikt för val av resmål

På frågan om cykelmöjligheternas vikt vid val av semesterort angav fyra av tio att denna var helt avgörande. Fördelningen mellan de båda semesterorterna är sned. En naturlig förklaring till det är att i samband med undersökningen genomfördes en cykelturistvecka i Varberg, vilket med stor sannolikhet dragit till sig likasinnade entusiaster. De cyklande turisterna på Gotland angav i genomsnitt att cykelmöjligheterna var till 50 procent avgörande för valet av semesterort. En femtedel angav att cykelmöjligheterna var till 100 procent avgörande för beslutet att semestra just på Gotland. För urvalet av

⁶ I Varberg fanns ett par stycken som angett att semestern planerades att vara i mer än 120 dagar. Exkluderas dessa sjunker dem planerade semestern till strax under 11 dagar.

cyklisterna i Varbergstrakten var genomsnittet på frågan om cykelmöjligheternas betydelse för val av resmål 71 procent. I urvalet för Varberg angav mer än varannan att cykelmöjligheten var helt avgörande för valet av semesterort.

De huvudsakliga skälen till val av semesterort redovisas Tabell 2. Gotlandscyklisterna uppgav i högre utsträckning att sol- och badmöjligheter var det huvudsakliga skälet (46 procent jmf med 40 procent). Runt tre av tio uppgav att cykellederna var det avgörande skälet till att just den semesterorten valdes.⁷ Det som sticker ut, är att en stor mängd i Varbergstrakten angett Cykelturistveckan (CTV) som skäl, ett evenemang som arrangeras på olika orter i Sverige från år till år. Om vi adderar de som uppgivit CTV bland Varbergscyklisterna får vi att mer än varannan Varbergsrespondent valt just Varberg på grund av cyklande.

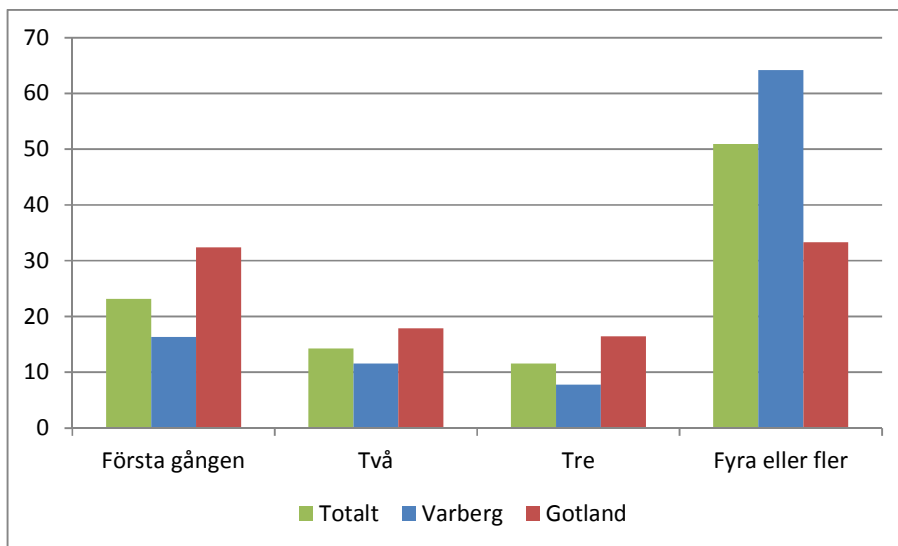
Tabell 2 Huvudsakliga anledningar till val av resmål, procent

	<i>Totalt</i>	<i>Varberg</i>	<i>Gotland</i>
Sol och bad	43	40	46
Cykelleder	29	27	31
Besöka släkt och vänner	8	10	6
Övrigt	57	56	59
- <i>Varav CTV</i>		31	.
Antal obs	458	256	202

Not: Flera har angett fler skäl och att den totala summan i respektive kolumn är större om 100.

I genomsnitt hade varannan cyklist besökt orten tidigare vid minst fyra tillfällen, inklusive årets besök. Knappt 24 procent var på orten för första gången. Figur 5 visar hur respondenterna svarande på frågan om hur många gånger de besökt orten tidigare inklusive årets besök, och är även fördelad på respektive ort. Figuren visar att fördelningen på antal tidigare besök skiljer sig åt mellan de båda undersökta orterna. 62 procent av Varbergscyklisterna har besökt Varbergstrakten tidigare vid minst fyra tillfällen, inklusive årets besök. Bland Gotlandscyklisterna var motsvarande andel var tredje undersökt cyklist. Förstagångsbesökarna var 16 respektive 32 procent.

⁷ Andelarna var ungefär lika stora för båda orterna.



Figur 5 Antal tidigare besök (inkl årets) på orten. Procent.

Vi ställde även frågan vad de istället skulle gjort om de inte åkt till just denna destination. Runt 12 procent av alla respondenter uppgav att de skulle cyklat någon annanstans.^{8,9}

⁸ Uppgiften är baserad på alla respondenter. Inget svar har tolkats som "vet ej".

⁹ Övriga svar var av karaktären stannat hemma, åkt någon annanstans, varit i sommarstugan.

4 Resultat

Tidigare studier där konsumtionsdata samlats in pekar på problem för respondenter att redovisa sina utgifter. För vissa är det enkelt att redovisa på individnivå, för andra är det enklare att redovisa på familjenivå. Vi är intresserad av att räkna fram en genomsnittlig siffra för konsumtion per person och gästnatt. För varje fråga i enkäten som rör budget och konsumtionsutgifter fick respondenten möjlighet att ange om det är enskild utgift eller om svaret omfattade hela familjen. Vi väljer i det följande att redovisa dessa uppgifter omräknat till per person.

I många fall betalar föräldrar inte fullt pris för barn under en viss ålder. Entréer, restaurangbesök, bussbiljetter etc. har ofta (minst) ett barnpris och ett vuxenpris. Ibland förekommer paketpris för t.ex. två vuxna och två barn. För att undvika underskattning av olika typer av utgifter per person väljer vi att räkna varje barn under 12 år som en halv kostnad.

4.1 Genomsnittlig dygnskonsumtion per person

4.1.1 Resan till resmålet

Nio av tio respondenter i Varberg åkte i egen bil eller samåkte i bil till resmålet. Tolv personer tog tåget, tre personer åkte kollektivt och två cyklade till Varberg. Till Gotland däremot var spridningen bland alternativen något större även om båt av geografiska skäl är det i särklass vanligaste sättet att ta sig till resmålet. 70 procent åkte vanlig färja och 13 procent åkte snabb-färja.¹⁰ Bland de som åkte vanlig färja fanns två personer som även angett att de cyklat till resmålet. Ungefär 16 procent flög till Gotland.¹¹

Kostnaden för att ta sig till semestermålet var i snitt drygt 900 kr för enskilda, där Gotland är dyrare jämfört med Varberg: strax över 1000 kr respektive drygt 800 kr. De som räknat in hela familjen angav i genomsnitt att resan till resmålet kostat drygt 2300 kr. Liksom för enskilda var kostnaden att åka till Gotland högre än till Varberg. Att ta sig till Gotland för en hel familj kostade respondenterna i genomsnitt 3600 kr. Resan till Varberg för en hel familj kostade i genomsnitt strax över 1200 kr.

Tabell 3 Kostnader för resan till resmålet, kr (antal obs inom parentes)

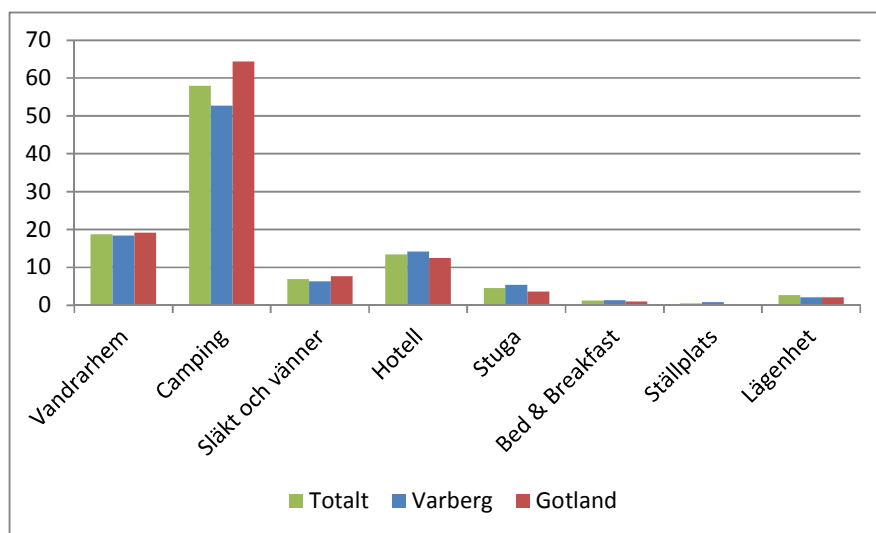
	<i>Snitt per person</i>
Totalt	922 (377)
Gotland	1205 (179)
Varberg	635 (198)

¹⁰ En person har angett både snabb-färja och vanlig färja. Ytterligare en person åkte egen båt.

¹¹ Två tog tåget, fyra åkte bil, och två åkte buss.

4.1.2 Boendet

De allra flesta (96 procent) angav att de förlagt sitt semesterboende till *en* typ av boende. Strax över hälften (58 procent) av respondenterna valde att förlägga sitt boende till camping. Det är fullt möjligt att en stor del av förklaringen kan ligga i att stora delar av insamlingsplatserna var på just campingplatser (se Tabell 1).¹² Andelen campare var högre bland Gotlandscyklisterna än bland de cyklade i Varbergstrakten (64 respektive 43 procent). Vandrarhem var populärt, ungefär 19 procent, och det var likartat på båda destinationerna. 13 procent av alla svarande bodde på hotell under sin cykelsemester. Ungefär fem procent bodde i en stuga.¹³ Figur 6 illustrerar boendeformerna bland respondenterna.



Figur 6 Boendeform bland de svarande i enkäten, procent.

Not: Observera att flera val är möjliga och att den totala procentsatsen för respektive destination kan överstiga 100.

Boendekostnaden som respondenterna uppgav att de betalar för sitt boende under sin semester var knappt 215 kr per person och dygn. Sett till de olika destinationerna var den totala boendekostnaden högre i Varberg än på Gotland, 245 respektive 179 kr per person och dygn. Som vi ser i figuren ovan var det jämförelsevis få som angav att de bodde i en lägenhet, hade en ställplats¹⁴, eller bodde på Bed & Breakfast. Vi har därmed valt att i fortsättningen inkludera dessa i stuga, camping respektive hotell.

I vår studie är det framför allt hotell (inklusive Bed & Breakfast) som är dyrast. I genomsnitt var boendekostnaden för hotell och Bed & Breakfast 555 kr, vandrarhem kostade 276 kr per person och dygn och campingplats kostade 123 kr per person och dygn. Tabell 4 redogör för boendekostnaden per dygn fördelat på olika typerna av boende.

¹² Totalt sett samlades 45 procent av alla enkäter in på campingplatser (54 procent av Gotlands enkätsvar och 39 procent av Varbergs).

¹³ Ca 25 personer har angett att de bodde hemma och dessa är borttagna ur redovisningen (se sidan 10).

¹⁴ Ställplats är en parkeringsplats utformad för husbilar och lokaliserad utanför campingområdena.

Tabell 4 Dygnskostnad för boende. Genomsnitt per person. SEK. (Antal obs inom parentes)

	<i>Samtliga</i>	<i>Varberg</i>	<i>Gotland</i>
Total boendekostnad	215 (337)	245 (181)	179 (156)
Camping / ställplats	123 (182)	140 (98)	104 (84)
Vandrarhem	276 (60)	323 (34)	213 (26)
Släkt och vänner	99 (22)	55 (9)	129 (13)
Hotell / Bed & Breakfast	555 (45)	615 (25)	480 (20)
Stuga / lägenhet	223 (21)	250 (11)	132 (3)

4.2 Konsumtion under dygnet

Undersökningar kan drabbas av en så kallad teleskopeffekt, då respondenter placerar händelser felaktigt i tiden. För att undvika denna effekt begränsades frågorna i enkäten till senaste dygnet när det gällde att specificera utgifter. Dessutom fanns ett antal förutbestämda val. De val som angavs i enkäten var restaurang/cafébesök, livsmedel, shopping/souvenirer, cykelutrustning/tillbehör, entrébiljetter och resor under dagen (buss/tåg, km-kostnad om bilutflykt). Tabell 5 visar de utgifter som respondenterna uppgav att de haft det senaste dygnet. Respondenterna uppgav att de spenderat i genomsnitt 578 kr det senaste dygnet¹⁵ Gotlandscyklisterna uppgav att deras dygnskonsumtion per person var 686 kr och Varbergsturisterna uppgav att deras konsumtion var 200 kr lägre, jämfört med Gotlandstursiterna.

Tabell 5 Totala utgifter senaste dygnet

	<i>Snitt för alla</i>	<i>Varberg</i>	<i>Gotland</i>
Undersökt dygnskonsumtion	578,2	484,9	685,8

I genomsnitt var de största utgiftsposterna genom restaurang/café-besök och shopping/souvenirer.¹⁶ Tabell 6 visar fördelningen av dygnskonsumtionen uppdelat på

¹⁵ I beräkningen har samtliga i familjen räknats enligt definitionen ovan.

¹⁶ Differensen mellan de båda destinationerna var ungefär 120 kr, för enskilda.

destination. Differenserna mellan de båda orterna när det gäller restaurang/café är dock stora. Gotlandscyklisterna uppgav att de spenderade ungefär dubbelt så mycket på restaurang och café-besök, jämfört med de cyklade i Varberg. En annan detalj som står ut är utgifterna för cykelutrustning och cykeltillbehör (cykel). Gotlandscyklisterna spenderade i genomsnitt tre gånger mer på kategorin cykel jämfört med Varbergscyklister.¹⁷

Tabell 6 Utgifter, fördelade på dels destination (SEK).

	<i>Restaurang</i>	<i>Livsmedel</i>	<i>Shopping</i>	<i>Cykel</i>	<i>Entréer</i>	<i>Resor</i>	<i>Antal obs</i>
Varberg	137,5	156,6	125,2	29,3	10,4	26,9	196
Gotland	282,6	111,1	91,0	101,5	64,7	34,8	170

4.3 Total konsumtion vs. Budget för hela semestern

Vi inkluderade också en fråga om totalbudget för hela semestern. Det gör det möjligt att jämföra våra skattningar av genomsnittlig dygnskonsumtion baserade på ”post för post” med budget. Det kan ses som ett sätt att validera konsumtionsdata och kontrollera för eventuella teleskopeffekter.

Den uppskattade totalbudgeten dividerat med antalet övernattningar samt familjestorlek ger en uppskattad dygnsbudget. Denna var för semesterresan i genomsnitt 439 kr¹⁸ (median 357 kr) per person¹⁹. Dygnsbudgeten för Gotlandscyklisterna var i genomsnitt 471 kr medan cyklister i Varberg uppgav en budget som per dygn var knappt 60 kr lägre.

Tabell 7 Konsumtion per person vs budget per person, uppdelat för resmål

	<i>Totalt</i>	<i>Varberg</i>	<i>Gotland</i>
Rapporterad dygnskonsumtion	578	485	686
Uppskattad budget	439	412	471

4.4 Genomsnittlig konsumtion uppdelat på boendeselement

Senaste tidens forskning kring turisternas ekonomiska betydelse pekar på att det mest korrekta sättet att redovisa konsumtionsmätningar är genom summering av olika besökssegmentens genomsnittliga konsumtion. Redovisning av konsumtion som ett genomsnitt av alla turister har visat sig överskatta den totala ekonomiska betydelsen med upp till 50 procent (Sun mfl 2010). Därför presenterar vi härnäst en uppdelning av konsumtionsdata baserat på boendeselement. Med detta menar vi att vi knyter an till

¹⁷ Att 60 stycken (se Tabell 1) av enkäterna på Gotland samlades in vid cykeluthyrningsställen tycks inte ha påverkat resultatet.

¹⁸ Det finns ett par outliers som påverkar resultatet uppåt. Därför redovisas även medianen.

¹⁹ Vi följer definitionen ovan.

redan redovisade tabeller och redogör för de olika tabellerna med avseende på boendeform.

Det går till en början att se ett mönster i dygnskonsumtionen vad gäller turistens boende under sin semester (se Tabell 8 nedan). Mest spenderade de som bodde på hotell eller Bed & Breakfast (678 kr). Campinggästers konsumtion uppgick till 613 kr. Stug- och lägenhetsgäster uppgav att de spenderade 545 kr och vandrarhemsgästers konsumtion var 464 kr per person och dygn.

Tabell 8 Totala utgifter det senaste dygnet, kr

	<i>Samtliga</i>	<i>Två vuxna, inga barn (DINKS)</i>	<i>Barnfamilj</i>	<i>Varberg</i>	<i>Gotland</i>
Undersökt dygnskonsumtion	578,2	611,1	515,3	484,9	685,8
Camping / ställplats	613,5	703 (80)	483 (73)	539 (106)	695 (97)
Vandrarhem	464,4	557 (28)	.	351 (35)	622 (25)
Släkt och vänner	367,5	.	.	413 (9)	335 (13)
Hotell / Bed & Breakfast	678,1	540 (31)	.	455 (27)	965 (21)
Stuga / lägenhet	545,2	.	.	513 (13)	538 (11)

Not. Vi avstår att redovisa medelvärden för oifyllda celler då dessa undergrupper genererade för små sampel (6-9 observationer).

När det gäller utgifter uppgav hotellgäster att de spenderade 325 kr det senaste dygnet på restaurang och café-besök. Campinggästerna spenderade strax under 200 kr på restaurang och caféer. Campinggästerna hade däremot högre utgifter på livsmedel jämfört med hotellgäster. En möjlig och rimlig förklaring kan vara att campinggästerna har större möjlighet till kokmöjligheter än hotellgäster.

Tabell 9 Utgifter fördelade på boendesegment, kr

	<i>Boende</i>	<i>Restaurang</i>	<i>Livsmedel</i>	<i>Shopping</i>	<i>Cykel</i>	<i>Entréer</i>	<i>Resor</i>	<i>Totalt</i>	<i>Antal obs</i>
Varberg	245	137,5	156,6	125,2	29,3	10,4	26,9	704	196
Gotland	179	282,6	111,1	91,0	101,5	64,7	34,8	865	170
Camping och ställplats	123	197,5	160,8	144,7	38,1	46,3	26,1	736,5	203
Vandrarhem	276	169,9	88,3	40,1	87,3	16,8	62,1	740,5	60
Släkt och vänner	99	148,3	79,9	102,3	19,3	16,8	0,9	466,5	22
Hotell och Bed & Breakfast	555	325,0	117,3	91,8	91,6	29,1	23,2	1233	48
Stuga eller lägenhet	223	161,8	128,6	39,9	182,4	32,4	0,0	768,1	24

Tabell 9 visar ett av huvudresultaten från studien; exemplifieringen av hur stor den cykelturistiska effekten från en cykelturist kan tänkas vara. Det framgår exempelvis att cykelturister boende i hotell eller bed & breakfast är den grupp som spenderar mest pengar inte bara på boende utan också på övrig konsumtion under sin vistelse. Denna typ av information är av betydelse för policydiskussioner om hur den turistekonomiska effekten kan ökas.

För att uppskatta en total effekt för en viss destination behöver dessa genomsnittbelopp multipliceras med genomsnittlig vistelselängd samt med det totala antalet cykelturister inom varje segment under ett helår. Att notera är att det inte bara är uppskattandet av det totala antalet cykelturister som är en svår nöt att knäcka. För precis uppskattning av den regionalekonomiska effekten behöver man också ta hänsyn till att cykelturisten kan spendera sina pengar i geografin i takt med att denne förflyttar sig till nya platser under sin cykling.

I Tabell 9 återfinns beräkningar för den genomsnittliga resekostnaden per person i hela stickprovet, resekostnader för två vuxna i familjen fördelat på egen och sammanlagd utgift, samt för barnfamiljer.

Tabell 9 Genomsnittlig resekostnad till resmålet, segmenterat på boendeform, kr (antal obs inom parentes)

<i>Boendeform</i>	<i>Samtliga</i>	<i>Varberg</i>	<i>Gotland</i>
Camping eller ställplats	876 (203)	316 (103)	1453 (100)
Vandrarhem	817 (69)	712 (39)	954 (30)
Släkt och vänner	578 (26)	326 (11)	763 (15)
Hotell & BB	1296 (48)	1545 (26)	1003 (22)
Stuga eller lägenhet	1256 (22)	1504 (14)	822 (8)

I tabell 11 görs en beskrivning av uppgiven dygnsbudget per kategori. Denna kan jämföras med den genomsnittliga dygnskonsumtionen rapporterad i tabell 8. När respondenten uppger konsumtion under olika delkonsumtionsposter så visar det sig att summan av dygnskonsumtionen överstiger den uppskattade dygnsbudgeten för alla segment. Mest överskattar segmentet camping och ställplatsturister sin konsumtion.

Tabell 10 Dygnsbudget i kronor, segmenterat på boendeform och destination. (antal obs inom parentes)

<i>Boendeform</i>	<i>Samtliga</i>	<i>Varberg</i>	<i>Gotland</i>
Camping eller ställplats	360 kr (207)	278 kr (108)	450 kr (99)
Vandrarhem	490 kr (70)	536 kr (41)	425 kr (29)
Släkt och vänner	355 kr (25)	483 kr (12)	237 kr (13)
Hotell & BB	697 kr (55)	644 kr (33)	776 kr (22)
Stuga eller lägenhet	429 kr (24)	380 kr (17)	548 kr (7)

4.5 Genomsnittlig konsumtion för olika grupper

Variationen är stor vilken typ av familj som semesterar. Det kan tänka sig att barnfamiljer har en annan budget än en familj bestående av två vuxna. Vi definierar två olika familjekonstellationer med hjälp av enkäten där de angett hur många ur den egna familjen de semesterade med. Vi ser således om det finns vuxna som uppgivit att de semesterat med minst en annan vuxen ur sin familj. I några fall kan det finnas anledning att misstänka att respondenten angett alla denne semesterade med, utan att ta hänsyn till att frågan enbart syftade till familjemedlemmar. Vi försöker begränsa denna bias till att enbart studera ett hushåll med två vuxna utan barn (Double Income No KidS, DINKS). Genomsnittsåldern för dessa respondenter var 51 år. Den beräknade budgeten för DINKS-gruppen var 446 kr per person och dygn.

Vi tittar även på barnfamiljer som består av minst en vuxen och minst ett barn. Den genomsnittliga barnfamiljen vi studerat i enkäten bestod av mellan två och sju individer. Genomsnittligt antalet familjemedlemmar var strax under fem personer. I genomsnitt budgeterade barnfamiljerna med knappt 346 kr per person och dygn för sin cykelsemester, dvs 100 kr lägre jämfört med DINKS.

Tabell 11 nedan redogör för dygnskonsumtionen för DINKS och barnfamiljer där DINKS uppgav att de spenderade 611 kr det undersökta dygnet och barnfamiljens konsumtion uppgick till 515 kr per person.

Tabell 11 Totala utgifter i kronor senaste dygnet

	<i>Snitt för alla</i>	<i>Två vuxna, inga barn (DINKS)</i>	<i>Barnfamilj</i>
Undersökt dygnskonsumtion	578,2	611,1	515,3
Camping eller ställplats	613,5	703 (80)	483 (73)
Vandrarhem	464,4	557 (28)	.
Släkt och vänner	367,5	.	.
Hotell & BB	678,1	540 (31)	.
Stuga eller lägenhet	545,2	.	.

Not: Vi avstår att redovisa medelvärden för oifyllda celler då dessa undergrupper genererade för små sampel (6-9 observationer).

4.6 Total ekonomisk konsumtionseffekt av cykelturism per person

Hur stor del av den totala konsumtionseffekten bör tillskrivas cykel? I turistekonomiska studier är reseanledningen en central fråga. För att undvika dubbelräkning av effekten av olika turistaktiviteter så behöver i vårt fall den totala konsumtion som cykelturisterna tillför regionen korrigeras för reseanledning. En cykelturist kan exempelvis också räknas som en badturist samt som en klätterturist om turisten anger flera anledningar för sin resa till destinationen.

Central för att uppskatta en total ekonomisk effekt av cykel för en destination är att korrekt uppskatta antalet cyklistar under helåret inom respektive segment. Det råder dock brist på data över cykeltrafik generellt och specifikt när det gäller antalet cykelturister på enskilda destinationer. I denna studie räknar vi därför fram en konsumtionseffekt per cykelturist inom ett antal delkategorier. För att få den totala ekonomiska effekten behöver dessa medelvärden multipliceras med antalet cykeldagar i respektive område.

Vi kan konstatera att heterogeniteten hos cykelturisterna är stor och att en precis uppskattning av en total cykelturistisk konsumtionseffekt kräver:

- Antalet cykelturister under hela säsongen för respektive segment.
- Uppskattandet av den huvudsakliga reseanledning och den andel som kan tillskrivas cykel

Det senare innebär att den turistekonomiska effekten från en turist som anger flera reseanledningar och bara cyklar exempelvis 40 procent behöver korrigeras med motsvarande andel. Notera också att beroende på typ av cykelturister i ett område så kommer storleken på den cykelturistiska effekten att variera och olika typer av avnämare kommer att få olika stor del av turistens konsumtion.

5 Resultat från SP-spelet – faktorer av vikt för cykelturistens val av cykeldestination

För att studera vilka faktorer som är viktiga för val av cykeldestination inkluderades ett s.k. *stated preference*-spel (SP-spel) i enkäten. Spelet bestod av två situationer där individen ställdes inför valet mellan två områden för en en-veckas cykelsemester. Alternativen beskrevs med tre attribut: längd på cykelled; boendepreis per natt; samt aktiviteter eller restaurangutbud. Nedan visas ett exempel från en av enkäterna:

På nästa sida ska du få göra ett val mellan två olika områden i Sverige för en enveckas vistelse. Det är viktigt att du läser igenom instruktionerna innan så att du förstår frågan.

Tänk dig nu att du står inför ett val mellan två områden i Sverige för din cykelsemester. De båda områdena erbjuder olika typer av cykling. Det enda som skiljer de båda alternativen åt är egenskaperna Längd, Aktiviteter, Information och skyltning samt kvalitet på serviceutbudet:

Längd: Anger den totala sträckningen för cykelleden i km

Aktiviter längs cykelleden: Anger utbudet av aktiviteter att göra efter dagens cykling

Prisnivå för boendemöjligheter per natt: Anger prisnivå för boende per vuxen person och natt

Variation på restaurangutbudet: Anger variation på matställen både vad avser typ och pris utplacerade med lämpliga avstånd längs leden.

Nedan följer två situationer med två olika Cykelleder. Ange i varje situation vilken Cykelled du skulle välja? Alternativet att avstå från att cykelsemestra på någon av de båda lederna finns också.

Situation 1	Cykelled A	Cykelled B
Längd	200 km	300 km
Aktiviter längs leden	Några få	Flera
Prisnivå för boendet	250 kr/natt	750 kr/natt

Jag skulle välja: Cykelled A Cykelled B
 Jag skulle avstå cykelsemester

Situation 2	Cykelled A	Cykelled B
Längd	200 km	300 km
Variation på restaurangutbudet	Stor	Medel
Prisnivå för boendet	500 kr/natt	400 kr/natt

Jag skulle välja: Cykelled A Cykelled B
 Jag skulle avstå cykelsemester

Varje led erbjöd olika typer av cykling där cykellängd och prisnivå för boendet skiljde sig åt. Dessutom fanns ett av följande två attribut med i alternativet ”antalet aktiviteter

längs leden”, eller ”variation på restaurangutbudet längs leden”. Uppgiften för respondenten var att välja ett av de två alternativen. Om inget av alternativen passade fanns också möjligheten att avstå från cykelsemester. Varje respondent svarade på två SP-spel. Ett där attributet ”aktiviteter längs leden” ingick och ett där ”restaurangutbud längs leden” ingick.

Respondenterna fick två spel att ta ställning till. Spelen var likartade med skiftande längd på cykelleder och boendepriser per natt. Längderna på cykellederna varierade mellan 200, 300 eller 450 km, priset på boendet skiftade mellan 250, 400, 500 och 750 kr per natt. Det som skiljer de båda frågorna åt var en delfråga där variation på restaurangutbud längs leden förekom i det ena spelet och utbudet av aktiviteter att göra efter dagens cykling fanns i det andra. Respondenterna fick ta ställning till om de föredrog inga, några få eller flera aktiviteter, samt liten, mellan och stor variation på restaurangutbudet längs vägen. Längd, pris på boende och aktiviteter/restauranger fanns i sammanlagt tolv olika kombinationer, fördelat på sex varianter på varje destination. Varje respondent deltog alltså bara i två av dessa.

Alternativen består således av en längdbeskrivning, pris på boende och en upplevelsegradering. Individerna upplever en viss nivå av nytta V_i , $i=1,2,3$, och kommer att välja det alternativ där nyttan är störst, $V_k > V_n$.

Vi har valt att skatta tre modeller och resultaten presenteras i Tabell 12.²⁰ De två första modellerna skattar utbudet av aktiviteter och restauranger var för sig. Den tredje modellen poolar ihop alla observationer, men vi separerar ut variablerna aktiviteter och restaurang genom en interaktionsterm. Resultaten i de två första modellerna visar en statistiskt signifikant svag negativ effekt på boendepriset. Efterfrågan sjunker således med stigande pris, vilket är enligt förväntan. Efterfrågan ökar även med längd på cykelleder, men resultatet är enbart tydligt i den första modellen där vi mäter utbudet av aktiviteter efter cyklingen. I den andra modellen är resultatet inte signifikant, men ger en fingervisning om att det lutar åt det positiva hållet. Efterfrågan ökar i båda modellerna när vi mäter utbudet av aktiviteter såväl som variation i restaurangutbudet. Sambanden är både positiva och signifikanta. I den tredje modellen, där vi poolat ihop frågorna, ser vi att tecknen och signifikansen bibehålls för samtliga variabler.

I Tabell 13 presenterar vi resultaten för den poolade modellen där vi estimerat modellen separat för Varberg, Gotland, DINKS och barnfamiljer, samt slutligen för CTV-deltagare. Samtliga modeller presenterar estimaten och signifikansnivåer. Vi ser genomgående att priset på boendet är signifikant negativt associerat med valen, dvs något billigare boenden föredras framför dyrare, även om effekten är liten. Endast CTV-deltagare har ett icke-signifikant resultat. Längd på cykelleden är i två av fallen signifikanta, Gotland och DINKS, och då positivt. Längre cykelleder är således mer intressant än korta. Liksom för priset är de signifikanta effekterna små. Utbudet för aktiviteter och restaurangutbud har dock effekter som är betydligt större än boendepreis och längd på cykellederna. Genomgående kan sägas att utbudet av aktiviteter har större effekt än utbudet av restauranger.

²⁰ Metoden som använts är ”conditional logit”.

Tabell 12 Estimerade resultat. Aktiviteter, restaurang samt poolad modell

	Enbart aktiviteter (1)	Enbart Restaurang (2)	Poolade (3)
Pris på boende	-0,003*** (6,54)	-0,001*** (4,56)	-0,002*** (8,09)
Aktiviteter längs cykelleden	0,842*** (11,02)		0,833*** (14,60)
Variation på restaurang- utbudet		0,523*** (7,67)	0,728*** (13,78)
Längd på cykelleden	0,002*** (3,94)	0,001 (1,52)	0,001*** (3,31)
Obs.	1395	1401	2862

Absolutvärde av z statistika inom parentes, * signifikant på 5%; ** signifikant på 1%

Tabell 13 Estimerade resultat, poolade modeller

	Varberg (1)	Gotland (2)	DINKS (3)	Barnfamilj (4)	CTV (5)
Pris på boende	-0,001*** (3,64)	-0,003*** (7,58)	-0,002*** (5,62)	-0,002*** (3,82)	-0,001 (1,69)
Aktiviteter längs cykelleden	0,705*** (9,23)	1,105*** (11,73)	0,917*** (10,66)	0,742*** (6,67)	0,885*** (6,17)
Variation på restaurang- utbudet	0,664*** (8,84)	0,883*** (11,26)	0,825*** (10,20)	0,658*** (6,44)	0,765*** (5,55)
Längd på cykelleden	0,000 (0,01)	0,002*** (4,49)	0,001** (2,01)	0,001 (1,20)	0,000 (0,32)
Obs.	1626	1236	1308	731	492

Absolutvärde av z statistika inom parentes, * signifikant på 5%; ** signifikant på 1%

Estimaten från modellskattningarna ovan indikerar endast om effekten är positiv eller negativ, samt i vilken storleksordning. Vi har nyttjat estimaten vidare, för att beräkna betalningsvilja för förändringar i attributnivåerna, dvs hur mycket mer är individerna beredda att betala för ett utökat antal aktiviteter. Vi har även beräknat betalningsviljan för ett utökat restaurangutbud, samt för längre cykelleder. Resultaten från samtliga skattade modeller presenteras i Tabell 14 nedan.

Betalningsviljan för mer aktiviteter längs cykelleden beräknades vara 310 (\pm 68) kr medan ett utökat restaurangutbud beräknades till 368 (\pm 175) kr. I den poolade modellen ökade betalningsviljan för aktiviteter längs cykelleden och restaurangutbudet minskar,

jämfört med modell 1 och modell 2. För varje extra kilometer cykelväg finner vi att betalningsviljan var 64 öre (± 34 öre).

Tabell 14 Betalningsvilja i kr för förändringar i attributnivåer, (konf.intervall med \pm)

Skattade Modeller	Enbart aktiviteter	Enbart restaurang-utbud	Poolad	Varberg	Gotland
Aktiviteter längs cykelleden	310 \pm 68 (8,94)***	.	399 \pm 85 (9,16)***	533 \pm 274 (3,81)***	385 \pm 81 (9,26)***
Variation på restaurang-utbudet	.	368 \pm 175 (4,13)***	348 \pm 81 (8,43)***	502 \pm 273 (3,61)***	307 \pm 74 (8,16)***
Längd på cykelled (kr/km)	0,79 \pm 0,31 (4,91)***	0,67 \pm 0,78 (1,70)*	0,64 \pm 0,34 (3,76)***	0,003 \pm 1,02 (0,01)	0,80 \pm 0,33 (4,77)***

Absolutvärde av z statistika inom parentes, * signifikant på 5%; ** signifikant på 1%

Från den poolade modellen i tabell 14 kan utläsas att betalningsviljan för utökat antal aktiviteter längs med cykelleden ligger mellan 314 – 484 kr (399 \pm 85). Betalningsviljan för ett utökat antal aktiviteter längs leden verkar vara större än för ett utökat restaurangutbud. En jämförelse mellan de båda destinationerna visar att Varbergscyklisterna generellt sett verkar ha en högre betalningsvilja för förändringar i utbudet jämfört med cyklisterna på Gotland.

Vidare kan utläsas att betalningsviljan för utökad längd på leden verkar ligga mellan 0,3 – 0,98 kr/km (0,64 \pm 0,34).

6 Slutsatser

Denna studie har för det första diskuterat innebörden av samt metoden för att uppskatta en cykelturistisk effekt i relation till samhällsekonomisk analys. För det andra exemplifierat uppskattandet av en cykelturistisk effekt med data insamlat från två typiska turistorter, Varberg och Gotland. Avslutningsvis har ett *stated-preference* scenario (SP-spel), använts för att studera ett antal faktorer som är viktiga för cykelturisten när denne väljer destination.

Diskussionen kring cykelturistiska effekter visar att nationella cykelturister, inkluderat befintliga cykelturister till en destination i huvudsak ger upphov till cykelturistekonomiska effekter på regional nivå. En nationell turismeffekt uppkommer bara i fall då nationella turister väljer att avstå från cykelturism utomlands och väljer Sverige istället tack vare en ny eller förbättrad cykelled. Nygenererat inflöde av utländska turister innebär alltid ett nettotillskott till den turistekonomiska effekten.

Resultaten från den empiriska studien på Varbergs och Gotlandscyklister visar att varje gästnatt (konsumtion per person och dygn) genererar mellan 466 kr – 1233 kr beroende på vilken typ av cykelturist som besöker destinationen. Det är således viktigt att inte bara ha kunskap om det totala antalet cykelturister till ett område utan också vilken typ av cykelturist som besöker området. Storlek på den cykelturistiska effekten kommer således att variera med typ av cykelturist som besöker en destination.

Resultaten från SP-spelet visar för det första att längre cykelleder föredras framför kortare och att det finns en betalningsvilja på ca 50 öre per person och kilometer för ökad längd på cykelleden. Ett utbud av aktiviteter att göra efter dagens cykling verkar vara viktigare än att cykeldestinationen har ett varierat restaurangutbud längs med och i anslutning till cykelleden. Det finns dock en betalningsvilja att utöka/förbättra båda dessa faktorer. Att notera är att det således inte bara är faktorer som är kopplade till själva cykelleden, såsom längden eller skyltningen som gör cykelleden attraktiv för turisten. Faktorer som är kopplade till besöksnäringens storlek och struktur, såsom kvalitet på boende och restaurangutbud verkar vara minst lika viktiga för cykelturistens val av destination för sin semester.

Ytterligare studier behövs framförallt kring uppskattning av antalet cykelturister vid olika destinationer i Sverige, men också kring hur konsumtionen fördelas i geografisk längs en cykelled.

Referenser

- Beeton, S. (2009). *Cycling in Regional Communities: A Longitudinal Study of the Murray to Mountains Rail Trail, Victoria, Australia*. Research Report, La Trobe University, Bundoora.
- Björklund, G. och Carlén, B. (2012). *Värdering av restidsbesparingar vid cykelresor*. (VTI notat 26-2012). Stockholm: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Börjesson, M. and Eliasson, J. (2012). The value of time and external benefits in bicycle appraisal. *Transportation Research Part A*, 46, 673–683.
- Chang, H.-W. and Chang, H.-L. (2003). A strategic study of bicycle tourism in Taiwan. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5, 1675–1685.
- Dwyer, L., Forsyth, P., and Dwyer, W. (2010). *Tourism Economics and policy*, Buffalo: Channel view publications.
- Faulks, P., Richie, B., Brown, G. and Beeton, S. (2008). *Cycle Tourism and South Australia Destination Marketing*, Technical Report, CRC for Sustainable Tourism Pty. Ltd., Australia.
- Fraietta, J. (2004). *Cycle Tourism Research Summary*. Alberta Economic Development- Tourism Research.
- Frey, B. (2008). *Happiness: A Revolution in Economics*, MIT Press, Cambridge, MA and London, UK.
- Gotschi, T. (2011). Costs and benefits of bicycling investments in Portland, Oregon. *Journal of Physical Activity and Health*, 8(1):49-58.
- Grabow, M., Hahn, M. and Whited, M. (2010). *Valuing Bicycling's Economic and Health Impacts in Wisconsin*. *The Nelson Institute for Environmental Studies*. Center for Sustainability and the Global Environment, University of Wisconsin-Madison. Available from: http://www.sage.wisc.edu/igert/download/bicycling_final_report.pdf
- Halland.se (2012). <http://www.halland.se/kattegattleden>, hämtad 2012-10-10.
- Heldt, T. (1998). *Vägar till turismutveckling – den nationella nyttan av turism i samband med väginvesteringar*. Working papers in transport, tourism and communication, 1998:9, Högskolan Dalarna.
- Heldt, T. och Nerhagen, L. (2007). *Turismens samhällsekonomiska betydelse*, i Bohlin, M. och Elbe, J. (red) *Utveckla turistdestinationer – ett svenskt perspektiv*, Uppsala: Uppsala publishing house.
- Helliwell, J., Layard, R and Sachs, J. (2012). *World happiness report 2012*, Earth Institute, Columbia University.
- Institute of Transport and Tourism of UCLan and Sustrans, (2005). *Camel-Tarka Link Multi-Use Trail: Economic Assessment*. Research Report, University of Central Lancashire and Sustrans, UK.
- Kahneman, D., Kreuger, A., Schkade, D., Schwarz, N. and Stone A. (2004). Toward National well-being accounts, *American Economic Review* 94(2): 429-434.
- Kågeson, P. (2007). *Förutsättningar för cykelturism*, Naturskyddsföreningen.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23.
- Lind, G., Hydén, C. and Persson, U. (2005). Benefits and costs of bicycle infrastructure in Sweden. In: *CBA of Cycling*. Copenhagen: Nordic Council of Ministers, 20-25.
- LNU (2000). *Levnadsnivåundersökning 2000*, SCB.

- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567-582.
- Ritchie, B. W. and Hall, C. M. (1999). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 10(2), 89-112.
- Saelensminde, K. (2004). Cost-benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic. *Transport Research Part A*, 38(8), 593-606.
- Simonsen, P. S. and Jorgenson, B. (1998). Cycle tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism? In: *Cycling tourism*. Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm. 19-174.
- Southwick, R., Bergstrom, J. and Wall, C. (2009). The economic contributions of human-powered outdoor recreation to the US economy. *Tourism Economics*, 15(4), 709-733.
- Sun, Y.-Y., Wong, K.-F. and Lai, H.-C. (2010). Statistical properties and survey design of visitor spending using segmentation, *Tourism Economics* 16(4) p.807-832.
- Sustrans (1999). Cycle Tourism. Information Pack, TT21, Sustrans, UK. Available from: <http://www.sustrans.org.uk/assets/files/Info%20sheets/ff28.pdf>
- Sustrans (2011). *Economic Appraisal of local walking and cycling routes — Methodology*. Available from: <http://www.sustrans.org.uk/assets/files/general/Economic%20appraisal%20of%20local%20walking%20and%20cycling%20routes%20-%20methodology.pdf>
- Sveriges turistråd, (1990). Upptäck Sverige på cykel, rapport 1990:2.
- Tema Nord (2005). *CBA of Cycling*. TemaNord: Copenhagen. Nordic council of ministers report.
- Tillväxtverket (2012). *Fakta om svensk turism*. Stockholm, Tillväxtverket.
- Turistdelegationen (2005). Svensk cykelturism – Underlag för initiativ att satsa nationellt och regionalt.
- Velo.Info (2010). *Cycling and leisure and tourism*. The European Network of Cycling Expertise. Available from: www.velo.info/Library/Cycling_Leisure_Tourism.pdf

Härnäst följer frågor om din semesterekonomi

Att få en uppskattning på de utgifter en turist har under sin semester är en mycket viktig del av vår forskning kring cykelturism. Här nedan ber vi dig att så noga som möjligt lista de utgifter du haft under det senaste dygnet. Du kan välja att antingen räkna *din del av utgiften* om inköpet gällt för flera personer eller *totalsumman för hela din familj*, ange nedan vilket alternativ du väljer

9. Hur har dina utgifter sett ut för, mat etc. under det senaste dygnet? (ange fram till det klockslag på dagen när du fyller i enkäten och 24 timmar bakåt)

Min del av utgiften En totalsumma för hela familjen

Ange klockslag _____

<i>Utgifter</i>	<i>Summa i SEK</i>
<i>vilka utgifter har du haft det senaste dygnet</i>	-----
Restaurang och café-besök (serverad mat och dryck)	
Livsmedel (mat, dryck, godis, etc)	
Shopping och souvenirer (kläder, etc. ej cykeltillbehör)	
Cykelutrustning och cykeltillbehör	
Entrébiljetter	
Resor – under dagen (ev. buss/tåg biljetter, km kostnad om bilutflykt)	

10. Ungefär hur stor budget har du för din semesterresa hit till Varbergstrakten? (räkna *din del av utgiften* om inköpet gällt för flera personer eller *totalsumman för hela din familj*, ange nedan vilket alternativ du väljer)

Min del En totalsumma för hela familjen Budget: _____kr

11. Hur reste du till Varbergstrakten? (Fler svar är möjligt)

Flyg organiserad Kollektivtrafik
tåg bussresa

Egen bil Samåkning bil annat: _____

12. Hur mycket kostade din resa hit till Varbergstrakten?

(biljetter, bensin, etc, räkna din del av kostnaden om du samåkt eller totalsumman för hela familjen)

Min del En totalsumma för hela familjen _____kr

13. Var bor du under din semesterresa hit till Varbergstrakten?

På nästa sida ska du få göra ett val mellan två olika områden i Sverige för en enveckas vistelse. Det är viktigt att du läser igenom instruktionerna innan så att du förstår frågan.

Tänk dig nu att du står inför ett val mellan två områden i Sverige för din cykelsemester. De båda områdena erbjuder olika typer av cykling. Det enda som skiljer de båda alternativen åt är egenskaperna Längd, Aktiviteter, Information och skyltning samt kvalitet på serviceutbudet:

Längd: Anger den totala sträckningen för cykelleden i km

Aktiviter längs cykelleden: Anger utbudet av aktiviteter att göra efter dagens cykling

Prisnivå för boendemöjligheter per natt: Anger prisnivå för boende per vuxen person och natt

Variation på restaurangutbudet: Anger variation på matställen både vad avser typ och pris utplacerade med lämpliga avstånd längs leden.

Nedan följer två situationer med två olika Cykelleder. Ange i varje situation vilken Cykelled du skulle välja? Alternativet att avstå från att cykelsemestra på någon av de båda lederna finns också.

Situation 1	Cykelled A	Cykelled B
Längd	200 km	300 km
Aktiviter längs leden	Några få	Flera
Prisnivå för boendet	250 kr/natt	750 kr/natt

Jag skulle välja:

Cykelled A

Cykelled B

Jag skulle avstå cykelsemester

Situation 2	Cykelled A	Cykelled B
Längd	200 km	300 km
Variation på restaurangutbudet	Stor	Medel
Prisnivå för boendet	500 kr/natt	400 kr/natt

Jag skulle välja:

Cykelled A

Cykelled B

Jag skulle avstå cykelsemester

Tusen tack för din medverkan, och ha en fortsatt trevlig semester!

Deskriptiv statistik

Tabellerna som följer innehåller beskrivande statistik för de olika grupperna i rapporten. Tabellerna presenterar även differensen mellan grupperna, standardfel, t-statistika och därmed om och på vilken nivå som differenserna är signifikanta.

Tabell A.1 Deskriptiv statistik för datamaterialet uppdelat för Varberg och Gotland

	<i>Antal obs</i>			<i>Medelvärde</i>			<i>Diff.</i>	SE	t-värde
	Tot.	Varberg	Gotland	Tot.	Varberg	Gotland	<i>mellan grupperna</i>		
Andel kvinnor (i procent)	445	248	197	50	47,2	53,3	-6,1	4,8	-1,2824
Ålder	447	248	199	48,9	57,5	38,1	19,4***	1,34	14,4382
Förgymn. (i procent)				23	28,7	16	12,7***	4	3,1913
Gymnasial	444	244	200	34,4	31,1	38,5	-7,4	4,53	-1,6231
Eftergymn.				42,6	40,2	45,5	-5,3	4,72	-1,1305
Inkomst (kr)	410	235	175	26549	26117	27129	-1012	1220	-0,8295
Hälsotillstånd (1-5)	447	247	200	4,36	4,34	4,39	-0,05	0,06	-0,7968
Nöjd med livet (0-10)	449	249	200	8,74	8,84	8,62	0,22*	0,115	1,9242
Normala cykelkm per vecka	431	243	188	29,4	32,5	25,4	7,11*	3,92	1,815
Beslutsgrad om semesterort pga cykel-möjligheter (i procent)	441	243	198	61,9	71,1	50,7	20,4***	3,4	5,9666

* sign på 10 procentsnivån, ** 5 procent, *** 1 procent.

Not: observera att medelinkomsten är beräknad på medianvärdet inom de angivna intervallen.

Tabell A.2 Datamaterialat uppdelat för DINKS (Double Income No Kids) och Övriga

	<i>Antal obs</i>			<i>Medelvärde</i>			<i>Diff. mellan grupperna</i>	SE	t-värde
	Totalt	DINKS	Övriga	Totalt	DINKS	Övriga			
Andel kvinnor (i procent)	445	205	240	50	50,2	49,6	-0,66	0,48	-
Ålder	447	206	241	48,9	52	46,2	-5,8***	1,6	-
Förgymn. (i procent)				23	20	25,5	5,5	4	1,3791
Gymnasial	444	205	239	34,5	35,6	33,5	-2,1	4,5	-
Eftergymn.				42,6	44,4	41	-3,4	4,7	-
Inkomst (kr)	410	191	219	26549	25524	27443	1919	1206	1,59
Hälsotillstånd (1-5)	447	206	241	4,36	4,34	4,38	0,04	0,06	0,6709
Nöjd med livet (0-10)	449	207	242	8,74	8,69	8,78	0,09	0,12	0,7996
Normala cykelkm per vecka	431	193	238	29,4	26,8	31,6	4,8	3,9	1,2297
Beslutsgrad om semesterort pga cykelmöjligheter (i procent)	441	199	242	61,9	61,2	62,5	1,3	3,6	0,3766

* sign på 10 procentsnivån, ** 5 procent, *** 1 procent.

Not: observera att medelinkomsten är beräknad på medianvärdet inom de angivna intervallen.

Tabell A.3 Datamaterialet uppdelat för Barnfamiljer och Övriga

	<i>Antal obs</i>			<i>Medelvärde</i>			<i>Diff. mellan grupperna</i>	<i>SE</i>	<i>t-värde</i>
	<i>Totalt</i>	<i>Barnfamilj</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>	<i>Barnfamilj</i>	<i>Övriga</i>			
Andel kvinnor (i procent)	445	120	325	50	54,2	48,3	-5,9	5,3	-1,096
Ålder	447	120	327	48,9	41,4	51,6	10,2***	1,76	5,77
Förgymn. (i procent)				23	21	23,7	2,7	4,5	0,5944
Gymnasial	444	119	325	34,5	37,8	33,2	4,6	5,1	- 0,8991
Eftergymn.				42,6	41,2	43,1	1,9	5,3	0,358
Inkomst (kr)	410	110	300	26549	31409	24767	-6642	1322	- 5,0235
Hälsotillstånd (1-5)	447	120	327	4,36	4,42	4,34	-0,07	0,07	- 1,0556
Nöjd med livet (0-10)	449	120	329	8,74	8,95	8,66	-0,29**	0,13	- 2,2105
Normala cykelkm per vecka	431	112	319	29,4	23,9	31,4	7,46*	4,43	1,6816
Beslutsgrad om semesterort pga cykel-möjligheter (i procent)	441	117	324	61,9	50,35	66,11	15,76***	3,95	3,9928

* sign på 10 procentsnivån, ** 5 procent, *** 1 procent.

Not: observera att medelinkomsten är beräknad på medianvärdet inom de angivna intervallen.

Tabell A.4 Datamaterialet uppdelat för CTV-deltagare och Övriga

	<i>Antal obs</i>			<i>Medelvärde</i>			<i>Diff. mellan grupperna</i>	<i>SE</i>	<i>t-värde</i>
	Totalt	CTV	Övriga	Totalt	CTV	Övriga			
Andel kvinnor (i procent)	445	78	367	50	30,8	54	23,2***	6,1	3,7692
Ålder	447	78	369	48,9	65,1	45,4	-19,7***	1,9	-10,3042
Förgymn. (i procent)				23	25,3	22,5	-2,8	5,3	-0,532
Gymnasial	444	75	369	34,5	20	37,4	17,4***	6	2,9114
Eftergymn.				42,6	54,7	40,1	-14,6**	6,2	-2,3336
Inkomst (kr)	410	73	337	26549	23836	27137	3301**	1569,6	2,103
Hälsotillstånd (1-5)	447	77	370	4,36	4,27	3,38	0,11	0,08	1,3151
Nöjd med livet (0-10)	449	78	371	8,74	8,82	8,72	-0,1	0,15	-0,6376
Normala cykelkm per vecka	431	75	356	29,4	37,1	27,8	-9,3*	5,1	-1,8124
Beslutsgrad om semesterort pga cykel-möjligheter (i procent)	441	78	363	61,9	92,7	55,3	-37,4***	4,3	-8,7066

* sign på 10 procentsnivån, ** 5 procent, *** 1 procent.

Not: observera att medelinkomsten är beräknad på medianvärdet inom de angivna intervallen.