



Transporter – en viktig del av turismen

En rapport framtagen av HUI Research AB

Förord

Turistkonsumtionen i Sverige ökar stadigt och besöksnäringen är en viktig inkomstkälla för vårt land. Denna näring har också potential att växa ytterligare – en vision är att fördubbla omsättningen på tio år och bli en ny basnäring för Sverige.

Transporterna är en viktig del av besöksnäringen, som är ett prioriterat verksamhetsområde för TransportGruppen sedan 2010 då vi blev en av parterna i Svensk Turism AB. Av naturliga skäl är det i första hand persontransporter som förknippas med turism, men även varuförsörjningen till hotell, restauranger och olika turistanläggningar spelar en viktig roll, liksom renhållning. Transporter av skilda slag är därför en förutsättning för att turistsektorn ska fungera.

Svensk Turism AB har tagit fram en strategi för hur besöksnäringen ska fördubblas till 2020. Bland annat omfattar strategin en satsning på destinationsutveckling, vilket bland annat kommer att ställa krav på personers möjligheter att ta sig till de olika destinationerna och på goda förutsättningar för varuförsörjningen. Ett attraktivt turistland är ett land med hög tillgänglighet, vilket kräver god infrastruktur och väl fungerande transporter. För att växa och för att bidra till marknadsföringen av turistdestinationer i vårt land krävs därför att besöksnäringen beaktas i infrastrukturplaneringen.

TransportGruppen har mot denna bakgrund uppdragit åt HUI Research AB att belysa transporternas ”dolda” del av besöksnäringen, vilket resulterat i denna rapport, som vi menar ger en mer rättvisande bild än den gängse av hur transportsystemet är integrerat i besöksnäringen.

Stockholm, juni 2011



Maria Nygren

Vice vd TransportGruppen och styrelseledamot i Svensk Turism AB

TransportGruppen är samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. Vi representerar ca 11 500 medlemsföretag och sammanlagt 160 000 anställda. Vår kärnverksamhet finns inom ett brett spektrum av arbetsgivarfrågor men har även näringspolitiska frågor på agendan. Utgångspunkten är den samlade transportnäringens intressen och utmaningar.

Rapporten är författad av Fredrik Junkka, Pernilla Tilly och Niklas Rudholm, HUI Research AB.

HUI
RESEARCH

Slutsatser

Transporter är en nyckel för turism. Det behövs transporter för att turisten ska kunna åka till och från besöksmålet. När turisten är på plats behövs det transporter för mat, handel och andra saker som turisten konsumerar. Restprodukter efter turismen, i form av avfall och återvinning, behöver också transporteras bort från destinationen.

Turism är det dominerade ressyftet för alla långväga resor. Fördelat per transportslag är turismandelen 97 procent för sjöfart, 93 procent för flyg, 89 procent för buss och 72 procent för tåg. Sett till sysselsättningseffekter står turismdelen i persontransporter och godstransporter för 50 920 årsverken. Detta motsvarar 1,2 procent av alla årsverken i riket eller 27 procent av transportsektorn.

Företaget Gekås i Ullared är ett exempel på hur beroende besöksnäringen kan vara av transporter. Under högsäsong skulle varuhuset tömmas på mindre än två dygn om man slutade transportera in nya varor. Även avfallshantering och återvinning är viktig. Gekås genererar varje dygn 10 ton pappersavfall som behöver transporteras bort från varuhuset. Därtill kommer alla turister som behöver transporter till och från varuhuset.

Innehållsförteckning

1 Bakgrund	6
2 Kartläggning av transportslagens andel av turism	7
3 Turismens betydelse för transporter på kommunal nivå.....	9
4 "Utan transporter stannar Ullared"	13
4.1 Bakgrund och syfte.....	13
4.2 Metod.....	13
4.3 Deltagande intervjupersoner	13
4.4 Resultat: Transporternas betydelse för turismnäringen i Ullared	14
4.4.1 Fenomenet Gekås	14
4.4.2 De "dolda" transporternas omfattning i Ullared	14
4.4.3 Utmaningar	15
5 Referenser	16
Bilaga 1 Metod, statistikkällor och definitioner för regressionsmodellen.....	17
Variabelbeskrivning.....	18
Regressionsmodellen	20
Regressionsresultat.....	21
Bilaga 2 Branschgrupperingar	23
Bilaga 3 Kommunaggregeringar	24

1 Bakgrund

Enligt den internationellt vedertagna definitionen omfattar turism 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. Per definition är således turismnäringen beroende av transporter samtidigt som beroendet är omvänt, transportnäringen är beroende av turisternas efterfrågan på transporter.

Då Sverige är ett vidsträckt, glest befolkat land blir besöksnäringens behov av transporter, och en väl fungerande transportinfrastruktur, ännu mer påtagligt. Det är inte bara i storstäderna som turismen frodas utan det är även många andra regioner som satsar på turismnäringen och därmed behöver transporterna för att kunna locka till sig besökare.

Besöksnäringen är ett prioriterat verksamhetsområde för TransportGruppen sedan 2010. En stor del av medlemsföretagens verksamhet härrör från besöksnäringen– främst flyget, bussbranschen och färjerederierna, men även exempelvis taxiföretag. TransportGruppen är även sedan 2010 en av parterna i bolaget Svensk Turism, som nyligen tagit fram en strategi för hur man ska fördubbla besöksnäringen fram till 2020. Bland annat ingår i strategin en satsning på destinationsutveckling, vilket bland annat kommer att ställa krav på personers möjligheter att ta sig till de olika destinationerna, det vill säga på transporterna och infrastrukturen.

Turismnäringens totala omsättning uppgick, enligt Tillväxtverket, till drygt 250 miljarder kronor 2009 och av dessa utgör transportsektorn (genom intäkter från exempelvis tågbiljetter, flygstolar och hyrbilar) ungefär en femtedel. Här står luftfart och vägtransporter för den största delen.

Denna statistik underskattar dock transporternas betydelse för turismen. Viktiga delar utöver själva persontransporterna, som tar turisterna till olika anläggningar, är varudistribution och renhållning. Stora turistanläggningar har ofta ett antal restauranger, butiker och annan service som behöver leverans av varor dagligen. En större turistanläggning kan vara i storleken av en mindre stad, varvid dessa leveranser inte är försumbara. Vidare producerar anläggningarna, precis som en stad, stora mängder avfall som måste hanteras. Dessa delar av transportnäringen är viktiga för att turistanläggningarna ska kunna bedriva sin verksamhet, men de ingår inte i den statistik som exempelvis Tillväxtverket presenterar över turismnäringen.

Studien består av tre delar. Den första är en kvantitativ del som belyser transportsättens fördelning av persontransporter i turism- och icke turismresor. Den andra delen skattar, med hjälp av en regressionsmodell, hur stor betydelse turismen har för persontransporter och godstransporter på regional nivå. I den tredje delen görs en kvalitativ casestudie av Ullared som belyser transporternas betydelse på destinationen. Den kvalitativa studien kompletterar de mer kvantitativa delarna och bidrar till en fördjupad förståelse för transporternas roll för den totala turismprodukten.

2 Kartläggning av transportslagens andel av turism

Utifrån befintlig statistik redovisas turismens andel av respektive färdstätt. Här har vi valt Trafikanalys RES-undersökning från 2005-2006 för långväga resor och Swedavias resvaneundersökning på Arlanda, Göteborg-Landvetter Flygplats och Malmö Flygplats från år 2009 och 2010.

Definitionen av turism är när man befinner sig utanför sin normala omgivning. Resor som inte faller in under turismdefinitionen är sådana som varar längre än ett år, pendlingsresor till arbete eller studier, sjukvårds- och militärtjänstgöringsresor samt resor till sin ordinarie arbetsplats. I Trafikanalysdata från RVU-undersökningen 2005-2006 finns ingen exakt definition på vad som är normal omgivning/turism. Långväga resor mellan bostaden och arbete eller studieplats samt hälso- och sjukvårdsresor har definierats som icke turismresor.

Tabell 1 Andel långväga resor¹ efter färdstätt och ärende (i procent)

	Personbil	Buss	Flyg	Sjöfart	Tåg	Annat färdstätt	Ej svarat/ ej uppgift	Samtliga
Bostad–arbete	9	6	6	3	18	4	1	9
Bostad–skola	1	4	0	0	8	0	0	2
Hälso- och sjukvård	1	1	0	0	1	13	1	1
Summa icke turismresor	11	11	7	3	28	16	2	12
Släkt och vänner	25	18	12	14	28	11	11	23
(Annan) semesterresa	14	15	39	53	7	17	14	17
Tjänsteresa/resa i arbetet	12	6	32	8	18	11	5	15
Andra ressyften	39	50	11	22	18	46	67	34
Summa turismresor	89	89	93	97	72	84	98	88
Samtliga resor	100	100	100	100	100	100	100	100

Källa: RES 2005/2006 Långväga HR (EXKL gränspassageresor).

Totalt var andelen turistresor för långväga resor 88 procent år 2005/2006. Andelen turistresor är hög för alla färdstätt. Sjöfarten har högst andel turism med 97 procent och tåg har lägst turismandel med 72 procent. Majoriteten av icke turistresor är resor mellan bostaden och den ordinarie arbetsplatsen. Att andelen turistresor/arbets- och skolpendlingsresor varierar mellan färdstätt kan bero på hur långt det är från bostaden och arbetet till tågstationer, flygplatser och hamnar. Pris och restid kan också påverka färdstättsvalet. En annan faktor kan vara hur långa resorna är. Om till exempel turistresorna i genomsnitt är längre än

¹ Långväga resor är resor över 10 mil.

arbetspendlingsresorna så kan det vara en förklaring till att flyget har en högre andel turistresor.

Tabell 2 Andel resor i procent per ressyfte, restyp och flygplats (i procent)

	Arlanda		Göteborg-Landvetter		Malmö Flygplats	
	Inrikes	Utrikes	Inrikes	Utrikes	Inrikes	Utrikes
Arbetspendling	6	2	1	1	4	0
Konferens/Utställning	8	7	4	2	16	1
Släkt och vänner	31	24	19	17	18	21
Möte	27	21	56	26	33	2
Andra affärsresor	9	5	3	2	11	1
Andra privata resor	8	5	7	4	10	7
Turistresa	12	35	9	48	8	67
<u>Turistresor enl. int. definition</u>	94	98	99	99	96	100
Totalt	100	100	100	100	100	100

Källa: Swedavia 2010

Den mest aktuella tillgängliga statistiken över arbetspendlingsresor är Swedavias flygplatsundersökning. Notera att enligt den internationella definitionen på turism², är endast arbetspendlingsresor inte är turistresor. Det är stor skillnad mellan andelen turist- och arbetspendlingsresor både för inrikes- och utrikes resor samt per flygplats. Ser man till det totala antalet resor till Arlanda, Göteborg-Landvetter och Malmö Flygplats, är turismdelen för inrikesresor 95 procent och för utrikesresor 98 procent. Att siffrorna ligger så nära Arlandas siffror bygger på att Arlanda, sett till antalet flygresor, är den dominerande flygplatsen. Vissa av resorna är antagligen dubbelräknade, då en stor del av flygtrafiken från både Göteborg-Landvetter och Malmö Flygplats går till Arlanda.

Sammantaget visar båda källorna att turistresor står för lejonparten av alla långväga transporter.

² FN 2008

3 Turismens betydelse för transporter på kommunal nivå

Hur stor del av transporterna på regional nivå kan tillskrivas turismen?

Denna del av studien skattar, med hjälp av en regressionsmodell, hur stor andel av persontransporterna och godstransporterna som kan tillskrivas turism.

I denna del ges en kortfattad och något förenklad beskrivning av modellen. En mer teknisk och utförlig beskrivning av antaganden, modellspecifikation och resultat finns i bilaga 1.

Modellen bygger på antagandet att turism, vilket inkluderar persontransporter, är platsberoende tjänster och att skillnader i dessa tjänster mellan regionerna beror på inkomstskillnader eller att folk förflyttar sig utanför sin bostadskommun för att konsumera. Att man förflyttar sig utanför sin hemkommun kan huvudsakligen ske genom arbetspendling eller att man är turist.

Som indikator för turism används inkvarteringsstatistiken i form av svenska hotellnätter, utländska hotellnätter och gästnätter i andra boendeformer. För att mäta respektive branschs verksamhetsstorlek på kommunal nivå och arbetspendlingen mellan kommunerna används kontrolluppgifter på individnivå som aggregeras upp till årsverken. Metoden att använda årsverken från kontrolluppgifter som mått på verksamhet ger flera fördelar. Den tar hänsyn till både säsongsarbeten och andra deltidstjänster samtidigt som den fångar verksamhet i både företag och i offentlig regi.

Modellen kan förenklat beskrivas som: Variationen i årsverken i respektive bransch och region = effekter av inkomstskillnader + arbetspendlingseffekter + turismeffekter.

Ur modellen lyfts sedan de skattade parametrarna för turismen ut, till en modellberäknad turismeffekt per bransch och år.

Modellen har skattats för branscherna:

- Persontransporter
- Godstransporter och stödtjänster till transporter
- Avfalls- och återvinningstjänster

För att kunna jämföra transportbranschen med hela besöksnäringen, skattas även de övriga ingående branscherna.

Övriga branscher inom besöksnäringen:

- Hotell, kultur och sport
- Handel
- Service och reparationer av motor
- Fastigheter
- Fastighetsservice
- Uthyrning
- Resebyråtjänster

Persontransporter är en del i turismen, medan godstransporter och avfalls- och återvinningstjänster står utanför. Det kommer sig av att gods- och avfallstjänster till stor del är producentinriktad verksamhet och att turism bara mäts i konsumentledet.

Redovisningen av modellens skattade värden på regional nivå sker endast för persontransporter, godstransporter och för hela besöksnäringen.

För avfallstjänster är ingen variabel signifikant i modellen och förklaringsgraden är mycket låg. Därav har det antagits att Renhållningstjänster inte har ett påvisbart samband med turism och därav uteslutits från modellen för turisteffekter

Noterbart är att skattningen av modellen sker med samma metod som Tillväxtanalys³ och i den studien visade man att totala antalet turism årsverken ligger något högre än i Turismräkenskaperna turismsysselsättningsciffror. En trolig anledning till det är att man använder årsverken från kontrolluppgifterna istället för novemberanställning i RAMS. Därav kan man förvänta sig att även dessa skattningar av totala antalet årsverken ligger något högre än sysselsättningsciffrorna i Turismräkenskaperna.

³ Tillväxtanalys 2010.

Enligt nedanstående tabell är det totalt 71 957 årsverken i persontransporter och 111 556 årsverken i godstransporter med stödtjänster år 2009. Enligt modellen är 24 906 av årsverken i persontransporter relaterade till turism. Motsvarande siffra för godstransporter är 24 668. Detta innebär att den sammantagna effekten av turismrelaterade transporter från både person- och godstransporter samt därtill hörande stödtjänster uppgick till 50 920 årsverken år 2009. Sett i andelar innebär det att 35 procent av årsverken i persontransporter härrör från turistrelaterade transporter och motsvarande siffra för godstransporter är 23 procent.

Tabell 3 Antal årsverken totalt, i transportbranscherna och av turism. År 2008 och 2009

	År 2008	År 2009
Totalt antal årsverken	4 262 357	4 202 470
Årsverken i persontransporter	71 208	71 957
Årsverken i godstransporter och stödtjänster till transporter	116 007	111 556
Totalt antal turismårsverken*	135 682	135 511
Turismårsverken i persontransporttjänster	24 906	25 191
Turismårsverken i godstransporter och stödtjänster	25 668	25 729

**=I Turismårsverken ingår persontransporter med ej godstransporter och stödtjänster*

Enligt tabell 3 stod turismen för totalt 3,2 procent av alla årsverken i Sverige under år 2009 enligt modellen. Att den siffran är något högre än Tillväxtverkets siffra beror troligen på att modellen använder årsverken istället för novemberanställningar från RAMS⁴ som i Turismräkenskaperna⁵. De persontransporter som kan relateras till turism står för 0,6 procent av totala antalet årsverken och är en femtedel av hela besöksnäringen. Godstransporter och stödtjänster till transporter har även de en turismandel som motsvarar 0,6 procent av rikets totala årsverken.

⁴ Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik från SCB

⁵ Tillväxtanalys 2010

Ser man på den regionala fördelningen av persontransporter och godstransporter har Jämtlands län högst andel turismrelaterade årsverken med 7,2 procent och högst andel årsverken av turismrelaterade persontransporter med 1,0 procent. Stockholm har den högsta andelen turismrelaterade godstransporter och stödtjänster med 0,9 procent.

Tabell 4 Andel årsverken av turism, persontransporter och godstransporter med stödverksamhet för transporter år 2009, procent

Län	Persontransporter	Godstransporter	Turism
Stockholms län	0,9	0,9	3,8
Uppsala län	0,4	0,4	2,2
Södermanlands län	0,4	0,5	2,6
Östergötlands län	0,4	0,5	2,5
Jönköpings län	0,4	0,4	2,4
Kronobergs län	0,3	0,4	2,1
Kalmar län	0,5	0,5	4,6
Gotlands län	0,4	0,4	3,4
Blekinge län	0,4	0,4	2,7
Skåne län	0,6	0,6	2,9
Hallands län	0,4	0,4	3,2
Västra Götalands län	0,6	0,6	3,1
Värmlands län	0,5	0,5	3,2
Örebro län	0,3	0,4	2,2
Västmanlands län	0,3	0,4	1,9
Dalarnas län	0,2	0,1	4,9
Gävleborgs län	0,3	0,4	2,2
Västernorrlands län	0,5	0,6	2,9
Jämtlands län*	1,0	0,8	7,2
Västerbottens län*	0,5	0,6	3,1
Norrbottens län	0,8	0,8	4,3
Riket	0,6	0,6	3,2

* Kommunerna Ragunda och Bräcke i Jämtlands län har flyttats tillkommunaggregat i Västerbottens län på grund av sekretessen i inkvarteringsstatistiken.

4 "Utan transporter stannar Ullared"⁶

– en kvalitativ casestudie av transporternas betydelse för destinationen Ullared

4.1 Bakgrund och syfte

Inom ramen för projektet och som ett komplement till den kvantitativa analysen har HUI Research genomfört en kvalitativ intervjuundersökning på destinationen Ullared. De kvalitativa frågeställningarna berörde gods- och renhållningstransporter, så kallade "dolda" transporter, och ställdes till representanter för Falkenbergs kommun, näringsidkare inom turism i Ullared och transportörer. Syftet med casestudien var att:

- Ge en fördjupad förståelse för transporternas betydelse för turistnäringen i Ullared
- Visa på eventuella problem och utmaningar förknippade med transporter
- Samla in uppgifter rörande godstransporternas och renhållningstransporternas omfattning som kan komplettera den kvantitativa studien

4.2 Metod

Personliga intervjuer har genomförts på plats i Ullared och Falkenberg samt via telefon.

4.3 Deltagande intervjupersoner

Personer som varit behjälpliga med information inom ramen för studien är:

- Catharina Rydberg-Lilja, näringslivschef Falkenbergs kommun, VD Falkenbergs Näringsliv AB
- Boris Lennerhov, VD Gekås
- Inge Emanuelsson, stadsbyggnadschef, Stadsbyggnadskontoret, Falkenbergs kommun
- Ingela Molander, turistchef Falkenberg
- Niklas Frejd, logistikchef Gekås
- Inge Nilsson, handläggare miljöfrågor Gekås
- Malin Persson, avfallsplanerare VIVAB
- Personal i/föreståndare från butiker i Handelshuset, Harrys Pub och Restaurang, Shell Bensinstation, Burger King, alla belägna i Ullared

⁶ Sagt av Boris Lennerhov, VD på Gekås.

4.4 Resultat: Transporternas betydelse för turistnäringen i Ullared

4.4.1 Fenomenet Gekås

Ullared är Sveriges största turistmål. Varuhuset Gekås besöks årligen av 4,5 miljoner besökare som färdats i genomsnitt 15 mil enkel resa till Ullared. År 2010 omsatte man nära 4 miljarder kronor. Högsäsongen ligger under hösten, från september och framåt, då Gekås omsätter i snitt 18 miljoner kronor per dag. Lågsäsongen infaller från januari och framåt och då sjunker snittomsättningen till runt 4 miljoner kronor per dag.

Enligt Niklas Frejd, logistikchef på Gekås, räknar man med en omsättning på 4,2 - 4,3 miljarder kronor 2011. Gekås har ökat med 900 miljoner på två år och nått sitt femåriga försäljningsmål från 2008 på bara två år, trots lågkonjunkturen. Denna utveckling innebär ständigt fler transporter av varor och förnödenheter och en allt större utmaning för hanteringen av varor i butiken och på de ytor som hanterar logistiken. Materialflödet är noga genomtänkt och har fungerat väl trots den enorma tillväxten.

4.4.2 De "dolda" transporternas omfattning i Ullared

Leveranser till Gekås kommer både från centrallagret i Söneräng, som ligger cirka 2 kilometer från varuhuset, och direkt från leverantörer. Leverantörerna kör tunga lastbilar, vilket är det uteslutande transportsättet för varor och förnödenheter till och från Ullared. Containerfrakten med båt, som under högsäsong kommer upp i omkring 30 containers i veckan, sker via Göteborgs och, på senare tid, Halmstads hamnar.

I snitt anländer en tung lastbil var tionde minut till Gekås under högsäsong. Utslaget på hela året blir det en tung lastbil varje kvart. En lastbil rymmer 33 pallar, vilket innebär att det under högsäsong levereras upp till 1000 pallar om dagen.

I Ullared finns, utöver Gekås, ett stort antal andra lågprisbetonade butiker, varav flera har tillkommit på senare år. Dessa butiker får tillsammans mer än 100 pallar med varor per dag, levererade med tung lastbil.

Enligt Wikipedia finns runt 1 300 arbetsillfällen inom handel på orten (som hyser ungefär 800 bofasta invånare). På årsbasis är drygt 1 000 av dem Gekåsanställda, en siffra som under högsäsong ökar till runt 1 200 personer. Därtill kan läggas flera restauranger och caféer samt en bensinstation. Alla dessa verksamheter är beroende av transporter av varor och förnödenheter, livsmedel och bränsle. Sammantaget sysselsätter turistnäringen i Ullared åtminstone 2 000 personer, varav betydligt fler än 1 500 arbetspendlar varje dag. Även det ställer stora krav på infrastruktur och transportmöjligheter. Eftersom de flesta i likhet med besökare måste färdas med egen bil alternativt buss innebär även dessa transporter en stor belastning på vägnätet.

Till Shell Bensinstation anländer i genomsnitt tre tunga lastbilar i veckan, var och en lastad med 35 000 liter bensin och 10 000 liter diesel. En anställd på Shell berättar att uteblivna bränsletransporter orsakade tomma pumpar hösten 2010, vilket innebar en smärre ekonomisk katastrof för bensinstationen när de inte hade något att sälja till alla bilburna besökare. Enligt

Boris Lennerhov, Gekås VD, skulle kunderna under högsäsong tömma hela varuhuset på mindre än två dygn om man slutade fylla på med nya varor. Ur det perspektivet är transporterens betydelse för turismnäringen i Ullared enormt stor.

Det existerar ingen lokal produktion i Ullared. Allt som konsumeras där måste transporteras dit. Det som transporteras därifrån är sådant som besökarna har konsumerat och som de själva transporterar i bilar eller bussar, samt avfall som besökarna har genererat. Dagligen sker hämtning av sopor och annat avfall från butiker och restauranger av flera åkerier, som konkurrerar på den fria marknaden. Som exempel på de stora avfallsmängderna kan nämnas att bara från Gekås genereras 10 ton pappersavfall per dag. Pappersavfall som måste transporteras bort.

4.4.3 Utmaningar

Den stora utmaningen för besöksnäringen och alla dess intressenter i Ullared är att säkerställa transportkapacitet och infrastrukturell tillgänglighet på lång sikt. Det är viktigt att destinationer som är beroende av vägtransporter inte missgynnas, vare sig av satsningar på infrastruktur eller av skatter och avgifter som gör vägtransporter oproportionerligt dyra.

Samtidigt måste de som jobbar inom transportnäringen inse att miljö- och hållbarhetsaspekter blir allt viktigare i framtiden. Utmaningen för dem är att fortsatt satsa på miljövänliga och hållbara transportlösningar.

5 Referenser

Antelius och Björklund (2000), How Reliable are Register Data for Studies of the Return on Schooling? An examination of Swedish data

Etour (2005), Hur användbar är svensk turiststatistik? U 2005:28

FN (2008), International Recommendations for Tourism Statistics

Tillväxtanalys (2010), Turismens sysselsättningseffekt i kommunerna

Bilaga 1 Metod, statistikkällor och definitioner för regressionsmodellen

Modellen bygger på att turism är platsberoende tjänster och antagandet att man i Sverige har en jämnt fördelad efterfrågan för dessa tjänster i landet. Det innebär att variationen i produktionen av platsberoende tjänster kan förklaras av inkomstskillnader och personer som förflyttat sig utanför sin normala omgivning och konsumerat platsberoende tjänster.

När man befinner sig utanför sin normala omgivning är man definitionsmässigt en turist. Undantag för detta är sjukresor, militärtjänstgöring och arbetspendling. Framför allt arbetspendlingen förflyttar stora mängder människor över kommungränserna dagligen⁷ och troligt är att även arbetspendlingen förflyttar konsumtion av platsberoende tjänster från hemkommunen till arbetsställekommunen.

Modellen bygger på att man med hjälp av indikatorer på turism, med kontroll av inkomstskillnader och arbetspendling kan förklara variationen i antal sysselsatta i platsberoende tjänster på kommunal nivå.

Huvudsakligen överensstämmer dessa utvalda branscher med de nationella turismräkenskaperna:

Turistbranscher

- Hotell, restaurang och rekreationstjänster
- Handel samt reparation av motorfordon
- Detaljhandel
- Persontransporter
- Fastighet och fastighetsservice
- Uthyrning
- Övriga tjänster

Branscher utanför turismdefinitionen

- Godstransporter och stödtjänster till transporter
- Renhållningstjänster

Branscherna hotell och restaurang samt rekreation, kultur och sport har slagits samman. Detta då det är förekommande att stora företag i branscherna har verksamhetsgrenarna i båda branscherna på turismintensiva destinationer. Till exempel Skidliftar med hotellverksamhet.

För turistbranschgrupperna har branscher som inte är riktade till kund eller som inte är platsberoende tagits bort. Exempelvis har postorder och internetförsäljning exkluderats, då man inte behöver vara på plats för att konsumera. Partihandel har också exkluderats då den inte riktar sig till konsumentledet. Se bilaga 2 för detaljerad redovisning av vilka branscher som ingår i respektive segment. Även resebyråtjänster har inkluderats, men som i

⁷ Regionernas tillstånd 2008, ITPS.

turismräkenskaperna har hela verksamheten räknats som turism, även om det inte behöver vara en platsberoende tjänst.

Branscherna godstransporter och renhållningstjänster särredovisas då de inte ingår i turismräkenskaperna.

Variabelbeskrivning

Årsverken

Antalet årsverken (Y_i) i platsberoende tjänster mäts utifrån kontrolluppgifter. Denna metod tillämpas för att det ska vara möjligt att fånga både säsongsarbetare och deltidsysselsättning i både offentlig och privat regi. Både arbetsinkomst (A_{ink}) och inkomst av näringsverksamhet (N_{ink}) har summerats i det totala årsverket för individens totala årsverke. I SCB:s databas Lisa⁸ använder man enligt rekommendation från Skatteverket en multiplikator på 1,6 för näringsverksamhet i de fall man behöver avgöra om det är närings- eller arbetsinkomsten som är huvudsaklig inkomstkälla. Samma multiplikator har här använts för att avgöra hur stor del av respektive persons årsverken som fördelats på respektive verksamhet.

Andelen av ett Årsverke från näringsverksamhet för en person

$$\text{Årsverkesandel} = \frac{1,6 * N_{ink}_i}{\sum A_{ink}_i + 1,6 * \sum N_{ink}_i}$$

Andelen av ett Årsverke från arbete för en person

$$\text{Årsverkesandel} = \frac{A_{ink}_i}{\sum A_{ink}_i + 1,6 * \sum N_{ink}_i}$$

Vid beräkningarna av årsverken har negativ näringsinkomst kodats om till noll. I syfte att inte räkna upp deltidsarbetande till helårsarbeten har lägre inkomstgräns satts för att klassas som ett årsverke⁹. Gränsvärdet är 100 000 kronor för år 1991 och har räknats upp med KPI för tidsserien.

⁸ Bakgrundsfakta, Longitudinell Integrationsdatabas för Sjukförsäkrings- och Arbetsmarknadsstudier (LISA) 1990-2007, SCB.

⁹ Antelius och Björklund, 2000.

Regional inkomst

Som regional inkomst har kvoten mellan inkomst(Ink) per capita(Bef) i regionen och inkomst per capita i riket använts.

$$I_i = \frac{\left(\frac{Ink_i}{Bef_i} \right)}{\left(\frac{Ink_{swe}}{Bef_{swe}} \right)}$$

Nettoarbetspendling och summa arbetspendling

Metoden för att mäta arbetspendling utgår från samma metod som att mäta årsverken, där summan av årsverken per kommun beräknas både för inpendling (IP) och utpendling(UP). För att undvika negativa tal och få ett mått som är lämpligt för modellen skattas befolkningen i kommunen dagtid genom befolkningen(Bef) nattetid genom pendlingskvoten.

I det fall där hemkommun och arbetsställe kommun divergerar har personens hel- eller delårsverke registrerats som arbetspendling. För alla branschgrupper utom transportsektorn har nettopendlingen(NPi) till kommunen per capita (IPi - UPi) använts. Det har antagits att persontransporter påverkas positivt av både in- och utpendling, vilket gjort att summan av arbetspendling(SPi) in och ut ur kommunen per capita har använts(IPi + UPi). Ett problem är att det bara finns information om hem- och arbetsställe kommun, men pendlingsresan kan passera över flera kommuner och generera effekter på årsverken i platsberoende tjänster även där, vilket inte fångas i modellen.

$$NP_i = \frac{IP_i - UP_i + Bef_i}{Bef_i}$$

$$SP_i = \frac{IP_i + UP_i + Bef_i}{Bef_i}$$

Turismindikatorer

För turismindikatorer som resor och övernattningar har Etour¹⁰ visat att det från inkvarteringsstatistiken ofta finns bra statistik ner på kommunal nivå för de flesta kommuner. För utländska dagresor och övernattningsresor i ickekommersiella boendeformer finns det ingen tillförlitlig statistikkälla på kommunal nivå. Tillväxtverket kommer år 2011 att starta undersökningen Inkommande besökare i Sverige (Ibis2) för att kartlägga utländska turister i Sverige¹¹.

¹⁰ Hur användbar är svensk turiststatistik, Etour 2005.

¹¹ <http://www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/faktaochstatistik/omturism/gransundersokningibisii.4.74f57d0f1283a4f88ff800016063.html>.

I inkvarteringsstatistiken ingår gästnätter i hotell, stugbyar, vandrarhem, camping och hyrd stuga via förmedling (SoL). Gästnätter finns på kommunal nivå och kan uppdelas på nationalitet, förutom för SoL som bara redovisas på länsnivå. I modellen har SoL fördelats på kommunal nivå efter andelarna på övriga gästnätter i länen.

Inkvarteringsstatistiken har delats upp i tre kategorier. Utländska gästnätter på hotell per capita(UHNi), Svenska gästnätter på hotell per capita(SHNi) och gästnätter i övriga boendeformer per capita(ON5). Övriga gästnätter har inte delats upp på nationalitet.

Regressionsmodellen

Modellen för branschgruppen transport är:

$$Y_i = \alpha + \beta_1 I_i + \beta_2 S P_i + \beta_3 U H N_i + \beta_4 S H N_i + \beta_5 O N_i + \beta_6 D_1 + \beta_7 D_2 + \beta_8 D_3 + \beta_9 D_4 + \epsilon_i$$

Modellen för övriga branschgrupper:

$$Y_i = \alpha + \beta_1 I_i + \beta_2 N P_i + \beta_3 U H N_i + \beta_4 S H N_i + \beta_5 O N_i + \beta_6 D_1 + \beta_7 D_2 + \beta_8 D_3 + \beta_9 D_4 + \epsilon_i$$

Statistik på dagresor och resor i ickekommersiella boendeformer från TDB har inte använts i modellen då det inte varit möjligt att fördela statistiken på kommunal nivå med tillräckligt god statistisk precision.

Det har inte varit möjligt att få ut data för inkvarteringsstatistiken för Sveriges alla 290 kommuner av sekretessskäl. För att få en heltäckande bild av hela Sverige i modellen och undvika sekretessproblemet har kommuner med färre boendeanläggningar än 5 i boendekategorierna slagits samman. Det har gjorts med utgångspunkt från länstillhörighet och turismintensitet¹², vilket gjort att det totalt blivit 171 regioner, bestående av enskilda kommuner och kommunsammanslagningar. Skillnaderna på turismintensitet i Jämtlands län är stor och det har varit problematiskt att hitta lämpliga kommunaggregeringar. Därav har kommunerna Ragunda och Bräcke istället slagits samman med kommuner i västerbottens län och redovisas i länsaggregeringen som Västerbottens län.

För studien finns kontrolluppgiftsdata för både årsverken och arbetspendling för tidsperioden 1986-2008. Inkvarteringsstatistiken har två tidsseriebrott som begränsar tidsserien. SoL statistiken finns från år 2003 och campingstatistiken har ett större tidsseriebrott mellan år 2007 och 2008 då SCB tog över Campingstatistiken från Sveriges Camping- och Stugföretagares Riksorganisation. Från år 2007 har man även bytt branschindelningssystem till SNI2007, vilket gett betydligt bättre möjligheter att urskilja platsberoende tjänster samt att särskilja gods- och persontransporter. Med hänsyn till SNI-omläggningen och förändringen i campingstatistiken har denna studie begränsats till åren 2008-2009. Modellen skattas med en linjär regression för de olika branschgrupperna och skillnader mellan åren skattas i modellen med dummyvariabler

¹² Tillväxtanalys 2010.

Regressionsresultat

För samtliga regressioner gäller:

Antal kommuner	171
Antal år	2
Antal observationer	342

Tabell 5 Regressionsresultaten, skattade parametrar och förklaringsgrad

	Hotell och rekreation	Service av motorfordon och reservdelar	Detaljhandel	Fastighet	Fastighetservice	Uthyrning	Persontransporter	Övriga tjänster	Godstjänster och stödtjänster till transporter	Renhållning
Konstant (α)	<.0001	0,8245	<.0001	<.0001	<.0001	0,0002	0,0003	<.0001	0,0109	0,6619
Inkomstskillnad(β_1)	<.0001	0,4293	<.0001	<.0001	<.0001	<.0001	0,586	<.0002	0,7384	0,268
Pendling(β_2)	<.0001	<.0001	<.0001	<.0001	<.0001	0,0075	<.0001	<.0003	<.0001	0,757
Utl hotellnätter(β_2)	<.0001	0,1128	0,0448	<.0001	0,0274	<.0001	<.0001	0,0958	<.0001	0,6748
Sve hotellnätter (β_2)	<.0001	0,2069	0,2614	0,3776	0,1314	0,011	<.0001	0,1473	0,0482	0,6548
Övriga nätter(β_3)	<.0001	0,9074	0,1687	0,0017	<.0001	0,0414	<.0001	0,0684	<.0001	0,8757
Dum my 2008(β_4)	0,3624	0,8926	<.0001	0,815	0,5176	0,9121	0,9122	0,3308	0,7174	0,9168

Tabell 6 Regressionsresultaten, signifikans

	Hotell och rekreation	Service av motorfordon och reservdelar	Detaljhandel	Fastighet	Fastighetservice	Uthyrning	Persontransporter	Övriga tjänster	Godstjänster och stödtjänster till transporter	Renhållning
Konstant (α)	-0,01955	0,000	-0,745	-0,009	-0,024	-0,002	-0,015	-0,000349	-0,024	2,9E-04
Inkomstskillnad(β_1)	0,01346	0,000	0,188	0,003	0,013	0,001	-0,002	0,00249	0,002	0,001
Pendling(β_2)	0,01335	0,003	1,009	0,010	0,017	0,001	0,016	0,0044	0,033	1,9E-04
Sve hotellnätter (β_2)	0,00263	5,7E-05	0,001	1,9E-04	-1,6E-04	8,2E-05	0,001	0,00004776	0,001	1,3E-05
Utl hotellnätter(β_2)	0,00181	1,1E-04	-0,001	1,0E-04	2,7E-04	9,3E-05	0,002	-0,00010136	0,002	-3,4E-05
Övriga nätter(β_3)	0,00029	5,8E-07	7,9E-05	-2,1E-05	4,7E-05	-4,3E-06	-1,2E-04	-0,00000735	-2,1E-04	7,0E-07
Dum my 2008(β_4)	-0,00038	1,6E-05	0,010	-3,7E-05	-1,6E-04	5,6E-06	-7,5E-05	-0,00009535	4,0E-04	-1,2E-05
R ²	0,93	0,1291	0,98	0,34	0,40	0,29	0,22	0,20	0,19	0,01

Överlag visar modellen på ett förväntat resultat med positiv relation mellan inkomst, pendling och gästnätter, där hotellnätter har större påverkan på platsberoende tjänster än nätter i övriga boendeformer. Generellt är dock att både signifikansgraden är lägre och att flera

förväntade positiva parametrar fått negativa värden i modellen, än i Tillväxtanalys tidigare skattningar av motsvarande modell. En orsak till det kan vara att i denna studie har man använt en kortare tidsserie och kommunaggregeringar som resulterat i en femtedel så många observationer i modellen. Det som talar för att denna modell skulle kunna ge ett exaktare resultat är att SNI 2007 indelningen ger en betydligt större möjlighet till att selektera ut branscher som inte är platsberoende eller inte är konsumentinriktade i sin produktion. Förklaringsgraden är högre för hotell och rekreation är förväntat, då indikatorerna för turism i modellen är ett mått på antalet sålda enheter för en del av branschgruppens produktion. För renhållningstjänster är ingen variabel signifikant och förklaringsgraden är mycket låg. Därav har det antagits att Renhållningstjänster inte har ett påvisbart samband med turism och därav uteslutits från beräkningen av predikterade turismeffekter. En orsak till att Renhållningstjänsterna inte har ett påvisbart samband med turism kan bero på att det skett en branschglidning och t.ex. vanliga lastbilsföretag som är registrerade som godstransporter, utför renhållnings och avfalls tjänster. En annan förklaring kan vara att en stor del av renhållningsföretagen inte är registrerade i den kommun de har sin huvudsakliga verksamhet i.

Vid utläsning av resultat bör man beakta att det saknas indikatorer på både svenska och utländska dagresor samt övernattningsresor i ickekommersiella boendeformer, vilket gör att modellen inte är fullständig.

Bilaga 2 Branschgrupperingar

Bransch grupperingarna är gjorda efter nedanstående SNI2007 koder.

Avfall och återvinning

38110 38120 38210 38220 38320

Service av motorfordon och reservdelar

45201 45202 45203 45204 45320 45400

Detaljhandel

47111 47112 47191 47199 47210 47220 47230 47241 47242 47250 47260 47291 47299 47300
47410 47420 47430 47510 47521 47522 47523 47531 47532 47540 47591 47593 47594 47595
47610 47621 47622 47630 47641 47642 47643 47650 47711 47712 47713 47714 47715 47721
47722 47730 47740 47750 47761 47762 47771 47772 47781 47782 47783 47784 47789 47791
47792 47793 47810 47820 47890 47991 47992 47993 47994 47999

Persontransporter

49100 49311 49319 49320 49390 50101 50102 50301 50302 51101 51102

Godstransporter och stödtjänster till transporter

49200 49410 50201 50202 50401 50402 51211 51212 51220 49420 52211 52219 52220 52230
52241 52249 52290

Hotell, restaurang, kultur, nöje och fritid

55101 55102 55103 55201 55202 55300 55900 56100 56210 56294 56299 56300 59140 90040
91020 91040 93111 93112 93113 93114 93119 93130 93210 93290

Fastighetsverksamhet

68201 68204 68209 68310 68320

Fastighetservice

81100 81210 81221 81222 81290 81300 82300

Resebyrå- och researrangörer

79110 79120 79900

Uthyrning

77110 77210 77220 77290 77390

Övrigt

74204 95230 95240 95290 96012 96021 96022 96040 96090 92000

Bilaga 3 Kommunaggregeringar

Följande kommun har slagits samman för att kunna redovisa inkvarteringsstatistiken för minst 5 boendeanläggningar.

0138	Tyresö
0128	Salem
0115	Vallentuna
0127	Botkyrka
0123	Järfälla
0183	Sundbyberg
0125	Ekerö

0162	Danderyd
0187	Vaxholm
0160	Täby
0139	Upplands-Bro
0126	Huddinge

0140	Nykvarn
0182	Nacka
0186	Lidingö
0184	Solna
0163	Sollentuna
0114	Upplands-Väsby

0331	Heby
0360	Tierp
0330	Knivsta
0319	Älvkarleby

0381	Enköping
0305	Häbo

0428	Vingåker
0488	Trosa
0461	Gnesta
0482	Flen
0481	Oxelösund

0561	Åtvidaberg
0560	Boxholm
0512	Ydre
0586	Mjölby

0513	Kinda
0562	Finspång

0509	Ödeshög
0563	Valdemarsvik
0584	Vadstena

0643	Habo
0617	Gnosjö
0604	Aneby
0682	Nässjö

0683	Värnamo
0665	Vaggeryd
0687	Tranås

0642	Mullsjö
0684	Sävsjö

0760	Uppvidinge
------	------------

0767	Markaryd
0764	Alvesta
0761	Lessebo

0763	Tingsryd
0765	Ålmhult

0881	Nybro
0860	Hultsfred
0821	Högsby

0861	Mönsterås
0862	Emmaboda
0834	Torsås

1060	Olofström
1081	Ronneby

1262	Lomma
1272	Bromölla
1277	Åstorp
1266	Hörby

1264	Skurup
1256	Östra Göinge
1275	Perstorp

1285	Eslöv
1265	Sjöbo

1273	Osby
1257	Örkelljunga
1214	Svalöv

1276	Klippan
1261	Kävlinge
1263	Svedala

1281	Lund
1278	Båstad

1315	Hylte
1384	Kungsbacka

1443	Bollebygd
1402	Partille
1473	Töreboda
1452	Tranemo
1407	Öckerö
1439	Färgelanda
1444	Gråstorp
1445	Essunga

1440	Ale
1463	Mark
1419	Tjörn
1472	Tibro

1441	Lerum
1465	Svenljunga

1498	Tidaholm
1489	Alingsås
1442	Vårgårda

1491	Ulricehamn
1462	Lilla Edet

1447	Gullspång
1466	Herrljunga
1492	Åmål

1461	Mellerud
1497	Hjo
1482	Kungälv

1470	Vara
1490	Borås

1481	Mölnadal
1430	Munkedal
1471	Götene

1401	Härryda
1496	Skövde

1460	Bengtstors
1415	Stenungsund
1488	Trollhättan
1438	Dals-Ed

1761	Hammarö
1763	Forshaga
1715	Kil

1760	Storfors
1764	Grums

1730	Eda
1762	Munkfors

1765	Årjäng
1785	Säffle

1814	Lekeberg
1881	Kumla
1885	Lindesberg

1861	Hallsberg
1862	Degerfors
1860	Laxå

1884	Nora
1883	Karlskoga

1864	Ljusnarsberg
1882	Askersund

1960	Kungsör
1984	Arboga
1961	Hallstahammar

1907	Surahammar
1981	Sala
1983	Köping

1962	Norberg
1982	Fagersta
1904	Skinnskatteberg

2026	Gagnef
2082	Säter
2083	Hedemora
2061	Smedjebacken

2021	Vansbro
2034	Orsa

2101	Ockelbo
2121	Ovanåker

2104	Hofors
2180	Gävle

2409	Robertsfors
2262	Timrå
2460	Vännäs
2401	Nordmaling

2404	Vindeln
2305	Bräcke
2403	Bjurholm

2463	Åsele
2417	Norsjö
2303	Ragunda

2481	Lycksele
2418	Malå
2422	Sorsele
2425	Dorotea

2514	Kalix
2518	Övertorneå
2521	Pajala

2513	Överkalix
2583	Haparanda
2560	Älvsbyn

2505	Arvidsjaur
2506	Arjeplog