

Med sikte på framtiden – Tankesmedja för friluftsliv 2018



Sammanfattning av workshops/seminarier

Så kan svensk cykelturism utvecklas på ett hållbart sätt

Arrangör: Tillväxtverket.

Tillväxtverket är ansvarig myndighet för att det 6:e målet av regeringens fastställda mål för friluftsliv följs upp. Målet berör hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling. Tillväxtverket arbetar för att besöksnäringen i Sverige ska stärka sin internationella konkurrenskraft och gör det bland annat genom att stödja hållbar destinationsutveckling och hållbar utveckling av produkter och tjänster. I detta ingår naturturism och cykelturism.

Kartläggning av cykelleder och cykelturism

För att få mer kunskap om cykelturismen i Sverige har Tillväxtverket kartlagt landets cykelleder och pågående arbete inom turism- och rekreationscykling. Det är ett led i den nationella cykelstrategin. Som inledning på workshopen presenterade Christina Rådelius, Tillväxtverket och Katarina Bergstrand, Sweden by bike, resultat från utredningen. Katarina var anställd för att hjälpa Tillväxtverket med utredningen, som ska levereras till regeringen. Målet var att ge en nulägesbild av befintlig cykelturism och cykelleder och även att undersöka vad som gör vissa leder framgångsrika och vilken utvecklingspotential som finns.

I dagsläget finns 82 leder över 65 km för traditionell cykelturism och det planeras ytterligare 13. Det finns två godkända nationella leder, Sydostleden som går genom Småland, Blekinge och Skåne samt Kattegattleden som löper längs västkusten. För att komplettera och binda ihop dessa leder planeras även Sydkustleden. Utbudet av traditionella cykelleder är störst i södra Sverige. Där finns även störst potential att utöka lederna bland annat eftersom de gamla banvallarna fungerar bra som cykelleder. Ungefär hälften av lederna i Sverige är skyltade och det finns få helt bilfria leder. Klarälvsbanan i Värmland är en av få leder som är helt bilfri. Kartläggningen visar även att skyltningen på lederna varierar i utformning och att det kan finnas brister i ledernas kvalitét i fråga om trafikunderhåll och säkerhet. En förklaring till detta kan vara att flera av lederna saknar en tydlig huvudman som kan hålla ihop arbetet och ansvara för kvalitetskriterier.

Slutsatser av kartläggningen

För att lyckas med en cykelled krävs att det finns en tydlig huvudman som är ansvarig för att lyckas, som har mandat och budget. En av Tillväxtverkets slutsatser efter kartläggningen är att det finns en stark framtidstro för cykelturismen i Sverige. Cykelturismen ökar och utvecklingen ser god ut. De finns dock hinder för ytterligare utveckling som att kunskapen är låg i fråga om potentialen i cykelturism. Samtidigt som brist på samverkan och en förvirring kring vem som har ansvaret för lederna försvårar utvecklingen. För att nå framgång inom cykelturismen krävs tydlighet, långsiktighet i både planering och finansiering samt en helhetssyn. Det bör finnas fungerande infrastruktur och lokala företag som kan stå för "resa-bo-äta-göra". För att kunna utveckla cykelturismen behöver kunskapen och metoderna om uppföljning förbättras. Aktörer behöver även satsa lokalt och fokusera på vad området har att erbjuda. För att komma framåt och skapa förutsättningar för cykelturism behöver offentliga aktörer engagera sig. Vidare behövs det en långsiktig finansiering och effektiva processer av byggnation och underhåll av cykellederna. Cykeln behöver även bli en naturlig del av kollektivtrafiken där det ska vara enklare att exempelvis ta med den på tåget. För att ta tillvarat potentialen i cykelturismen behövs ett nationellt fokus med övergripande samordning på olika nivåer. En satsning skulle innebära nya intäkter, arbetstillfällen och hållbar utveckling av landsbygden.

Biking Dalarna – ett gott exempel

Workshopen fortgick genom att visa ett gott exempel. Ulf Backéus från Visit Dalarna tog över efter Katarina och Christina för att prata om det strategiska arbetet med att etablera Biking Dalarna, ett samarbete mellan 17 cykelområden i Dalarna. Förebild var '7stanes' och genom studiebesök utomlands (benchmarking) och lokala/regionala seminarier växte Biking Dalarna fram. Man kom överens om att hitta ett gemensamt skyltspråk och kvalitetssäkring över länet. Samarbetet lanserades på webben och på Vildmarksmässan 2012. Ulf sa att de är vassast på crosscountry men även bra på downhill. Ett potentiellt utvecklingsområde är gravelbike då det runt om Dalarna finns mycket skogsbilvägar vilket ger bra förutsättningar för att utveckla turismen. Ulf lyfte även vikten av att ha hållbara leder, som kan återställas utan påverkan på närmiljön. Han tryckte även på att ett gemensamt system för skyltar och svårighetsgrad är att föredra och han hade gärna sett ett nationellt system för detta.

För att ansöka som samarbetspartner berättade Ulf att man behöver ha en led inom en eller flera kategorier av olika varianter av cykling. På destinationen ska det finnas cykelvätt, cykeluthyrning, boende, toalett och parkeringsplats. Här dras paralleller till 'resa-äta-bo-göra', det bör finnas ett helhetstänk för upplevelsen. Själva processen för att bli en samarbetspartner är lång, en inledande dialog med markägare och länsstyrelse mynnar senare ut i testcykling av leder och senare i beslut om inträde i Biking Dalarna.

Grupparbete om utveckling av cykelturism

Efter de två föreläsningarna hölls en gruppövning där deltagarna var indelade i sju grupper om ca fem deltagare i varje. Varje grupp fick en huvudfråga att fokusera på. Därefter diskuterades frågorna i hela gruppen och var och en av deltagarna fick fem 'ploppar' var för att indikera vilken av svaren och idéerna de ansåg viktigast för att utveckla cykelturismen.

Fråga 1: "Det behövs ett antal viktiga beslut för att cykelturismen ska utvecklas i Sverige. Vad uppfattar ni är de största hindren för att driva utvecklingen inom era organisationer? Diskutera och välj tre saker".

En grupp menar att de tre hinder som finns för cykelturismen är att det finns många kockar i soppan, intressekonflikter som måste lösas samt rätt kunskap som saknas. De ansåg att lösningen är ett huvudmannaskap på rätt nivå. Även ett kunskapslyft med goda exempel för att höja kunskapsnivåerna och en bättre samverkan aktörer emellan. De trodde även att den politiska ingången hos kommunerna måste motiveras så att tjänstemännen får mer mandat i frågan. Det hinder som fick mest medhåll från resten av gruppen var att kunskapen saknas och den lösningen som fick mest medhåll var ett huvudmannaskap.

En annan grupp pekade på att de vill se en tydligare utredning kring hur pengarna ska genereras. De vill veta vad syftet och målet för en aktör ska vara för att bedriva cykelturism. De menade att det finns en del frågetecken kring detta när cyklingen inte är liftburen såsom vid downhillcykling. En lösning de presenterade var om kommunen ser det som en service som de kan hjälpa till att tillhandahålla. Vidare ansåg de att ett hinder kan vara underhållet av vägar. Vid landsvägscyklning bör inte detta vara ett stort problem men vid cykling på led eller mountainbikeled är det en större fråga. De menade att lösningen på detta är att från början bygga en bra led och se till att den underhålls väl. Deras tredje hinder menade de är de politiska hinder som finns både nationellt och internationellt. Det var även den utmaningen som fick mest medhåll från övriga workshop-deltagare.

Fråga 2: "Vad kan du göra inom din verksamhet för att fler entreprenörer ska stimuleras att arbeta med cykelturism? Nämn tre konkreta åtgärder."

En grupp tyckte att en långsiktig samverkan mellan offentliga parker, landsting, regioner och Trafikverket skulle få fler entreprenörer att arbeta med cykelturism. De ville se att kommunen avsatte pengar i budgeten till utveckling av infrastruktur, projektledning och till tjänstemän för att jobba med frågan. Likt den tidigare gruppen menade de att en tydlig huvudman behöver utses och de ansåg också att en målgruppsanalys behöver göras för att undersöka vem det är som intresserar sig och vad man bör satsa på. Här fick idén om en tydlig huvudman flest röster från workshopdeltagarna.

En annan grupp menade att ökad kunskap av ny teknik, kundbehov, skyltning, lagar, tillstånd och kommunala förutsättningar skulle vara en åtgärd för att öka intresset hos entreprenörer. Detta skulle förverkligas genom en plattform för gemensamma visioner och målbilder som kan leda till affärssamarbeten. En annan lösning skulle kunna vara nya finansieringsmodeller och en bredare medfinansiering. Den tredje åtgärden menade de skulle vara en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik, detta för att öka möjligheterna till affärer. Den idén som deltagarna gillade mest här var åtgärden om ökad kunskap.

Ytterligare en grupp vill se en tydligare infrastruktur och ett huvudmannaskap. De föreslog även långsiktighet som åtgärd för att fånga upp entreprenörernas intresse för cykelturism. De ville se samordning där entreprenörer kan inspirera och informera varandra. Den åtgärd som deltagarna gillade mest var att skapa en infrastruktur och ett huvudmannaskap.

Fråga 3: "Att ha tillgång till mark är centralt för utveckling av mountainbike/stigcykling och vandringsleder. Ge tre exempel på hur man skulle kunna lösa den här frågan".

En grupp ger exempel på miljökonsekvensbeskrivning, att det är en ansvars- och trygghetsfråga. De ville gärna se en dialog för förtroendefulla avtal och också lokal förankring. Det exempel deltagarna gillade mest vara miljökonsekvensbeskrivning.

En annan grupp gav exemplet att använda kommunal mark. De gav även exemplet att tänka på när eller var cykling är möjliga i reservat, istället för att förbjuda utan att undersöka. Deras tredje och mest valda exempel var att jobba på att få in sociala värden i avkastningskalkylen. Detta skulle gälla större skogsägare, kommuner eller kyrkan.

Gruppernas gemensamma slutsatser

Avslutningsvis kan gruppövningen sammanfattas med att de flesta deltagare i workshoppen ville:

- Se en tydlig huvudman till frågan, någon som tar ansvaret för att lyckas.
- Ha ett större kunskapsutbyte mellan entreprenörer och lokala aktörer.
- Deltagarna ansåg även att infrastrukturen kring turismen är viktig för att besökarna ska ha någonstans att bo, äta och att kunna ta sig omkring.

Antecknare: Matilda Hildingsson, Lunds universitet

