



Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



# Ringvirkningsanalyse: Terrengsykkelsatsingen i Hallingdal

Christin Krohn, Veronica Blumenthal, Petter Dybedal,  
Tanu Priya Uteng, Bjørg Langset Flotve

2016/2024

Tittel:	Ringvirkningsanalyse: Terrensykkelsatsingen i Hallingdal
Title	Ripple effect analysis: The mountain bike initiative in Hallingdal
Forfatter:	Christin Krohn, Veronica Blumenthal, Petter Dybedal, Tanu Priya Uteng, Bjørg Langset Flotve
Dato:	04.2024
TØI-rapport:	2016/2024
Antall sider:	65
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1532-1
Finansieringskilder:	Regionrådet for Hallingdal
TØIs p.nr.:	5360 – Ringvirkningsanalyse for sykkelsatsingen i Hallingdal
Prosjektleder:	Christin Krohn
Kvalitetsansvarlig:	Silvia J. Olsen
Ferdigstiller:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Regional utvikling og reiseliv
Emneord:	Ringvirkningsanalyse, samfunnsøkonomi, reiseliv

## Kort sammendrag

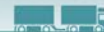
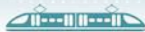
Siden 2015 har Hallingdal investert 140 millioner i stisykling for å skape en helårsdestinasjon i regionen. Målsetningen har også vært å øke bo- og blilysten. Våre beregninger viser at tross ekstremværet i 2023, genererte sykkelsatsingen en direkte og indirekte meromsetning av varer og tjenester i Hallingdal på 105,1 millioner kroner (eksklusive mva.) og en verdiskaping på 36,8 millioner kroner. Potensialet antas å være betydelig større.

Vi hadde en spørreundersøkelse ute med nær 1 000 respondenter, og en kvalitativ undersøkelse. Studiene viser en stor grad av bo- og blilyst i hele regionen, flere arbeidsplasser blir skapt og det er etablert sykkelgrupper for barn, unge og voksne i de ulike lokalsamfunnene. En beregning viser også at helseeffekten av stisykling i Hallingdal er positiv, gitt at de selvrapporterte verdiene er riktige. Denne beregningen er forbundet med høy usikkerhet.

## Summary

Since 2015, Hallingdal has invested 140 million in trail cycling to create a year-round destination in the region. The objective has also been to increase the desire to live in and stay in the region. Our calculations show that despite a year of extreme weather in 2023, the trail cycling initiative contributed (directly and indirectly) to an increase of 105 million NOK in sales of goods and services in Hallingdal and an added value of 37 million NOK. We conducted a survey in the region in the summer season with close to 1,000 respondents, and paired it with a qualitative inquiry that indicated that Hallingdal is an attractive region to both live in and visit. The cycling initiative has led to more jobs being created and bicycle groups have been established for children, youth and adults in the local communities. Calculations further indicate that there are health benefits associated with trail cycling in Hallingdal, although these calculations are associated with a high degree of uncertainty.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndsamtak fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



# Forord

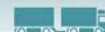
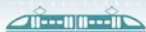
Transportøkonomisk institutt har på oppdrag av Sats på Hallingdal gjennomført en analyse av effektene av Hallingdals mangeårige terrengsykkelsatsing. Analysen består av en kombinasjon av en tradisjonell ringvirkningsanalyse og en analyse av effektene satsingen har hatt på stedsutvikling, bo- og blilyst i Hallingdal.

Rapporten er skrevet av Christin Krohn, Veronica Blumenthal, Petter Dybedal, Tanu Priya Uteng og Bjørg Langset Flotve, hvorav førstnevnte er prosjektleder. En stor takk rettes til Maria Grevsgård og Lars Wraae Jensen som har bidratt med viktige innspill underveis og bistått i å sette oss i kontakt med relevante informanter. Takk også til alle aktørene som har bidratt til spredning og eksponering av spørreundersøkelsen og til alle våre informanter som har bidratt med å dele sine meninger, tanker og innspill. Trude Kvalsvik ved TØI har stått for teknisk tilrettelegging av rapporten. Rapporten er kvalitetssikret av Silvia Olsen.

Oslo, april 2024  
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud  
Administrerende direktør

Silvia J. Olsen  
Avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Metodetilnærming og analyse</b> .....	<b>3</b>
2.1	Spørreundersøkelse .....	3
2.2	Økonomisk ringvirkingsanalyse .....	4
2.3	Intervju.....	6
2.4	Helseeffekter, beregning og litteraturgjennomgang .....	7
2.5	Attraktivitetsanalyse .....	7
<b>3</b>	<b>Resultater</b> .....	<b>8</b>
3.1	Ringvirkingsanalyse.....	8
3.2	Attraktivitetsanalyse .....	23
3.3	Helse, livskvalitet, barn og unge .....	33
<b>4</b>	<b>Konklusjon og diskusjon</b> .....	<b>41</b>
	<b>Referanser</b> .....	<b>43</b>
	<b>Vedlegg</b> .....	<b>44</b>
	Vedlegg 1. Intervjuguide: Gruppeintervjuer .....	44
	Vedlegg 2. Spørreundersøkelse.....	47

# Ringvirkningsanalyse: Terrengsykkelsatsingen i Hallingdal

TØI rapport 2016/2024 • Forfattere: Christin Krohn, Veronica Blumenthal, Petter Dybedal, Tanu Priya Uteng, Bjørg Langset Flotve • Oslo 2024 • 65 sider

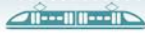
- Siden 2015 har Hallingdal investert 140 millioner kroner i stisykling for å skape en helårsdestinasjon i regionen
- Målsetningen er også å øke bo- og blilysten
- Våre beregninger viser at til tross for et ekstremværår, genererte sykkelsatsingen en meromsetning på 105,1 millioner kroner (direkte produksjonsverdi), som ga en ekstra verdiskaping på 36,8 millioner kroner. Potensialet antas å være betydelig større.
- En spørreundersøkelse med nær 1 000 respondenter og en kvalitativ undersøkelse viser en stor grad av bo- og blilyst i hele regionen, at flere arbeidsplasser blir skapt og satsingen har bidratt til det sosiale miljøet i Hallingdal
- Våre beregninger viser også at helseeffekten av stisykling i Hallingdal er positiv, gitt at de selvrapporterte verdiene er riktige. Denne beregningen er forbundet med høy usikkerhet.

I denne rapporten har vi undersøkt verdiskapingen sykkelsatsingen i Hallingdalsregionen har hatt, de potensielle helseeffektene det har hatt, og bo- og blilysten i Hallingdalsregionen som følge av sykkelsatsingen.

Sykkelsatsingen i Hallingdalsregionen ble initiert i 2015 med bakgrunn i et ønske om å gjøre regionen til en helårsdestinasjon. Dette ville bidra til flere helårsarbeidsplasser i regionen, og tiltrekke seg flere som ønsket å etablere seg i regionen. Sommeren 2023 var totalt 120 km sykkelstier (fordelt på ca. 50 ulike stier), 5 asfalterte pumptracks og 3 ferdighetsparker ferdige. Investeringen i infrastruktur alene er på ca. 140 MNOK. Stiene er bygget for ulike ferdighetsnivåer – fra de enkleste familievennlige rundene til teknisk utfordrende utforstier.

Vi har gjennomført en ringvirkningsanalyse med bakgrunn i en spørreundersøkelse som hang ute sommersesongen 2023. Spørreundersøkelsen hadde nesten 1 000 respondenter, noe som er mange. Sommersesongen 2023 var imidlertid sterkt preget av mange værphenomen som sen snøsmelting, noe som gjorde at sesongen kom sent i gang. Men når den kom i gang kom den godt i gang. Så kom ekstremværet Hans i august 2023, noe som gjorde at mange av destinasjonene måtte stenge helt ned i lengre perioder og som ledet til en redusert eller avkortet sesong for de fleste av destinasjonene.

Ut fra tilgjengelig tallmateriale har vi beregnet at det har vært ca. 10 800 sykklister (unike individer) på besøk i Hallingdal i 2023. Basert på undersøkelsesdata om økt antall besøk og økt oppholdstid finner vi at sykkelsatsingen ga om lag 70 000 ekstra besøksdøgn. Dette ga en



direkte og indirekte meromsetning på til sammen 105,1 millioner kroner (eksklusive mva.) og en verdiskaping på 36,8 millioner kroner. Potensialet vil kunne være betydelig større (for eksempel i et værmessig normalår). Eksempelvis vil 20 000 syklistene generere en produksjonsverdi på opp mot 200 millioner kroner.

Vi har også beregnet folkehelseeffekter. Her har vi tatt mange forbehold, siden tallene er høyst usikre og bygger på mange antagelser.

I analysen av bo- og blilyst ser vi av spørreundersøkelsen at 54 % av de som kommer fra Hallingdal svarer at sykkelsatsingen har gjort Hallingdal mer attraktiv. Flere av respondentene svarer at de oppholder seg mer i Hallingdal enn de ellers ville på grunn av sykkeltilbudet. Det kommer dog noen uenigheter til overflaten i spørreundersøkelsene og i noen av intervjuene, og vi anbefaler derfor at det legges til rette for arenaer slik at eventuelle konflikter ikke eskalerer.

# 1 Innledning

I Hallingdal har man siden 2015 jobbet aktivt med en regional satsing på terrengsykling. Dette har resultert i at regionen i dag har et stort og variert tilbud innen terrengsykling, inkludert pumpracks, ferdighetsparker og et stort nettverk av sykkelstier på tvers av regionen. Som en del av satsingen er det investert store summer i infrastruktur, og det har vært ønskelig å gjennomføre en kartlegging av den samlede samfunnsøkonomiske verdien terrengsykkelsatsingen har for regionen. Kartleggingen som presenteres i denne rapporten bygger på en klassisk økonomisk ringvirkningsanalyse som suppleres med analyser av arbeidsplasser generert i tilknytning til sykkelatsingen og satstingens påvirkning på stedsattraktivitet, befolkningens opplevde livskvalitet og det sosiale miljøet for barn og unge i Hallingdal.

Rapporten er avgrenset til effekten sykkelatsingen har hatt på de seks Hallingdalskommunene (Flå, Gol, Nesbyen, Hemsedal, Ål og Hol), i tillegg til at den til en viss grad tar for seg helseeffekter for besøkende og boende i Hallingdal.

Rapporten er delt inn i fire hovedseksjoner. I kapittel 2 presenteres metodene og datakildene som er brukt som utgangspunkt for analysen. Her presenteres også forutsetningene analysen bygger på og begrensningene som følger de valgte metodene. I kapittel 3 presenteres resultatene fra henholdsvis spørreundersøkelsen, den økonomiske ringvirkningsanalysen og attraktivitetsanalysen og helseeffektene som også baseres på spørreundersøkelsen. Kapittelet tar også for seg satsingens påvirkning på helse, livskvalitet og det sosiale miljøet for barn og unge i dalen. I kapittel 4 diskuteres resultatene fra de foregående kapitlene opp mot hverandre, før avsluttende konklusjoner trekkes i slutten av kapittelet.

Sommeren 2023 var totalt 120 km sykkelstier (fordelt på ca. 50 ulike stier), 5 asfalterte pumpracks og 3 ferdighetsparker ferdige. Investeringen i infrastruktur alene er på ca. 140 MNOK inkl. mva. Stiene er bygget for ulike ferdighetsnivåer – fra de enkleste familievennlige rundene til teknisk utfordrende utforstier.

Terrengsykkelsatsingen markerer den hittil største satsingen på tilrettelegging av friluftaktivitet utenfor vintersesongen i Hallingdal. En viktig målsetting for tiltaket er å utjevne sesongsvingninger mellom sommer- og vintersesongen og dermed stimulere til vekst i reiselivsnæringen, økt helårs sysselsetting, bo- og blilyst, samt økt aktivering av befolkningen.

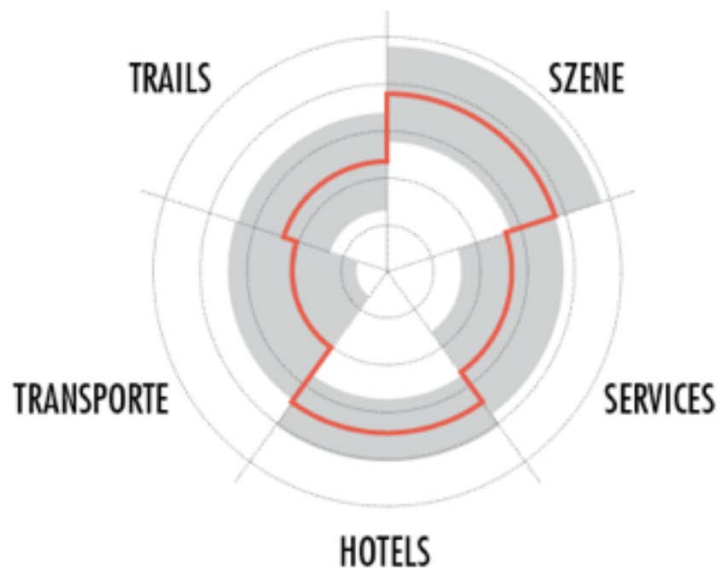
Vi finner også at mange kommer til Hallingdal på grunn av sykkeltilbudet og de oppholder seg lenger i dalen enn de ellers ville gjort på grunn av tilbudet.

Utviklingen er koordinert av et regionalt samarbeid mellom de 6 destinasjonsselskapene i Hallingdal, som siden 2019 har vært forankret i det regionale utviklingsselskapet Tråkk 'n' Roll SA. Stiene bygges primært av profesjonelle stibyggerforetak og eies av idrettslag, kommuner, næringsaktører eller, i de fleste tilfeller, ideelle stiforetak med bredt eierskap på tvers av alle de nevnte aktørene i hver kommune. Stiene finansieres gjennom spillemidler, gaver fra stiftelser, samt bidrag fra kommuner og næringsaktører.

Dette står i sterk kontrast til utgangspunktet i 2015 da det ble gjort en vurdering av business caset for stisykling i Hallingdal som kan oppsummeres i figuren under<sup>1</sup>. Vi ser fra spindelvevfiguren at hotellinfrastrukturen er på plass, noe som henger sammen med at Hallingdal allerede er en etablert turistdestinasjon. Terrengsykkelmiljøet (Scene) skårer høyt – på tross av at det beskrives som lite, takket være kunnskapen og det høye aktivitetsnivået i miljøet. Transport for stisykkel skårer veldig lavt, stier og tjenester for syklistene skårer også lavt i 2015. Bildet i 2023 er et helt annet.

---

<sup>1</sup> Mountain bike synthesis Hallingdal, Allegra 2015



Figur S1: Mulighetsanalyse, Allegra 2015.



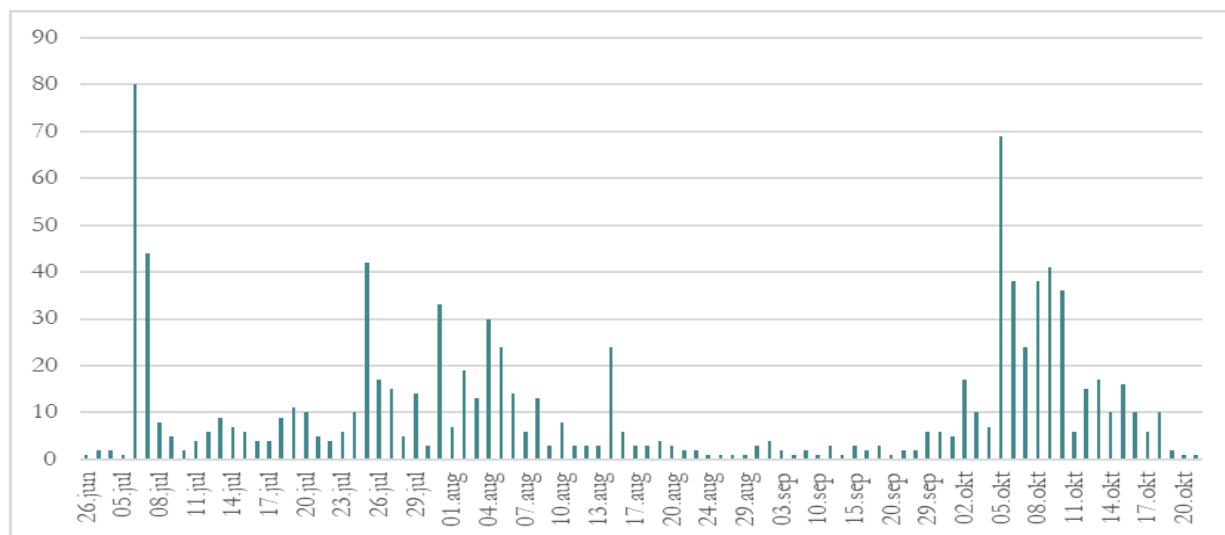
## 2 Metodetilnærming og analyse

Denne rapporten bygger på flere ulike datakilder og metoder. Dette inkluderer en kombinasjon av litteraturgjennomgang, intervjuer, en spørreundersøkelse blant terrengsykklister i Hallingdal, samt bearbeidelse og analyse av eksisterende statistikk (sekundærdata).

### 2.1 Spørreundersøkelse

Gjennom dialog med oppdragsgiver ble det utviklet en spørreundersøkelse som handlet om sykling og sykkelsatsingen i Hallingdal. Målet med undersøkelsen var blant annet å få noen anslag på forbruksmønsteret og virkningene som eventuelt økt besøk i regionen gir. Videre ønsket vi informasjon fra brukerne av sykkelstiene og sykkelanleggene i Hallingdal, om forbruksbruksmønster, andre aktiviteter de deltok på, og om de planla å komme tilbake.

Skjema ble utarbeidet på norsk, men ble også oversatt til engelsk. Det kom inn totalt 987 svar, hvorav 945 på den norske og 42 på den engelske versjonen. Respondentene ble rekruttert ved at plakater med QR-kode til undersøkelsen ble hengt opp ved sykkelheisene, ved knutepunkter, sykkelutleie og i enkelte av bygdesentrene. I tillegg ble undersøkelsen promotert på sosiale medier både fra destinasjonsselskapene og Hallingdal Rides. Deltakerne kunne etter å ha gjennomført undersøkelsen registrere sin e-post på en web-side som ikke var direkte knyttet til spørreundersøkelsen, og kunne da bli med i trekning av premier. Innsamlingsperioden var fra 26.juni til 22. oktober. Figuren under viser svarinngangen i løpet av perioden.



Figur 2.1: Innsamlingsperiode, svarinngang.

Svarinngangen vist i Figur 2.1: Innsamlingsperiode, svarinngang i juli og de første dagene av august var om lag som forventet. Spesielt rundt helg var det en del som svarte på undersøkelsen. Sommerens sykkelsesong ble imidlertid sterkt påvirket av ekstremværet Hans, som herjet i Hallingdal 7.-9. august. Store deler av sentrum i Nesbyen ble lagt under vann, infrastruktur ble ødelagt og mange veier og stier ble stengt. En av sommerens sykkelfestivaler, Huckfest Bike Festival, skulle vært arrangert i Ål 10.-13. august, men på grunn av ekstremværet ble den flyttet til uken etter, og arrangementet fikk en stor økonomisk konsekvens med færre besøkende enn budsjettet.

Som ikke det var nok kom det store nedbørmengder også i slutten av august, og dette i en situasjon med allerede regnmettet natur og ødelagte stier. Som figuren over svarinnngang viser, ble datainnsamlingen sterkt påvirket av vær og infrastruktur-ødeleggelsene. Fra medio august og ut september – en periode som normalt sett er høysesong for sykling i området – var det svært få som svarte på undersøkelsen. Sterk promotering av undersøkelsen av blant annet destinasjonsselskapene mot undersøkelsens siste uker mot slutten av september gjorde at vi var få personer unna å nå 1 000 respondenter. Dette er også i de to ukene hvor det er høstferie og hvor området har mange besøkende. Det var takket være en imponerende innsats fra lokalt hold at man nådde ut til så mange brukere av sykkelstiene i løpet av datainnsamlingsperioden.

## 2.2 Økonomisk ringvirkningsanalyse

### 2.2.1 Hovedproblemstilling

Hvor mye ny etterspørsel tilfører sykkelsatsingen i Hallingdal i form av flere besøkende, lengre oppholdstid og mer forbruk per besøk? Vi er altså ute etter å anslå hvor mye trafikkøkning sykkelsatsingen har medført, og hva dette har skapt av nye inntekter, verdiskaping og sysselsetting. Med trafikkøkning mener vi primært antall ekstra gjestedøgn og antall dagsbesøkende for besøkende utenfra, enten de har fritidsbolig i Hallingdal eller ikke. Vi må også gjøre anslag på forbruk for bosatte i Hallingdal mht. kjøp av sykkelrelaterte varer og tjenester i egen eller andre kommuner i regionen.

Nyskapt etterspørsel vil i hovedsak omfatte følgende næringer/produkter:

- Reiselivsnæringer: Overnatting, servering, heis, sykkelutleie og -service, kurs/guiding, andre (avledede) aktiviteter, formidling
- Andre næringer: Dagligvarer, sportsutstyr, annen handel (for eksempel drivstoff) og annen omsetning knyttet til økt bruk av fritidsboliger.

Målet med prosjektet er altså å gjøre anslag på hvor mye omsetning innen disse næringene som kan knyttes til sykkelsatsingen og hva dette medfører av økt verdiskaping og sysselsetting i Hallingdal.

I en tilsvarende analyse for Trysil (Dybedal 2018) beregnet man økning i besøkstall fra før anleggene ble bygget, det vil si fra 2013/2014 og fram til undersøkelsesåret 2017. På grunn av den spesielle utviklingen i reiselivet siden 2020 på grunn av covid-19 vil dette ikke være noen aktuell framgangsmåte i analysen for Hallingdal.

Analysen tar i stedet utgangspunkt i året 2023. På grunnlag av data fra spørreundersøkelsen som ble gjennomført i 2023 kan vi anslå sykkelrelatert vekst i besøksomfang på individnivå. Imidlertid er det vi har av volumtall for sykkelrelatert trafikk i Hallingdal i 2023 relativt sparsomt, det vil si at vi har relativt upresise anslag på omfanget av populasjonen «personer som benyttet sykkeltilbudet i Hallingdal i 2023».

Videre vil vi anta at 2023 ikke nødvendigvis er et representativt år med tanke på samlet trafikkomfang, både på grunn av uværsperioden i august, og ut fra at sykkelaktivitetene i Hallingdal forventes å fortsette å vokse i årene framover. Vi har derfor fokusert på å drøfte hva de økonomiske virkningene kan utgjøre under ulike forutsetninger om utvikling i volum og kundegrunnlag.

Når det gjelder spørreundersøkelsen som ble gjennomført i 2023, vil vi anta at individdataene fra denne om forbruk og betydningen av sykkeltilbudet som motivasjon for besøk i Hallingdal ikke ble nevneverdig påvirket av at det var få syklister i august. En såpass omfattende undersøkelse vil ha gyldighet flere år framover.

## 2.2.2 Metode og datagrunnlag

### 2.2.2.1 Hovedtrinn i beregningene

Beregningene omfatter to hoveddeler; for det første analyse av spørreundersøkelsen for å få fram verdier for sykkelrelatert opphold og forbruk på individnivå, for det andre transformering av individtall til samlet sykkelrelatert omsetning og verdiskaping:

#### Individdata:

1. Beregne antall overnattinger og antall ekstra overnattinger per individ og gruppe (spørreundersøkelsen).
2. Beregne handel og annet forbruk per besøkende person og per gjestedøgn for henholdsvis fritidsboligovernattinger og kommersielle overnattinger, samt for lokalt bosatte (spørreundersøkelsen).

#### Beregning av volumdata

3. Anslå hvor mange nye gjester – og gjestedøgn – sykkelprosjektet genererer totalt og relativt (andel av totalt besøk) på grunnlag av overnattingsdata for Hallingdal og trafikktall for sykkelheiser og shuttletransport i Geilo, Hemsedal og Nesbyen.
4. Beregne nyskapt (sykkelrelatert) omsetning av varer og tjenester ved å anvende forbruksdata fra spørreundersøkelsen (fra pkt. 2) og beregnet gjestedøgnvekst (fra pkt. 3).
5. Gjøre anslag på hva sykkelrelatert meromsetning gir av verdiskaping (i form av lønnsutgifter og bedriftsresultat), indirekte økonomiske virkninger og sysselsetting i Hallingdal ut fra nøkkeltall fra TØIs rapport om reiselivet i Hallingdal i 2022 (Dybedal og Landa Mata 2022).

### 2.2.2.2 Datagrunnlag spørreundersøkelse 2023

I prosjektet er det gjennomført en spørreundersøkelse om sykkel-satsingen i Hallingdal, rettet til de som bruker sykkelstiene. Undersøkelsen var blant annet innrettet mot å få kunnskap om virkninger i form av økt besøk i regionen på grunn av sykkeltilbudet og om forbruksnivå og -mønster. Av 987 respondenter var 830 bosatt utenfor Hallingdal og 157 i Hallingdal. 54 prosent av respondentene bosatt utenfor regionen, og halvparten av dem som er bosatt i Hallingdal, har tilgang til fritidsbolig i Hallingdal.

Vi har i analysen av resultatene lagt vekt på hovedmønstre og tre hovedgrupper av respondenter: Bosatte i Hallingdal (157), bosatte utenfor med tilgang til fritidsbolig i Hallingdal (435), og øvrige tilreisende (395).

### 2.2.2.3 Datagrunnlag ellers

Datagrunnlaget og mangler ved dette – i betydningen data som ikke nødvendigvis foreligger i en lett tilgjengelig form – legger en del begrensninger på hvor holdbare og presise resultatene av disse beregningene kan bli. Våre kilder omfatter følgende typer av data:

- Overnattingstall etter måned fra SSB/TØI
- Økonomiske data om ringvirkninger av reiseliv i Hallingdal 2022 fra TØI-prosjektet Hallingverdi
- Telling av syklist i Hemsedal, Nesbyen og Geilo (heisbilletter, shuttlebusstrafikk)
- Data om syklistomsetning fra noen aktører
- Sysselsettingsdata VoF-registeret
- Informasjon direkte fra bedrifter (sykkelutleie, guiding, prisdata, etc.)

## 2.3 Intervju

Intervjuer utgjorde en sentral del av datagrunnlaget som dannet grunnlag for analysen av sykkelsatsingen påvirkning på bo- og blilysten i Hallingdal. Opprinnelig var det planlagt at hovedvekten av disse skulle gjennomføres som gruppeintervjuer, men grunnet planleggingskonflikter ble kun tre intervjuer gjennomført som gruppeintervjuer. Disse ble supplert med ytterligere fem enkeltintervjuer. Intervjuene er basert på en forhåndsutviklet, semistrukturert intervjuguide (Tjora, 2021) og fokuserte på sykkelsatsingens påvirkning på fritids- og aktivitetstilbudet i dalen, områdets attraktivitet og omdømme, samt lokal identitet, kultur og samarbeid.

For å kunne gå ytterligere i dybden på hvordan sykkelsatsingen har påvirket bedrifts- og næringsattraktiviteten til Hallingdal ble det i tillegg gjennomført 3 enkeltintervjuer med næringslivstilknyttede aktører i Hallingdal. Til sammen ble 15 informanter intervjuet i forbindelse med prosjektet. Av personvern-hensyn er informantene forsøkt anonymisert, men grunnet prosjektets avgrensede geografiske fokus, vil det for person med kjennskap til område potensielt være mulig å gjenkjenne enkelte informanter. En oversikt over hvilke roller/grupper og kommuner de ulike informantene representerer er presentert i tabell 2.1.

Tabell 2.1: Informantoversikt.

	Representerer	Kommunetilhørighet
<b>Gruppe 1</b>		
Informant 1.1	Kommunen	Gol
Informant 1.2	Turistnæringen	Nesbyen
<b>Gruppe 2</b>		
Informant 2.1	Lokale innbyggere/ idrettslag	Nesbyen
Informant 2.2	Hytteiere	Hemsedal
Informant 2.3	Sykkellag	Hemsedal
<b>Gruppe 3</b>		
Informant 3.1	Sysselbransjen	Hemsedal
Informant 3.2	Sysselbransjen	Nesbyen
Informant 3.3	Sysselbransjen	Ål
Informant 3.4	Sysselbransjen	Hol
Informant 3.5	Turistnæringen	Nesbyen
<b>Enkeltintervju</b>		
Informant 4	Ungdom	Nesbyen
Informant 5	Ungdom	Gol
Informant 6	Bondelag/ grunneiere	Nesbyen
Informant 7	Næringslivsaktør	Nesbyen/Ål
Informant 8	Næringslivsaktør	Hol

Intervjuene ble gjennomført i perioden september-november 2023 og hadde en gjennomsnittlig varighet på 70 minutter for gruppeintervjuene og 50 minutter for enkeltintervjuene. Samtlige intervjuer ble gjennomført digitalt via Teams. Det ble gjort opptak av alle intervjuene og prosjektet ble derfor meldt inn til og vurdert av Sikt før oppstart. Basert på opptakene ble det skrevet grundige sammendrag av alle intervjuene, som ble brukt som grunnlag for videre analyser.

Gjennom intervjuene fikk vi inntrykk av at enkelte forhold blir oppfattet ulikt av ulike informanter, avhengig av både geografisk tilhørighet og tilknytning til sykkelsatsingen. Dette skaper utfordringer i tolkningen og analyse av intervjuene. I konklusjonene som trekkes på bakgrunn av intervjuene må det derfor tas forbehold om begrensninger og svakheter ved kildematerialet.

## 2.4 Helseeffekter, beregning og litteraturgjennomgang

Det er gjort en begrenset litteraturgjennomgang av helseeffekter for stisykling i Hallingdal gitt oppdragets størrelse. Litteraturen er begrenset til litteratur som omhandler det å beregne helseeffekter av å sykle, drive annen fysisk aktivitet (sammenlignet med det å være inaktiv), samfunnsøkonomiske effekter av friluftsliv, og samfunnsøkonomiske effekter av helsegevinster ved f.eks. elgjakt, for å nevne noen. Andre studier som beregner effekt av sykling ser stort sett på sykkel som et fremkomstmiddel til og fra arbeid eller annen aktivitet, og ikke som en fritidsaktivitet. Dermed blir også regnestykket noe annerledes. I tillegg er det lagt til grunn standard veiledere fra DFØ og rundskriv fra Finansdepartementet og rapport fra Helsedirektoratet, og vi har også stilt spørsmål i spørreundersøkelse om egenopplevd helse som benyttes inn i beregningen. I beregningene gjøres det en rekke forutsetninger, vi kommer tilbake til dette. Vi har lagt oss på et svært moderat nivå.

## 2.5 Attraktivitetsanalyse

Stedsattraktivitet blir gjerne beskrevet som et steds evne til å tiltrekke seg bedrifter, bosetting og besøkende utover det som kan forventes på bakgrunn av strukturelle forhold. Strukturelle forhold er faktorer som stedet i liten grad kan påvirke selv, slik som befolkningsstørrelse, bransjestruktur, nasjonal innvandring, pendling inn/ut av kommunen, sentralitet og beliggenhet (Vareide, 2016). Faktorer som påvirker attraktiviteten og som stedet derimot selv kan påvirke er knyttet til stedsidentitet, omdømme, lokale goder (gode offentlige tjenester, kultur- og aktivitetstilbud, natur, etc.), lokal samarbeidskultur og tilgjengelige bygg og arealer (næringsarealer, tilgjengelige boliger, tomter til bolig- og hyttebygging, etc.) (Ibid.).

For å kunne analysere sykkelsatsingens påvirkning på Hallingdals bo-, besøks- og næringsattraktivitet, benytter vi en kombinasjon av primær- og sekundærdata. Sistnevnte inkluderer statistikk over arbeidsplasser generert i tilknytning til sykkelsatsingen (næringsattraktivitet) besøksutvikling (besøksattraktivitet), nettoflytting (bostedsattraktivitet) og Telemarkforsknings verktøy for regional analyse<sup>2</sup> som gir innsikt i forventet nettoflytting (dvs. forskjellen mellom antall innflyttinger og utflyttinger) basert på strukturelle forhold. Disse tallene sier dog ikke noe om hvilke faktorer denne utviklingen er knyttet til og hvorvidt det er sammenheng mellom attraktivitetsutviklingen og sykkelsatsingen. Sekundærdataene er derfor supplert med primærdata fra intervjuene for å bedre kunne belyse sykkelsatsingens påvirkning på utviklingen, samt for å undersøke hvorvidt sykkelsatsingen har påvirket andre viktige attraktivitetsfaktorer som stedsidentitet, omdømme, lokal samarbeidskultur og tilgang til/tilbud av lokale goder.

I tillegg til attraktivitetsanalysen har vi i dette prosjektet sett på sykkelsatsingens påvirkning på innbyggernes livskvalitet og eventuell påvirkning den har hatt på det sosiale miljøet for barn og unge i Hallingdal. Denne analysen bygger hovedsakelig på intervjuer med lokale innbyggere (beskrevet i seksjon 2.3), men trekker også på tidligere gjennomførte undersøkelser som har sett på effekter av slike satsinger andre steder.

---

<sup>2</sup> <https://regionalanalyse.no/>

## 3 Resultater

### 3.1 Ringvirkningsanalyse

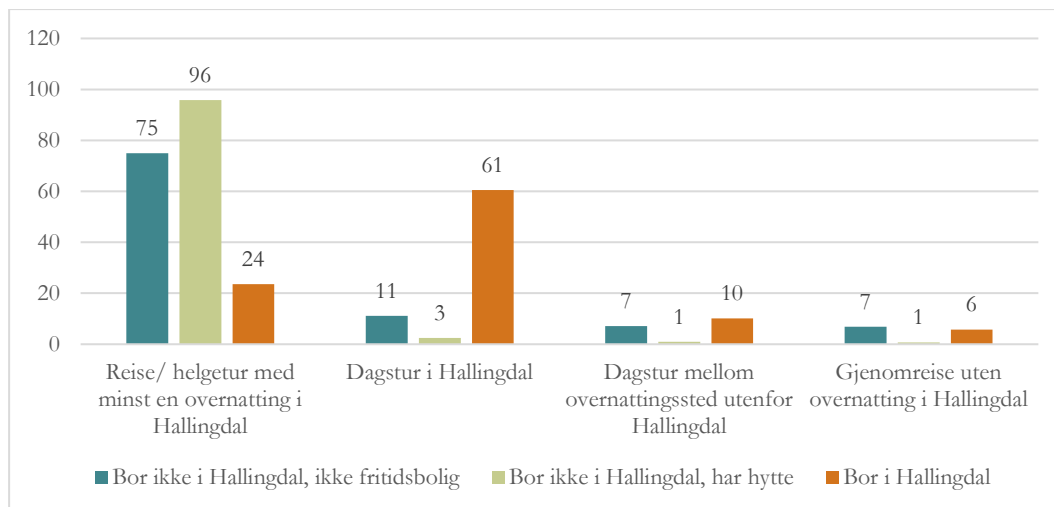
#### 3.1.1 Hva kartlegges i spørreundersøkelsen

Hovedmålet med spørreundersøkelsen var å kunne ha et grunnlag for å kartlegge sykkelrelatert økning i besøksomfang og omsetning i reiseliv og andre næringer. Undersøkelsen gir for det første viktig informasjon om hvem sykkel turistene er og om sentrale karakteristika ved den aktuelle turen (eller sist foretatte tur); hva slags tur (overnatting/dagstur), hvem man reiser sammen med, hvordan man eventuelt overnatter og antall overnattinger i Hallingdal.

Det mest essensielle er likevel spørsmålene om forbruk (behandles i neste kapittel) og undersøkelsens spørsmål om i hvilken grad sykkeltilbudet bidrar til å øke respondentens oppholdstid i Hallingdal. Her er det spurt om turomfang og antall ekstra oppholdsøgn både gjennom sesongen og på siste tur/den turen man er på ved utfyllelsen av spørreskjemaet.

#### 3.1.2 Turtype, overnatting og reisefølge siste tur

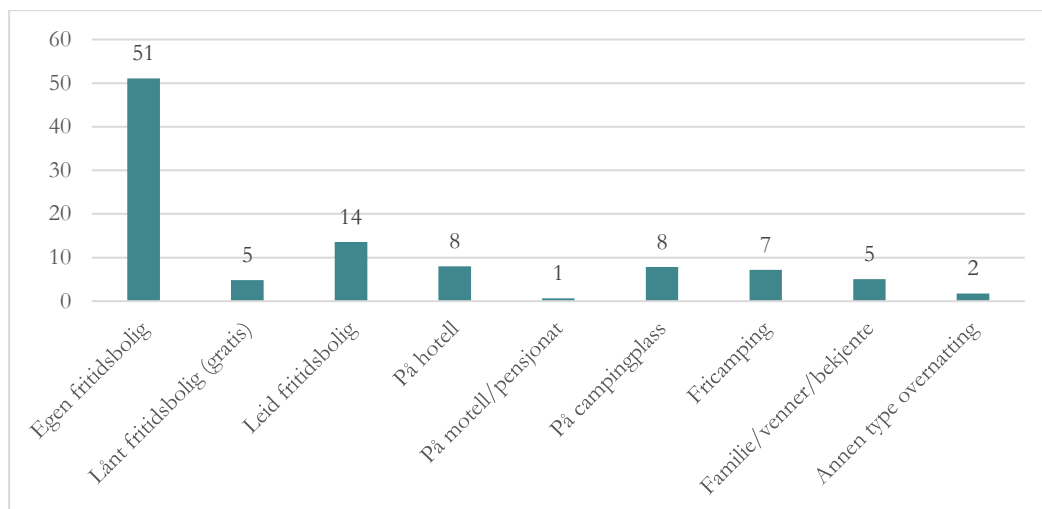
Spørsmålet om hva slags tur er du på nå/ hva var din siste tur (tur med overnatting, dagstur, gjennomreise) ble stilt til både besøkende og fastboende (figur 3.1).



Figur 3.1: Hva slags tur er du på nå, eventuelt hva slags tur var din siste tur? Prosent innen hver gruppe.

Figur 3.1 viser at nesten alle hyttefolk, som ventet, overnatter på reisen, likeledes har 75 prosent av andre tilreisende minst en overnatting. Av de som bor i Hallingdal oppgir 76 prosent at de er på dagstur (inkludert gjennomreise), selv om cirka halvparten har oppgitt at de har fritidsbolig i regionen. Tallene viser også at det er få av de sykkelinteresserte respondentene som bare er på gjennomreise, noe som er som ventet.

Blant de som overnatter på turen er det drøyt halvparten som benytter egen eller lånt fritidsbolig, naturlig nok ettersom om lag halvparten av respondentene oppga at de hadde tilgang til fritidsbolig i Hallingdal. Det er 30 prosent av de som overnatter som svarer en av de betalte overnattingsformene, herav 13 prosent i leid fritidsbolig og 17 prosent i hotell, pensjonat eller campingbedrifter.

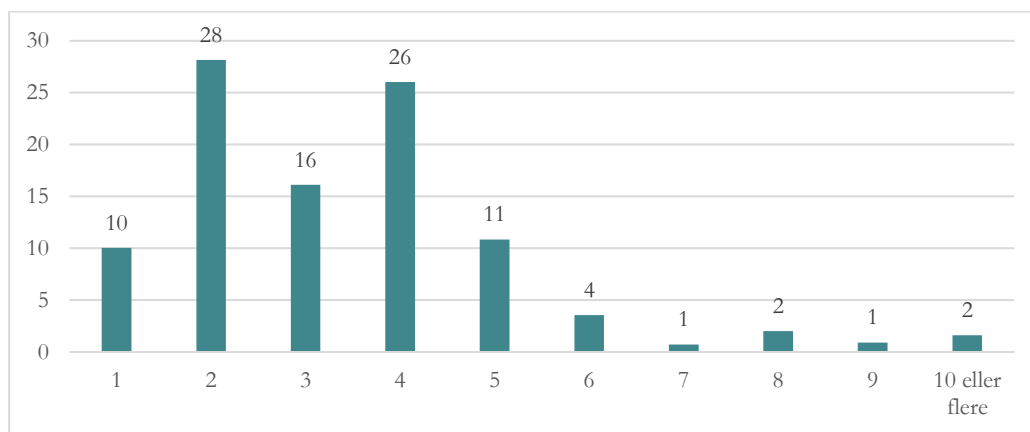


Figur 3.2: Hvordan overnatter du på denne turen? Prosent.

Av de som benytter leid fritidsbolig eller annen kommersiell overnatting figur 3.2, oppgir 96 prosent at de overnattet i Hallingdal, herav 34 prosent i Nesbyen, 26 prosent i Hemsedal, 17 prosent i Gol og 11 prosent i Ål, mens Hol og Flå har færrest betalende gjester (av de som har svart), med henholdsvis 6 og 3 prosent (figur 3.2).

De som var på tur med overnatting i Hallingdal hadde i gjennomsnitt 4,6 overnattinger<sup>3</sup>. De tilreisende som har tilgang til hytte i Hallingdal oppgir en oppholdsvarighet på 5,7 døgn i gjennomsnitt, mens tilreisende som benyttet annen overnatting, men ikke har hytte oppgir 3,2 overnattinger i gjennomsnitt. De som bor i Hallingdal og har benyttet privat fritidsbolig oppgir i snitt 4,3 døgn<sup>4</sup>.

Det ble også spurt om antall i reisefølget samt hvem man reiser sammen med. Gjennomsnittlig størrelse på turfølgene var 3,4 personer, men det er relativt stor spredning i antall (figur 3.3). Kun 10 prosent er på turen alene. Det er over 28 prosent som er på turen sammen med kun én person, og da er det i første rekke sammen med ektefelle/samboer/partner, eller venn. Over halvparten av reisefølgene besto av 3 – 5 personer, mens kun 10 prosent besto av flere enn fem deltakere.



Figur 3.3: Hvor mange personer (inkludert deg selv) er dere på denne turen? Prosent.

<sup>3</sup> Vi har her sett bort fra respondenter som har oppgitt mer enn 30 overnattinger på gjeldende tur.

<sup>4</sup> Det var kun 31 respondenter i denne gruppen, de fleste respondentene bosatte i Hallingdal var på dagstur.

Det typiske reisefølget er på enten to personer (med partner eller en venn) eller 3-5 personer bestående av ektefeller/samboere og barn under 18 år. For eksempel blant grupper på 4 personer reiser hele 80 prosent sammen med ektefelle/samboer og 75 prosent sammen med barn under 18 år.

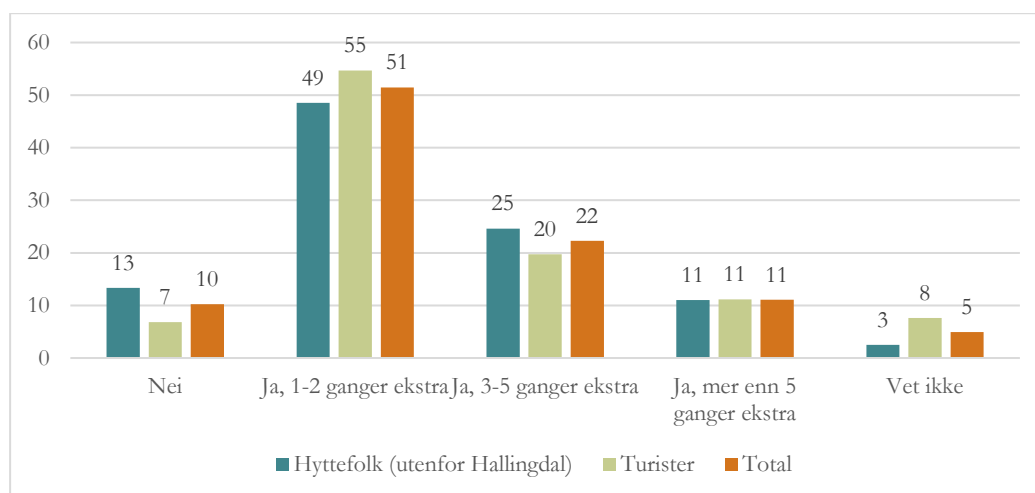
### 3.1.3 Ekstra oppholdstid som følge av sykkeltsing

#### 3.1.3.1 Antall turer og opphold gjennom sesongen

Resultatene her viser at for dem som sykler og har svart på undersøkelsen gir sykkeltsingen en betydelig økt interesse for å reise til Hallingdal.

For det første ble besøkende utenfra (besøkende med tilgang til fritidsbolig og andre besøkende) spurt om sykkelmulighetene fører til at man tar eller vil ta flere turer til Hallingdal i sommer enn man ellers ville gjort.

Svarfordelingen er ganske lik for de som har tilgang til fritidsbolig i dalen og de som ikke har det. Det er bare 10 prosent som svarer nei på dette, og i begge grupper er det rundt 50 prosent som svarer at de kommer til å ta 1-2 ganger flere ekstra turer til Hallingdal på grunn av sykkeltsingen (figur 3.4). Det er rundt 20 prosent som svarer at de kommer til å ta 3-5 turer ekstra og 10 prosent som svarer mer enn 5 ekstra turer. En beregning basert på gjennomsnittsverdi i hvert intervall gir ca. 2,5 flere turer i snitt for både hyttefolk og andre besøkende (inkludert de som har svart nei).



Figur 3.4: Fører sykkelmulighetene til at du vil ta flere turer til Hallingdal i sommer enn du ellers ville gjort? Prosentfordeling etter antall turer.

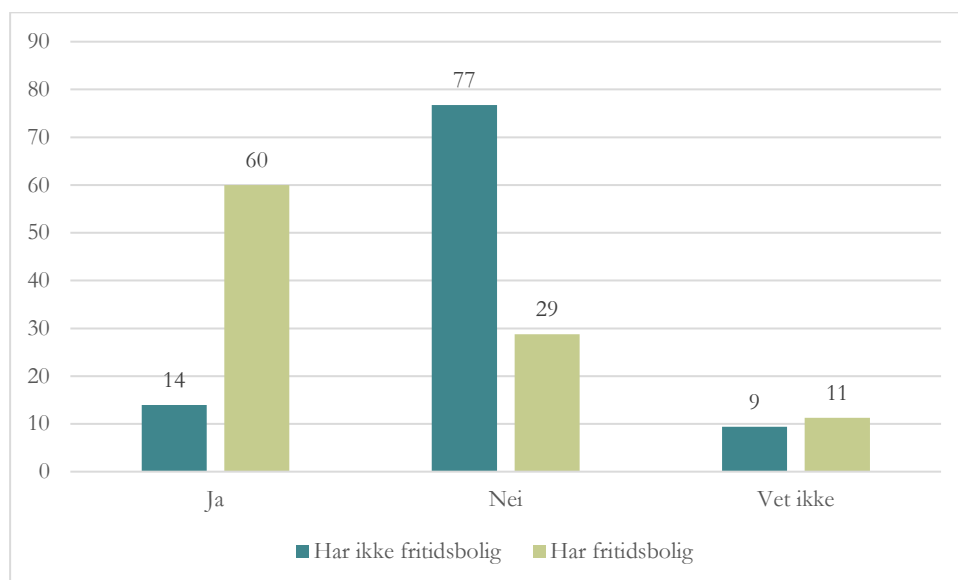
Hyttefolk bosatt utenfor Hallingdal og fastboende ble også spurt om sykkelmulighetene i Hallingdal fører til at man oppholder seg flere dager i Hallingdal i sommer og høst 2023. Her svarer 84 prosent av hyttefolket ja, og det er beregnet en gjennomsnittlig økt oppholdstid på 11 døgn for de som har svart ja. Interessant nok har to tredjedeler av de respondentene som bor i Hallingdal og har svart på undersøkelsen, svart at de oppholder seg mer i Hallingdal enn de ville ha gjort uten sykkeltsingen, i snitt 16 dager.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> I gjennomsnittsberegningen av ekstra dager har vi fjernet «ekstremverdier», noe som spesielt påvirker gjennomsnittlig antall ekstra dager blant bosatte i Hallingdal. Vi satte en grense på 60 ekstra dager for å for eksempel eliminere tilfeller hvor noen som nylig har bosatt seg i Hallingdal oppgir dette som «ekstra dager».



### 3.1.3.2 Oppholdstid siste tur

For å kartlegge hvor mange ekstra oppholdsdøgn sykkelsatsingen fører til på individnivå, ble de respondentene som var bosatt utenfor Hallingdal stilt tre spørsmål: For det første ble det spurt om de ville tatt denne turen til Hallingdal hvis det ikke var for sykkelmulighetene.



Figur 3.5: Ville du tatt denne turen til Hallingdal hvis det ikke var for sykkelmulighetene? Respondenter bosatt utenfor Hallingdal. Prosent.

Figur 3.5 viser at det er ganske store forskjeller avhengig av om man har fritidsbolig i Hallingdal eller ikke. Blant de som har tilgang til fritidsbolig er det dobbelt så mange som ville tatt turen uansett (60 prosent) som ikke ville tatt denne turen (29 prosent). Her må vi ta i betraktning at vi spør om en helt konkret tur, nemlig den siste turen de var på eller den de er på når de svarer på undersøkelsen, og at sykkeltilbudets betydning kan ha vært vurdert annerledes ved de andre turene de har vært på hytta. Figur 3.4 viser jo at det kun er 13 prosent av hytteeierne som oppgir at sykkelmulighetene ikke fører til at de ville tatt flere turer til Hallingdal i sommer enn de ellers ville gjort.

Blant dem som ikke har tilgang til fritidsbolig, og som da overnatter i betalt overnatting eller hos slekt og venner, er bildet motsatt. Sykkeltilbudet skaper åpenbart mer trafikk (relativt sett) blant de som ikke er etablerte hyttefolk i Hallingdal, siden det er 77 prosent som svarer at de ikke ville tatt denne turen uten sykkelmulighetene, mens bare 14 prosent sier at de ville ha tatt turen likevel. Ser vi bort fra «vet ikke»-gruppen er det om lag 4 av 5 som har tatt turen på grunn av sykkelmulighetene.

Det neste spørsmålet gikk på om turen varte lenger på grunn av sykkelmulighetene, uavhengig om man svarte ja eller nei på spørsmålet om sykkelmulighetene var avgjørende for reisen. Her svarte 65,5 prosent av de med tilgang til fritidsbolig ja, og hele 87,5 prosent av de som ikke hadde fritidsbolig (tabell 3.1).

Tabell 3.1: Fører sykkeltilbudet til at du oppholder deg lengre i Hallingdal enn du ellers ville gjort på denne turen? Hvis ja, hvor mange ekstra overnattinger? Tilreisende med og uten tilgang til fritidsbolig i Hallingdal.

	Andel som svarte ja (%)	Snitt antall ekstra overnattinger	Antall som svarte	Totalt antall respondenter
Har tilgang til fritidsbolig i Hallingdal	65,5	2,8	417	435
Ikke tilgang til fritidsbolig i Hallingdal	87,5	2,3	296	395
Totalt	74,6	2,5	713	830

De som svarte ja på om turen varte lenger, ble så spurt om antall ekstra døgn (tabell 3.1). Her oppga de med fritidsboligtilgang 4,3 overnattinger og de uten 3,1 overnattinger. I snitt for alle som svarte ja eller nei på spørsmålet om lengre opphold gir dette henholdsvis 2,8 og 2,3 døgn ekstra.

Dette er ganske høye tall, siden oppgitt gjennomsnittlig oppholdstid siste tur var 5,7 overnattinger for respondenter med tilgang til fritidsbolig, og 3,2 for respondenter uten slik tilgang.

### 3.1.4 Beregninger av forbruk på individnivå

I ringvirkningsanalysene er det viktig å vite hva respondentens forbruksmønster representerer. En som svarer på undersøkelsen kan ha tatt mange sykkelturen i sykkelanleggene i løpet av sesongen. Turene kan ha vært i ulike settinger, og spørsmål som kan fange opp aspekter ved de ulike turene vil være vanskelig å fange opp. Vi forventer at man har mest oversikt over forbruk på den siste turen som man har vært på, og forbruksspørsmålene vil i hovedsak være rettet mot siste tur/den turen man er på nå.

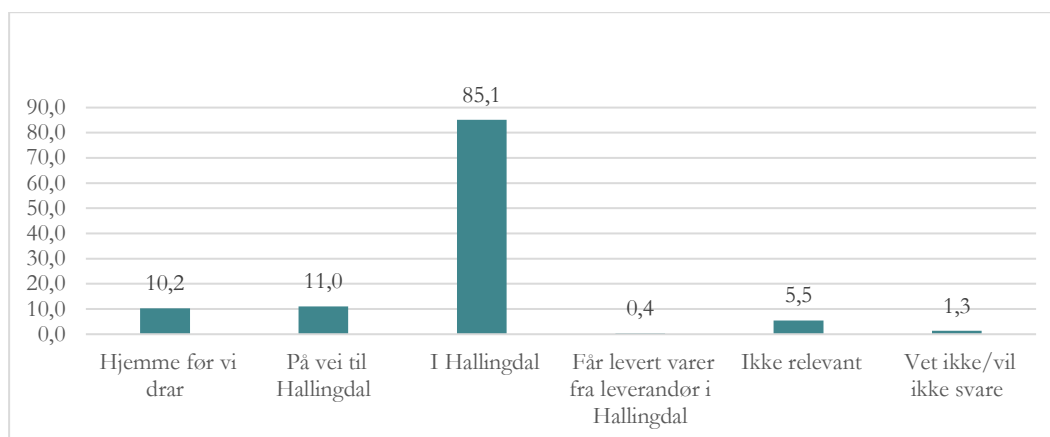
Forbruksspørsmålene i undersøkelsen dreier seg om for det første hvilke varer eller tjenester man har brukt penger på under turen, og hvilke beløp. Forbruket er delt opp i tre hovedbolker:

- Kjøp av dagligvarer
- Kjøp av ulike varer og tjenester som ikke er direkte sykkelrelaterte (servering, kulturtilbud/attraksjoner, andre sportstilbud, transport/drivstoff)
- Kjøp av varer og tjenester tilknyttet sykkelaktiviteter (sykkelleie, utstyr, service, guiding/kurs, heiskort/shuttlebuss, etc.).

Først gjennomgås andelen av respondenter som har benyttet de ulike forbruksmulighetene, deretter vises beregninger av gjennomsnittsbetøp. Disse beregningene gjøres for enkelthets skyld samlet for alle respondenter (både tilreisende med overnatting og dagsbesøkende). Det beregnes gjennomsnittsbetøp for hver person som har kjøpt vedkommende vare/tjeneste og for alle respondenter (enten de har kjøpt vedkommende vare eller ikke), og betøp per overnatting.

#### 3.1.4.1 Andeler som handler varer og tjenester på turen

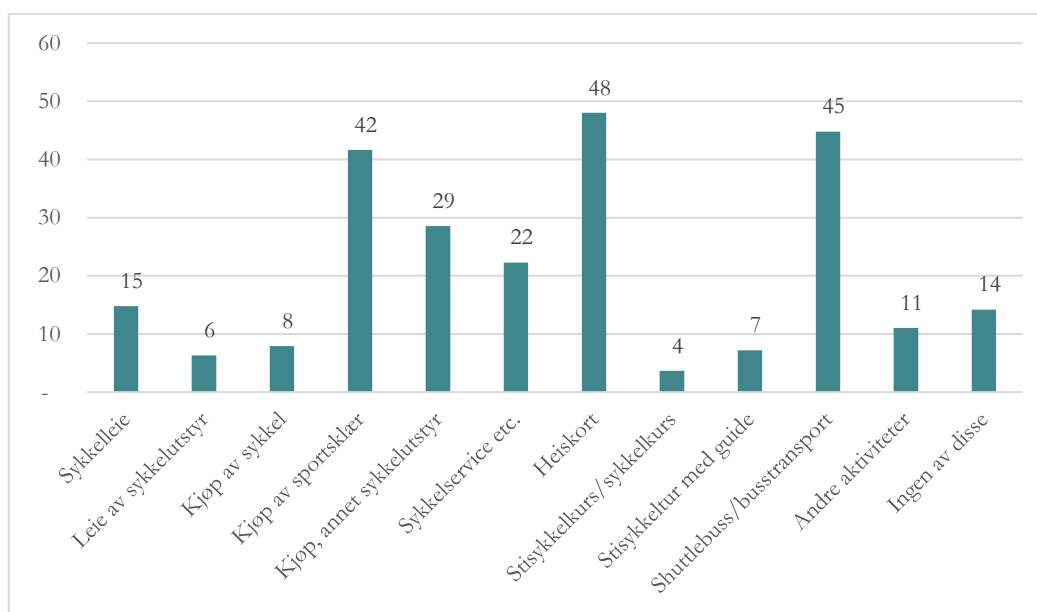
I dette avsnittet presenteres en enkel oversikt over hvor dagligvarer handles i forbindelse med turen, og hvor store andeler som handler sykkelrelaterte varer og tjenester og ulike andre varer og tjenester.



Figur 3.6: Hvor handlet/handler dere dagligvarer i forbindelse med turen? Prosent.

Det meste av dagligvarehandlene i forbindelse med turen til Hallingdal foregår i Hallingdal (figur 3.6), hele 85 prosent svarer at de handler der<sup>6</sup>. Relativt få handler hjemme før de drar eller på vei til Hallingdal (rundt 10 prosent på hver), og nesten ingen benytter seg av å få dagligvarer levert. Merk at summen av prosentandelene overstiger 100, siden man kunne krysse av flere svar (ikke bare der man handlet mest).

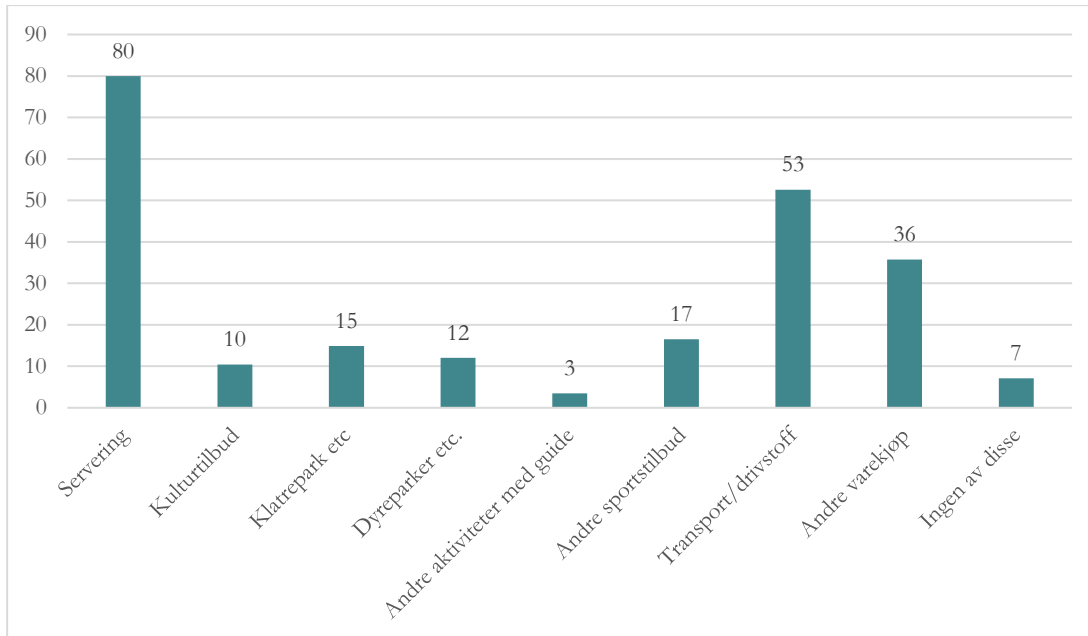
Når det gjelder sykkel og sykkelrelaterte produkter (figur 3.7), er det nær halvparten av respondentene som bruker penger på å kjøpe heiskort (48 prosent) og/eller shuttlebuss/busstransport (45 prosent), men det er også en vesentlig andel som kjøper sportsklær (42 prosent) og/eller kjøper «annet sykkelutstyr» (29 prosent) lokalt i Hallingdal. Det er 86 prosent av syklistene som kjøper ett eller flere sykkelrelaterte produkter, kun 14 prosent svarer at de ikke handler noen av disse produktene i forbindelse med syklingen.



Figur 3.7: Har du kjøpt/planlegger du å kjøpe noen av de følgende sykkelrelaterte varer eller tjenester i Hallingdal i forbindelse med denne turen eller sesongen i år? Prosent.

<sup>6</sup> Merk at også bosatte i Hallingdal (157) respondenter inngår i tallene i figur 3.6.

Andre varer og tjenester som sykklistene etterspør (figur 3.8) er først og fremst knyttet til servering (80 prosent av sykklistene). Litt over halvparten kjøper også drivstoff (53 prosent), noe som understreker at reiser til og fra Hallingdal i stor grad er bilbaserte. Annet varekjøp (uspesifisert) foretas av 36 prosent, og omfatter dagligvarekjøp (selv om det er spurt om dette i eget spørsmål) og annen detaljhandel. Kun sju prosent oppgir at de ikke har brukt penger på noen av disse produktene.



Figur 3.8: Hvilke andre kjøp<sup>7</sup> eller aktiviteter i Hallingdal har dere benyttet/planlegger å benytte forbindelse med turen? Prosent.

Det er relativt lave andeler som oppgir at de har brukt tid og penger på kulturtilbud (10 prosent), klatrepark, etc. (15 prosent), dyreparker, etc. (12 prosent) eller andre sportstilbud (17 prosent) i tillegg til sykling. Dette kan likevel utgjøre relativt mange besøkende per år.

Merk at overnattingstjenester ikke er inkludert her. Det er 13 prosent som oppgir overnatting i leid fritidsbolig og 17 prosent i hotell, pensjonat eller campingbedrifter (jfr. Figur 3.1: Hva slags tur er du på nå, eventuelt hva slags tur var din siste tur? Prosent innen hver gruppe).

### 3.1.4.2 Forbruksdata dagligvarer

Tallene for dagligvarehandel er basert på svarene fra alle som oppga at de hadde handlet i Hallingdal i forbindelse med turen (842 respondenter), fratrukket 53 respondenter som oppga at de ikke ville eller kunne svare. Dette betyr ikke nødvendigvis at alt er handlet bare i Hallingdal. Tallene nedenfor kan altså omfatte handel på veien til oppholdet i Hallingdal. Det er også slik at en (ukjent) del av respondentene kan være bosatte i Hallingdal<sup>8</sup>.

Respondentene ble altså bedt om å anslå hvor mye de brukte eller planla å bruke på dagligvarer per person på turen. I gjennomsnitt utgjorde de oppgitte beløpene 1218 kroner for de 789 respondentene som svarte.

<sup>7</sup> Spørsmålet om «andre kjøp» kom etter spørsmålene om sykkelrelatert forbruk, og skal således ikke omfatte sykkelrelaterte produkter

<sup>8</sup> Det er 157 personer bosatte i Hallingdal i materialet fra spørreundersøkelsen.

Dersom vi deler dette beløpet på gjennomsnittlig antall overnattinger (for alle respondenter) finner vi et forbruk per døgn på 264 kroner inklusive merverdiavgift for de som overnattet i Hallingdal på reisen.

### 3.1.4.3 Sykkelrelatert forbruk

Her har vi først beregnet forbruk per person ut fra hvilket forbruksintervall (0-500 kr, 500 – 999 kr, osv.) hver respondent har oppgitt per person på hver produktkategori i løpet av turen. Deretter har vi beregnet gjennomsnittlig forbruk for alle respondenter og per overnatting (se fotnotene i tabell 3.2). Tallene er beregnet som om hvert reisefølge besto kun av respondenten, det vil si at beløpene hver respondent har oppgitt, ikke er vektet med antall personer i reisefølget.

Tabell 3.2: Forbruk på sykkelrelaterte varer og tjenester. Kroner inklusive mva.

	Forbruk per person som har oppgitt forbruk på vedkommende produkt, kroner	Antall som har svart	Forbruk per person <sup>9</sup> , kroner	Forbruk per <sup>10</sup> , kroner
Sykkelleie	1224	137	172	37
Leie av sykkelutstyr (hjelm, beskyttelsesutstyr, bekledding, etc.)	844	56	48	10
Kjøp av sportsklær	1470	379	583	127
Kjøp av annet sykkelutstyr (hjelm, beskyttelsesutstyr, etc.)	1382	258	370	80
Betalt sykkelservice, reparasjon, assistanse, etc.	986	203	206	45
Heiskort	901	444	418	91
Stisykkelkurs eller annet sykkelkurs	1325	30	41	9
Stisykkeltur med guide	1479	59	89	19
Shuttlebuss, busstransport med sykkel	749	404	319	69
Andre aktiviteter (konkurranser, events, etc.)	1192	86	106	23
Sum	11552		2353	510

Totalt finner vi et forbruk på ca. 2 350 kr per person når vi fordeler forbruket på alle respondenter. Delt på gjennomsnittlig antall overnattinger gir dette ca. 510 kr per døgn.

Her er det ikke regnet med kjøp av sykler, som kan utgjøre ganske store beløp. I alt 72 av 987 respondenter (7,3 prosent) har oppgitt at de kjøpte sykler i løpet av turen, til en gjennomsnittspris på i underkant av 39 000 kroner. Hvis det er samme prosent blant alle unike syklistene som gjør det samme, utgjør dette en omsetning på om lag 30 millioner kroner, en antatt produksjonsverdi på om lag 10 millioner kroner (forretningenes avanse) og en antatt verdiskaping på ca. 3,5 millioner kroner.

### 3.1.4.4 Forbruksdata andre varer og tjenester

Disse forbrukstallene er beregnet på samme måte som i avsnittet om sykkelrelatert forbruk. Det vil si først forbruk per person i løpet av turen, deretter har vi beregnet gjennomsnittlig forbruk for alle respondenter og per overnatting (se fotnotene i tabell 3.3). Tallene er også her beregnet som om hvert reisefølge besto kun av respondenten, det vil si at beløpene hver respondent har oppgitt, ikke er vektet med antall personer i reisefølget.

<sup>9</sup> Her er det lagt til grunn totalt antall respondenter (987) minus antallet som har svart «vet ikke/vil ikke svare» på vedkommende produktkategori. Tallene er ikke vektet med antall personer i reisefølget.

<sup>10</sup> Her er det lagt til grunn gjennomsnittlig antall overnattinger siste tur for alle respondenter (4,61 overnattinger).

Tabell 3.3: Forbruk på andre varer og aktiviteter. Kroner inklusive mva.

	Forbruk per person som har oppgitt forbruk på vedkommende produkt, kroner	Antall som har svart	Forbruk per person <sup>11</sup> , kroner	Forbruk per respondent per overnatting <sup>12</sup> , kroner
Servering	851	752	673	146
Kulturtilbud	668	98	67	14
Klatrepark mv	743	132	101	22
Dyrepark mv	685	113	79	17
Andre aktiviteter m guide	961	28	27	6
Andre sportstilbud	792	150	132	29
Transport	741	471	372	81
Andre varekjøp	721	303	233	51
Sum	6163		1684	365

Totalt finner vi et forbruk på nær 1 700 kr per person når vi fordeler forbruket på alle respondenter. Delt på gjennomsnittlig antall overnattinger gir dette ca. 365 kr per døgn. Her er kostnader til overnatting (leid hytte, hotell o.l., camping ikke medregnet). Dette utgjør ifølge undersøkelsen 960 kr per overnatting i snitt for de 226 respondentene som har benyttet kommersiell overnatting, og om lag 280 kroner per respondent/person for alle som var på tur med overnatting i Hallingdal.

### 3.1.5 Oppsummering data på individnivå

Dataene fra spørreundersøkelsen gir en mengde informasjon om både de besøkende syklistene og deres besøks- og forbruksmønster, jfr. avsnittene foran. I dette kapitlet oppsummeres primært de hovedfunnene som skal tas med videre i beregningene av volumtall i kapittel 3.1.6.

#### 3.1.5.1 Oppholdstid

Det er to måter sykkeltsatsingen genererer flere gjestedøgn i Hallingdal på. Den ene måten er at tilreisende tar en tur ene og alene på grunn av sykkeltsatsingen. I vår undersøkelse oppga en av tre dette (når vi holder 11 prosent som sa «vet ikke» utenfor) for siste tur/turen du er på nå. Den andre måten er at folk blir lenger når de først reiser til Hallingdal. Her sa om lag 66 prosent ja til dette (siste tur/turen du er på nå). I dette tallet må jo de som kom ene og alene på grunn av sykling være inkludert. Det må da være slik at en av tre ikke reiser primært på grunn av sykkeltsatsingen, men blir her lenger på grunn av den, en av tre kommer på grunn av den og en av tre kommer uansett.

Utenbygds bosatte (med eller uten hyttetilgang) foretok seg (eller skulle foreta seg) i snitt ca. 2,5 flere turer sommeren og høsten 2023 på grunn av sykkeltsatsingen (inkludert de som har svart null ekstra turer).

Data om oppholdstid siste tur viser at respondenter som ikke er bosatt i Hallingdal oppgir at turen i gjennomsnitt (alle respondenter) varte 2,8 døgn lenger på grunn av sykkeltilbudet for dem med tilgang til fritidsbolig, og 2,3 døgn for dem uten tilgang.

Dersom vi kombinerer dette med at utenbygds bosatte oppga 2,5 flere turer som følge av sykkeltsatsingen, kan vi – som et anslag – si at hver tilreisende syklist med tilgang til fritidsbolig står for gjennom-

<sup>11</sup> Her er det lagt til grunn totalt antall respondenter (987) minus antallet som har svart «vet ikke/vil ikke svare» på vedkommende produktkategori. Tallene er ikke vektet med antall personer i reisefølget.

<sup>12</sup> Her er det lagt til grunn gjennomsnittlig antall overnattinger siste tur for alle respondenter (4,61 overnattinger).

snittlig 7 nyskapede gjestedøgn i sesongen sommer/høst 2023, og at tilreisende uten tilgang til fritidsbolig står for 6 nyskapede gjestedøgn.

### 3.1.5.2 Forbruk

Målet med forbruksberegningene har primært vært å finne holdbare gjennomsnittstall for alle som benytter sykkeltilbudet. Vi har fokusert på beregning av samlet forbruk per person per besøk, og per overnatting for dagligvarer, sykkelrelaterte produkter, overnatting og andre varer og tjenester. Det vil si at forbrukstallene er beregnet som samlet gjennomsnitt for *alle* respondenter, uavhengig av hvor mange som faktisk har brukt penger på de enkelte produktene/varene/tjenestene.

Tabell 3.4 viser hvilke resultater vi legger til grunn når vi i neste kapittel skal beregne volumtall for inntekter og verdiskaping. Tallene er i første omgang inklusive merverdiavgift, siden respondentene nødvendigvis har oppgitt utsalgsprisene på de de har konsumert, og vi har trukket ut en mva-sats på 25 prosent fra de opprinnelige beløpene (bortsett fra overnatting, som har en mva-sats på 12 prosent).

Samlet finner vi et forbruk per person per besøk på ca. 6 500 kroner (inklusive mva.) og litt over 1 400 kroner per overnatting. Dette er altså gjennomsnittstall for alle respondenter, enten de overnatter på hytte, hotell eller camping, eller bare er på dagstur.

Tabell 3.4: Beregnet forbruk per person og per overnatting etter hovedkategori. Kroner inklusive og eksklusive merverdiavgift.

	inklusive mva.		eksklusive mva.	
	forbruk per person per besøk	forbruk per overnatting	forbruk per person per besøk	forbruk per overnatting
Dagligvarehandel	1218	264	975	211
Sykelrelaterte produkter	2353	510	1882	408
Andre varer og tjenester	1685	365	1348	292
Overnatting	1288	279	1150	249
Sum	6544	1418	5355	1161

## 3.1.6 Beregninger av volumtall overnattinger og forbruk

### 3.1.6.1 Noen forbehold om skjevheter i materialet

Beregning av volumtall ved å blåse opp individtall krever at man har god oversikt over populasjonen, det vil si totalt antall syklende besøkende innenfor hovedsegmentene fritidsboligturister, besøkende i kommersiell overnatting, fastboende, osv. Siden vi har gjort den forenkling å beregne forbruk per person og per overnatting under ett for alle respondentene, kan (og må) vi her nøye oss med å gjøre anslag på totalt antall besøkende per år som benytter sykkeltilbudet.

Denne metoden krever naturligvis også at man har gode tall på individnivå. Vår undersøkelse har et ganske bra antall respondenter (nær ett tusen), men kan som de fleste såkalte on-site-undersøkelser ha sine svakheter med hensyn til representativitet. Her er det flere mulige feilkilder knyttet til hvem som faktisk svarer på undersøkelsen:

- Sannsynligheten for at syklist NN blir fanget opp av undersøkelsen og svarer på den øker med hvor mye NN sykler i regionen (antall timer, antall dager).
- Sannsynligheten for å komme med i undersøkelsen vil også kunne variere med hvor man sykler, spesielt i hvilken grad man befinner seg ved knutepunkter som shuttlebussterminal, sykkel-sentra/sykkelforhandlere og ski/sykelheiser, hvor invitasjonsplakatene i hovedsak er hengt opp.

- De mest ihuga syklistene vil sannsynligvis la seg lettere rekruttere gjennom plakatooppslagene eller gjennom sosiale medier enn de som er mer moderat interessert i sykling.

Dette vil si at det kan være en overrepresentasjon i materialet av folk som sykler mye og som bruker mer penger enn gjennomsnittet (lengre opphold, høyere sykkelrelaterte utgifter) når de er på sykkelaktivitetstur i Hallingdal. Vi kan naturlig nok ikke beregne omfanget av slike skjevheter, men det er viktig å påpeke at anslagene for nyskapt trafikk og nyskapte inntekter må leses med en viss forsiktighet.

### 3.1.6.2 Unntaksåret 2023

Det vi har av trafikkdata om sykkelaktivitet for 2023 er sannsynligvis ikke representativt for framtidige «normalår». For det første ødela værforholdene sykkelmulighetene ganske mange dager. For det andre er det forventet god vekst i sykkelaktivitetene i årene framover. Vi har derfor trukket inn alternative anslag på antall syklistere (se kapittel 3.1.9), det vil si i tillegg til det antallet vi beregner for 2023 i kapittel 3.1.7

## 3.1.7 Nyskapte besøk og gjestedøgn

### 3.1.7.1 Populasjonen av syklistere

For å beregne hvor mange nye gjestedøgn, foretatt av tilreisende, sykkelsatsingen skaper, må vi først anslå hvor mange unike syklistere det var i Hallingdal i 2023 - det vil si personer som har prøvd terrengsykling på minst en reise til Hallingdal sommer/høst 2023. Det er dette som er «populasjonen av tursyklistere i Hallingdal», og som var målgruppen for spørreundersøkelsen. Antall nye gjestedøgn skal framkomme som antallet ekstra døgn hver respondent (gjennomsnitt for alle respondenter) oppgir at sykkel-satsingen medførte i 2023, multiplisert med antall unike syklistere (populasjonen) – og ikke med for eksempel antall solgte billetter til heis eller shuttlebuss eller antallet som har passert tellepunkter.

Tallene fra undersøkelsen viser klart at bruken av fritidsboliger og etterspørsel etter annen overnatting øker blant dem som er interessert i terrengsykling på grunn av sykkelsatsingen. Tilreisende med tilgang til fritidsbolig oppga 7 nyskapte overnattinger per person i 2023. Disse utgjorde 44 prosent av alle syklistene i undersøkelsen. Tilreisende som ikke hadde tilgang til fritidsbolig, oppga 6 ekstra gjestedøgn. Disse utgjorde 40 prosent av syklistene i undersøkelsen, og 57 prosent av disse valgte kommersiell overnatting<sup>13</sup>.

### 3.1.7.2 Hva gjør syklistene og hvor sykler de?

For å finne ut av hvor stor populasjonen av tilreisende som benytter sykkeltilbudet kan være, er vi henvist til trafikk tall framskaffet av oppdragsgiver fra sykkeltransportknutepunkter i Hemsedal, Hol og Nesbyen i 2023. Først tar vi imidlertid en titt på hva undersøkelsen vår forteller om hvordan respondentene fordeler seg på type sykkelaktivitet og kommuner, se tabell 3.5 og tabell 3.6.

---

<sup>13</sup> Noen få av respondentene som er bosatte i Hallingdal (30 respondenter) har oppgitt tur med overnatting i Hallingdal, men vi regner for enkelthets skyld med disse blant tilreisende. Man kan her argumentere med at sykkelrelaterte overnattinger i Hallingdal, foretatt av personer bosatt i Hallingdal, er en «unntatelse» av å overnatte i andre regioner og således kan telles med som sykkelskapt trafikk.



Tabell 3.5: Hva slags sykkelstier eller sykkelanlegg i Hallingdal har dere brukt/ planlegger å bruke på denne turen? (Flere alternativer mulige).

	Antall	Prosent
Bygde sykkelstier (flytstier, stisentra, downhill-løyper, etc.)	826	84
Pumptracks	345	35
Ferdighetsparker (hopplinjer, osv.)	302	31
Naturlige stier i mark eller fjell	660	67
Grusveier	444	45
Vet ikke	30	3
Ubesvart	2	0

Den største andelen av syklisten finner vi i de bygde sykkelstiene, som i stor grad er knyttet til heis og/eller shuttlebusstransport. Det er også to tredeler som oppgir at de har syklet på naturlige stier i mark eller fjell og 45 prosent på grusveier, noe som antas å være mindre avhengig av organisert transport.

På spørsmålet om hvilke av sykkeldestinasjonene i Hallingdal man besøker på denne turen, oppgis det i snitt at man har vært to steder (tabell 3.6). Over halvparten av respondentene har vært i Nesbyen, ellers er Hemsedal også godt besøkt, mens om lag en av fire har vært i Hol, Gol og/eller Ål.

Tabell 3.6: Hvilke av sykkeldestinasjonene i Hallingdal besøker dere på denne turen? (flere svar mulig). Prosent.

	Prosent
Flå (Turufjell og Høgevarde)	18
Geilo/Hol	22
Hemsedal	39
Gol	23
Nesbyen	52
Ål	24

### 3.1.7.3 Beregninger av antall unike syklist

For å beregne antallet unike syklist (personer som har vært på minst en sykkelturn i Hallingdal i 2023) tar vi utgangspunkt i trafikk tall vi har fått fra Nesbyen, Hemsedal og Geilo for heis- og shuttlebusstrafikk og passeringer på enkelte tellepunkter. Materialet er noe sprikende mht. hva som måles, og omfatter følgende:

- Nesbyen/Flå (Shuttlebuss Høgevarde, Fjellinken, Shuttle Nesbyen) 3 688 reiser i 2023, ca. 4 500 i 2022. Tellepunkt Hallingspranget hadde 5 170 passeringer i 2023.
- Geilo: 3 772 sykkeldager (personer) i heis (2023). Dessuten stitellinger fra Flow Motion (7 500 i 2023, 12268 i 2022), Røyskatten (7 383 i 2023, 7 916 i 2022)
- Hemsedal: Ca. 25 000 heisturer med i sykkel i 2023 (estimerte tall). Antall unike stolheisdager sommeren 2023: 11 576 (inkludert noen få vandrere).

Disse tallene gir indikasjoner på antallet syklist, men vi må justere tallene for at samme syklist kan være talt flere ganger (på tur flere dager, flere heisturer per dag osv.). Vi har valgt å bruke 2023-tallene for heis i Geilo og Hemsedal, og gjennomsnitt av 2023 og 2022 for shuttlebuss i Nesbyen/Flå, under følgende forutsetninger:

- Hver syklist i Flå/Nesbyen tar to turer med shuttlebuss, hver syklist på Geilo har en sykkeldag i heisen
- Syklister i Hemsedal står for ca. 11 000 unike stolheisdager, hver syklist har i snitt 1,2 stolheisdager.

Dette gir følgende (lett avrundet): 2 050 i Nesbyen/Flå, 3 800 på Geilo og 9 150 i Hemsedal, til sammen 15 000 syklister som bruker heis og/eller shuttlebuss.

Vi må imidlertid også ta hensyn til at ikke alle bruker heis eller shuttlebuss. Ifølge sykkelundersøkelsen 2023 bruker 48 prosent heis (kjøper heisbillett/kort) og 45 prosent shuttlebuss, og 67 prosent som bruker en av delene eller begge deler. Det er altså 33 prosent som ikke bruker heis eller shuttlebuss, det vil si at vi må legge til minst 50 prosent på syklisttallene fra heis og shuttlebuss for å inkludere de som ikke bruker heis/shuttlebuss<sup>14</sup>. Dette gir til sammen 22 500 syklister.

Spørsmålet er så hvor mange syklister som reelt sett ikke bruker heis eller shuttlebuss og som ikke er fanget opp av undersøkelsen. En ting er at ikke alle har vært i Hemsedal, Nesbyen eller Hol, en annen ting er at de som stort sett har syklet «ute i terrenget» i liten grad har vært obs på eller eksponert for plakaten med koder til spørreskjemaet. Denne type skjevhet i materialet bør vi også korrigere for, men vi har få holdepunkter her.

Vi har landet på at vi må legge på ytterligere 30 prosent på tallet ovenfor (15 000) for å i noen grad kompensere for denne skjevheten. Det må understrekes at dette blir nokså tentativt, det innebærer at vi totalt sett antar at det er nesten like mange syklister som ikke bruker transport som det er brukere av heis/shuttlebuss.

Totalt sett ender vi dermed opp med ca. 27 000 syklister. Så er det også slik at samme syklist er på flere turer. Dersom vi antar ca. 2,5 reiser til Hallingdal på hver syklist (ikke eksplisitt spurt om i sykkelundersøkelsen), får vi 10 800 sykkelindivider, det vil si personer som har syklet i Hallingdal (en eller flere ganger) i 2023.

I de videre beregningene av gjestedøgn og økonomiske virkninger tar vi derfor utgangspunkt i 10 800 unike syklister. Vi gjør også et sett av mer hypotetiske beregninger, det vil si virkninger ved mulige framtidige syklisttall på 20 000 og 30 000. Med utgangspunkt i at hvert sykkelindivid står for 6,5 ekstra gjestedøgn i snitt, får vi følgende tabell:

Tabell 3.7: Anslått antall nyskapte gjestedøgn ved dagens beregnede antall syklister og ved framtidige anslag på 20 000 og 30 000 syklister.

	Anslag 2023	Hypotetiske (framtidige) anslag	
Antall unike syklister	10 800	20 000	30 000
Antall nyskapte gjestedøgn per syklist	6,5	6,5	6,5
Antall nyskapte gjestedøgn	70 200	130 000	195 000

Andelen gjestedøgn som kan være nyskapt sykkelrelatert trafikk er likevel sannsynligvis ganske liten. 70 000 nye overnattinger utgjør for eksempel bare ca. 2,3 prosent av samlet antall turistovernattinger i sommersesongen<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Denne fordelingen (67/33 prosent) harmonerer for øvrig godt med tallene i tabell 6 (hva slags stier/anlegg folk har syklet i).

<sup>15</sup> Samlet antall overnattinger i Hallingdal i sesongen mai-oktober er høyt, ca. 3 millioner. Det er beregnet ca. 2,5 millioner overnattinger i regionens ca. 22 000 fritidsboliger i sommerhalvåret (se blant annet Dybedal og Landa

## 3.1.8 Nyskapte inntekter og verdiskaping

### 3.1.8.1 Begreper og forutsetninger

#### Omsetning og produksjonsverdi

Produksjonsverdien regnes som omsetning minus indirekte skatter (merverdiavgift, skjenkeavgifter, drivstoffavgifter, etc.). Vi vil her anvende omsetning (syklistenes forbruk) eksklusiv merverdiavgift som produksjonsverdi, med ett unntak: I detaljhandel (og i formidling) regnes produksjonsverdien lik bruttoavansen, det vil si omsetning fratrukket innkjøpet av de varene og tjenestene som videreformidles.

Bruttoavansen i varehandel er på landsbasis om lag 31 prosent (kilde: SSB). Det vil si at vi regner 31 prosent av omsetning eksklusiv merverdiavgift som produksjonsverdi i denne næringssektoren.

Vi finner mulige nyskapte inntekter (eksklusiv merverdiavgift) ved å multiplisere forbruk per person per døgn (fra tabell 4) med anslått antall nyskapte gjestedøgn.

#### Verdiskaping

Regnskapsdata fra Brønnøysundregistrene gis for hver bedrift som er regnskapspliktig (i hovedsak aksjeselskaper og foretak over en viss størrelse). I en rapport for regionrådet for Hallingdal i 2022 ble det beregnet reiselivsrelatert verdiskaping for regionen basert på regnskapstall (2021) for 129 reiselivsbedrifter i Hallingdal. Verdiskaping er beregnet som summen av driftsresultat og lønnskostnader. Dette er en vanlig forenkling. Andelen verdiskaping av salgsinntektene for disse 129 var på 35 prosent for Hallingdal, denne andelen anvender nøkkeltall for å beregne verdiskaping som følge av nyskapte foretaksinntekter fra sykkelsatsingen.

#### Indirekte virkninger

Indirekte virkninger (lokale) av produksjon av varer og tjenester oppstår gjennom at en andel av underleveranser til de bedriftene som handler direkte med turistene kommer fra lokale bedrifter. En annen type indirekte virkninger oppstår ved at en del av verdiskapingen (lønns- og eierinntekter) anvendes til kjøp av varer og tjenester i regionen. Denne inntektsvirkningen kalles gjerne induserte virkninger.

Videre oppstår nye runder med indirekte virkninger ved at de første indirekte virkningene skaper nye underleveranser og ny verdiskaping som igjen dels anvendes i kommunen. For hver runde blir ringvirkningene mindre og mindre og konvergerer relativt raskt mot null. Det vil si at vi kan beregne en endelig verdi, og de samlede virkningene kan uttrykkes ved en multiplikator, som for Hallingdals vedkommende i 2010 ble beregnet til 1,29 (Farstad & Dybedal, 2017). Forenklet sagt uttrykker den at for hver krone i produksjonsverdi som oppstår som følge av turistenes etterspørsel etter varer og tjenester skapes en produksjonsverdi på 29 øre i tillegg.

Vi har valgt å anvende en multiplikator på 1,29 her.

## 3.1.9 Beregninger av økonomiske virkninger

Ut fra tallmaterialet og de skisserte begrepsoppfatningene og forutsetningene foran, har vi beregnet følgende tall for nyskapt inntekt/produksjonsverdi, verdiskaping og indirekte virkninger:

---

Mata 2022). SSBs overnattingsstatistikk viser til sammen 0,5 millioner kommersielle overnattinger i Hallingdal mai-oktober 2023.

Tabell 3.8: Nyskapt produksjonsverdi, verdiskaping og indirekte virkninger ved dagens beregnede antall syklist og ved framtidige anslag på 20 000 og 30 000 syklist. Millioner kroner 2023-verdier. Alle verditall eksklusive merverdiavgift.

	Anslag 2023	Hypotetiske (framtidige) anslag	
Antall unike syklist	10800	20000	30000
Antall nyskapt gjestedøgn per unike syklist	6,5	6,5	6,5
Antall nyskapt gjestedøgn totalt	70200	130000	195000
Forbruk per gjestedøgn i kroner	1161	1161	1161
Nyskapt inntekt millioner kroner	81,5	150,9	226,4
Verdiskaping (35 % av nyskapt inntekt)	28,5	52,8	79,2
Indirekte virkninger (29 % av produksjonsverdi)	23,6	43,8	65,7
Indirekte verdiskaping	8,3	15,3	23,0
Sum direkte og indirekte produksjonsverdi (mill. kr.)	105,1	194,7	292,0
Sum direkte og indirekte verdiskaping	36,8	68,1	102,2

Med utgangspunkt i et relativt beskjedent tall på 10 800 syklistindivider som besøkte Hallingdal i 2023 finner vi en samlet produksjonsverdi på 105 millioner kroner og en tilhørende verdiskaping på ca. 37 millioner. Med utgangspunkt i at 2023 var et relativt spesielt år vær- og trafikkmessig, og at det kan være grunn til å forvente god vekst de nærmeste årene, har vi også beregnet virkningene av henholdsvis 20 000 og 30 000 syklist, under ellers samme forutsetninger. Man vil nærme seg 200 millioner kroner i nyskapt direkte og indirekte produksjonsverdi dersom antallet syklist skulle vise seg å bli 20 000, og nær 300 millioner ved et syklistantall på 30 000.

Det må her legges til at tallene ikke omfatter salg av sykler, som kan utgjøre ganske store beløp. I alt 72 av 987 respondenter (7,3 prosent) har oppgitt at de kjøpte sykler i løpet av turen, til en gjennomsnittspris på i underkant av 39 000 kroner inkludert mva. Hvis det er samme andel blant alle unike syklist som gjør det samme, utgjør dette en omsetning (eksklusive mva.) på om lag 24 millioner kroner, en antatt produksjonsverdi (direkte og indirekte) på om lag 10 millioner kroner (forretningenes avanse) og en antatt verdiskaping på ca. 3,4 millioner kroner.

### 3.1.10 Sysselsettingsvirkninger

Beregninger fra Hallingdalsrapporten (Dybedal og Landa Mata 2022) viser at ut fra de tilreisendes forbruk var produksjonsverdi per arbeidsplass (årsverk) i næringer som handlet med turister ca. 1 million kroner eksklusive mva. Overfører vi dette til våre tall for sykkelrelaterte produksjonsverdi i tabell 6, finner vi en relativt beskjeden nyskapt sysselsetting:

Tabell 3.9: Nyskapt direkte og indirekte sysselsetting ved dagens beregnede antall syklist og ved framtidige anslag på 20 000 og 30 000 syklist.

	Anslag 2023	Hypotetiske (framtidige) anslag	
Antall unike syklist	10 800	20 000	30 000
Antall nyskapt arbeidsplasser (årsverk)	101	186	279

## 3.2 Attraktivitetsanalyse

I denne delen presenteres resultatene fra analysen av bosteds-, besøks- og næringsattraktiviteten til Hallingdal og de forskjellige kommunene i regionen.

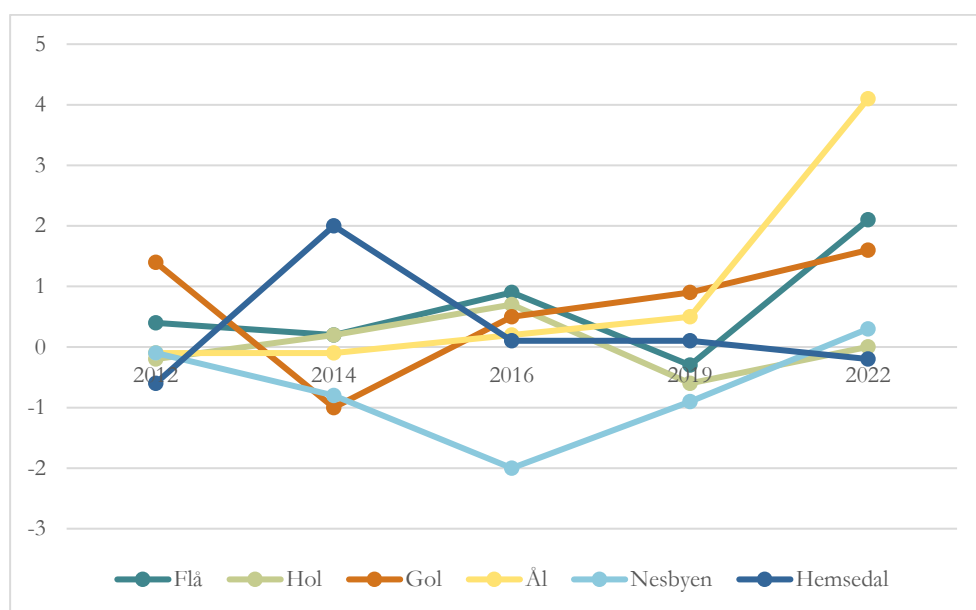
### 3.2.1 Bostedsattraktivitet

I likhet med et stort flertall av norske distriktskommuner, sliter også Hallingdalskommunene med fraflytting og befolkningsnedgang. Ser man på de to siste årene forut for terrengsykkelsatsingen (2013-2014) hadde samtlige kommuner en negativ befolkningsutvikling. Denne trenden fortsatte også den første perioden etter at satsingen ble igangsatt (2016-2019), da kun Hemsedal opplevde en økning i folketallet. I perioden 2020-2022 var utviklingen derimot positiv. Da så fire (Hol, Gol, Flå, Hemsedal) av seks Hallingdalskommuner en økning i folketallet.

Som tidligere nevnt beregnes bostedsattraktivitet gjennom å sammenligne registrert nettoutflytting i kommunen eller regionen med forventet nettoutflytting basert på strukturelle forhold. Telemark-forskningsverktøy<sup>1</sup> for regional analyse viser at forventet nettoutflytting for Hallingdal som helhet i perioden 2013-2022 var på -4,4 %. Ut fra strukturelle forhold forventet man altså en negativ nettoutflytting på 4,4 prosent, men de faktiske tallene viste at nettoutflyttingen i perioden endte på -1,1%. Det var altså lavere fraflytting enn det man kan forvente ut fra strukturelle forhold, noe som gir Hallingdal en positiv bostedsattraktivitet på 3,3%. Sammenlignet med øvrige regioner i Norge (73 regioner) ligger Hallingdal på 11. plass over de mest attraktive regionene i Norge.

Ser vi på utviklingen over tid og sammenligner perioden før terrengsykkelsatsingen med perioden etterpå er det dog vanskelig å si noe om hvorvidt sykkelsatsingen har påvirket utvikling i Hallingdals bostedsattraktivitet. Dette fordi satsingen har vært gradvis og det er forventet at eventuelle effekter først vil bli synlig etter noen år. I analyseperioden ble samtidig verden rammet av Koronapandemien og økningen vi ser i Hallingdalskommunenes bostedsattraktivitet mellom 2019 og 2022.

Figur 3.9: Utvikling i bostedsattraktivitet i Hallingdalskommunene 2014-2022.) antas å ha sammenheng med at man i denne perioden så en generell økning i attraktiviteten til rurale regioner, mens by-regioner på tvers av landet opplevde en nedgang, som kan sees i sammenheng med koronarestriksjoner og utflyttingen man så fra byområdene i denne perioden.



Figur 3.9: Utvikling i bostedsattraktivitet i Hallingdalskommunene 2014-2022.

Ettersom den overordnede analysen av bostedsattraktivitet basert på forventet og reell utvikling i nettoflytting ikke gir noen tydelige konklusjoner om sykkel-satsingens påvirkning, er det relevant å se nærmere på satsingens påvirkning på konkrete bostedsattraktivitetsfaktorer.

### Utvidelse av aktivitetstilbudet

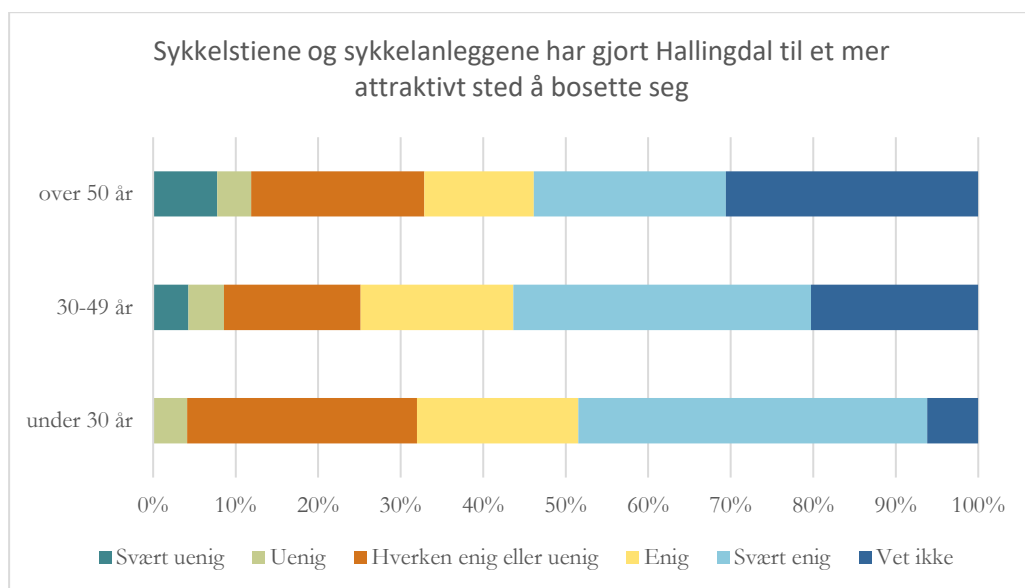
I spørreundersøkelsen utført i forbindelse med denne rapporten sier ca. 54 % seg enig i at sykkelstiene og sykkelanleggene har gjort Hallingdal til et mer attraktivt sted å bosette seg. Dette resonerer med tidligere forskning som har pekt på koblingen mellom bostedsattraktivitet og tilgang på lokale goder, som kultur- og aktivitetstilbud (Vareide, 2016). I intervjuene trekker også flere av informantene fram at sykkel-satsingen har bidratt til å utvide aktivitetstilbudet i Hallingdal, primært gjennom utvikling av stier, løyper og pumptracks som er tilpasset ulike ferdighetsnivåer. Noe de mener har vært viktig for å gjøre terrengsykklingen tilgjengelig for et bredere lag av befolkningen. Denne effekten forsterkes av at man i enkelte kommuner har bygget anleggene i områder som er lett tilgjengelige og som gjør det mulig å sykle uten å måtte betale for å fraktes til startpunktet (uten å måtte betale for f.eks. heiskort eller shuttleservice).

Som vi kommer tilbake til har satsingen også bidratt til at det har utviklet seg et betydelig sykkelmiljø i Hemsedal og i Nesbyen, der frivillig engasjement i lokale idrettslag, sti- og løypelag har bidratt til å skape et sosialt miljø rundt syklingen;

*«...ikke bare for barn, men også voksne som sykler aktivt og jobber frivillige som trenere og bidrar til annet dugnadsarbeid.» [Informant 3.5]*

Dette tyder på at satsingen, i enkelte av Hallingdalskommunene, har bidratt til å skape nye sosiale arenaer og møteplasser, noe som kan ha en positiv effekt på innbyggernes livskvalitet og må anses for å være et lokalt gode.

Ser vi på fordelingen mellom de ulike gruppene sier 49% av «hyttehallingene» som svarer på undersøkelsen seg enige eller svært enige i at sykkelstiene og sykkelanleggene gjør Hallingdal et mer attraktivt sted å bosette seg. 53 % av turistene svarer det samme. Dette gir en indikasjon på at satsingen har økt Hallingdals bostedsattraktivitet blant disse gruppene. Ser vi på svarene samlet for disse gruppene fordelt på alder (figur 3.10), er det spesielt den yngre aldersgruppen under 30 år som i størst grad mener at sykkelmulighetene gjør Hallingdal til et mer attraktivt sted å bosette seg. Hele 62 % i denne aldersgruppen sier seg enig eller svært enig i at sykkelmulighetene gjør Hallingdal til et mer attraktivt sted å bosette seg. At satsingen ser ut til å ha størst betydning for de unges opplevelse er spesielt positivt da denne gruppen gjerne blir ansett som mest attraktiv fra et befolkningsutviklingsperspektiv.



Figur 3.10: Sykkelsatsingens påvirkning på bostedsattraktivitet blant besøkende (inkl. turister og fritidsboligeiere<sup>16</sup>) fordelt på alder.

### Lokale konflikter knyttet til sykkelsatsingen

I tillegg til å bidra til utviklingen av nye aktivitetstilbud, har sykkelsatsingen også hatt en påvirkning på allerede etablerte aktivitetstilbud. Dette har ført til noe misnøye blant lokale innbyggere. Hovedsakelig dreier dette seg om konflikter mellom syklistene og gående, der noen turgåere oppfatter det som utrygt å måtte dele stier med syklistene. Dette fordi møtende syklistene tidvis kommer i høy fart og at de gående oppfatter det som at syklistene ikke har tilstrekkelig kontroll. Spesielt trekker informantene dette fram som en utfordring for eldre og de som går på tur med små barn. At de gående oppfatter det som at syklistene ikke har kontroll kan ifølge enkelte informanter skyldes deres manglende forståelse for terrengsykkingsporten, men konsekvensen er uansett at en del gående heller velger å la være å bruke stier de opplever har blitt «tatt over» av syklistene. Disse konfliktene er hovedsakelig knyttet til såkalte «naturstier», dvs. stier som tradisjonelt har blitt brukt som vandrestier og som senere også har blitt tatt i bruk av syklistene. Dette kan muligens forklare hvorfor det ser ut til at det er færre slike brukerkonflikter i Hemsedal og på Geilo, der syklingen hovedsakelig er heisbasert og konsentrert rundt alpinanlegget, dvs. i områder som i liten grad blir brukt til turgåing. Likevel ser besøksstyring ut til å være en økende utfordring i Hallingdal, noe som blant annet henger sammen med at de mer erfarne syklistene, ifølge informantene, trekker vekk fra hovedstiene på jakt etter nye utfordringer. I tillegg til brukerkonflikter med andre friluftssinteresser opplever informantene at dette også fører til slitasje og skader på stier som i utgangspunktet ikke er laget for å sykles på. Dette er noe sykkelaktørene forsøker å styre gjennom å lede trafikken (bl.a. gjennom skilting) mot stiene som er spesialbygd for sykling og som dermed er laget for å tåle et stort antall syklistene. Likevel peker flere på et behov for enda bedre skilting og økt bevissthet rundt hvordan sykkelproduktet i Hallingdal bør markedsføres, hvilke områder og hva slags type sykling man løfter fram. Dette kan være en del av løsningen, men ettersom flere informanter peker på det som utfordrende at skilting ikke respekteres og at nye sykkelruter spres gjennom treningsapper og nettforum aktørene ikke kan kontrollere, vil det også være behov for å drive med holdningskampanjer for å bygge det en av informantene omtaler som «god sykketikette».

<sup>16</sup> I denne rapporten brukes begrepet fritidsboligeiere om personer med fast tilgang på en eller flere fritidsboliger i Hallingdal og omfatter dermed også personer som ikke nødvendigvis eier fritidsboligen selv, men som for eksempel har fast tilgang gjennom familie.

En av informantene fra Nesbyen beskriver problemet slik:

*«Det er ikke bare i skogen, en del kjører også gjennom boligområdet for å komme ned til der de blir shuttlet opp. Etter planen skal de ikke sykle der, men de gjør det likevel. Hadde de bare klart å forholde seg til løypene og skiltingen og hvor det er meningen at de skal sykle så hadde dette løst seg.» [Informant 6]*

Videre blir sykkelsatsingen i Hallingdal også kritisert for å bidra til nedbygging av natur og medfølgende reduksjon av naturverdier, selv om det virker å være delte meninger om dette. Der noen ser utbygging av solide sykkelstier som problematisk og ødeleggende for naturverdiene, anser ikke andre dette som et stort problem og sammenligner det med hyttebyggingen i dalen. Det virker ellers å være enighet om at hyttebyggingen representerer en større utfordring enn sykkelsatsingen. Informasjon, dialog og samarbeid med ulike grupper (syklistere, grunneiere, turgåere, kulturinteresserte, idrettslag, fritidsboligeiere, næringsaktører, etc.) ser ut til å være viktig for å unngå at konflikter eskaleres, samtidig som det er viktig at man finner løsninger for finansiering av stivedlikehold, som flere informanter peker på som et voksende konfliktområde.

*«Vi har fått mye støtte fra kommunene på det regionale samarbeidet ...Det vi sliter mest med nå er vedlikeholdet, i tillegg til gjenoppbygging etter ekstremværet.» [Informant 3.5]*

Flere informanter gir også uttrykk for at de opplever at fordi stiene ofte har blitt til gjennom spleiselag, har man ikke tydelig nok definert på forhånd hvem det er som skal dekke kostnader knyttet til vedlikehold: næringsaktører, løypelag, grunneiere, kommune eller destinasjonsselskap? Dette på tross av at alle de offisielle sykkelstiene som er bygget i Hallingdal har krav om at de skal ha en driftsplan, noe det også er bekreftet at de har. Noe av forklaringen bak dette kan tenkes å henge sammen med skillet mellom offisielle sykkelstier og såkalte «naturstier» som i ulik grad også benyttes av syklistere. I Nesbyen melder for eksempel grunneierne om at de blir sittende igjen med kostnader knyttet til vedlikehold, bl.a. knyttet til utgraving av dreneringsgrøfter langs veier som over tid tettes igjen av syklistere som drar med seg jord ned i grøftene. Dette er kostnader de selv ender opp med å måtte dekke fordi det ikke er tydelig hvem som har ansvaret for å dekke slike kostnader eller hvem som eventuelt skal kontaktes ved vedlikeholdsbehov. Dette representerer en utfordring ettersom man i Nesbyen har signert tidsbestemte kontrakter med grunneierne og det blir indikert at grunneiere som opplever kostnader knyttet til vedlikehold kan være motvillige til å signere nye kontrakter for videre bruk av stier bygd på deres grunn:

*«Vi må bare ha litt kontroll på disse herreløse stiene for det kan føre til at noen grunneiere ikke signerer nye avtaler. Vi trenger et sted vi kan melde fra om ting og som kan ta ansvar, for da vil mange av dagens argumenter mot [sykkelsatsingen] falle vekk.» [Informant 6]*

I de andre kommunene rapporteres det i mindre grad om slike konflikter knyttet til grunneiere, blant annet meldte man fra Ål at det har vært lite konflikter med grunneierne, mens man i Hemsedal melder om;

*«At vi har satset på barn og at så mange barn nå sykler har hjulpet veldig på relasjonene til grunneierne, for nå kjenner mange av dem noen som stisykler, enten det er barn eller barnebarn. Nå ser de mer hvem dette her er til for og hvem det brukes av, så det har blitt lettere for oss å få tillatelse til å bygge stier og sånn.» [Informant 2.3]*

På Geilo er denne konflikten i mindre grad knyttet til grunneiere, men også her er det uenighet om hvem som har ansvar for vedlikehold og nødvendige oppgraderinger av sykkelstier og løyper. Vi ser dermed at terrengsykkelsatsingen i Hallingdal også har hatt noen negative konsekvenser og har bidratt til å skape enkelte nye konflikter, blant annet mellom sykkelinteresserte, grunneiere og turfolk, noe som i



varierende grad påvirker innbyggere og det lokale næringslivet. For å sikre stabilitet er det derfor viktig at det tas tak i disse konfliktene, spesielt den gryende utfordringen knyttet til den uavklarte fordelingen av vedlikeholdskostnader.

### Stedsidentitet

Selv om det på flere steder i Hallingdal har vokst fram små eller store sykkelmiljø, peker intervjuene på at satsingen i begrenset grad har ført til endringer i den lokale stedsidentiteten. Unntaket ser ut til å være Nesbyen, der det er sentrumsområdet som har blitt basen for sykkelsatsingen. De unge beskriver således syklingen som en del av Nesbyens identitet:

*«Nå jeg skal beskrive Nesbyen til nye folk jeg møter sier jeg: det er et lite sted, varmere og sykling». Det er sykkel som ER Nesbyen. Folk identifiserer seg med syklingen selv om man ikke driver med det aktivt selv.» [Informant 4]*

Her blir det dog påpekt at det er et generasjonsskille, der de unge anser Nesbyen for å være en reiselivskommune, mens de eldre identifiserer seg mer med Nesbyens kulturarv og dens rolle som industrikommune. At satsingen har hatt en større betydning for stedsidentiteten i Nesbyen enn i de andre kommunene kan ha flere årsaker, men en forklaring som blir nevnt i flere av intervjuene er at det var i Nesbyen sykkelsatsingen i utgangspunktet vokste fram og det er her man har satset sterkest. I tillegg peker flere på at mens Hemsedal har vært kjent for alpinanlegget, Gol for sitt handelssentrum og sin posisjon som stoppested mellom Oslo og Bergen, har ikke Nesbyen nødvendigvis hatt en like sterk identitetsmarkør som de andre Hallingdalskommunene.

Flere av informantene forteller at de som følge av sykkelsatsingen i større grad enn tidligere besøker andre kommuner i Hallingdal for å benytte seg av deres sykkeltilbud. Dette kan på sikt ha en påvirkning på opplevelsen av fellesskap eller en felles identitet på tvers av kommunene i Hallingdal. Videre svarte 67 % av de lokale innbyggerne som svarte på spørreundersøkelsen at de oppholder seg mer i Hallingdal enn de ellers ville gjort dersom det ikke var for sykkeltilbudet. Når de ble bedt om å anslå cirka hvor mange ekstra dager de oppholdt seg i dalen var det spesielt hallingene som både bor og har hytte i Hallingdal som oppga det høyeste antallet ekstra dager. Mens innbyggere uten hytte i Hallingdal oppga at de i gjennomsnitt oppholdt seg 13 dager ekstra i dalen, svarte de som også har hytte i dalen at de i snitt oppholdt seg 18 dager lenger i Hallingdal. Dette gir en tydelig indikasjon på at for innbyggerne som benytter seg av sykkelmulighetene, har satsingen bidratt til å gjøre Hallingdal til et mer attraktivt sted å oppholde seg. Noe som også kan være med på å styrke deres tilknytning til Hallingdal og/eller hjemkommunen.

Oppsummert ser det ut til at terrengsykkelsatsingen generelt har hatt en positiv effekt på opplevelses- og aktivitetstilbudet i Hallingdal, selv om vi også registrerer at det enkelte steder også har hatt negative konsekvenser for eksisterende aktivitetstilbud og at det har ført til konflikter enkelte steder. Videre ser det ut til at satsingen i enkelte kommuner har bidratt til å styrke omdømmet og den lokale stedsidentiteten, som begge er viktige for den samlede bostedsattraktiviteten til en kommune.

### 3.2.2 Besøksattraktivitet

En tilnærming til å måle utviklingen i besøksattraktivitet er å se på utviklingen i antall overnattinger over tid. Ser vi på kommersielle overnattingstall<sup>17</sup> fra Hallingdal i sykkelsesongen (definert som juni-oktober) ser vi at det i perioden 2016-2022 har vært en nedgang i antall overnattinger. Der det i 2016

<sup>17</sup> [13152: Overnattingar per reiselivsregion, etter innkvarteringstype og gjestene sitt bustadland 2016M01 - 2023M09. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#)

ble registrert 627 410 overnattinger i reiselivsregionen Hallingdal<sup>18</sup>, ble det i 2022 bare registrert 510 543 overnattinger. Dette tilsvarer en nedgang på nesten 19 %. Sammenligner vi utviklingen i antall overnattinger med tilsvarende tall for resten av landet, viser det seg at Hallingdal siden 2016 har opplevd et gradvis tap av markedsandeler for sommer- og høstsesongen. Unntatt en kortvarig oppgang i 2022, der man nesten lyktes med å komme opp på 2016-nivå (3,2 % av kommersielle overnattinger i Norge). Innen utgangen av sesongen 2022 hadde Hallingdals markedsandeler av kommersielle overnattinger i sommer- og høstsesongen sunket til 2,3 %. Dette kan tyde på at Hallingdals besøksattraktivitet har sunket sammenlignet med andre reiselivsregioner i Norge i perioden etter at terrengsykkelsatsingen ble påbegynt. Samtidig ser vi dog at det i samme periode har vært en sterk økning i hyttebyggingen i de seks Hallingdalskommunene. På landsbasis har det også vært en stor økning i hyttebygging, men ser vi på den prosentvise gjennomsnittsoøkningen i antall ferdigstilte fritidsboliger har Hallingdal hatt en betraktelig større økning (53 %) enn landsgjennomsnittet (25 %)<sup>19</sup> i perioden etter at sykkelsatsingen ble i gang. Den store økningen i hyttebyggingen kan dermed være noe av forklaringen på nedgangen i kommersielle gjestedøgn. Men den kan også skyldes andre utviklingstrekk som etterspørselsendringer, internasjonale trender, endringer i reisemønstre, osv. For å kunne si noe mer konkret om sykkelsatsingens påvirkning på Hallingdals besøksattraktivitet, er det derfor nødvendig å se til spørreundersøkelsen og svarene som kom fram i intervjuene.

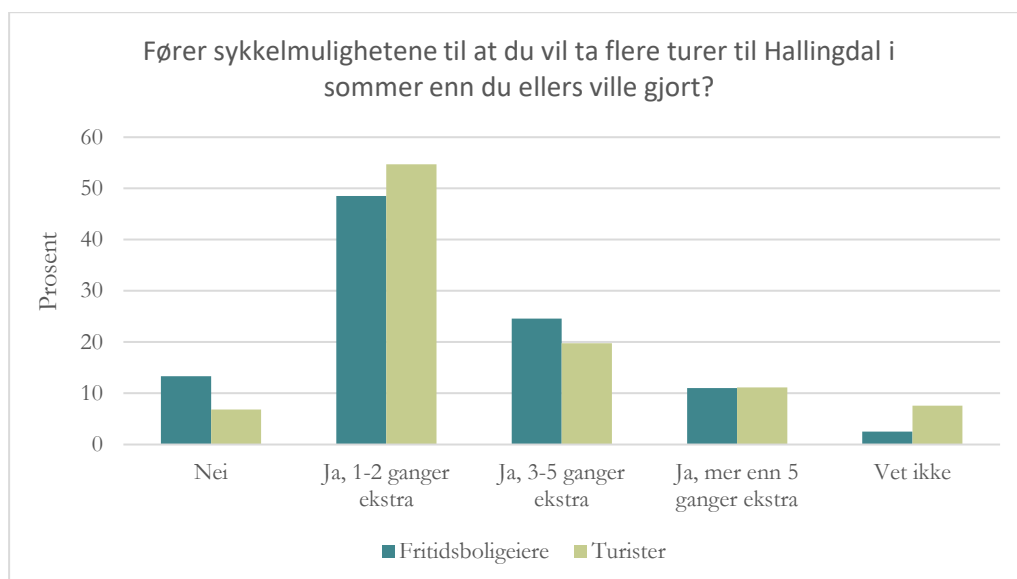
### **Fritidsboligbrukere og tilreisende turisternes oppfatning av besøksattraktivitet**

På spørsmål om de ville tatt turen til Hallingdal hvis det ikke var for sykkelmulighetene, svarer 57,5 % av turistene (fra utenfor Hallingdal) at de ikke ville tatt turen hvis det ikke var for sykkelmulighetene. For disse er det altså sykkelmulighetene som er primærattraksjonen og som er hovedgrunnen til at de har valgt å besøke Hallingdal. Fritidsboligeierne ble derimot spurt om de oppholdt seg lenger i Hallingdal enn de ellers ville gjort. Dette svarer 84 % av fritidsboligeierne med bostedskommune utenfor Hallingdal ja på og oppgir at de i snitt oppholder seg 11 dager lenger i Hallingdal enn de ville gjort dersom det ikke var for sykkelmulighetene. Undersøkelsen viser også at sykkelmulighetene fører til at både fritidsboligeiere og turister tar flere turer til Hallingdal på sommeren enn de hadde gjort hvis det ikke var for sykkelmulighetene (figur 3.11).

---

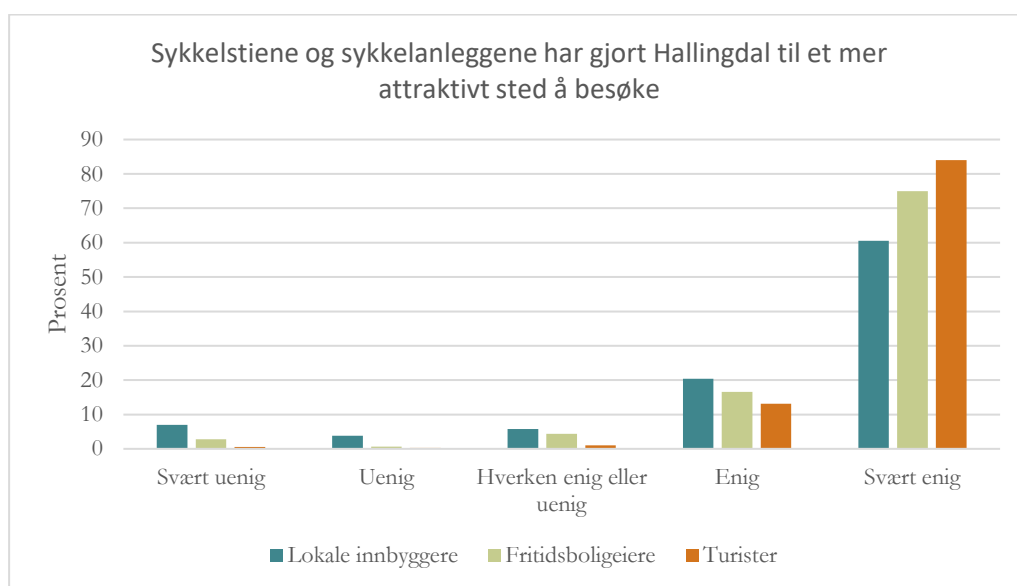
<sup>18</sup> NB: Flå kommune er ikke inkludert i SSBs definisjon av reiselivsregionen Hallingdal og overnattingstall fra Flå er derfor ikke inkludert i denne beregningen.

<sup>19</sup> [13633: Byggeareal. Antall fritidsboliger og gjennomsnittsboligareal \(K\) 2010 - 2022. Statistikkbanken \(ssb.no\)](https://www.ssb.no/statistikkbanken/13633-byggeareal-antall-fritidsboliger-og-gjennomsnittsboligareal-k-2010-2022)



Figur 3.11: Sykkelmulighetenes påvirkning på antall besøk til Hallingdal sommertid. Tall i prosent.

I tillegg svarte 91 % av fritidsboligeierne som svarte på undersøkelsen at de var enig i at sykkelstiene og sykkelanleggene har gjort Hallingdal til et mer attraktivt sted å besøke. Tilsvarende tall for henholdsvis tilreisende turister og lokale Hallingdøler er 97 % og 81 % (figur 3.12). Den høye andel som svarer bekreftende på dette er, spesielt blant turister, dog ikke overraskende, ettersom undersøkelsen var rettet mot nettopp syklistene og besøkende sykkelturister. Funnene må derfor tolkes i lys av denne skjevheten i utvalget. Bildet er heller ikke utelukkende positivt, ettersom ca. 4 % av fritidsboligeierne og 11 % av de lokale innbyggerne er uenige i at satsingen har gjort Hallingdal mer attraktivt å besøke. Likevel gir tallene totalt sett en tydelig indikasjon på at sykkelstiene har hatt en positiv effekt på Hallingdals besøksattraktivitet blant fritidsboligeiere og tilreisende turister som benytter seg av sykkeltilbudet. Hvilken effekt satsingen har hatt på fritidsboligeiere og besøkende turister som ikke benytter seg av sykkeltilbudet kan undersøkelsen i mindre grad si noe om, men flere besøk og lengre opphold blant de som benytter seg av sykkeltilbudet kan potensielt ha betydelig positive effekter på den lokale økonomien, så framtidig sykkelstiesatsingen ikke bidrar til å fortrenge andre besøksgrupper.



Figur 3.12: Sykkelmulighetenes påvirkning på opplevd besøksattraktivitet.

### Satsingens påvirkning på besøksattraktivitet: Innsikt fra intervjuene

Fra intervjuene framgikk det at et av sykkelsatsingens viktigste bidrag knyttet til Hallingdals besøksattraktivitet er utvidelse av det lokale besøks- og opplevelsestilbudet. Dette var spesielt knyttet til utvidelse av helårstilbudet i Hallingdal. At det finnes attraktive aktivitetstilbud både sommer og vinter var en viktig grunn til at det ble opplevd som mer attraktivt å ha hytte i Hallingdal ifølge informantene. Videre pekte flere på at man nå har et aktivitetstilbud som også barn og ungdom opplever som attraktivt, noe som gjør det enklere å få med barna på hytta, og at man dermed kan ta flere og lengre opphold på hytta. Informantene peker dog på at det er betydelige forskjeller mellom kommunene når det gjelder i hvor stor grad fritidsboligbefolkningen benytter seg av sykkeltilbudet.

I Nesbyen rapporterte flere informanter om at sykkelsatsingen har ført til at fritidsboligeiere oppholder seg mer i Nesbyen sentrum enn tidligere, noe som både bidrar til å skape mer «liv og røre» i sentrum og som har positive økonomiske ringvirkninger for næringsaktørene i sentrum, ettersom disse dermed får utvidet kundegrunnet sitt. Dette igjen har ført til et større servicetilbud i sentrum av Nesbyen, noe som i sin tur har bidratt til å gjøre sentrumsområdet mer attraktivt både for besøkende, fritidsboligeiere og lokale innbyggere.

I tillegg til det lokale besøks- og opplevelsestilbudet, blir besøksattraktiviteten også påvirket av stedets omdømme. Flere informanter peker på at sykkelsatsingen har påvirket Hallingdals omdømme:

*«Ja, sykkelsatsingen har definitivt påvirket omdømmet. Hallingdal har blitt et sykkelsted.» [Informant 5]*

*«Satsingen har vært med å sette hele Hallingdal på kartet» [Informant 2.2]*

*«Vi har også fått bedre omdømme i utlandet, mye fordi vi markedsfører oss som en region. Vi får utenlandske turister hit fordi de har hørt om Hallingdal som et bra sted å sykle.» [Informant 3.4]*

Påvirkningen sykkelsatsingen har hatt på omdømmet varierer dog fra kommune til kommune. I Ål kommune er det for eksempel sykkelfestivalen Huckfest som er det store trekkplasteret, ettersom kommunen foreløpig ikke har satset like tungt på sykkel som de andre kommunene. Selv om det er tydelig at festivalen er populær også forbi Norges grenser har det også skapt et slags «imageproblem»:

*«Vi har litt et imageproblem fordi Ål framstår som et sted for ekstremsportsykling pga. bildene som kommer fra Huckfest i media.» [Informant 3.3]*

Dette imaget kan potensielt bidra til å skremme det ettertraktede barnefamilie-segmentet vekk fra Ål og over til de andre Hallingdalskommunene, noe som kan slå negativt ut for Ål, selv om diversifiseringen av sykkeltilbudet i Hallingdal kan være positivt på regionsnivå.

Også i tilknytning til omdømme blant besøkende blir Nesbyen trukket fram som et sted der sykkelsatsingen har hatt spesielt stor betydning. Det påpekes at dette kan ha sammenheng med at man i Nesbyen ikke tidligere har hatt et like tydelig definert reiselivsprodukt, spesielt på sommeren. I tillegg trekkes det fram at man i Nesbyen allerede hadde et voksende sykkelmiljø før satsingen og at man har satset spesielt tungt på sykkel her. Noe som kan ha bidratt til at satsingen har spesielt tydelig påvirkning på Nesbyens omdømme. Videre peker en av informantene på at omdømmet som skapes som følge av terrengsykkelsatsingen også påvirker lokalbefolkningens egen oppfattelse av hjemstedet:

*«Noen av de som har flyttet hit for å sykle har blitt litt influensere og legger ut mye stisykkel-content, noe som gjør at folk kommer fra hele verden for å sykle. Det gir inntrykk av at Hemsedal er et kult sted å være og bo. Det får de unge til å se at de vokser opp et sted som ansees som attraktivt for folk utenfra.» [Informant 2.3]*

Oppsummert kan vi konkludere med at sykkelsatsingen har bidratt positivt til en del av faktorene som øker besøksattraktiviteten til Hallingdal, både blant tilreisende turister og fritidsboligbefolkningen, selv om den foreløpig ikke ser ut til å ha hatt noen stor effekt på antall kommersielle overnattinger i sommer- og høstsesongen.

### 3.2.3 Næringsattraktivitet

Næringslivet i en kommune eller en region blir påvirket av flere faktorer, inkludert omdømme, lokal samarbeidskultur og tilgang på næringslokaler, tomter og næringslivsrelevante støttetjenester (Vareide, 2016). I tillegg blir næringsattraktiviteten påvirket av både bostedsattraktivitet og besøksattraktiviteten til et sted, ettersom utviklingen i både folketall og antall besøkende (inkludert turister og fritidsboligbefolkningen) har en påvirkning på kundegrunnet.

#### Sykkelsatsingens næringsmessige påvirkning i hver enkelt kommune

I likhet med bosteds- og besøksattraktiviteten indikerer intervjuene at sykkelsatsingen har hatt ulik påvirkning på reiselivsbransjen og næringslivet i Hallingdal. Hvor stor påvirkning satsingen har hatt ser ut til å henge sammen med en kombinasjon av eksisterende næringsstruktur, størrelsen på satsingen i den enkelte kommune og hvor man har valgt å bygge sykkelinfrastruktur.

I intervjuene snakkes det for eksempel om at fordi Gol sentrum allerede er en etablert helårsdestinasjon, med et etablert aktivitetstilbud i sommersesongen, har ikke satsingen hatt like stor effekt på reiselivet her. Samtidig peker informantene på at ettersom hovedvekten av sykkelinfrastrukturen (pumptracks og stier) i Gol er bygget sentrumsnært, er det verken behov for heis eller shuttletjenester, noe som begrenser inntjeningsmulighetene knyttet direkte til sykkelproduktet. På den annen side rapporteres det om foreldre som setter av barna i sykkelområdet, mens de selv benytter seg av handelstilbudet i Gol sentrum. Sportsbutikken på Gol rapporterer også om en økning i sykkelsalget og at det har oppstått etterspørsel etter sykkelutleie som følge av satsingen. Dermed kan det tenkes at satsingen har positive effekter for næringslivet på Gol, selv om det ikke nødvendigvis har ført til opprettelsen av nye lokale bedrifter knyttet til satsingen.

Som en kontrast til Gol, forteller informantene at det i Nesbyen har vokst fram en hel industri knyttet til sykkelsatsingen. Her er det etablert både shuttleservice, stibyggerselskap, sykkelutleie, guidetjenester og sykkelbutikk. Nesbyen har også lyktes med å tiltrekke seg sykkelentusiaster som har startet bedrifter innen andre bransjer, for eksempel har en av sykkelentusiast-tilflytterne åpnet et nytt bakeri og serveringssted i Nesbyen sentrum. Flere av informanter rapporterer om at sykkelsatsingen ikke bare har bidratt til å trekke flere nye besøkende til Nesbyen, men at også de som har fritidsbolig i kommunen bruker Nesbyen sentrum mer aktivt på sommertid enn tidligere. Informantene forteller også at flere turister i sommersesongen nå velger å overnatte i Nesbyen sentrum framfor på fjellet, noe som har en positiv effekt på bruken av sentrumsfunksjonene. For innbyggerne har økt etterspørsel etter sentrumsnær overnatting også åpnet nye inntjeningsmuligheter i form av utleie av private overnattingsfasiliteter gjennom plattformer som Airbnb. I Nesbyen ser det dermed ut til at sykkelsatsingen har bidratt til å utvide kundegrunnet og ført til en utvidelse av tjenestetilbudet i sentrum, noe som kommer både besøkende og lokalbefolkningen til gode. Det påpekes dog at disse effektene er relativt nye og at det ikke var før sommersesongen 2022 at man virkelig begynte å se effekter av satsingen i Nesbyen. Noe som kan bety at man enda ikke har sett den fulle effekten av sykkelsatsingen på det lokale næringslivet.

Mens Gol og Nesbyen har bygget sykkelinfrastruktur i tilknytning til kommunesentra, har man i Flå gått i motsatt retning og konsentrert sykkelinfrastrukturen på fjellet, på Turufjell og området rundt Høgvarde. Dermed har man ikke her den samme koblingen mellom sykkelproduktet og eksisterende sentrumsfunksjoner med tilhørende handels- og servicetilbud. Dette forklarer informantene med at Flå i større grad sikter seg inn mot «hyttesyklister» og i større grad retter tilbudet i kommunen mot dette segmentet. I begge de to fjellområdene er det allerede bygget en del fritidsboliger og det er planer om videre vekst. Derfor bruker man her, ifølge informantene, sykkelsatsing til å promotere investeringene som allerede

gjøres i hytteutbyggingen. I likhet med Gol har også Flå et veletablert sommerprodukt (Bjørneparken) som trekker besøkende til sentrumsområdet. Dette, kombinert med at sykkelsatsingen i Flå hovedsakelig er konsentrert i fjellområdene, gjør at vi kan anta at de direkte effektene av sykkelsatsingen for næringslivet i kommunen er mindre enn i for eksempel Nesbyen. Derimot kan den sterke satsingen på fritidsboligbygging, som sykkelsatsingen potensielt kan bidra til å understøtte, komme til å ha en større effekt og bidra til å utvide kundegrunnlaget for flere aktører.

For Ål er det terrengsykkelfestivalen Huckfest informantene først og fremst trekker fram i tilknytning til sykkelsatsingen. Dette til tross for at det også tilbys heisbasert sykling i Hillbilly Bike Park og er opprettet et guidefirma som tilbyr både guidede sykkelturner og sykkelutleie. Huckfest har lenge vært en populær årlig festival som ifølge informantene spiller en viktig rolle i å sette Hallingdal som sykkeldestinasjon på kartet, særlig i det internasjonale markedet. Det meldes blant annet om at hver fjerde billett til den siste utgaven av festivalen ble kjøpt av utenlandske gjester. Samtidig peker informantene på at festivalen også til en viss grad representerer en utfordring, da bildene som deles i media fra festivalen har bidratt til å gi Ål et image som en sykkeldestinasjon for viderekomne. På Ål har satsingen også vært mindre enn i flere av de andre Hallingdalskommunene og syklistene trekkes ikke i like stor grad til én løype som fungerer som hovedattraksjon, slik tilfellet er med Hallingspranget i Nesbyen og Flow Motion på Geilo. Kombinasjonen av disse faktorene har ifølge informantene ført til at Ål i mindre grad enn de andre Hallingdalskommunene tiltrekker seg barnefamilier, som blir ansett som et lukrativt marked:

*«Det er de sykkelstiene som er tilrettelagt for familier som genererer mest penger, fra overnatting og diverse. For disse mer fanatiske [entusiastene] bor mer spartansk i bilene sine og vil ha mest mulig sykkelopplevelse for pengene.» [Informant 8]*

Det rapporteres dog om at fritidsboligeiere som har fritidsboliger andre steder i Hallingdal også reiser til Ål for å utnytte variasjonen sykkeltilbudet her representerer. At Ål bidrar til å skape en større bredde i sykkelproduktet og at Huckfest har en positiv effekt på Hallingdals omdømme som sykkeldestinasjon internasjonalt kan sies å representere en gode for det sykkeltilknyttede næringslivet i dalen som helhet.

I Hemsedal og Hol kommune, der man allerede har store veletablerte alpinanlegg, er det heisbasert sykling man har satset på. Dette skaper inntjeningsmuligheter knyttet til transport av syklist (salg av heiskort), samtidig som det gir terrengsykkeltrenere og kursholdere en tydelig arena å operere fra. Fra Geilo i Hol kommune meldes det likevel om at høye kostnader knyttet til vedlikehold av hovedstien «Flow Motion» fører til at man foreløpig ikke tjener penger på heiskortsalget. Derimot er det inntekter fra sykkelutleie som bidrar til å gjøre sykkelproduktet lønnsomt. Det rapporteres også om at satsingen har ført til bygging av nye næringsarealer i kommunen, noe som er positivt for næringsattraktiviteten. At flere tør å satse og starte egne bedrifter blir også trukket fram som en positiv næringsmessig effekt av satsingen på Geilo. Det samme ser ut til å være tilfellet i Hemsedal, der informantene trekker fram at utbygging av stier har satt fart på byggingen av nye næringslokaler bygget i tilknytning til stiene og som er tiltenkt aktiviteter og servicetilbud rettet mot syklist (sportsbutikk, sykkelutleie, spisesteder, etc.). Informantene forteller videre at sykkelsatsingen har ført til at flere av bedriftene i Hemsedal, som tidligere kun holdt vinteråpent, nå prøver ut mulighetene for helårsdrift. Videre meldes det om at det har vært en stor økning både i sykkelutleie og salg av heiskort takket være satsingen. Dette på tross av at en av de sentrale informantene fra Hemsedal forteller at man har holdt litt tilbake på markedsføringen av sykkelproduktet i Hemsedal i påvente av utbyggingen av en ny heis som skal stå klar i 2024.

### **Sykkelsatsingens påvirkning på tvers av kommuner**

Det framgår av intervjuene at satsingen har bidratt til å oppmuntre entreprenørskap i Hallingdal og at den har bidratt til etableringen av en rekke nye enkeltmannsforetak og mindre bedrifter.

*«Absolutt! Det har kommet nye næringsmuligheter, nye gründermuligheter og nye muligheter for å satse.» [Informant 8]*

Det er også enighet blant informantene om at sykkelsatsingen har bidratt til å trekke ny kompetanse til regionen og at satsingen har bidratt til å utvikle ny kompetanse lokalt – blant annet gjennom stibyggerskolen. Flere påpeker også at sykkelsatsingen har bidratt til å skape mer samarbeid på tvers av kommunene i Hallingdal. Støtten fra kommunene trekkes fram som viktige i denne sammenhengen, da den, ifølge informantene, har gjort det enklere å gjennomføre samarbeidsprosjekter på tvers av kommunegrensene. Dette har blant annet ført til at man har klart å utvikle et felles kompetansemiljø knyttet til sykkel i det interkommunale foretaket Tråkk'n'Roll, som har bidratt til å bygge relasjoner og skape dialog mellom destinasjonene. Det har også resultert i at man har bygget en felles markedsføringsplattform for terrengsykkel i Hallingdal. Også tidligere har man forsøkt å utvikle en slik felles markedsføringsplattform for Hallingdal som reiselivsregion, uten at man har lyktes med dette. Nå har man derimot allerede lyktes med å videreføre det gode samarbeidet til andre områder; man lyktes nemlig nylig med å kvalifisere alle destinasjonene i regionen til Innovasjon Norges merkeordning for bærekraftig reisemål gjennom et felles samarbeidsprosjekt. Det er dermed tydelig at terrengsykkelsatsingen har hatt en positiv effekt på samarbeidet på tvers av destinasjonene og kommunene i regionen.

Flere av informantene rapporterer dog om at det nå begynner å bli vanskeligere å få støtte fra kommunen og næringslivet enn det var tidligere i satsingen, og at det begynner å bli utfordrende å sikre finansiering til vedlikehold. Utfordringer knyttet til ansvarsfordeling og fordeling av vedlikeholdskostnader er også omtalt i tidligere kapitler og det er viktig å sikre avklaringer og langsiktige løsninger rundt dette for å sikre stabilitet, redusere konfliktpotensialet og sikre en bærekraftig opprettholdelse av sykkelproduktet.

Oppsummert kan vi konkludere med at terrengsykkelsatsingen har hatt ulik effekt på næringslivet og næringslivsattraktivitetene i de ulike Hallingdalskommunene. Felles for dem alle er dog at sykkelsatsingen har åpnet opp nye næringsveier og inntjeningsmuligheter, enten det er knyttet direkte til sykkelproduktet (sykkelutleie, guidetjenester, kurs, shuttletjenester, salg av sykler, tilbehør eller heiskort), eller mer indirekte gjennom økt kundegrunnlag eller sesongutvidelse for ulike tjenesteleverandører (handel, servering, overnatting, etc.) Vi har begrenset med data om hvor sykkelturistene overnatter når de sykler i Hallingdal, men blant gjestene som oppgir at de har betalt for overnattingen, svarer et overveldende flertall at de overnatter i samme kommune som de sykler i. For eksempel oppgir henholdsvis 97 % og 95 % av sykkelistene i Nesbyen og Hemsedal som benytter seg av kommersielle overnattingsmuligheter at de overnatter i samme kommune som de sykler i. De indirekte effektene av sykkelsatsingen i den enkelte kommune må derfor ikke undervurderes.

## 3.3 Helse, livskvalitet, barn og unge

### 3.3.1 Litteratur

Forskning peker for det meste på at fysisk aktivitet bidrar positivt til helse, og at fysisk inaktivitet er en av bidragsyterne til en rekke folkehelse sykdommer. I hovedsak dreier forskning, når det kommer til helseeffekter av sykling, seg om livsstils sykdommer i hovedsak hjerte- og karsykdommer, overvekt og diabetes type 2 selv om andre sykdommer også er inkludert avhengig av hvilken studie man leser.

De fleste sykkelstudiene dreier seg om sykling som fremkomstmiddel til og fra arbeid eller til og fra annen aktivitet, med andre ord et fremkomstmiddel og ikke først og fremst et fritidsformål i seg selv, slik sykkel er i denne rapporten. Dermed kan sykkel i de studiene vi har sett på også være i direkte konkurranse med andre forflytningsformer som eksempelvis gange eller bil, og det kan være andre barrierer som gjør at det vil være vanskeligere å få flyttet brukere fra gange og bil over til sykkel, som vær eller tidskostnad. Stisykling som er en fritidsaktivitet har en avsatt tid så her er tidskostnaden satt opp mot andre fritidsaktiviteter, selv om vær kan være en barriere. Mens tidskostnaden når du skal til og fra arbeid er en annen, den vil enten være mer tid til arbeid, eller mer tid med familien.

Flere av studiene ser på hvem som er mer tilbøyelige til å sykle og det er en klar tendens, på tvers av land, at menn med høy utdanning er den gruppen som i størst grad sykler til jobben.

I en norsk studie fra 2007 om fysisk inaktive stilte man en rekke spørsmål for å finne barrierer mellom gruppen inaktive, potensielt aktive og regelmessig aktive for å finne hva det var som var de bakenforliggende årsakene til at noen deltar i aktivitet mens andre ikke gjør det. Alle gruppene oppga at de hadde hatt positive opplevelser i gymmen på ungdomsskolen, med noen få unntak. Ikke overraskende har de som er regelmessig aktive hatt familie og venner rundt seg i oppveksten som har vært aktive. De har også enkel tilgang på sykkelsti, trimløype, balløkke og lysløype i større utstrekning enn de potensielt aktive, som igjen har større tilgang på dette enn de ikke potensielt aktive.

Den samme rapporten viser også at størst brukerandel av ulike typer treningsarenaer som trenings-senteret, tennishaller, hoppbakker, svømmehaller, badeplasser er inkludert så er det allment tilgjengelige områder som veier, fortauer, skogsområder, sykkelstier, skogsveier og parker som har høyest brukerandel.

I 2015 ble det vedtatt en ny Stortingsmelding om friluftsliv. I Meld.St 18 (2015-2016) er de nye nasjonale målene for friluftslivspolitikken:

1. Friluftslivets posisjon skal ivaretas og videreutvikles gjennom ivaretagelse av allemannsretten, bevaring og tilrettelegging av viktige friluftslivsområder, og stimulering til økt friluftslivsaktivitet for alle.
2. Naturen skal i større grad brukes som læringsarena og aktivitetsområde for barn og unge.

Som vi ser er det et ønske om at det skal stimuleres til økt aktivitet og at det særlig skal legges til rette for barn og unge. Det fremgår også av meldingen at økt økonomisk aktivitet kan gi flere arbeidsplasser og såkalte multiplikatoreffekter, også kalt ringvirkninger.

I Vista Analyses rapport "Samfunnsøkonomisk analyse av friluftslivet" (Strøm et al., 2016) har man forsøkt å beregne de samfunnsøkonomiske effektene av friluftsliv, selv om grenseflatene mot idrett noen ganger kan være vanskelig å trekke (eksempelvis alpinanlegg /offpist). De finner blant annet at gevinster av fysisk aktivitet i den norske befolkningen er ca. 10 mrd. Kr. (2016 kr), økt yrkesdeltakelse, færre førtidspensjonerte, lavere utgifter til pleie og omsorg, bedre livskvalitet, dagens barn og unge kan få et bedre voksenliv preget av færre livsstilsykdommer – beregnet til ca. 40 mrd. kr. Til sammen er gevinstpotensialet av de samfunnsøkonomiske effektene av helsegevinster som lar seg beregne ca. 80 mrd. kr i 2016 kr, noe som inflasjonsjustert utgjør ca. 100 mrd. kr. i dagens kroneverdi. Til sammenlikning har de regionale helseforetakene et samlet budsjett på 216 mrd. kr på statsbudsjettet for 2024.

Av andre studier som ser på helseverdien ved fysisk aktivitet er blant annet Menon-rapporten om «samfunnsøkonomisk verdi av elgjakt i Norge» (Pedersen et al., 2020) utarbeidet på oppdrag av Statskog. De har sendt ut en spørreundersøkelse til alle medlemmene i Norges jeger- og fiskerforbund om elgjakt. Der oppgir svært mange at elgjakten er en bidragsyter til at de holder seg i form og særlig i tiden før elgjakten øker aktivitetsnivået slik at de kan delta i jakten. Elgjakt er for de aller fleste en fritidsaktivitet, selv om noen ganske få har dette som arbeid. Sånn sett vil det på mange måter kunne være sammenlignbart med stisykling.

### 3.3.2 Sykkelsatsingens påvirkning på innbyggernes livskvalitet og helse

#### Livskvalitet

Når det kommer til livskvalitet sier 75% av respondentene som er bosatt i Hallingdal seg enige i at sykling på Hallingdals sykkelstier og anlegg har en positiv effekt på deres livskvalitet. 84 % av fritidsboligeierne svarer det samme. Disse positive effektene henger blant annet sammen med at sykkelsatsingen har bidratt til å utvide aktivitetstilbudet i Hallingdal, samtidig som det har bidratt til å skape nye sosiale møteplasser. Det er dog viktig å merke seg at en betydelig minoritet (10 %) blant lokalbefolkningen svarer at de er svært uenige i påstanden om at sykkelsatsingen har vært positivt for deres livskvalitet.



Noe som kan tolkes som at sykkelsatsingen tvert imot har hatt en negativ effekt på deres livskvalitet. Forklaringen bak dette finner vi delvis i intervjuene, der det framgikk at satsingen enkelte steder har ført til konflikter mellom ulike brukergrupper (mellom blant annet turgåere og syklistere) og at man i noen områder opplever uønsket sykkeltrafikk i boligområder og på turstier. Andre har reagert negativt på at satsingen har ført til økt tilstedeværelse av turister i området. Den blandede effekten sykkelsatsingen har på lokalbefolkningens livskvalitet peker på at det ligger et forbedringspotensial i å redusere den negative effekten sykkelsatsingen har på enkelte innbyggers livskvalitet. Som tidligere nevnt kan dialog med disse gruppene være et viktig første steg for å redusere negative effekter på sikt.

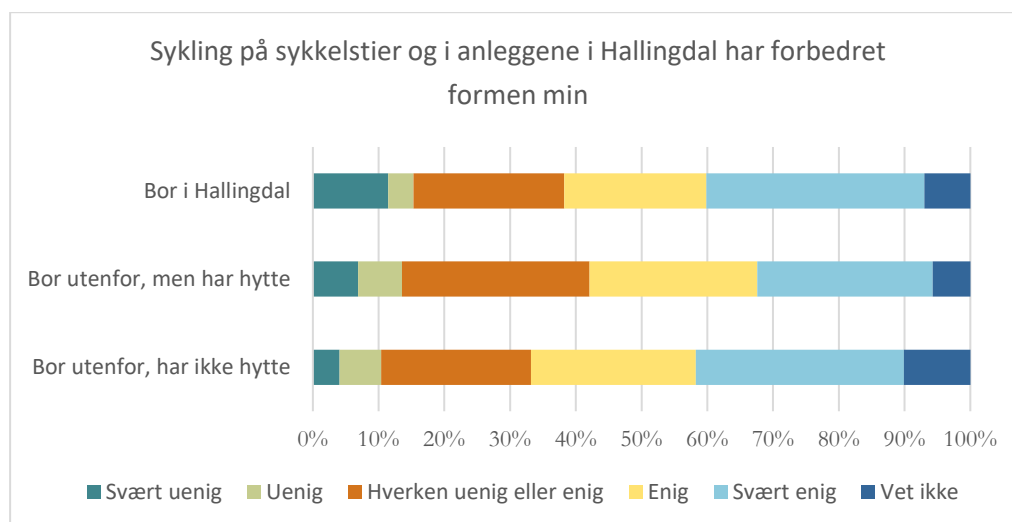
### Helse

Når respondentene ble bedt om å ta stilling til om sykling på sykkelstier og i sykkelanleggene i Hallingdal har forbedret formen deres, svarte rundt 30 % at de er *svært enige*, mens ca. 25 % svarer at de er *enige*. På motsatt side svarte til sammen ca. 13 % at de var *uenige* eller *svært uenige* i denne påstanden. Videre svarte 72 % at sykkelturene i Hallingdal gir dem motivasjon til å holde seg i form også i dagliglivet. Dette gir en indikasjon på at sykkelsatsingen har positive helseeffekter, både for lokale innbyggere, men også for tilreisende turister og hytteeiere som benytter seg av Hallingdals sykkelmuligheter.

### 3.3.3 Opplevd helseeffekt av stisykling i Hallingdal

I spørreundersøkelsen som TØI hadde hengende ute i forbindelse med ringvirkningsanalysen i dette prosjektet har vi også stilt tre spørsmål hvor respondentene er bedt om egenrapportering om egen form/ helse i forbindelse med sykling. Også i denne delen av spørreundersøkelsen er det rundt 1 000 respondenter. For øvrig metode henviser vi til metodekapittelet for spørreundersøkelsen kap. 2.1.

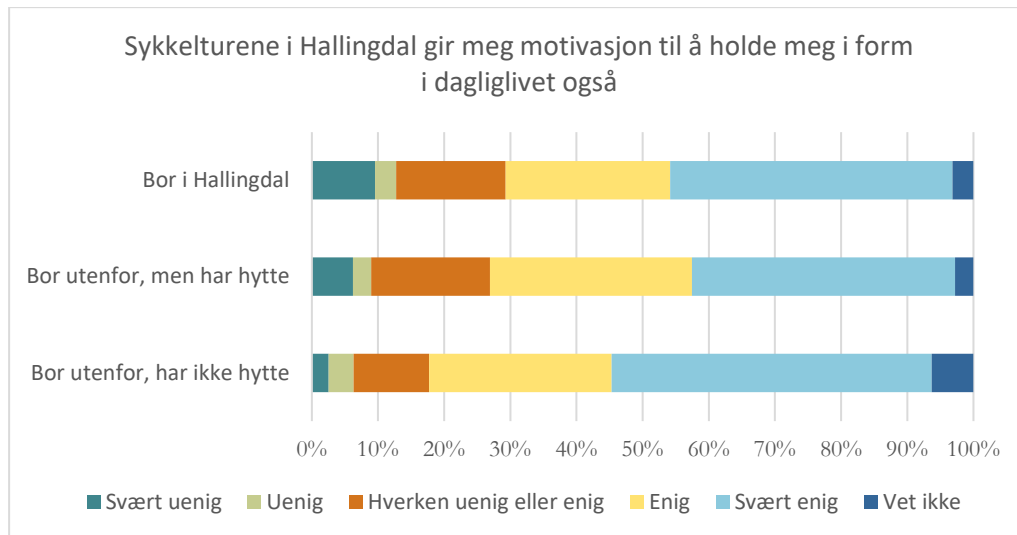
Til den første påstanden "Sykling på sykkelstier og i anlegg i Hallingdal har forbedret formen min" (se figur 3.13 under) svarer 54 % at de er enig eller helt enig. Bakgrunnen for dette kan være at de som svarer på undersøkelsen både er de som benytter stisykling på mer regulær basis, og også bare benytter tilbudet en gang gjennom sommeren. Dermed oppleves ikke dette som en treningsaktivitet som er rettet mot formforbedring, men mer som en "fornøylespark". Imidlertid er det svært få som oppgir at de er uenig eller svært uenig i påstanden.



Figur 3.13: Sykling på sykkelstier og anlegg i Hallingdal, selvrapporing av formforbedring i prosent.

Neste spørsmål var påstanden "Sykkelturene i Hallingdal gir meg motivasjon til å holde meg i form i dagliglivet også". I dette spørsmålet er det hele 72 % som er motivert til å holde seg i form i dagliglivet etter sykkelturene i Hallingdal. Det er de som bor utenfor Hallingdal og ikke har hytte som er mest moti-

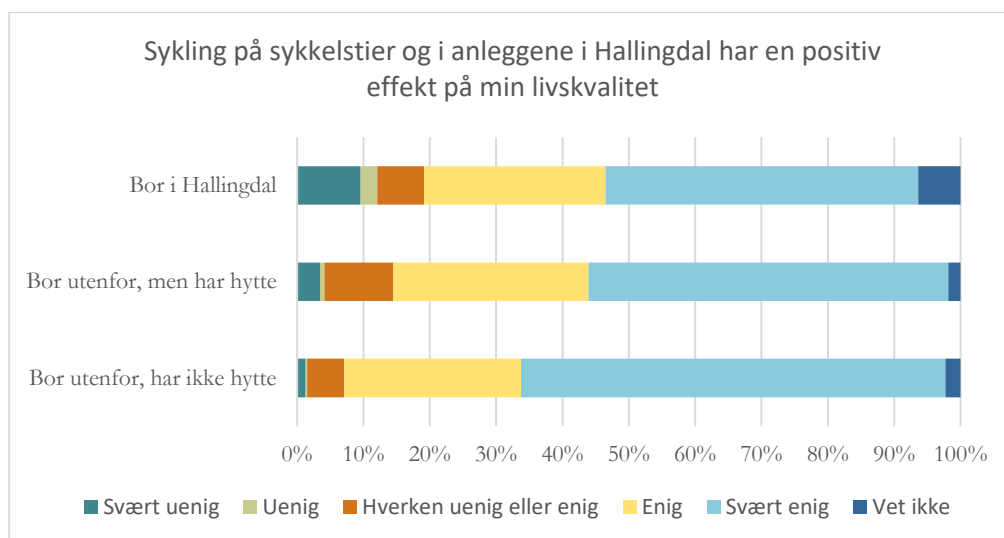
vert, mens de som bor i Hallingdal er minst motivert (Figur 3.14: Sykkelturer i Hallingdal og motivasjon til fortsatt aktivitet etter ferie, prosentfordeling.). Det er vanskelig å forklare hvorfor, men det kan være at det oppleves som man har investert mer i ferien og stisyklingen når man kommer uten å bo der eller har hytte der, selv om utgifter for hytteeiere og boligeiere gjennom lån, forsikring, osv. også må medregnes så oppleves nok ikke disse utgiftene som en del av regnestykket.



Figur 3.14: Sykkelturer i Hallingdal og motivasjon til fortsatt aktivitet etter ferie, prosentfordeling.

I det siste spørsmålet om helse fremsatte vi påstanden ”Sykling på sykkelstier og i anleggene i Hallingdal har en positiv effekt på min livskvalitet Som det fremgår av figur 3.15 er 85 prosent i alle hovedkategoriene enige eller helt enige, noe som ikke er overraskende da man tar et aktivt valg om å sykle på stier og i anlegg. Skader og andre uforutsette hendelser kan oppstå slik at det blir en negativ opplevelse, men dette hører til sjeldenhetene. Som vi ser er det blant de som bor i Hallingdal at det er flest som oppgir at de er helt uenig eller uenig. Og også noen blant de som har hytte. Dette kan skyldes at disse ikke er for stisykling, eller synes det har blitt bygget ut på steder det ikke burde vært bygget ut og dermed ser denne spørreundersøkelsen som en mulighet til å si ifra om dette.

I tilknytning til den kvalitative delen av denne rapporten har det vært utfordrende å rekruttere nettopp denne gruppen til fokusgrupper og individuelle intervjuer da det kan virke som svært få ønsker å fremstå som negative. Mens denne spørreundersøkelsen som er anonym fremstår som en mulighet til å si ifra om at man er uenig i sykkelsatsingen. Dette får vi bekreftet i spørreundersøkelsens siste del der det er gitt mulighet for respondentene til å tilføye egne kommentarer, dersom de har noen som det ikke er stilt spørsmål om i spørreundersøkelsen. Vi har sakset inn noen av disse kommentarene under grafen for å understøtte vår mistanke.



Figur 3.15: Sykling og påvirkning på selvopplevd livskvalitet, prosentfordeling.

- Tar ikke hensyn til de som bo her.
- Alt dreier seg ikke om sykkel her i verden
- Ser den negative utviklingen av utbyggingen, bums som kommer til bygda uten å legge igjen mer enn søppel og møkk.
- Flerbruksstier (flere hundre år gamle driftesleper) blir merket som rene sykkelstier! Folk tør ikke bruke stiene i nærområdet sitt! Vi blir forventet å hoppe ut av stia når det kommer en syklist. Sykling gir slitasje på disse gamle stiene. Har ikke naturen en verdi uten at noen må inn med maskiner og grave opp den flotte naturen vår?
- Ikke glem oss som har null interesse for sykling!!!

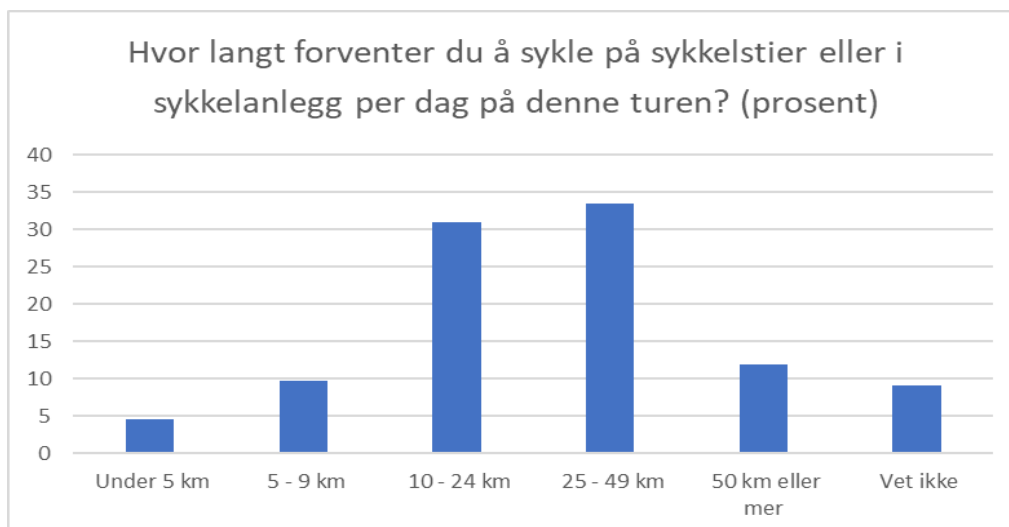
### 3.3.4 Helseeffekter

Å verdsette liv, særlig statistiske liv er ikke helt uproblematisk og en rekke forutsetninger må gjøres for å gjennomføre denne type beregninger, dette er problematisert blant annet av Elvik (2018). Tallene man kommer frem til vil derfor være forbundet med stor usikkerhet.

Fra spørsmålene ser vi at en stor andel av respondentene oppgir at sykling i Hallingdal har en positiv effekt både på livskvalitet og på motivasjon til å holde seg i form i det daglige. Vi mener derfor det er rimelig å legge til grunn at anleggene bidrar til økt fysisk aktivitet. Men vi velger å legge regnestykket på et moderat nivå, fra inaktiv til moderat aktiv. Mange som har vært på ferie har forsetter om å endre livsstil når de kommer hjem, men det kan ofte bli med forsettene, endring av livstil krever mer enn gode intensjoner. Vi må også spørre oss om det er denne aktiviteten som utløser aktivitet alene eller om det er andre faktorer som spiller inn og utløser fysisk aktivitet slik at ikke hele regnestykket tilskrives denne aktiviteten alene.

Vi legger til grunn tellingene for unike antall syklistere fra ringvirkningsanalysen i denne analysen og ender da på et anslag med 10 800 unike syklistere.

Fra spørreundersøkelsen har vi også en frekvensfordeling på hvor langt syklistene sykler pr dag, altså antall km., som vi kan benytte inn i beregningene (se figur 3.16). Selv om vi ser at de fleste forventes å sykle ganske langt kan vi anta at mange av dem som velger dette som fritidsaktivitet i utgangspunktet er aktive eller potensielt aktive fra før. De er med andre ord ikke i gruppen inaktive, vil vi her legge oss på en moderat linje i beregningene. I tillegg har spørsmålet, som det fremgår av ordlyden blitt stilt før syklisten skal ut. Dette ble gjort fordi det kunne være vanskelig å nå respondenten etter aktiviteten. Dermed må vi ta høyde for hva respondenten planlegger for og at turen av ulike årsaker kan ha blitt kortere enn det som er oppgitt i skjemaet.



Figur 3.16: Forventet sykkelstid mens man oppholder seg i Hallingdal.

I Finansdepartementets rundskriv R-109/21 er verdien av et statistisk liv (VSL) satt til 30 mill. kr. i 2012 kroner. Justert til 2023 kroner oppgir DFØ dette til å være 53,89 mill. Kr.

Videre når det skal beregnes helseeffekt benytter vi Helsedirektoratets rapport "Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet" (Helsedirektoratet 2010) som forteller oss hvor mange leveår vi vinner på å gå fra å være inaktive til å være delvis aktive. Eksempelvis, hvis man er i aldersgruppen 50-59 år og går fra å være inaktiv til å bli delvis aktiv kan man forvente å leve 2,01 år lenger i gjennomsnitt.

Tabell 3.10: Vunne kvalitetsjusterte leveår QALYs ved fysisk aktivitet.

Aldersgruppe (gjennomsnittsalder*)	Vunne leveår Inaktiv ->Delvis aktiv
0-9 (5)	1,56
10-19 (15)	1,55
20-29 (25)	1,50
30-39 (35)	1,48
40-49 (45)	1,43
50-59 (55)	1,34
60-69 (65)	1,17
70-79 (75)	0,97
80-89 (85)	0,70
90- (95-)	0,45

Kilde: Helsedirektoratet

Ut ifra intervjuer i den kvalitative delen av analysen, både med de som bor i Hallingdal og med hytteforeninger, synes det som om de som benytter tilbudet i stor grad er barn og unge gjennom idrettslag lokalt, fastboende, men ikke eldre enn 60. Og det samme gjelder besøkende. Vi regner også med at det ikke er mange i aldersgruppen fra 0-9 år, og holder derfor denne gruppen utenfor.

Av hensyn til spørreundersøkelsens lengde ble det ikke spurt om alder. Derfor må vi gjøre noen valg og vi vil derfor fordele deltakerne likt i alle kategoriene fra 10-59 år. Fordi gjennomsnittet av Norges befolkning ligger i alderen 40-49 år, og fordi vi regner med at mange reiser med tenåringsbarn benytter vi denne gruppen som utgangspunkt.

Selv om 72 % av de spurte oppgir at de er motivert til å holde seg i form når de kommer hjem fra ferien, regner vi som sagt med noe frafall i denne gruppen, selv om vi allerede har moderert gruppen til å være inaktive -> delvis aktive, noe som trolig er en stor moderasjon for noen som velger en aktivtetsbasert ferie som dette. Vi inkluderer derfor bare de som har svart "helt enig", som er 44 % av respondentene.

Tabell 3.11: Regnestykke helseeffekt stissykling i Hallingdal.

Antall unike sykklister i Hallingdal (A)	10 800
Antall kvalitetsjusterte leveår ved å gå fra å være inaktive til å bli delvis aktiv (B)	1,43
Brukte ferien som utgangspunkt til å fortsette å sykle (C= 44 % av A)	4752
Totalt vunnet kvalitetsjusterte leveår (D=C*B)	6795
Verdi av en QALY (E**)	1.3 mill. Kr
Årlig verdi av en QALY (F)	188 310 Kr
Verdien av økt fysisk aktivitet /helse (G= F*C)	2,52 mrd. Kr

\*Utarbeidet med alderssammensetning til syklistene

\*\*Helsedirektoratet 2010

I Menon-rapporten om elgjegere (Pedersen et al., 2020) ser vi at verdien av helseeffekt av elgjakt er beregnet til 615 mill. kr, mens vi kommer frem til et mye høyere tall for syklistene i Hallingdal. Bakgrunnen for dette er summen av flere ting. For det første er alderssammensetningen for syklistene langt lavere enn for elgjegere i Norge, dermed vil også effekten av aktivitet øke drastisk. Det å få barn og unge voksne til å bli aktive har en langt høyere samfunnsøkonomisk positiv effekt enn det å få gamle voksne aktive. Vi har også et høyere antall på hvor mange sykklister som er med i vår undersøkelse og dette tallet burde vi kanskje ha justert ned. Menon hadde bare inkludert de jegerne som hadde svart på undersøkelsen, mens vi har brukt undersøkelsen som et representativt utvalg og lagt oppå det vi vet er et rimelig anslag på besøkstall basert på tellinger og intervjuer. Etter dette har vi lagt oss på svært moderate beregninger.

Det er viktig å understreke at denne type beregninger er forbundet med høy grad av usikkerhet.

### 3.3.5 Sykkelsatsingens påvirkning på barn og unge i Hallingdal

Det framgår fra intervjuene at sykkelsatsingen har hatt en positiv innvirkning for barn og unge i Hallingdal. I likhet med tidligere omtalte effekter ser vi at påvirkning varierer fra kommune til kommune. I alle de seks Hallingdalskommunene meldes om at satsingen har ført til en utvidelse av fritids- og aktivitetstilbudet for barn og unge, men det er spesielt på Nesbyen og i Hemsedal at det har ført til etableringen av sykkellag som driver med faste organiserte treninger som samler både barn, unge og voksne. På Gol meldes det også om at satsingen har bidratt til mer aktivitet blant unge. Spesielt fordi det er bygd både pumptrack og stier tett på Gol skole, noe som ifølge våre informanter har ført til at anleggene brukes hyppig i skoletiden. Satsingens påvirkning på barn og unge ser dog ut til å være sterkest i Nesbyen, noe som kan henge sammen med at satsingen vokste ut fra entusiastmiljøet her og at det er her man har gjort den største satsingen. Informantene forteller at det her har utviklet seg en «sykkeltkultur», der barn og unge i Nesbyen stort sett sykler til og fra skole og fritidsaktiviteter framfor å kjøres av foreldre. Som tidligere nevnt under kapittelet om bostedsattraktivitet, knytter de unge på Nesbyen syklingen til kommunens stedsidentitet og det ser ut til at syklingen bidrar positivt til identitetsbygging og den lokale tilhørigheten, også blant de som ikke selv driver med sykling. Videre forteller de unge at sykkelsatsingen har bidratt til å øke aktivitetsnivået og skape mer «liv og røre» i Nesbyen sentrum, noe de beskriver som positivt for deres egen bo- og bilyst. Flere forteller også at satsingen har bidratt til å skape flere nye sosiale møteplasser, der man kan møtes også utenfor de organiserte sykkeltreningene.

Det framgår videre av både intervjuene og spørreundersøkelsen at syklingen er en populær aktivitet blant barnefamilier. Ca. 45 prosent av respondentene svarte at de syklet sammen med barn under 18 år på turen de var på da de fylte ut undersøkelsen. En viktig forklaring for dette som trekkes fram i intervjuene er at man har sørget for å bygge stier og pumptracks som passer ulike ferdighetsnivåer, inkludert nybegynnernivå. Dette har ikke bare bidratt til å senke inngangsbarrieren, men bidrar også til at det har blitt en aktivitet som er tilgjengelig, gøy og utfordrende for både barn og voksne. At det flere steder i

Hallingdal finnes lett tilgjengelige pumptracks og at lokale avdelinger av BUA tilbyr gratis sykkelutlån bidrar ytterligere til å gjøre syklingen til et lett tilgjengelig lavterskeltilbud for lokale barn og unge. Stisyklingen blir også trukket fram som en aktivitet som appellerer til de litt eldre barna med interesse for adrenalin- og fartsfylte opplevelser som kanskje ikke har funnet seg helt til rette andre steder:

*«jeg har møtt noen som før satt mye inne og som har begynt med sykling og kommer seg mer ut nå.» [Informant 5]*

*«det ser ut til å være de barna/ungdommene som ikke helt har funnet seg til rette i andre aktiviteter, men som finner sin plass her [i sykkelmiljøet].» [Informant 2.1]*

Informantene forteller også at det er mange av de unge som driver med alpint på vinterstid nå har begynt med stisykling på sommeren, noe som bidrar til at de holder et høyere aktivitetsnivå gjennom året. Fritidsboligeierne, på sin side, forteller om at sykkelsatsingen bidrar til å gjøre det enklere å få med de eldre barna på hytta og beskriver det som et aktivitetstilbud som appellerer til de unge på noe av den samme måten som alpint. Dermed blir det mer attraktivt også for den yngre delen av fritidsboligbefolkningen og besøke Hallingdal hyppigere og kan potensielt bidra til å øke deres aktivitetsnivå.

## 4 Konklusjon og diskusjon

Resultatene fra de tre metodiske tilnærmingene kan ikke slås sammen, men oppsummeres i dette kapitlet. I den kvalitative undersøkelsen oppgir deltakerne i intervjuene at de stort sett er positive til sykkelsatsingen i Hallingdal.

Bo- og blilysten i Hallingdal har økt. Informantene peker på økt tilflytting og at flere har satsset på nye arbeidsplasser. I tillegg holder flere hoteller og serveringssteder i sesongen 2023 for første gang åpent også i sommersesongen. Det mangler boliger for tilflyttere, men det peker flere på at bør la seg løse.

Sykkelsatsingen har bidratt til lokale aktiviteter som sykkelgrupper for barn- og unge i stort sett alle destinasjonene i Hallingdal hvor både barn og deres foreldre er med som aktive bidragsytere. Dette er med på å skape eierskap og engasjement for sykkelsatsingen. De aller fleste kjenner også noen som deltar på disse aktivitetene eller har noen i familien sin som er medlem i sykkelgruppen.

Ringvirkningsanalysen for Hallingdal var bygget på en spørreundersøkelse som hang ute sommeren 2023. Dessverre var denne sesongen preget av mange ekstreme værhendelser som gjorde at store deler av sesongen ble ødelagt.

Likevel viser våre tall for denne sesongen at produksjonsverdien er 105,1 millioner og verdiskapingen er på 36,8 millioner. Vi regner med at antallet kunne vært over det dobbelte, særlig sett i lys av at flere av festivalene ikke hadde trengt å avlyse, og at store deler av sesongen fra august gikk tapt grunnet uværet Hans. Vi tror og regner med at verdiskapingen de neste årene, gitt at denne type ekstremvær ikke inntreffer samtidig som man får storflom i etterkant, og sen snøsmelting og tidlig vinter, kan komme opp mot 200 millioner.

Vi har også forsøkt å beregne noen folkehelseeffekter av stisykling. Disse er noe mer usikre og det har vi også forsøkt å gi uttrykk for. All fysisk aktivitet er stort sett et gode for de som utøver den, men det kan være vanskelig å beregne selv om Helsedirektoratet har laget standardiserte verktøy for å gjøre nettopp dette. Og selv om vi har lagt oss på svært lave beregninger kommer vi til et relativt høyt tall i denne beregningen, med 2,52 mrd. kr. Det betinger at de som har bedrevet stisykling i ferien sin fortsetter med fysisk aktivitet gjennom året når de kommer hjem, noe som kanskje ikke er riktig. På en annen side tror vi at mange av de som velger denne formen for ferie bedriver en viss grad av aktivitet i hverdagen sin og at stisykling kan inspirere til mer.

Det framgår videre av intervjuene at sykkelsatsingen har bidratt til næringsutvikling og etablering av nye arbeidsplasser i Hallingdal. Det er dog store forskjeller mellom de ulike kommunene når det gjelder hvor stor effekt satsingen har hatt. Det er spesielt i Nesbyen, men også i Hemsedal, at informantene mener at utviklingen har vært sterkest. I Nesbyen rapporterer informantene om at det har vokst fram en hel industri rundt sykkelsatsingen, som inkluderer både shuttleservice, stibyggerselskap, sykkelutleie, guide-tjenester og sykkelbutikk. I tillegg har satsingen her bidratt til utvidelse av service- og tjenestetilbudet i Nesbyen sentrum. I Hemsedal har man blant annet sett at den økte aktiviteten har ført til at flere næringsaktører nå har mulighet til å holde helårsåpent, noe som bidrar til å skape flere helårsarbeidsplasser. Dette ser man både i arbeidsplasser knyttet direkte til sykling, men også i tilknyttede næringer, slik som serveringsbransjen. Det rapporteres også om at det har vært en voldsom oppsving i utleie av sykkel i Hemsedal sommeren 2023. Mye av grunnen til dette tror de skyldes at de har satt ned prisene på leien slik at de nå når et bredere publikum. I mikroøkonomi kalles dette priselastisitet, men det har ikke lyktes prosjektet å få tak i hva prisene var før og etter for å regne på dette. Her ligger det imidlertid læring for andre.

Arbeidsplassene og sommersesongen 2023 vil ikke komme med i vår ringvirkningsanalyse da tallene baserer seg på regnskapstall fra 2022, og mange av de arbeidsplassene som nevnes i intervjuene er guidefirmaer og andre småbedrifter som ikke er regnskapspliktige i Brønnøysundregisteret som våre analyser baserer seg på.

I intervjuene kommer det også fram at sykkelsatsingen har hatt en positiv påvirkning på barn og unge i Hallingdal. Det har bidratt til utvidelse av aktivitetstilbudet, samtidig som fokuset på tilpasning til ulike ferdighetsnivå har bidratt til å senke barrieren for nykommer og gjort det mulig for familier å sykle sammen. Satsingen har også bidratt til å skape nye sosiale møteplasser og i både Nesbyen og Hallingdal er det opprettet sykkellag med faste treningstider. Videre trekkes det fram at satsingen også har bidratt til mer hverdags sykling blant barn og unge, spesielt på Gol og i Nesbyen.

Fra spørreundersøkelsen framgår det at både besøkende turister og fritidsboligbefolkningen mener at sykkelstiene og sykkelanleggene har gjort Hallingdal til et mer attraktivt sted å besøke. Enkelte oppgir at det er nettopp sykkelsatsingen som gjorde at de valgte å kjøpe hytte i Hallingdal. Videre framgår det av intervjuene og spørreundersøkelsen at sykkeltilbudet har gjort det enklere å få med barn og barnebarn på hytta, noe som kan føre til at fritidsboligene på sikt brukes hyppigere og i en større del av året. For å utvide tilbudet og gjøre sykling mer attraktivt også for fritidsboligeierne selv, som gjerne er godt voksne, kommer det forslag om å også utvide tursykkeltilbudet og stinettverket på fjellet.

Det skal likevel nevnes at det har vært vanskelig å rekruttere fra enkelte grupper, spesielt blant grunneiere, noe som kan bidra til å gi et noe skjevt bilde av situasjonen. Det framkommer dog av intervjuene at det er noe misnøye med sykkelsatsingen blant enkelte grupper i lokalsamfunnet og at det har oppstått brukerkonflikter (bl.a. mellom gående og syklist) enkelte steder. Vi finner også spor av dette i spørreundersøkelsen der 10 % av respondentene som bor i Hallingdal oppgir at de er uenige i at sykkel-satsingen gir økt livskvalitet, noe som kan tolkes som at den potensielt bidrar til det motsatte. Dette ser ut til å være knyttet til bruksendringer av stier, opplevelsen av at lokalbefolkningen blir oversett og at satsingen fører til nedbygging av natur. Siden undersøkelsen har dreid seg om sykling, kan vi anta at vi ikke har nådd en stor del av denne gruppen. Det kan derfor antas at denne gruppen utgjør en større andel enn undersøkelsen indikerer. Det kan derfor være verdt for regionrådet å se nærmere på denne problemstillingen for å forebygge misnøye og unngå eskalering av konflikter som opplagt ligger latente.

Det er ingen tvil om at det har vært en god ide å utvikle en helårsdestinasjon for å sikre flere helårsarbeidsplasser. Å knytte lokale idrettslag opp til de samme arenaene for å danne et lokalt eierskap er et godt grep. Samtidig må også motstemmene få slippe til. Behovet for å bli sett og hørt må ikke underverdes, og det å finne grep og arenaer for sameksistens er viktig.



## Referanser

- DFØ (2023, juni) *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. DFØ <https://dfo.no/fagomrader/utredning-og-analyse-av-statlige-tiltak/samfunnsokonomiske-analyser/veileder-i-samfunnsokonomiske-analyser>
- Dybedal, P. (2018): *Sykkelprosjektet i Trysil: Flere turister og mere inntekter i sommersesongen?* (TØI-arbeidsdokument 51327/2018). Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. og Landa-Mata, I. (2022): *Verdi- og ringvirkningsanalyse for reiselivet i Hallingdal* (TØI-arbeidsdokument 51924/2022). Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. & Krohn, C. (2023). *Økonomiske ringvirkninger i Hol kommune av Norges Toppidrettsgymnas (NTG) Geilos virksomhet* (TØI-rapport 1971/2023). Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, R. (2018). *The Value of life: The rise and fall of a scientific research programme*. Cambridge Scholars Publishing
- Farstad, E. & Dybedal, P. (2017). *Økonomiske virkninger av reiselivet i Buskerud 2015* (TØI-rapport 1549/2017). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44574>
- Finansdepartementet. (2021). *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser* (R-109/21). [Rundskriv]. [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r\\_109\\_2021.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r_109_2021.pdf)
- Helsedirektoratet. (2010). *Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet* (Rapport IS-1794). Helsedirektoratet. <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/vunne-kvalitetsjusterte-levear-galys-ved-fysisk-aktivitet>
- Nordengen, S. (2021). *Bicycling in the right direction?: Two systematic literature reviews with meta-analyses of cycling and cardiovascular disease, followed by national correlates of commuter cycling and the presentation of a novel bike trac index to describe trends in cycling over the years* [Doktorgradsavhandling, NIH]. Brage.
- Omundsen, A. & Aadland, A. A. (2009). *Fysisk inaktive voksne i Norge* (Rapport IS-1740). Helsedirektoratet. <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/fysisk-aktivitet-kartleggingsrapporter/>
- Pedersen, S., Kjelsaas, I., Guldvik, M.K., Handberg, Ø.N. & Navrud, S. (2020). *Samfunnsøkonomisk verdi av elgjakt i Norge* (Menon-publikasjon nr. 28/2020). Menon. <https://www.menon.no/publication/samfunnsokonomisk-elgjakt-norge/>
- Strøm, S., Rasmussen, I., Toftdahl, H. & Hernæs, Ø. (2016). *Samfunnsøkonomiske virkninger av friluftsliv* (Rapport nr. 36/2016). Vista Analyse. <https://www.vista-analyse.no/no/publikasjoner/samfunnsokonomiske-virkninger-av-friluftsliv/>
- Tjora, A. H. (2021). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (4. utgave). Gyldendal.
- Vareide, K. (2016). *Attraktivitet, arbeidsplasser og verdiskaping* (TF-notat 2/2016). Telemarkforskning. <https://www.telemarkforskning.no/publikasjoner/attraktivitet-arbeidsplasser-og-verdiskaping/2900/>
- Veisten, K., Flügel, S. og Ramjerdi, F. (2010). *Helseeffekter – Gevinster ved økt sykling og gange, den norske verdsettingsstudien* (TØI-rapport 1053F/2010). Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=16071>

# Vedlegg

## Vedlegg 1. Intervjuguide: Gruppeintervjuer

(Merk: Hvilke spørsmål som stilles ble tilpasset de ulike aktørgruppene)

TØI forteller kort om prosjektet, temaet for fokusgruppen og samtykkeskjemaet.

### Introduksjon:

Vi tar en kjapp introduksjonsrunde der alle forteller kort hvem de er, hvor de bor, hvilken rolle de er her i kraft av og hva slags forhold dere har til terrengsykkling.

(For bedrifter: Hva slags type bedrift og hva er din stilling)

### Åpningsspørsmål:

1. Kan dere si noe om hvordan terrengsykkelsatsingen har påvirket Hallingdal sett fra deres ståsted?
2. Har satsingen påvirket dere på noen måte? Hvordan?

### Tilbud

3. Har terrengsykkelsatsingen hatt noen påvirkning på fritids- og aktivitetstilbudet i Hallingdal?
  - a. Er det kun det sykkelrelaterte aktivitetstilbudet som har blitt påvirket eller er det også andre kultur- eller aktivitetstilbud som er påvirket/ dukket opp som følge av satsingen?
4. Hvem er det som hovedsakelig benytter seg av disse tilbudene?
  - a. Er det turister eller lokale som bruker dem mest?
  - b. Opplever du disse tilbudene som tilgjengelige for deg?
  - c. Hva med hyttefolket? Blir det mye brukt av dem?
5. Tror du satsingen påvirker helsen til disse brukerne på noen måte? Hvordan?
  - a. Påvirker det kun helsen til de som aktivt benytter disse anleggene eller har det effekter for resten av befolkningen også?
  - b. Hva med de som kommer utenfra, tror du deres sykkelopplevelse i Hallingdal påvirker dem til å være mer fysiske aktive, før eller etter besøket?  
(F.eks. at man motiveres til å sykle hjemme også, eller går det andre veien?)
6. Har satsingen hatt noen påvirkning på de naturverdiene Hallingdal har, og de naturopplevelsene man kan få her?

### Omdømme/ attraktivitet:

7. Har dere inntrykk av at satsingen har hatt noen påvirkning på hvor attraktiv Hallingdal oppleves som reisemål?
8. Har satsingen hatt noen påvirkning på hvor attraktivt det er å ha hytte i Hallingdal?
  - a. Har satsingen hatt noen påvirkning på hyttebyggingen i området?
  - b. Har det hatt noen påvirkning på hvor folk ønsker å ha hytte?
9. Har satsingen hatt noen påvirkning på hvor attraktivt det er å bo i Hallingdal?  
(både for din egen del og for andre)
  - a. Har det hatt noen påvirkning på til- eller fraflytting?
10. Har satsingen hatt noen påvirkning på hvorvidt Hallingdal oppleves som et attraktivt sted å etablere og drive bedrift?
11. Har satsingen påvirket Hallingdals omdømme (som sted å bo, drive bedrift, besøke, etc.)?  
Eventuelt på hvilke måter? Og i hvilken retning (positiv/negativ)?

### Identitet og kultur

12. Har sykkelsatsingen hatt noen påvirkning på den lokale identiteten?
13. Har sykkelsatsingen hatt noen påvirkning på den lokale kulturen eller mentaliteten?

### Samarbeid

14. Har dere noe inntrykk av om satsingen har bidratt til mobilisering i dalen? Har den engasjert eller inspirert folk, organisasjoner, kommuner, bedrifter, o.l. til å dra i gang ting?
15. Har satsingen hatt noen påvirkning på den lokale samarbeidskulturen?
  - a. For eksempel måten de ulike næringsaktørene/bedriftene samarbeider på? Eller samarbeidet mellom kommunen og de lokale næringslivet, mellom bedrifter og lokale lag og foreninger eller mellom de ulike kommunene i Hallingdal?

### Arealer og bygg

16. Har satsingen påvirket boligtilbudet eller tilgangen på boliger i Hallingdal?

### Til bedrifter

17. Har satsingen hatt noen påvirkning for deres bedrift?
  - a. På hvilken måte? Og i hvilket stadium av driften (oppstart, driftsfasen, videreutvikling, etc.)?
18. Hvordan opplever dere forholdet/ samarbeidet med kommunen og andre offentlige aktører?  
Har satsingen påvirket dette forholdet?



19. Har satsingen påvirket måten dere samarbeider med andre aktører på? Enten det er andre bedrifter, næringsaktører, lokale lag og foreninger, etc.
20. Har terrengsykkelsatsingen hatt noen påvirkning på deres tilgang til rådgivingstjenester eller andre ressurser?
21. Har satsingen hatt noen påvirkning på tilgjengelighet av næringsareal, næringsbygg, næringshager, etc.?


## Vedlegg 2. Spørreundersøkelse



tid_start	Tid for oppstart av intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_timenowf c	
Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

dato_start	Dato for oppstart av intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_date c	
Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Language	Spørreundersøkelse om sykkelsatsingen i Hallingdal / Survey about the cycling initiative in Hallingdal Vennligst velg språk / Please select a language
♦ range:*	
Norsk 	<input type="radio"/> 1
English 	<input type="radio"/> 2

Information
 <p>Denne spørreundersøkelsen handler om sykling og sykkelsatsingen i Hallingdal. Vi ønsker blant annet å spørre dere, brukere av sykkelstiene og sykkelanleggene i Hallingdal, om bruksmønster, andre aktiviteter dere deltar på, og om dere planlegger å komme tilbake. Om du har vært på tur eller brukt sykkelanleggene tidligere i sommer, kan du ta utgangspunkt i din siste tur.</p> <p>Etter å ha fullført undersøkelsen kan du delta i en trekning om flotte sykkelrelaterte premier. Du må i så fall legge igjen epostadressen din, slik at vi kan nå deg om du vinner. Det vil bli trukket ut en ny premie hver måned gjennom sykkelsesongen fram til oktober 2023.</p> <p>Undersøkelsen utføres av Transportøkonomisk institutt, på oppdrag av 'Sats på Hallingdal'. Dine svar er anonyme, og vil ikke kunne kobles tilbake til deg.</p> <p>OBS: Det holder at du fyller ut undersøkelsen EN gang i løpet av sesongen</p>

Land	Bor du i Norge?
♦ range:*	
♦ exclusive:yes Ja	<input type="radio"/> 1
♦ exclusive:yes Nei	<input type="radio"/> 2

Bosted	Hvor i Norge er du bosatt? (Vennligst kryss av)
♦ filter:\Land.a=1	
♦ range:*	
Flå	<input type="radio"/> 1
Nesbyen	<input type="radio"/> 2

Bosted	Hvor i Norge er du bosatt? (Vennligst kryss av)
Gol	<input type="radio"/> 3
Hemsedal	<input type="radio"/> 4
Ål	<input type="radio"/> 5
Hol	<input type="radio"/> 6
Annen kommune på Østlandet	<input type="radio"/> 7
Vestlandet	<input type="radio"/> 8
Annet fylke	<input type="radio"/> 9

Bosted_utland	I hvilket land er du bosatt? (Vennligst kryss av)
♦ filter:\Land.a=2 ♦ range:*	
Sverige	<input type="radio"/> 1
Danmark	<input type="radio"/> 2
Finland	<input type="radio"/> 3
Tyskland	<input type="radio"/> 4
Benelux-land	<input type="radio"/> 5
Annet europeisk land	<input type="radio"/> 6
Øvrige land	<input type="radio"/> 7

Hytteie	Har du eller din familie fritidsbolig i en av kommunene i Hallingdal?
♦ range:*	
Flå	<input type="checkbox"/> 1
Nesbyen	<input type="checkbox"/> 2
Gol	<input type="checkbox"/> 3
Hemsedal	<input type="checkbox"/> 4
Ål	<input type="checkbox"/> 5
♦ exclusive:no Hol	<input type="checkbox"/> 6
♦ exclusive:yes Nei	<input type="radio"/> 7



Tur_lenger_1	Fører sykkelmulighetene i Hallingdal til at du oppholder deg mer i Hallingdal i sommer/ høst enn du ellers ville gjort? (dvs. at du blir mer hjemme eller oppholder deg lengre/ oftere på hytta i Hallingdal, for å sykle)
♦ filter:\Bosted.a=1;2;3;4;5;6\ Hytteie.a=1;2;3;4;5;6 ♦ range:*	
♦ exclusive:yes Ja	<input type="radio"/> 1
♦ exclusive:yes Nei	<input type="radio"/> 2
♦ exclusive:yes Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Tur_lenger_ant all_1	Hvor mange flere dager vil du anslå at du vil oppholde deg i Hallingdal i sommer/ høst på grunn av sykkelmulighetene? Anslå antall ekstra dager
♦ filter:\Tur_lenger_1.a=1 ♦ range:1:999	
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Tur	Hva slags tur er du på nå/ hva var din siste tur?
♦ range:*	
♦ exclusive:yes Reise/ helgetur med minst en overnatting i Hallingdal	<input type="radio"/> 1
♦ exclusive:yes Dagstur i Hallingdal	<input type="radio"/> 2
♦ exclusive:yes Dagstur fra overnattingssted utenfor Hallingdal	<input type="radio"/> 3
♦ exclusive:yes Gjennomreise uten overnatting i Hallingdal	<input type="radio"/> 4

Tur_antall	Hvor mange overnattinger har du i Hallingdal på denne turen? (Vennligst oppgi antall)
♦ filter:\Tur.a=1 ♦ range:1:999	
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Tur_sykkel	Ville du tatt denne turen til Hallingdal hvis det ikke var for sykkelmulighetene?
♦ filter:\Land.a=2\ Bosted.a=7;8;9 ♦ range:*	
♦ exclusive:yes Ja	<input type="radio"/> 1
♦ exclusive:yes Nei	<input type="radio"/> 2
♦ exclusive:yes Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Tur_lenger	Fører sykkeltilbudet i Hallingdal til at du oppholder deg lengre i Hallingdal enn du ellers ville gjort på denne turen?
♦ filter:\Tur.a=1 ♦ range:*	
♦ exclusive:yes Ja	<input type="radio"/> 1
♦ exclusive:yes Nei	<input type="radio"/> 2
♦ exclusive:yes Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Tur_lenger_ant all	Hvor mye lenger vil du anslå at oppholdet har blitt på grunn av sykkelmulighetene? Oppgi i antall overnatteringer
♦ filter:\Tur_lenger.a=1 ♦ range:1:999	
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Tur_mer	Fører sykkelmulighetene til at du vil ta flere turer til Hallingdal i sommer enn du ellers ville gjort?
♦ filter:\Land.a=2 \Bosted.a=7;8;9 ♦ range:*	
Nei	<input type="radio"/> 1
Ja, 1-2 ganger ekstra	<input type="radio"/> 2
Ja, 3-5 ganger ekstra	<input type="radio"/> 3
Ja, mer enn 5 ganger ekstra	<input type="radio"/> 4
Vet ikke	<input type="radio"/> 5

Reisefolge_ant all	Hvor mange personer (inkludert deg selv) er dere på denne turen?
♦ range:1:999	
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Reisefolge_hvem	Hvem er sammen med deg på denne turen? (Sett flere kryss om nødvendig)
♦ filter:\Reisefolge_antall.a.1=2:999	
Ektefelle/samboer/partner	<input type="checkbox"/> 1
Barn under 18 år	<input type="checkbox"/> 2
Annen familie	<input type="checkbox"/> 3
Venner/bekjente	<input type="checkbox"/> 4
Andre	<input type="checkbox"/> 5

Overnatting	Hvordan overnatter du på denne turen? (Hvis du benytter deg av flere overnattingsformer, vennligst oppgi den du tilbringer fleste døgn i)
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Tur.a=1</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Egen fritidsbolig (hytte eller fritidsleilighet)	<input type="radio"/> 1
Lånt fritidsbolig (gratis)	<input type="radio"/> 2
Leid fritidsbolig (hytte, leilighet, etc.)	<input type="radio"/> 3
På hotell	<input type="radio"/> 4
På motell/pensjonat	<input type="radio"/> 5
På campingplass	<input type="radio"/> 6
Fricamping i telt/campingvogn/bobil	<input type="radio"/> 7
Hos familie/venner/bekjente	<input type="radio"/> 8
Annen type overnatting	<input type="radio"/> 9

Overnatting_kommune	Hvilken kommune overnatter du i på denne turen?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Overnatting.a=3;4;5;6</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Flå	<input type="radio"/> 1
Nesbyen	<input type="radio"/> 2
Gol	<input type="radio"/> 3
Hemsedal	<input type="radio"/> 4
Ål	<input type="radio"/> 5
Hol	<input type="radio"/> 6
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 7

Overnatting_kr	Kan du anslå kostnaden for overnatting per person per døgn på denne turen?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Overnatting.a=3;4;5;6</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr pr natt	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_daglig vare	Hvor handlet/ handler dere dagligvarer i forbindelse med turen? Vennligst kryss av for alle alternativer dere benytter
♦ <b>range:</b> *	
Hjemme før vi drar	<input type="checkbox"/> 1
På vei til Hallingdal	<input type="checkbox"/> 2
I Hallingdal	<input type="checkbox"/> 3
Får levert varer fra leverandør i Hallingdal	<input type="checkbox"/> 4
Ikke relevant	<input type="checkbox"/> 5
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="checkbox"/> 6

Handel_daglig vare_kr	Kan du anslå hvor mye dere brukte/ planlegger å bruke på dagligvarer per person på turen?
♦ <b>filter:</b> \Handel_dagligvare.a=3;4	
♦ <b>range:</b> *	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_tur_sy kkel	Har du kjøpt/ planlegger du til å kjøpe noen av følgende sykkelrelaterte varer eller tjenester i Hallingdal i forbindelse med denne turen eller sesongen i år? (Sett flere kryss om aktuelt)
♦ <b>range:</b> *	
Sykkelleie	<input type="checkbox"/> 1
Leie av sykkelutstyr (hjelm, beskyttelsesutstyr, bekledning, etc.)	<input type="checkbox"/> 2
Kjøp av sykkel	<input type="checkbox"/> 3
Kjøp av sportsklær	<input type="checkbox"/> 4
Kjøp av annet sykkelutstyr (hjelm, beskyttelsesutstyr, etc.)	<input type="checkbox"/> 5
Betalt sykkelservice, reparasjon, assistanse, etc.	<input type="checkbox"/> 6
Heiskort	<input type="checkbox"/> 7
Stisykkelkurs eller annet sykkelkurs	<input type="checkbox"/> 8
Stisykkeltur med guide	<input type="checkbox"/> 9
Shuttlebuss, busstransport med sykkel	<input type="checkbox"/> 10
Andre aktiviteter (konkurranser, event, etc.)	<input type="checkbox"/> 11
♦ <b>exclusive:</b> yes	<input type="radio"/> 12
Ingen av disse	

Tur_sykkelleie_dg	Hvor mange dager leier du/ dere sykkel på denne turen? (Vennligst oppgi antall dager)
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=1</li> <li>♦ range:1:999</li> </ul>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Handel_sykkel_leiekr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på sykkelleie per person på turen?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=1</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_leiebkr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på leie av sykkelutstyr (ekskludert sykkel) per person på turen (hjelm, beskyttelsesutstyr, bekledning, etc.)?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=2</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_kjopkr	Kan du anslå hvor mye syklen(e) dere kjøpte i Hallingdal kostet?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=3 ♦ range:*	
Under 5.000 kr	<input type="radio"/> 1
5.000 - 9.999 kr	<input type="radio"/> 2
10.000 - 14.999 kr	<input type="radio"/> 3
15.000 - 19.999 kr	<input type="radio"/> 4
20.000 - 29.999 kr	<input type="radio"/> 5
30.000 - 49.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 50.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_klaer	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på kjøp av sportsklær per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=4 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_kjopp	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på kjøp av sykkelutstyr per person (hjelm, beskyttelsesutstyr, etc.)?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=5 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_repkr	Kan du anslå hvor mye dere har betalt for sykkel-service, reparasjon, assistanse etc. per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=6 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_heiskr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på heiskort per person i løpet av turen?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=7 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_stikr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på stisykkelkurs eller andre sykkelkurs per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=8 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_guidekr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på stisykkeltur med guide per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=9 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_shuttlekr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på shuttlebuss etc. per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=10 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_sykkel_annetkr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på andre sykkelrelaterte aktiviteter per person på turen? (Events, konkurranser, etc.)
♦ filter:\Handel_tur_sykkel.a=11 ♦ range:*	
Under 500 kr	<input type="radio"/> 1
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 2
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 3
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 4
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 5
3.000 - 4.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 5.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8



Tur_heiskort_d g	Hvor mange dager har dere hatt/ planlegger dere å ha heiskort på denne turen? Vennligst oppgi antall dager
♦ filter:\Handel_tur_syssel.a=7 ♦ range:1:999	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

Handel_tur_an net	Hvilke andre kjøp eller aktiviteter i Hallingdal har dere benyttet/planlegger å benytte forbindelse med turen? (Vennligst kryss av for det som er aktuelt)
♦ range:*	
Servering (spise ute)	<input type="checkbox"/> 1
Kulturtilbud (kino, teater, museumsbesøk, konserter, festivaler, etc.)	<input type="checkbox"/> 2
Klatrepark, Mountain Cart, via Ferrata	<input type="checkbox"/> 3
Dyreparker, besøksgårder, etc.	<input type="checkbox"/> 4
Andre aktiviteter med guide (vandringer, padling, etc.)	<input type="checkbox"/> 5
Andre sportstilbud (svømmehall, treningssenter, badeland, etc.)	<input type="checkbox"/> 6
Transport/drivstoff	<input type="checkbox"/> 7
Andre varekjøp	<input type="checkbox"/> 8
♦ exclusive:yes	<input type="radio"/> 9
Ingen av disse varene eller tjenestene	

Handel_annet_ utekr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på servering per person på turen (kafe, restaurant, etc.)?
♦ filter:\Handel_tur_annet.a=1	
♦ range:*	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_annet_kultkr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på kulturtilbud per person på turen (kino, teater, museum, konserter, festivaler, etc.)?
♦ filter:\Handel_tur_annet.a=2 ♦ range:*	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_annet_klatr	Kan du anslå hvor mye dere brukt/ planlegger å bruke på klatrepark, Mountain Cart, Via Ferrata, etc. per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_annet.a=3 ♦ range:*	
under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_annet_dyr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på dyrepark, besøksgård, etc. per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_annet.a=4 ♦ range:*	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_ annet_ aktivkr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på andre aktiviteter med guide per person på turen (vandring, padling, etc.)?
♦ filter:\Handel_tur_ annet.a=5 ♦ range:*	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_ annet_ sportkr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på andre sportstilbud per person på turen (f.eks. svømmehall, treningssenter, etc.)?
♦ filter:\Handel_tur_ annet.a=6 ♦ range:*	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_ annet_ transk	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på transport (drivstoff, togbillett, bussbilletter utenom ev. shuttlebuss) i Hallingdal per person på turen?
♦ filter:\Handel_tur_ annet.a=7 ♦ range:*	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Handel_ annet_ annetkr	Kan du anslå hvor mye dere har brukt/ planlegger å bruke på andre varekjøp enn de som er spesifiserte tidligere per person på turen (f.eks. apotekvarer, parfymeri, klær, etc.)?
♦ filter:\Handel_tur_ annet.a=8	
♦ range:*	
Under 200 kr	<input type="radio"/> 1
200 - 499 kr	<input type="radio"/> 2
500 - 999 kr	<input type="radio"/> 3
1.000 - 1.499 kr	<input type="radio"/> 4
1.500 - 1.999 kr	<input type="radio"/> 5
2.000 - 2.999 kr	<input type="radio"/> 6
Over 3.000 kr	<input type="radio"/> 7
Vet ikke/vil ikke svare	<input type="radio"/> 8

Destinasjon	Hva slags sykkelstier eller sykkelanlegg i Hallingdal har dere brukt/ planlegger å bruke på denne turen? (Flere alternativer mulige)
Bygde sykkelstier (flytstier, stisentra, downhill-løyper, etc.)	<input type="checkbox"/> 1
Pumptracks	<input type="checkbox"/> 2
Ferdighetsparker (hopplinjer, osv.)	<input type="checkbox"/> 3
Naturlige stier i mark eller fjell	<input type="checkbox"/> 4
Grusveier	<input type="checkbox"/> 5
Vet ikke	<input type="checkbox"/> 6

Destinasjon_sted	Hvilke av sykkeldestinasjonene i Hallingdal besøker dere på denne turen? (Flere alternativer mulige)
Flå (Turufjell og Høgevarde)	<input type="checkbox"/> 1
Geilo/Hol	<input type="checkbox"/> 2
Hemsedal	<input type="checkbox"/> 3
Gol	<input type="checkbox"/> 4
Nesbyen	<input type="checkbox"/> 5
Ål	<input type="checkbox"/> 6
Vet ikke	<input type="checkbox"/> 7

Sykkel_lengde	Hvor langt forventer du å sykle på sykkelstier eller i sykkelanlegg per dag på denne turen?
♦ <b>exclusive:yes</b> Under 5 km	<input type="radio"/> 1
♦ <b>exclusive:yes</b> 5 - 9 km	<input type="radio"/> 2
♦ <b>exclusive:yes</b> 10 - 24 km	<input type="radio"/> 3
♦ <b>exclusive:yes</b> 25 - 49 km	<input type="radio"/> 4
♦ <b>exclusive:yes</b> 50 km eller mer	<input type="radio"/> 5
♦ <b>exclusive:yes</b> Vet ikke	<input type="radio"/> 6

Attraktivt_besk	Marker på en skala fra 1 til 5, der 1 betyr svært uenig og 5 betyr svært enig					
	Svært uenig					
	Svært enig					
	1	2	3	4	5	Vet ikke
	1	2	3	4	5	6
Sykkelstiene og sykkelanleggene har gjort Hallingdal til et mer attraktivt sted å besøke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1

Attraktivt_bo	Marker på en skala fra 1 til 5, der 1 betyr svært uenig og 5 betyr svært enig					
	Svært uenig					
	Svært enig					
	1	2	3	4	5	Vet ikke
	1	2	3	4	5	6
Sykkelstiene og sykkelanleggene har gjort Hallingdal til et mer attraktivt sted å bosette seg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1

Helse	Marker på en skala fra 1 til 5, der 1 betyr svært uenig og 5 betyr svært enig					
	Svært uenig					
	Svært enig					
	1	2	3	4	5	Vet ikke
	1	2	3	4	5	6
Sykling på sykkelstier og i anleggene i Hallingdal har forbedret formen min	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1

Helse_form	Marker på en skala fra 1 til 5, der 1 betyr svært uenig og 5 betyr svært enig						Vet ikke	
	1	2	3	4	5	6		
Sykling på sykkelstier og i anleggene i Hallingdal har en positiv effekt på min livskvalitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

Helse_form_videre	Marker på en skala fra 1 til 5, der 1 betyr svært uenig og 5 betyr svært enig						Vet ikke	
	1	2	3	4	5	6		
Sykkelturene i Hallingdal gir meg motivasjon til å holde meg i form i dagliglivet også	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

Information
Til slutt noen spørsmål om deg selv

Gender	Kjønn	
Mann	<input type="radio"/>	1
Kvinne	<input type="radio"/>	2
Annet	<input type="radio"/>	3
Annet	<input type="radio"/>	Open

Alder	Hvor gammel er du?	
under 18 år	<input type="radio"/>	1
18-29 år	<input type="radio"/>	2
30-49 år	<input type="radio"/>	3
50-69 år	<input type="radio"/>	4
over 70 år	<input type="radio"/>	5



TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

**Postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Postboks 8600 Majorstua  
0349 Oslo  
Norge

E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

**Kontoradresse:**

Forskningsparken  
Gautstadalléen 21

Hjemmeside: [www.toi.no](http://www.toi.no)

