



## Konsumentundersökning

- Cyklisternas betydelse för handeln  
i Växjö centrum





AB Handelns Utredningsinstitut, HUI, har på uppdrag av Växjö kommun Tekniska förvaltningen genomfört en undersökning om resvanor och köpvanor i Växjö centrum. Projektet har genomförts av Henrik Vestin och Jessica Lindblom, båda analytiker vid HUI. Beställare av undersökningen var Ulf Agermark, trafikplaneringschef Växjö kommun. Kontaktperson vid Växjö kommun har varit Åsa Nilsson.

Stockholm i september 2010

**Henrik Vestin**

**Jessica Lindblom**





- **Cykeln är ett viktigt färdmedel vid besök i Växjö centrum**

- Cykel är det näst vanligaste sättet att ta sig till centrum. Knappt en tredjedel (29 procent) av besökarna i Växjö centrum använde cykel som färdmedel. Något fler (35 procent) använde bil.
- Andelen besökare som använde miljövänliga färdsätt (cykel, tåg, buss, till fots) uppgick till 65 procent.
- Under våren och sommaren använder en fjärdedel (26 procent) av besökarna cykeln minst en gång i veckan när de ska till Växjö centrum.

- **Cyklisterna har stor ekonomisk betydelse**

- Drygt 300 miljoner kronor av försäljningen i Växjös centrumhandel sker till personer som använder cykel för att handla.
- Dessutom spenderar cyklisterna årligen cirka 40 miljoner kronor på café- och restaurangbesök i centrum
- Den genomsnittlige cyklisten spenderar mer pengar i city jämfört med de som åker buss, tåg eller går till Växjö centrum.
- Besökare som använder miljövänliga färdsätt (cykel, tåg, buss, till fots) spenderar tillsammans mer pengar än de som använder bil gör.





1. Inledning
2. Om undersökningen
3. Resultat och slutsats
4. Resvanor
5. Köpvanor
6. Öppna frågor och svar





## **Cykla i Växjö – Europas grönaste stad**

Växjö kommun arbetar fortlöpande med att profilera sig som en miljövänlig stad. Ett av målen är att bli "Sveriges bästa och mesta Cykelkommun.

"KlimatSmart Växjö centrum", är ett samarbetsprojekt mellan Växjö kommun, Energikontor Sydost och Växjö Citysamverkan. Inom ramen för samarbetsprojektet finns tre delprojekt, varav ett heter CityCykling. Målet med CityCykling är att göra centrumkärnan mer cykelvänlig, dvs. man önskar ge cyklisterna en tydligare plats i centrum och visa att cyklisterna utgör en naturlig del av stadsbilden.

Genomförandet av en cykelvaneundersökning ingår som en viktig del i arbetet med CityCykling.

Cyklisterna har en ekonomisk betydelse för handeln i centrum. I dagsläget saknas underlag för att beräkna omfattningen av denna. Växjö kommun har därför bett HUI genomföra en studie/cykelvaneundersökning där cyklisternas ekonomiska betydelse för handeln i centrum beräknas.





# 1. Inledning

Syfte & mål

## Syfte och mål med undersökningen

Syftet med projektet är att, genom en undersökning bland besökare i Växjö centrum, belysa cyklisternas betydelse för handeln.

Målet är att ge Växjö kommun underlag som kan användas i arbetet med att utveckla cyklingen i Växjö.





## 2. Om undersökningen

Metod

- Konsumentundersökningen genomfördes i Växjö centrum under vecka 21; tisdag, onsdag och lördag.
- Urvalet av respondenter utgjordes av besökare (15 år och äldre) i Växjö centrum.
- Metoden för undersökningen var så kallad *face-to-face*, där respondenterna fick svara på en enkät med fem frågor. Frågorna ställdes av en intervjuare som registrerade respondenternas svar.
- Intervjuarna utgjordes av personal rekryterade via Academic Work.
- Antalet respondenter uppgick till 281 varav 151 kvinnor och 130 män.
- Totalt tillfrågades 454 personer om de ville delta i studien. Svarsfrekvensen var därmed cirka 62 procent.
- HUI ansvarade för enkätkonstruktion, resultatsammanställning och analys.





### 3. Resultat och slutsats

Resultat

- Den första delen av undersökningen är deskriptiv och hade till syfte att beskriva res- och inköpsvanor hos besökarna i Växjö centrum. Resultaten visar att cykeln, särskilt under våren och sommaren, är ett vanligt färdmedel till bland besökare i Växjö centrum.
- Resultaten visar att cyklisterna spenderar pengar i handeln, på restauranger med mera under sina besök i centrum. Dessutom spenderar cyklisterna mer pengar än besökare som åker buss, tåg eller går till centrum.
- Resultaten visar att cyklisterna är viktiga för handeln och annan kommersiell service i Växjö centrum.
- Bilisterna spenderar mest pengar som enskilt trafikslag. Som grupp spenderade de andra trafikslagen emellertid betydligt mer än bilisterna.





### 3. Resultat och slutsats

#### Inköpsmönster

- **Sammanräknat bidrar cyklisterna årligen med 340-380 miljoner kronor till detaljhandeln och café-/restaurangnäringen i Växjö centrum. Så mycket handlas/konsumeras alltså då cykeln används som färdmedel.**
- Cirka 40-60 miljoner kronor inhandlas i dagligvaruhandeln i Växjö centrum varje år då cykeln används som färdmedel.
- Cirka 270-290 miljoner kronor inhandlas i sällanköpsvaruhandeln i Växjö centrum varje år då cykeln används som färdmedel.
- Cykeln används också som transportmedel vid besök på café och restaurang samt vid konsumtion av kultur och nöjen. Antalet svar i konsumentundersökning är något för lågt för att det ska gå att göra en någorlunda säker bedömning av inköpens omfattning. En försiktig bedömning är ändå att cyklisterna bidrar med åtminstone 40 Mkr till café och restaurangnäringen.
- Bidraget till detaljhandeln är större i sällanköpsvaruhandeln än i dagligvaruhandeln.
- Inom sällanköpsvaruhandeln är bidraget störst i beklädnadshandeln och fritidsvaruhandeln och mindre i hemustrustningshandeln. Det beror dels på att utbudet inom hemustrustningshandeln är mindre och dels på att det är svårt att transportera tunga och skrymmande varor som möbler och vitvaror med cykel.





### 3. Resultat och slutsats

Slutsats

- **Resultaten visar att cyklisterna är en viktig kundgrupp för handeln i Växjö centrum.** Resultaten visar också att cyklisterna spenderar mer pengar än de som går eller åker buss till centrum och endast något mindre än de som åker bil. Antalet cyklar till centrum bör därför kunna öka utan att handelns försäljning påverkas negativt.
- Handelns aktörer, fastighetsägarna och kommunen bör därför verka för att skapa en god tillgänglighet för de konsumenter som väljer cykeln för att handla.
- Med tillgänglighet menas till exempel god tillgång till cykelställ/cykelparkeringar, säkra cykelvägar med god framkomlighet i centrum och ett bra utbud av cykelvägar till centrum.
- Med sådana cykelfrämjande åtgärder kan handeln tillgodogöra sig den potential som finns i form av köpkraft hos de konsumenter som väljer cykeln som färdmedel när de ska handla.
- Resultaten från konsumentundersökningen pekar på några saker som idag kan inverka negativt på hur många som väljer att cykla till och inom Växjö centrum:
  - Rondellerna upplevs som farliga
  - Bilisterna visar dålig hänsyn
  - Storgatan upplevs som rörig då cyklar och fotgängare har svårt att samsas
  - Antalet cykelstöder upplevs som ett problem



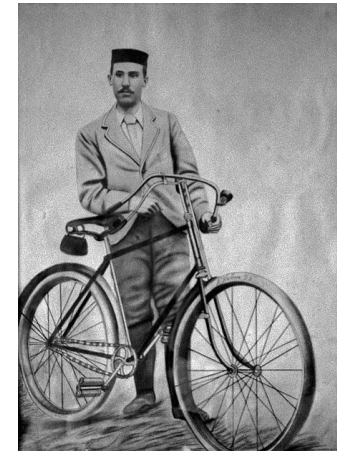


### 3. Resultat och slutsats

Beräkning

Vid beräkningen av cyklisternas ekonomiska betydelse har ett antal källor använts:

- Uppgifter om omsättningen för detaljhandeln och restaurangnäringen i Växjö centrum
- Statistik, via mätningar utförda av Växjö kommun, om hur många som cyklar till Växjö centrum.
- Uppgifter från konsumentundersökningen avseende hur mycket cyklisterna spenderar på olika varor och tjänster.
- Uppgifter från konsumentundersökningen avseende hur antalet cyklister till Växjö centrum varierar mellan årstiderna.
- Sammantaget ger de olika källorna en möjlighet att uppskatta hur mycket som spenderas i Växjö centrum då cykeln används som färdmedel.





### 3. Resultat och slutsats

Beräkning

#### Cyklisternas ekonomiska betydelse för handeln i Växjö centrum

- Genom offentlig statistik från SCB och beräkningar gjorde av HUI i samband med tidigare projekt i Växjö är det möjligt att beräkna den omsättningen för detaljhandeln och restaurangnäringen i Växjö centrum år 2009.

	Växjö centrum	Övr. delar av kommunen	Totalt i Växjö kommun
<b>Dagligvaror</b>	<b>250 Mkr</b>	<b>2 250 Mkr</b>	<b>2 500 Mkr</b>
<b>Sällanköpsvaror</b>	<b>1 280 Mkr</b>	<b>1 920 Mkr</b>	<b>3 200 Mkr</b>
<i>Beklädnad</i>	<i>500 Mkr</i>	-	-
<i>Hemutrustning</i>	<i>160 Mkr</i>	-	-
<i>Fritidsvaror</i>	<i>525 Mkr</i>	-	-
<i>Övr. Sällanköpsvaruhandel</i>	<i>95 Mkr</i>	-	-
<b>Restaurang och café</b>	180-200 Mkr		<b>546</b>

#### Definitioner

**Dagligvaror:** Livsmedel, tobak, tidningar, blommor

**Sällanköpsvaror** delas in i:

Beklädnad: kläder, skor mm

Hemutrustning: möbler, järn & bygg mm

Fritidsvaror: sport, leksaker, elektronik mm

Övr. sällanköp: Åhléns, Rusta ÖoB mm

**Restaurang & café:** restaurang och café utom serveringar som finns på hotell





Eftersom cyklisterna i konsumentundersökningen visade sig spendera olika mycket i olika branscher delas deras bidrag upp i dagligvaror och sällanköpsvaror.

### Dagligvaror

Om cyklisterna skulle spendera lika mycket under hösten och vintern som de gör under sommaren skulle bidraget till handeln uppgå till cirka 75 miljoner kronor per år. Då hänsyn tas till hur andelen cyklister till centrum minskar under hösten och vintern sjunker siffran till mellan 40 och 60 Mkr. Detta innebär att omkring **50 miljoner** (+/- 10 Mkr) kronor per år köps/konsumeras i Växjö centrum då cykeln används som färdmedel.

### Sällanköpsvaror

Om cyklisterna skulle spendera lika mycket under hösten och vintern som de gör under sommaren skulle bidraget till handeln uppgå till cirka 370 miljoner kronor per år. Då hänsyn tas till hur andelen cyklister till centrum minskar under hösten och vintern sjunker siffran till mellan 260 och 280 Mkr. Detta innebär att omkring **270 miljoner** (+/- 10 Mkr) kronor per år köps/konsumeras i Växjö centrum då cykeln används som färdmedel.





## 4. Resvanor

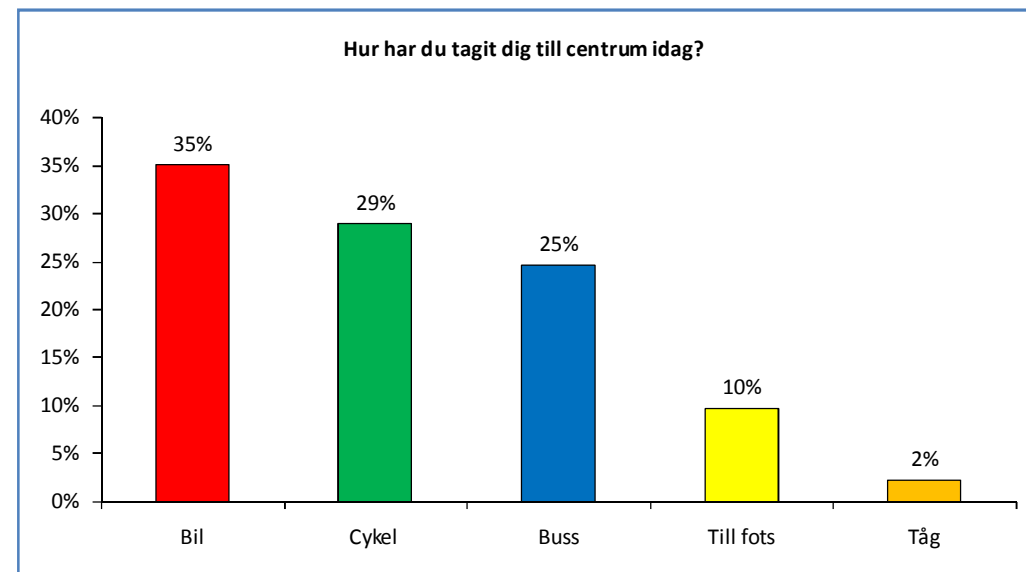
Färdsätt, alla dagar



- Drygt en tredjedel (35 procent) använde bilen för att ta sig till centrum. 28 procent körde själva och 7 procent blev skjutsade.
- Det näst vanligaste färdssättet var cykel (29 procent )
- 25 procent åkte buss till centrum.
- 10 procent gick till centrum
- 2 procent kom med tåg.

• Anmärkning: I de fall staplarna i diagrammen på denna och kommande sidor inte summerar till 100 % beror det på att vi inte redovisar decimaler.

Diagram: Färdsätt till centrum under alla tre dagarna i genomsnitt.





## 4. Resvanor

### Färdsätt

- Det är inga stora skillnader i vilket färdssätt som används på vardagarna och lördagen.
- Bilen är något vanligare som färdssätt på lördagen. Det kan möjligen bero på att man handlar mer på helgen.
- Den största skillnaden mellan vardag och lördag är att andelen som åkt buss minskar från 27 till 21 procent.



Diagram: Färdssätt till centrum under vardagarna.

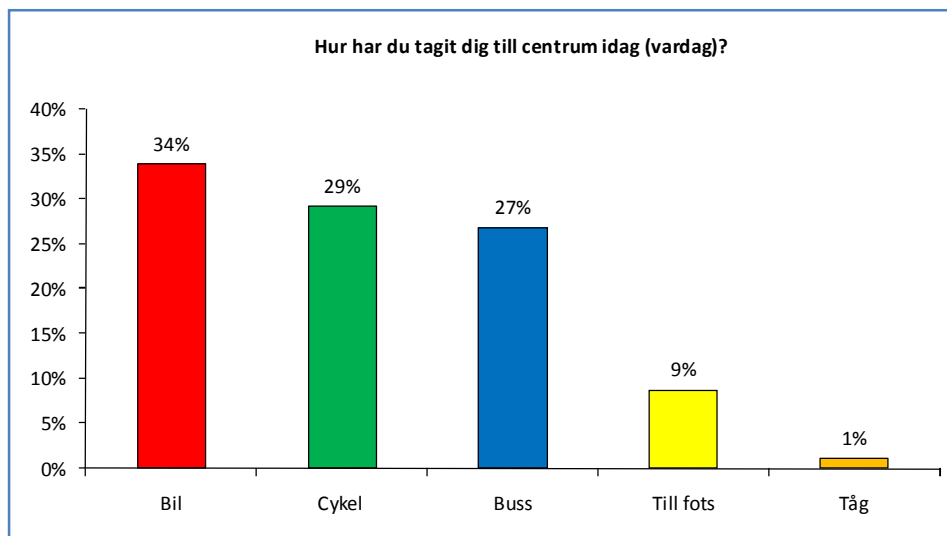
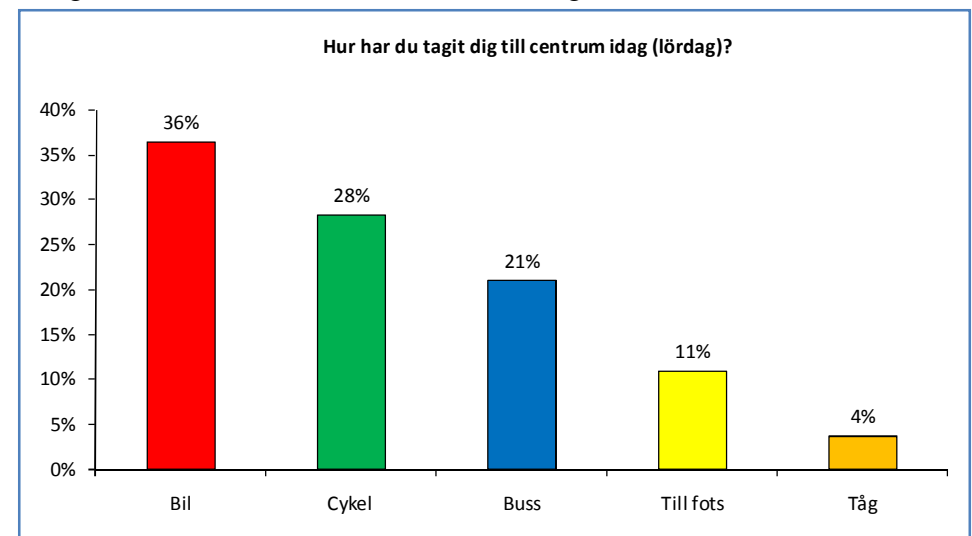


Diagram: Färdssätt till centrum under lördagen.





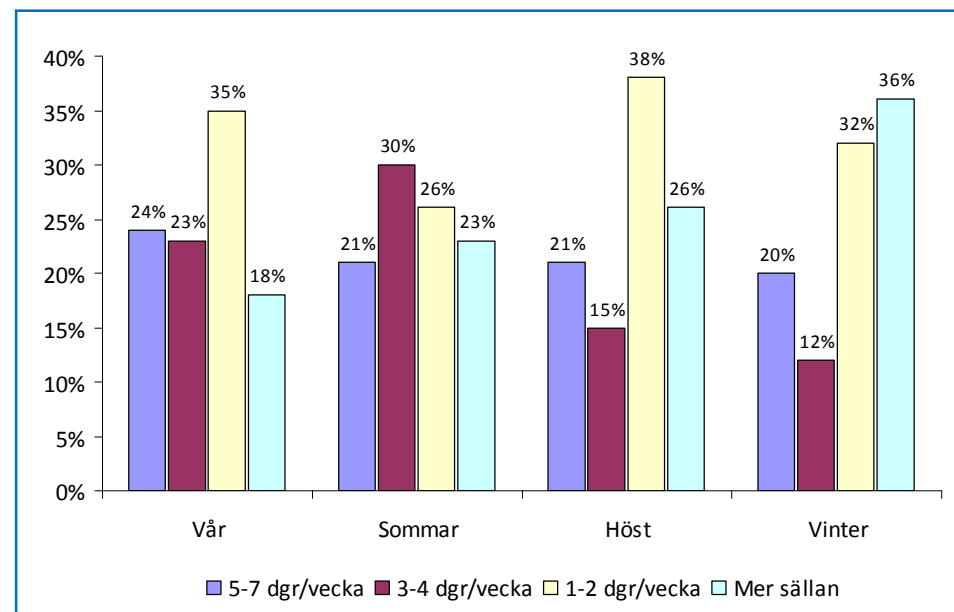
## 4. Resvanor

Besöksfrekvens, oavsett färdstätt

- Var femte (20 procent) respondent besöker Växjö centrum 5-7 gånger i veckan, oavsett årstid.
- Under våren och sommaren besöker cirka 50 procent av respondenterna Växjö centrum 3 dagar i veckan eller oftare.
- Under vintern och hösten är besöksfrekvensen i centrum lägre.



Diagram: Hur ofta färdas du till centrum (oavsett färdmedel)?





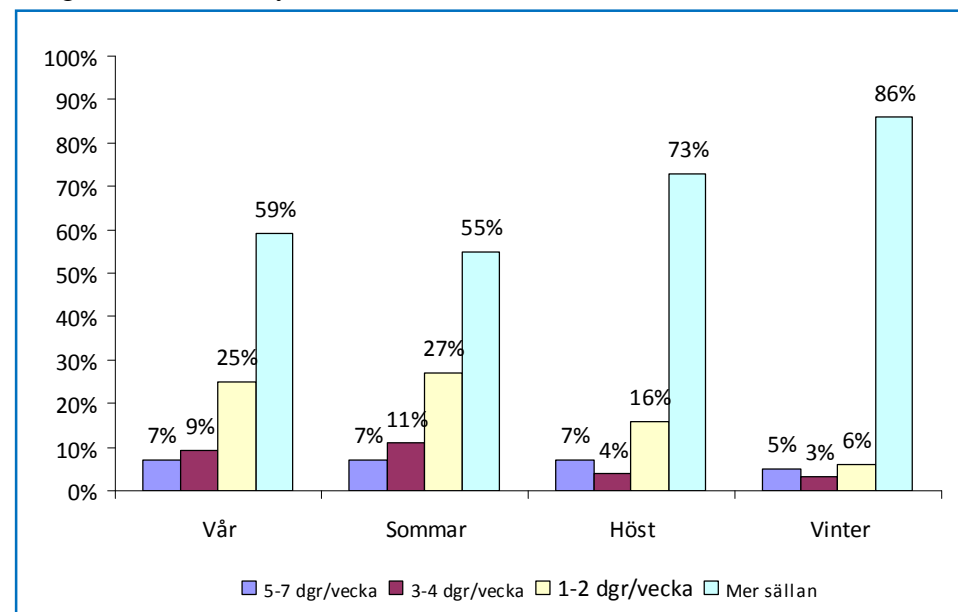
## 4. Resvanor

Besöksfrekvens, med cykel



- 64 procent av respondenterna cyklar till Växjö centrum någon gång under året.
- 41 respektive 45 procent uppger att de cyklar till centrum minst en gång i veckan under våren respektive sommaren.
- Det är vanligare att cykla till centrum under våren och sommaren jämfört med under hösten och vintern. Ungefär dubbelt så många cyklar till centrum under vår och sommar jämfört med under vinterperioden.
- Under hösten cyklar 27 procent till centrum minst en gång i veckan. Motsvarande siffra under vintern är 14 procent.
- 36 procent av respondenterna uppger att de aldrig, oavsett årstid, cyklar till centrum.

Diagram: Hur ofta cyklar du till centrum?





## 5. Köpvanor

Ärende i centrum, vardagar

- Det vanligaste huvudsakliga ärendet i centrum under vardagarna var att shoppa, 35 procent av respondenterna. Dessutom angav 24 procent shopping som kompletterande ärende.
- Övrigt ärende i centrum är till exempel läkarbesök, banken eller att bara strosa omkring.



Diagram: Huvudsakligt ärende i centrum under vardagarna.

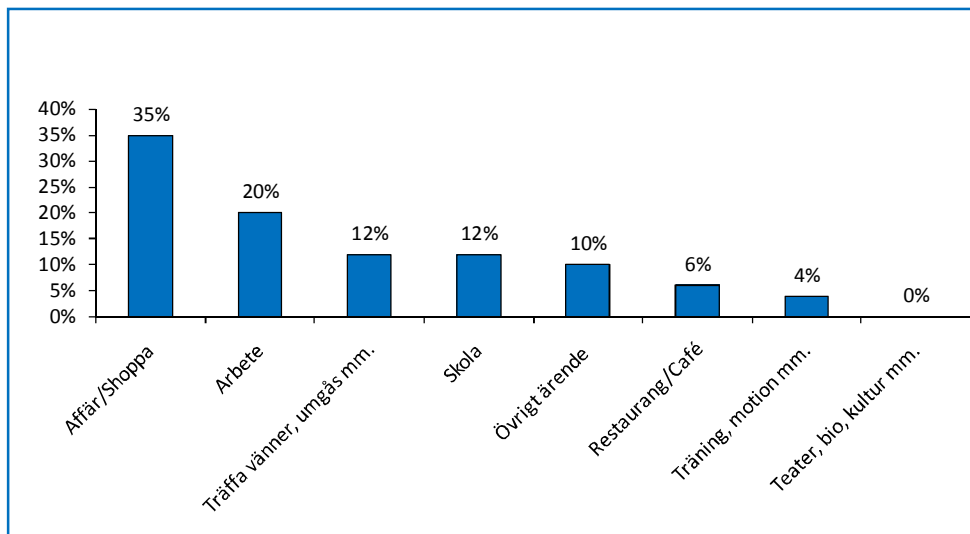
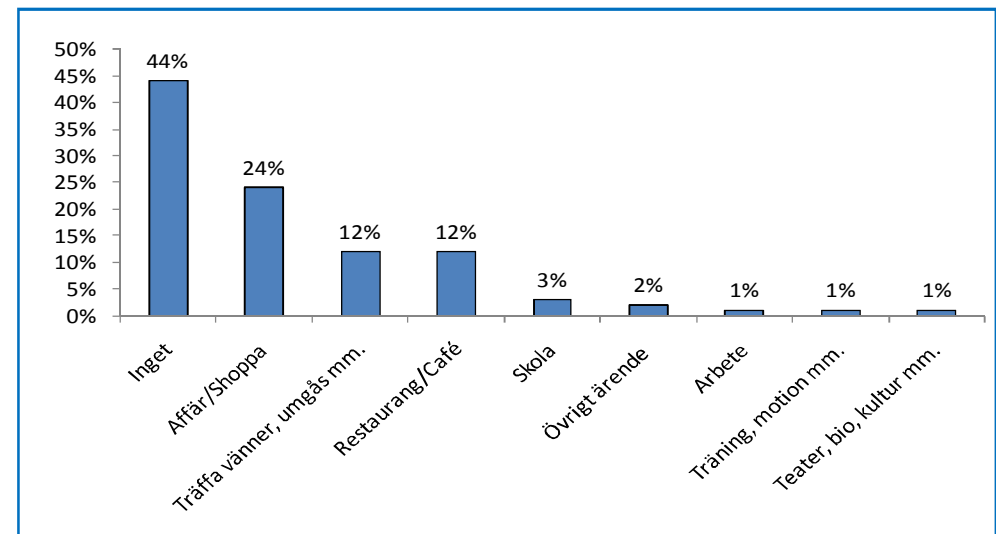


Diagram: Kompletterande ärende i centrum under vardagarna.





## 5. Köpvanor

Ärende i centrum, lördag



- Det är fler som handlar på lördagar. Att shoppa var det klart vanligaste ärendet i centrum under lördagen. 45 procent hade det som huvudsakligt ärende och ytterligare 20 hade det som annat ärende.
- Jämfört med vardagarna var teater, bio, kultur mm ett betydligt vanligare ärende i centrum under lördagen, totalt 19 procent jämfört med nästan noll procent under vardagarna.

Diagram: Huvudsakligt ärende i centrum under lördagen

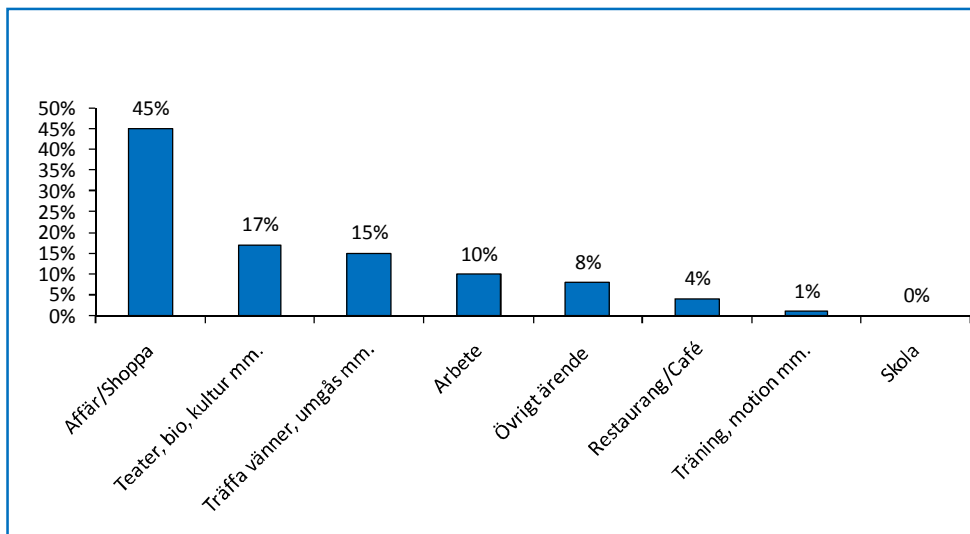
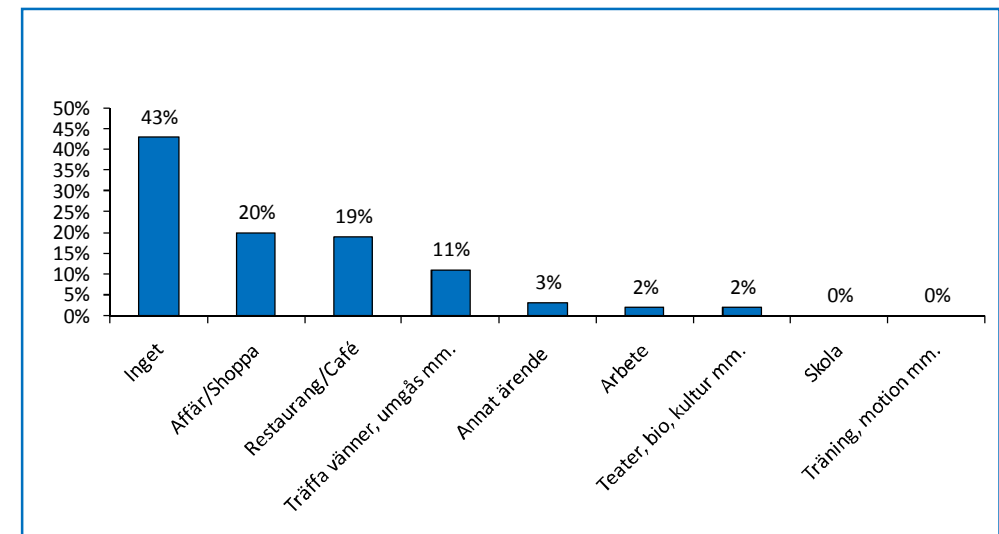


Diagram: Kompletterande ärende i centrum under lördagen





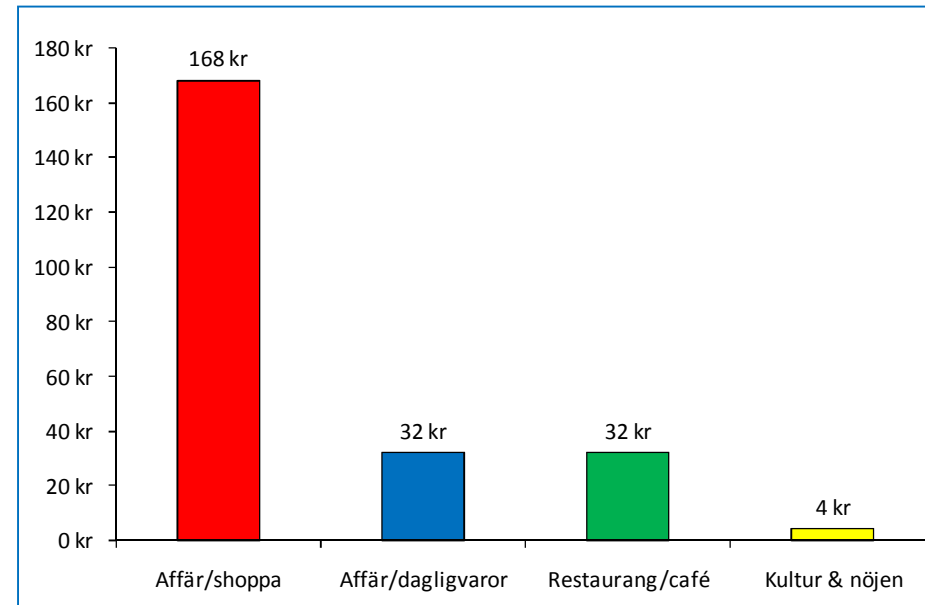
## 5. Köpvanor

Inköp i centrum, vardagar



- Besökarna i Växjö centrum spenderade i genomsnitt 236 kronor per vardag.
- Shopping, t.ex. kläder och skor, var den största utgiftsposten med 168 kronor per besökare och dag.
- Besökarna lade 32 kronor på restaurang och café och 32 kronor på livsmedel (dagligvaror).
- Kultur och nöjen var den minsta utgiftsposten med 4 kronor per besökare och dag.
- Utöver de 235 kronor per besökare som spenderades i handeln, på café & restaurang samt kultur och nöjen lades 12 kronor per besökare på saker som parkeringsavgifter, frisör, tandläkare etc.

Diagram: Genomsnittligt inköp under vardagarna, oavsett färdstätt.





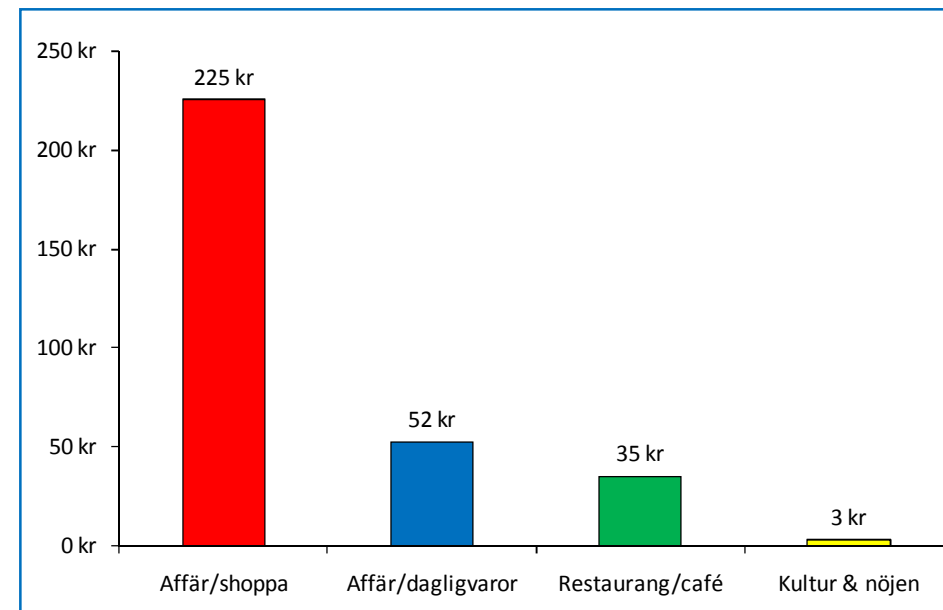
## 5. Köpvanor

Inköp i centrum, lördag



- Besökarna i Växjö centrum spenderade i genomsnitt 315 kronor per person, vilket är 80 kronor mer jämfört med en genomsnittlig vardag.
- 225 kronor lades på shopping.
- Livsmedel (dagligvaror) svarade för 52 kronor.
- 35 kronor lades på restaurang och café.
- 3 kronor per person lades på kultur och nöjen.
- Utöver de 315 kronor per besökare som spenderades i handeln, på café & restaurang samt kultur och nöjen lades 7 kronor per besökare på saker som frisör och parkeringsavgifter.

Diagram: Genomsnittligt inköp under lördagen, oavsett färd sätt.





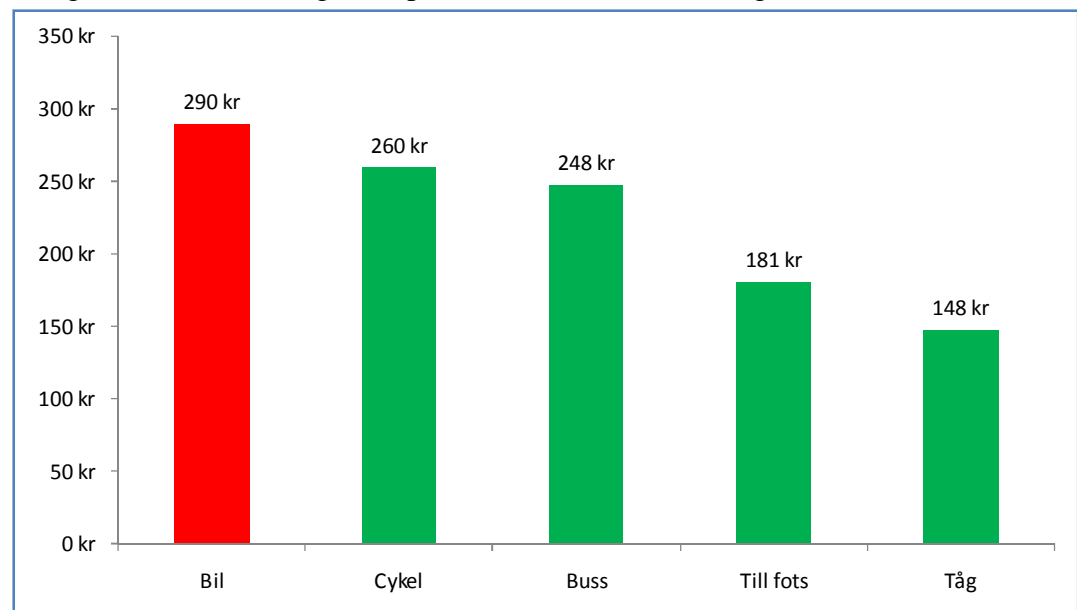
## 5. Köpvanor

Inköp vid olika färd sätt, alla dagar

- Störst genomsnittligt inköp gjorde de som använde bilen som färdmedel, i genomsnitt 290 kronor per dag.
- De som cyklade handlade i genomsnitt för 260 kronor.
- De som åkte buss till centrum handlade för 248 kronor och de som gick till centrum handlade för 181 kronor.
- Minst handlade de som kom till centrum med tåg, 148 kronor i genomsnitt.
- Sammantaget spenderade de besökare som använde miljövänliga färd sätt (till fots, cykel, tåg eller buss) 73 915 kronor om dagen. Besökare med bil som färd sätt spenderade sammantaget 64 265 kronor om dagen.



Diagram: Genomsnittligt inköp vid olika färd sätt (alla dagar).





## 5. Köpvanor

Inköp vid olika färdssätt, alla dagar

- Det statistiska underlaget är för begränsat för att göra någon säker analys av skillnader i inköpsändamål beroende på val av färdssätt.
- Resultaten indikerar emellertid att besökare som använder bil, jämfört med övriga färdssätt, i högre grad handlar tunga och/eller skrymmande varor.





## 6. Öppna frågor och svar

Öppen fråga: Vad tycker du om Växjö som cykelkommun?

- Drygt hälften av respondenterna svarade på frågan om vad tycker om Växjö som cykelkommun
- En majoritet av svaren var positiva
- Mest beröm fick cykelbanorna
- Växjö kommun fick också beröm för sin miljösjatsning



- 
- Rondellerna får mest kritik. De upplevs som farliga då cyklar och bilar måste samsas.
  - Storgatan upplevs som rörig bland annat eftersom cyklister och fotgängare måste samsas
  - Bilisterna får kritik för att de inte visar hänsyn
  - Cykelstölderna i centrum nämns som ett stort problem

