



På veg mot drømmeferien?

Aktiviteter, interesser og opplevelser blant utenlandske bilturister i utvalgte områder i Norge

Jens Kr. Steen Jacobsen, Berit Grue og Jan Vidar Haukeland

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 forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: På veg mot drømmeferien? Aktiviteter, interesser og opplevelser blant utenlandske bilturister i utvalgte områder i Norge

Forfatter(e): Jens Kristian Steen Jacobsen; Berit Grue; Jan Vidar Haukeland

TØI rapport 575/2002
Oslo, 2002-06
33 sider
ISBN 82-480-0263-2
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Turistvegkontoret, Statens vegvesen

Prosjekt: 2735 Analyser av aspekter ved utenlandsk bilturisme

Prosjektleder: Jens Kristian Steen Jacobsen

Kvalitetsansvarlig: Arne Rideng

Emneord:

Turisme; Feriereise; Bilturist; Reiselivsnæring; Statistikk; Intervjundersøkelse

Sammendrag:

Denne rapporten beskriver og analyserer utenlandske bilturister som har besøkt visse steder i Norge i sommersesongen. Hensikten er å medvirke til en kunnskapsplattform som kan styrke forståelsen av denne delen av turismen, i forhold til arbeidet med å utvikle nasjonale turistveger.

Title: On the road towards the dream holiday? Activities, interests and experiences among foreign motorists in selected areas of Norway

Author(s): Jens Kristian Steen Jacobsen; Berit Grue; Jan Vidar Haukeland

TØI report 575/2002
Oslo: 2002-06
33 pages
ISBN 82-480-0263-2
ISSN 0802-0175

Financed by:

The Norwegian Public Roads Administration

Project: 2735 Market analysis, foreign motor tourism

Project manager: Jens Kristian Steen Jacobsen

Quality manager: Arne Rideng

Key words:

Tourism; Holiday travel; Motor tourism; Tourism industry; Statistics; Survey

Summary:

This report describes essential activities, interests and experiences among foreign motorists in selected areas of Norway. The study is based on the Norwegian Foreign Visitor Survey, conducted by the Institute of Transport Economics.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten beskriver og analyserer utenlandsk bilturisme i utvalgte deler av Norge. Analysene tar utgangspunkt i Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelser blant utenlandske ferierende i Norge i sommersesongene 1997 til 2000. Hovedhensikten er å medvirke til en kunnskapsplattform som kan styrke forståelsen av bilturismen som en viktig del av reiselivet, i forhold til arbeidet med å utvikle nasjonale turistveger i Norge. Besøksstedene og besøksområdene som er tatt med, er valgt ut av Turistvegkontoret til Statens vegvesen, og er videre basert på hva som var tilgjengelig datamateriale. Ved siden av å presentere resultater fra gjesteundersøkelsene, oppsummeres og kommenteres en del hovedtrekk ved funnene.

Statens vegvesens kontaktperson for prosjektet har vært Hanne Toftdahl, som også har medvirket til innretningen på analysearbeidet og kommentert tidligere rapportutkast.

Hovedparten av rapporten er utarbeidet av mag. art. Jens Kr. Steen Jacobsen. Datamaterialet er tilrettelagt av ingeniør Berit Grue, som også har utført en del analyser. Videre har mag. art. Jan Vidar Haukeland medvirket i prosjektet. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har utført tekstbehandling og tilrettelagt dokumentet for trykking. Cand. real. Arne Rideng har hatt ansvaret for kvalitetssikringen. Det minnes om at TØI ikke er ansvarlig for følger av mulige trykkfeil i dokumentet. *Ved gjengivelse av materiale fra denne publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.*

Oslo, juni 2002
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
2 Utvalg av steder	3
3 Metode og gjennomføring	4
3.1 Noen definisjoner.....	4
3.2 Populasjonen.....	5
3.3 Stratifisering av populasjonen	6
3.4 Spørreskjema	8
3.5 Fergetrafikken.....	9
3.6 Trafikken på veg	9
3.7 Vekting	9
3.8 Usikkerhet i resultatene	10
3.9 Endringer av beregninger	11
4 Resultater	11
4.1 Bakgrunnsopplysninger	11
4.2 Reiseinteresser	13
4.3 Tilrettelegging for naturopplevelser og liknende	17
4.4 Matinteresser, selvhushold og bruk av spisesteder.....	19
4.5 Tilfredshet med reisen	22
4.6 Forenklet karakteristikkk av bilturistene i de aktuelle områdene.....	24
5 Oppsummering og noen konklusjoner	28
6 Referanser	33

Sammendrag:

På veg mot drømmeferien? Aktiviteter, interesser og opplevelser blant utenlandske bilturister i utvalgte områder i Norge

Denne rapporten beskriver og analyserer *utenlandsk bilturisme* i visse områder i Norge i sommersesongen. Datagrunnlaget er Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelser blant utenlandske besøkende. Hensikten med rapporten er å medvirke til en kunnskapsplattform for arbeidet med nasjonale turistveger. Ved siden av å beskrive aktiviteter, interesser og opplevelser blant de utenlandske bilturistene i de utvalgte områdene i Norge, gir rapporten også enkelte anbefalinger.

Camping er en dominerende overnattingsform og benyttes av vel halvparten av de utenlandske bilturistene i de undersøkte områdene i sommersesongen. Mellom 14 og 18 prosent av disse feriegjestene benytter hovedsakelig hotell eller pensjonat. De utenlandske bilturistene i de områdene som er analysert her, har noe varierende ferieinteresser. Mellom en firedel og halvparten ønsker å drive med aktiviteter i naturen. Visuelle høydepunkter som bussturistene bare får et blikk av, frister altså en del av bilturistene til periodisk nærkontakt med landskapet. Dette handler særlig om kortere fotturer eller spaserturer i nærheten av vegene. Rundt to tredeler av bilturistene oppgir også at de synes det er svært viktig med nærkontakt med naturen og omtrent like mange angir at det er meget viktig å oppleve renhet i norsk natur, noe som også er mulig langs betydelige deler av vegnettet i de aktuelle områdene. Vel en tredel er interessert i informasjon om naturforholdene i de områdene de besøker. Enda sterkere interesse er det for informasjon om ruter der man kan ferdes i naturen. Videre finnes det et betydelig mindretall som er svært interessert i merkede stier. Undersøkelsen viser at det er brukbart med rasteplasser i de aktuelle områdene, mens flere ønsker seg stoppmuligheter for å nyte utsikten. Nærmere halvparten av dem som har besøkt de aktuelle områdene synes det er viktig å oppleve steder med lokalt særpreg, mens rundt en tidel synes det er viktig å møte lokalbefolkningen. Tradisjonelle kulturopplevelser (høykultur) er ikke viktig for særlig mange av disse turistene. Rundt en tidel vektlegger besøk i kirker, museer og historiske bygningsmiljøer.

1 Innledning

Denne rapporten beskriver og analyserer *utenlandsk bilturisme* i visse områder i Norge i sommersesongen. Datagrunnlaget er Transportøkonomisk institutts gjes-teundersøkelser blant utenlandske besøkende. Hensikten er å medvirke til en kunnskapsplattform for arbeidet med å utvikle nasjonale turistveger. Betydelige deler av den utenlandske bilturismen i Norge er kjennetegnet av omfattende mobilitet. Det er derfor ikke så lett bare ved selvsyn å forstå ferierende som er så mye på farten, noe som understreker betydningen av systematiske analyser av ferietrafikken. Videre er det også anselige forskjeller i reisemåter og opplevelser av landskaper, områder og steder som besøkes. Slike opplevels- og inntrykksvariasjoner er blant annet knyttet til kulturelle og nasjonalitetsmessige forskjeller, men kan også være resultater av vanlige demografiske kjennetegn ved turistene, som kjønn, alder, yrke, utdanning og så videre. Rapporten berører bare i begrenset grad slike forskjeller og deres opphav, og de tidsmessige rammene for dette prosjektet gir i liten grad muligheter til detaljerte fortolkninger av slike forhold.

Et særtrekk ved de fleste reiselivstilbud og produkter er at de både må produseres og oppleves/forbrukes på bestemte steder. Det innebærer at kundene må oppsøke produksjons- eller opplevelsesstedene. Turismen fra utlandet er videre en eksportvirksomhet som stort sett ikke sender noe ut av de områdene der produksjonen eller opplevelsene finner sted. Bortsett fra suvenirer og enkelte andre innkjøpte gjenstander, tar de fleste bilturistene bare med seg fotografier, videoopptak og minner fra de stedene de besøker. Sterkt forenklet kan man si at følgende tre elementer vanligvis er sentrale i turismeprodukter:

- tilgjengelighet
- fasiliteter
- attraksjoner/destinasjoner

I mange tilfeller er det viktigste aspektet ved turismeproduktet å produsere *tilgang*. Slik tilgang handler særlig om transportinfrastruktur, som for eksempel veger og ferger, inkludert avkjørsel og parkeringsmuligheter. Tilgang handler dessuten om transportteknologi og den sosiale organiseringen av reiser. Transport er altså en viktig del av reiselivet, men oppfattes ikke alltid som en like viktig del av folks ferieliv. En rekke vegstrekninger gir interessante opplevelser og noen strekninger er attraksjoner i seg selv, ved siden av at de også representerer *tilgang* til spesifikke attraksjoner, aktivitetsmuligheter og produkter. For bilturistene er vegnettet og fergeforbindelsene de aspektene ved transportsystemet som særlig influerer på feriereisenes romlige mønstre, ved at det både muliggjør og setter grenser for hvor og hvordan man kan reise.

I diskusjonene om vegnettets betydning for næringsutvikling har det ofte vært fokusert på næringslivets transport i betydningen transport av innsatsfaktorer til produksjonssteder og frakt av ferdige produkter til kundene. Men også reiselivstrafikken på vegnettet kan betraktes som en del av næringslivets transport, nødvendig «transport av kundene til produksjons- eller konsumstedene».

Forholdet mellom veger og attraksjoner antar forskjellige former. En veg kan føre til en eller flere attraksjoner, en veg kan binde flere attraksjoner sammen (attraksjonsklynger), vegen kan være utsiktssted til forskjellige visuelle attraksjoner, og

en veg (veganlegget) kan være en attraksjon i seg selv. Vegtransport har altså ikke bare «funksjonelle» aspekter, men må også forstås estetisk og symbolsk.

Man bør merke seg at mange veger gjennom naturskjønne områder på årsbasis har en stor andel turister og fritidsreisende blant trafikantene, det man kan kalle vegenes «*turismefunksjoner*». Slike turistfunksjoner står til dels i motsetning til vanlige hensyn som fremkommelighet, blant annet ved at de sightseeingorienterte turistene ønsker moderat kjørehastighet for å kunne oppleve omgivelsene. For høyt fartsnivå på en scenisk veg kan gjøre det vanskelig å nyte utsikten, da det gjør at man får såkalt «tunnelsyn» og bare ser tydelig det som er langt foran (jf. Statens vegvesen 1998:23). Vegturisme gjennom interessante landskaper er videre knyttet til en interesse for å være i bevegelse, å være på farten. Bruken av turistveger er særlig knyttet til sightseeing fra et kjøretøy og i langt mindre grad til friluftsliv og aktiviteter i naturen utenom de vegnære områdene (Jacobsen og Grue 1997:25–26). Flyktige landskapsopplevelser langs vegene kan minne om opplevelser av bildekunst, der man stort sett bruker begrenset tid på hvert bilde.

I faglitteraturen benyttes det flere begreper om det vegmyndighetene i Norge har valgt å kalle turistveg. Vanlige uttrykk er «scenisk veg», «scenisk sideveg», «parkveg», «parkallé» og «scenisk hovedveg» (jf. Gunn 1994: 261–270). Utrykket scenisk veg henspiller først og fremst på opplevelser av det naturskjønne fra bil- eller bussvinduet. Fornøyelseskjøring er en vesentlig aktivitet for turister, og fornøyelsen er særlig knyttet til synsinntrykk, men til en viss grad også opplevelser gjennom andre sanser, når man stopper undervegs. En scenisk sideveg (*scenic byway*) er en strekning som transportmessig oppleves som en omveg, men som en del personer vil velge fordi den oppleves som mer interessant enn det raskeste alternativet. Et eksempel kan være en smal og svingete veg gjennom et vakkert område, som alternativ til en moderne gjennomfartsveg med tunneler. Slike veger vil i en del sammenhenger ha funksjonelle restriksjoner, for eksempel at de er stengt for større kjøretøyer og/eller har nedsatt hastighetsgrense (Jacobsen og Grue 1997:7). En scenisk hovedveg vil ofte være en viktig transportåre i en region, og vil derfor stort sett ikke ha funksjonelle restriksjoner (jf. Hoel og Perfater 1992:16). Det kan likevel tenkes at en slik veg kan ha visse restriksjoner i perioder som er høysesong for turisme og fritidsbruk. En scenisk hovedveg kan også være en veg som primært benyttes for transport innen et destinasjonsområde (Gunn 1994:261).

Vegturismen i Norge handler i stor grad om bruk av frie goder. Turistene benytter seg av en infrastruktur som i utgangspunktet er utviklet for andre formål. Ferdsel i utmark langs vegene er også kostnadsfri. Men for å kunne benytte slike goder må vegturistene til dels også benytte ulike kommersielle varer og tjenester. Betydelige deler av forbruket til utenlandske bilturister er knyttet til varehandel og bensinstasjoner og handler særlig om kjøp av mat og drivstoff (jf. Haukeland og Grue 1996). Men ganske mange benytter også feriebudsjettet til overnatting og servering. Utsikten fra kjøretøyet er gratis, med mindre det er tale om bompenger. Videre bruker bilturister også en del penger til aktivitetstilbud som museumsbesøk, organiserte utflukter, fiskekort og båtleie. I flere sammenhenger kan det være tjenlig å skjelle mellom to hovedtyper av varer og tjenester som konsumeres av turister (Jafari 1989:440), nemlig:

- *turismeorienterte produkter*, som omfatter det som direkte er relatert til reiselivsnæringen
- *innbyggerorienterte produkter*, som primært tilbys for og benyttes av befolkningen i vertssamfunnet

Det man tradisjonelt har kalt turismefasiliteter er i økende grad blitt en del av lokalbefolkningens hverdag, samtidig som mange turister anvender innbyggerorienterte tilbud. I en del sammenhenger ser det dermed ut til at skillet mellom innbyggerorienterte og turistorienterte produkter utviskes. Dette betyr også at det kan være problematisk å bruke begrepet reiselivsnæring om hele det mangfold av virksomheter som bilturistene bruker feriepengene på.

I noen sammenhenger deltar turistene i produksjonen av reiselivstilbudene, både ved at de selv kan være sentrale elementer i reisemiljøet (tone og atmosfære), noe som betyr at det kan være problematisk med turister som ikke liker hverandre eller i det hele tatt tilstedeværelsen av særlig mange andre turister (jf. Urry 1990). Turister medvirker også til å frembringe en del av tjenestene. Å finne frem langs vegen på egen hånd, og til dels også å lage sin egen mat, vil ofte være sentrale deler av reiseopplevelsen for selvstendighetsorienterte og individualistiske bilturister. I noen slike tilfeller frembringes de aller fleste innslagene i reisen av turistene selv, ved at de bringer med seg eget overnattingsopplegg, guidebøker og kart.

Denne presentasjonen tar utgangspunkt i datamateriale fra Transportøkonomisk institutts undersøkelser av utenlandske ferierende i Norge i sommersesongene 1997 til 2000. Det må understrekes at rapporten bare omfatter mindre deler av et stort datamateriale. Ved siden av å presentere utvalgte funn fra undersøkelsen, oppsummeres og kommenteres også en del hovedtrekk ved disse funnene.

2 Utvalg av steder

Rapporten gir først og fremst beskrivelser av utenlandske bilturister på visse steder og i bestemte områder i Norge. De besøksstedene og besøksområdene som er tatt med her, er valgt ut av Turistvegkontoret til Statens vegvesen. Utvalget er videre basert på hva som var tilgjengelig datamateriale ved Transportøkonomisk institutt. For å få et visst innblikk i hvordan de besøkende beveger seg rundt i Norge, ble bilturistene spurt om de hadde besøkt en del navngitte steder og områder. Registreringen av besøkssteder omfatter alt fra korte stopp til flere overnattinger, og er basert på turistenes egen forståelse av hvilke steder de har besøkt. Det innebærer at man kan få en underrapportering av lite kjente steder. Det er altså betydelige feilmarginer med hensyn til slike geografiske fordelinger, i tillegg til de generelle feilmarginene ved undervegsundersøkelser av denne typen (jf. Hurst 1994). Registreringen av besøkssteder kan anvendes som en indikator for reiseruter. De stedene eller områdene som er tatt med i denne analysen, er følgende:

- Finnmark
- Lofoten
- Kristiansund

- Geirangerfjorden
- Hardangerfjorden
- Røros
- Lom/Valdres eller Lom/Fagernes

Det som her er gjengitt som enten Lom/Valdres eller Lom/Fagernes, er basert på turister som oppgir at de har besøkt både Lom og Valdres eller Lom og Fagernes (det er til dels spurt om ulike besøkssteder i forskjellige år). Her var man interessert i få frem opplysninger om bilturister på Valdresflya. Det er langt fra sikkert at noen stor andel av disse bilistene har kjørt over Valdresflya, men det er likevel grunn til å anta at de utenlandske bilturistene som ferdes på denne strekningen har karakteristika noenlunde tilsvarende det som er gjengitt her. Finnmark som besøksområde er satt sammen på basis av flere angitte besøkssteder. Det må igjen understrekes at besøksprofiler for områder i større grad vil være en konsekvens av hva slags besøkende man har enn av de lokale tilbudene og opplevelsesmulighetene. Videre vil denne typen presentasjon i noen tilfeller kunne dekke over relativt store forskjeller blant de besøkende innenfor hvert enkelt område, da det er nettoforskjellene som fremkommer i denne rapporten.

Det må videre presiseres at det her er benyttet vektete utvalg (se nedenfor), slik at det oppgitte antallet respondenter i tabellene ikke kan benyttes til å beregne nasjonale markedsandeler og liknende for de aktuelle områdene. Siden TØIs gjesteundersøkelse er en utvalgsundersøkelse, der man strengt tatt ikke kjenner populasjonen, må alle resultater i prinsippet betraktes som foreløpige. Denne analysen tar utgangspunkt i de resultatene og beregningene som forelå ved prosjektstart, i august 2001. Der hvor det bare er oppgitt ett antall respondenter for flere spørsmål i forhold til et besøksområde, er det tatt utgangspunkt i det spørsmålet som ble besvart av det laveste antallet respondenter. I noen få tilfeller er det oppgitt resultater for et svært lite antall respondenter (under 100). Disse tallene er kun tatt med av hensyn til helheten, og må betraktes som svært omtrentlige. Ytterligere opplysninger om generelle feilmarginer for gjesteundersøkelsen er gjengitt nedenfor. Tabellene i denne rapporten er satt sammen av mer enn 600 enkelttabeller.

3 Metode og gjennomføring

3.1 Noen definisjoner

Utlending: person som er bosatt i land utenfor Norge

Sommersesongen: perioden fra og med mai måned til og med september måned

Feriereise, reise der hovedformålet oppgis å være:

- besøk hos slekt og venner
- ferie/fritidsreise
- innkjøp

Feriegjest: person som er på feriereise

Dagsreise: reise i Norge uten overnatting

Dagsreisende: besøkende som reiser inn og ut av Norge på samme dag (døgn).

Overnattingsgjest: person som overnatter en eller flere netter i Norge på reisen.

Ankomst: en reise i Norge med eller uten overnatting

Gjestedøgn: en persons overnatting på reise i Norge

Bilturist: feriegjest bosatt utenlands som har reist ut av Norge i personbil, bobil eller bil med campingvogn

3.2 Populasjonen

En populasjon er i samfunnsvitenskapelig språkbruk betegnelsen på de personene/enhetene som undersøkelsen tar sikte på å beskrive. Utvalget av respondenter i en undersøkelse trekkes fra populasjonen. Utgangspunktet for bestemmelse av populasjonen i TØIs gjesteundersøkelse er en klassifikasjon utarbeidet av World Tourism Organization (WTO 1995; United Nations 1994). Reiselivet (*tourism*) omfatter etter denne definisjonen «aktiviteter til personer som reiser og oppholder seg på steder som ligger utenfor vedkommendes ordinære oppholdsområde, uavhengig av reisens formål». Fraværet fra det ordinære oppholdsområdet må ikke ha lengre varighet enn 12 måneder for å omfattes av reiselivsdefinisjonen. Med utgangspunkt i denne definisjonen vil en del personer som krysser landegrenser ikke betraktes som turister. For gjesteundersøkelsen for utenlandske turister i Norge har TØI definert en populasjon (jf. Rideng 1994). Undersøkelsen omfatter alle utreiser fra Norge, med følgende *unntak*, for reiser som foretas av:

- a) personer som flytter (emigrerer) fra Norge.
- b) personer som bor i ett land og arbeider i et annet land og som reiser til eller fra arbeidsstedet.
- c) diplomater, ambassade- og konsulatpersonale og militært personell (inklusive eventuelle ledsagere), på reise til eller fra det land der de tjenestegjør.
- d) nomader på vandring og personer som reiser som flyktninger.
- e) personer som bare reiser i transitt og som formelt ikke har oppholdt seg på norsk område, det vil si at de ikke har passert passkontroll.
- f) personer som direkte utfører sitt yrke i transportnæringen, for eksempel reiser i forbindelse med godstransport til sjøs eller på land, og alle yrkesreiser i forbindelse med persontransport (togpersonale, flybesetninger og så videre).

Populasjonen for denne undersøkelsen blir etter en slik definisjon et antall *reiser* eller *ankomster*, ikke et antall *reisende*. Siden hver reise nødvendigvis foretas av en person, kan man også tale om en populasjon av *personer*, og i en del tilfeller også en populasjon av reisefølger, oftest knyttet til dem som reiser sammen i ett kjøretøy. Definisjonen inneholder ingen aldersbegrensninger, både barn og voksne regnes med. *Norge* defineres her som det norske fastlandet og de norske bosettingene på Svalbard. Reiser mellom utlandet og oljeinstallasjonene på den norske kontinentsokkelen er ikke inkludert i populasjonen. Populasjonen omfatter både ferie- og fritidsreiser og reiser med andre formål, for eksempel forretningsreiser. Dette er i samsvar med definisjonen til World Tourism Organization (WTO).

Populasjonen omfatter i utgangspunktet alle utreiser fra Norge, ikke bare utlendingenes utreiser. Det er enklere å måle det totale volumet av utreiser og deretter fordele de reisende på bostedsland. Det må likevel presiseres at i dette prosjektet er det utlendingenes reisevaner som står i fokus. TØI har også valgt å la populasjonen omfatte alle *utreiser* fra Norge, ikke *innreisene*. De aller fleste besøk av utlendinger i Norge innebærer både en innreise og en utreise. Det er derfor tilstrekkelig å registrere trafikken enten ved innreise eller ved utreise. Det er to gode grunner til å velge det sistnevnte alternativet. Hovedsakelig er det praktisk enklere å organisere registreringer og/eller intervjuer ved utreise, da arbeidet kan foregå ved norske veger og i norske havner, i noen tilfeller mens de reisende venter på fergeavgang. Dessuten er det enklere og ofte mer relevant å formulere og besvare spørreskjemaer ved utreise enn ved innreise. For eksempel kan man da spørre om faktisk reisevirksomhet (oppholdets varighet, reiserute i Norge, attraksjonsbesøk og så videre), i stedet for forventninger og planer.

Definisjonen av populasjonen innebærer at en del reiser ikke registreres. Omfanget av disse unntakene, punktene a) til f) ovenfor, varierer. Men stort sett dreier det seg om relativt få reiser sett i forhold til det totale antallet grensepasseringer. Populasjonen, slik den er definert, er tilpasset de totaltellingene som allerede finnes for de enkelte transportmidler. Man har altså en populasjon som er praktisk håndterbar. Av praktiske grunner har det vært nødvendig med ytterligere en begrensning av populasjonen. Kun reiser der selve grensepasseringen foretas med motoriserte kjøretøyer/transportmidler er inkludert. Det er grunn til å anta at det er få andre grensepasseringer, og stort sett er dette dagsturer. De delene av gjesteundersøkelsen som denne studien baserer seg på, omfatter personer som reiste ut av landet med eget kjøretøy på ferge eller en av vegovergangene.

3.3 Stratifisering av populasjonen

Undersøkelser som foretas direkte blant informantene ved fergehavner og grenseoverganger, slik som i dette prosjektet, omtales som *undervegsundersøkelser*. Populasjonen i denne undersøkelsen består av en konkret, endelig mengde elementer (reiser), men antallet er ukjent og det finnes ikke noen oversikt over elementene. Å trekke et representativt utvalg fra en slik populasjon er derfor mer komplisert enn ved undersøkelser der en har full oversikt over populasjonen, slik som utvalg basert på folkeregistre, telefonkataloger og liknende. På den annen side oppnår man gjerne høy svarprosent ved undervegsundersøkelsene, slik at problemet med selektive utvalg som oftest blir mindre enn ved tradisjonelle utvalgsundersøkelser.

Hovedpoenget med en utvalgsplan i denne type undersøkelser er at den må ta hensyn til at det kan være systematiske forskjeller mellom utlendinger som reiser ut av landet med ulike transportmidler, på ulike steder og til ulike tider. Representativitet oppnås derfor ved å velge tider og steder for intervjuing tilfeldig, på en slik måte at alle tidspunkter og steder har en mulighet for å bli valgt. Når tidspunkter og steder for intervjuer velges tilfeldig, vil resultatene avhenge av det faktiske valget. Andre steder og tider ville gitt et annet resultat. Denne usikkerheten i resultatet kalles *utvalgsfeil* (*sampling error*). En god utvalgsplan minimerer utvalgsfeil ved ta hensyn til variasjonen mellom steder og tider når disse velges. Dessuten vil utvalgsfeil avhenge av størrelsen på utvalget, jo større utvalg desto mind-

re variasjonsbredde er det for estimatene. Ved undervegsundersøkelser er det av praktiske og økonomiske grunner så godt som umulig å bruke et såkalt enkelt representativt utvalg, det vil si at man trekker enhetene direkte fra populasjonen. Derimot er *stratifisering* av populasjonen en egnet metode ved denne type undersøkelser. Å stratifisere vil si å dele inn populasjonen i flere deler (strata), for så å trekke utvalgene separat for hvert stratum. På denne måten oppnår en mindre *stokastisk usikkerhet* med samme antall observasjoner enn om man trekker direkte i hele materialet. Forutsetningen er at enhetene innenfor hvert stratum har mindre variasjoner enn variasjonene i materialet som helhet.

Hovedmålet med TØIs gjesteundersøkelse er å få en løpende oversikt over omfanget av utlendingenes reiser i Norge fordelt på en del sentrale variabler. Man har derfor valgt å konsentrere seg om følgende fem variabler:

- transportmiddel brukt ved grensepassering ut av landet
- bostedsland (nasjonalitet)
- hovedformål med reisen
- norgesoppholdets varighet
- overnattingsmåte under oppholdet i Norge

Transportmiddel brukt ved utreise fra Norge er første trinn i stratifiseringen av materialet. Deretter stratifiseres det på *utreisested*, ettersom utreisested skiller mellom turismeformer med ulik struktur. For eksempel er nasjonalitetsfordelingen på fergeruten Oslo–Kiel vesentlig forskjellig fra nasjonalitetsfordelingen på fergeruten Bergen–Newcastle. Når det gjelder overgangene på veg, er det i praksis svært ressurskrevende å dekke alle de 31 overgangene. Dette fordi det ville kreve et stort personale. Mange av disse overgangene har dessuten liten trafikk. TØI har derfor inndelt de 31 overgangene på veg i ni strata, der enhetene i hvert stratum kan tolkes som en klynge. Stratifiseringen foretas slik at elementene i hvert stratum (klynge) blir mest mulig innbyrdes like med hensyn på trafikkstruktur. Dermed kan en trekke ut ett (eller flere) elementer fra hvert stratum, som da vil representere elementene (overgangene) i dette stratum. Ved trekkingen er klyngene vektet etter størrelse, slik at sannsynligheten for å bli trukket ut er proporsjonal med trafikken på hver enkelt overgang. Tabell 1 viser hvordan materialet ble stratifisert når det gjelder bilreiser i sommersesongen 1998.

Strata 1–11 dekker helårs fergeruter mellom Norge og utlandet. Strata 12–20 dekker ni av til sammen 31 grenseoverganger på veg mot Sverige og Finland. De fleste av de øvrige 22 overgangene på veg har svært liten ferietrafikk til/fra utlandet. For trafikken med ferge dekker TØIs strata praktisk talt all trafikk. For vegtrafikken har TØI av ressursmessige grunner måttet foreta et utvalg. Ved beregningene av totaltrafikken på veg måtte det derfor gjøres visse forutsetninger om trafikken på de overgangene som ikke dekkes i undersøkelsesopplegget. Disse forutsetningene bygger dels på oppgaver over totaltrafikken fra Statens vegvesen, fra Vägverket i Sverige og Tollvesenet i Finland, dels på strukturtall fra de overgangene der TØI har registrert trafikken (jf. Rideng 1994; Rideng og Haukeland 1996:7). De tallene som er oppgitt for Teveldal (E 14) som stratum, omfatter også trafikken på de mindre overgangene Sandvika, Østborg og Murumoen. Tallene for Umbukta (E 12) inkluderer også trafikken på grensevegene ved Graddis og Krutvatnet. Tallene som er oppgitt for Karigasniemi, inkluderer også overgangene Kivilompolo,

Utsjoki bru, Polmak og Neiden (jf. Haukeland og Rideng 1999). For stratifisering av datamaterialet for øvrige år vises det til andre TØI-publikasjoner om gjesteundersøkelsen (Haukeland, Rideng og Grue 2000; Dybedal og Rideng 1999; Rideng og Haukeland 1998).

Tabell 1: Stratifisering av gjestestatistikkenes populasjon sommeren 1998 (bilreiser)

Stratum	Transportmiddel	Fergerute/grenseovergang
1	Ferge	Moss-Frederikshavn/Hirtshals
2	Ferge	Oslo-Frederikshavn
3	Ferge	Oslo-Kiel
4	Ferge	Oslo-Hirtshals
5	Ferge	Oslo-København
6	Ferge	Sandefjord-Strømstad
7	Ferge	Larvik-Frederikshavn
8	Ferge	Larvik-Skagen (ekspress)
9	Ferge	Kristiansand-Hirtshals
10	Ferge	Bergen/Egersund-Hanstholm
11	Ferge	Bergen/Haugesund/Stavanger-Newcastle
12	På veg	Svinesund, europaveg 6
13	På veg	Ørje, E 18
14	På veg	Magnor, riksveg 2
15	På veg	Lutnes, rv 26
16	På veg	Tevelidal, E 14 (Storlien) (inkl. Sandvika, Østborg og Murumoen)
17	På veg	Umbukta, E 12 (inkl. Krutvatnet og Graddis)
18	På veg	Bjørnfjell, E 10 (Riksgränsen)
19	På veg	Helligskogen, E 8 (Kilpisjärvi)
20	På veg	Karigasniemi, rv 92 (inkl. Kivilompolo, Utsjoki bru, Polmak og Neiden)

3.4 Spørreskjema

De fleste data om dem som besøker Norge innhentes ved hjelp av spørreskjemaer. For bilturistene er det benyttet to skjemaer. Det ene er et enkelt skjema med fem spørsmål, som primært er konstruert for oversiktsstatistikk. Det er her spurt om bostedsland, reiseformål, antall personer som reiser sammen og hvilken type kjøretøy som benyttes (personbil, bobil, bil med campingvogn og liknende). Det spørres også om oppholdets varighet og overnattingsmåte(r). Det tar vanligvis et par minutter å fylle ut dette skjemaet. Det andre skjemaet er mer omfattende og gir en rekke detaljerte opplysninger om de utenlandske bilturistene i Norge. Innholdet varierer fra år til år, men det kan omhandle slike ting som reiseruter, forbruksmønster, aktiviteter, holdninger, interesser og så videre. Dessuten inkluderer spørreskjemaet vanlige bakgrunnsspørsmål og spørsmålene i oversiktsstatistikken. I forhold til kunnskapsinteressene som studien er orientert mot, er det visse begrensninger i forhold til hvordan spørsmålene er stilt. Utfyllingstiden for det lange skjemaet var sommeren 2000 cirka åtte minutter. De to skjemaene omtales som henholdsvis kort og langt intervjuksjema. Det lange spørreskjemaet er tilgjengelig i åtte språkvarianter; svensk, finsk, dansk, tysk, engelsk, nederlandsk, fransk og italiensk. Det korte skjemaet finnes i tillegg på polsk, russisk, spansk og tsjekkisk.

3.5 Fergetrafikken

Alle de fire fergeselskapene som driver helårs fergetrafikk mellom Norge og utlandet har levert fergestatistikk for hver måned. Her får man opplysninger om antall passasjerer fordelt på bostedsland, type kjøretøy (eventuelt uten kjøretøy), antall svippturpassasjerer som reiser fram og tilbake med samme båt og (for noen ruter) oppholdets varighet. Det er i tillegg foretatt intervjuer med passasjerene ved utvalgte fergeavganger. For 2000 resulterte dette i 2 257 utfylte skjemaer. Alle intervjupersonene hadde bil eller motorsykkel med på fergen, og det ble fylt ut ett skjema for hvert kjøretøy.

3.6 Trafikken på veg

På veg er nødvendige data hentet inn dels ved hjelp av Statens vegvesens automatiske kjøretøytellinger, og dels ved nummerskiltregistreringer og intervjuer med et utvalg av de utenlandske vegfarende ved utreise fra Norge. Både registreringene og intervjuene er foretatt av Statens vegvesen. Ved grenseovergangene Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal har Statens vegvesen kontinuerlige tellinger hele døgnet og hele året (tellepunkter på nivå 1). Ved Lutnes ble det plassert ut mobile telleapparater i deler av året. For de fire grenseovergangene i Nordland har TØI tidligere fått data fra Vägverket i Sverige, som hadde kontinuerlige tellinger (nivå 1) ved alle disse grenseovergangene til og med 1999. Dessuten har en også i Nordland plassert ut mobile telleapparater i sommersesongen. For samtlige grenseoverganger i Troms og Finnmark har det finske tollvesenet gitt oppgaver over antall utpasserte kjøretøyer etter nasjonalitet. Det norske tollvesenet har bidratt med tilsvarende data for den norsk-russiske grensestasjonen ved Storskog. Ved nummerskilttellingene registrerte man alle lette biler (kjøretøyer med lengde inntil 5,5 meter) som kjørte ut av Norge. For hele året 2000 ble i alt 102 532 kjøretøyer registrert, fordelt på 65 registreringsdager på de sju overgangene Svinesund, Ørje, Magnor, Lutnes, Teveldal, Umbukta og Bjørnfjell. Nasjonalitet og kjøretøytype ble anmerket for de utenlandske bilene. På de samme grenseovergangene, samt Kilpisjärvi i Troms og Karigasniemi i Finnmark, ble det foretatt intervjuer av utenlandske bilister. Til sammen ble det i 2000 foretatt 3 101 intervjuer. Svarprosenten er høy, omlag 95 prosent. Et utmerket samarbeid med Statens vegvesen i Østfold, Hedmark, Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark har vært avgjørende for de gode resultatene som er oppnådd.

3.7 Vekting

Gjennom den statistikken TØI får fra fergeselskapene, de automatiske kjøretøytellingene og de manuelle registreringene på veg får man grunnlaget for å produsere oversiktsstatistikken, det vil si oversikter over antall reisende på alle overganger fordelt på bostedsland. Resultatene fra denne brukes så for å *vekte* resultatene fra intervjuene, slik at en kan beregne reiseformål, reisens varighet, overnattingsmåter og øvrige resultater fra spørreskjemaet. Vektingen foregår separat for hver av de tre sesongene og for hver transportform (veg og ferge). Dessuten vektet det separat for Sør-Norge og Nord-Norge (på veg), for Østlandet og Vestlandet (ferge). Endelig lages det separate vektingsfaktorer for bostedsland. I de analysene som presenteres i denne rapporten, er det benyttet vektete data.

3.8 Usikkerhet i resultatene

Dersom en på forhånd, før stratifiseringen, bestemmer seg for å utelukke deler av populasjonen, av ulike grunner, betegnes dette av enkelte forskere som *dekningsfeil* (*coverage error*) (Salant og Dillman 1994). I denne undersøkelsen er det noen få feilkilder av denne typen. Smyril Lines fergeruter om sommeren til Shetland, Færøyene og Island er foreløpig ikke inkludert i fergetallene. Det er grunn til å tro at dekningsfeilene i denne undersøkelsen er svært moderate og at de ligger godt innenfor de øvrige usikkerhetsmarginene. Likevel kan det være grunn til å anta at det er større sannsynlighet for at estimatene ligger i underkant av de «sanne» verdiene enn det motsatte. Ved automatiske og manuelle registreringer kan det oppstå ulike typer *målefeil*. Dette kan skyldes tekniske problemer som for eksempel feil ved apparatur og uleselige kjennemerker på biler. Målefeil kan også skyldes menneskelig svikt av ulike slag. I disse undersøkelsene er det lagt stor vekt på å forebygge at slike feil skal få betydning for resultatene. Når det gjelder intervjuundersøkelsene spesielt, oppstår målefeilene stort sett ved at respondentene gir unøyaktige og/eller upresise svar. For å minimalisere denne feilkilden, tilstrebes en intervjusituasjon der intervjuet skjer i rolige former, uten tidspress. Videre er skjemaenes lengde tilpasset den tiden som respondentene har til rådighet. Intervjuer av bilister i fergehavnene, mens de venter på å kjøre om bord, er eksempel på en god intervjusituasjon. Spørreskjemaene er utformet med tanke på klare og entydige spørsmål og er basert på mange års erfaringer med slike undersøkelser. Videre består TØIs intervjukorps av dyktige, erfarne og språkmektige medarbeidere.

Lav svarprosent er ikke et problem i seg selv, bare hvis det resulterer i skjevheter i utvalget. Feil kan oppstå både ved at noen spørreskjemaer ikke besvares og ved at skjemaer besvares mangelfullt. Ved grenseundersøkelser på veg og i fergehavner er svarprosenten høy, vanligvis over 95 prosent. Omfanget av og nasjonsfordelingen for fergepassasjerene bygger på data fra fergeselskapene. Disse regnes generelt for å være av god kvalitet. En ulempe er det at man ikke får gode omfangstall fra de landene som har få turister med ferge til Norge, fordi disse ofte inngår i samlekategoriene «andre land». Når det gjelder intervjuene, varierer svarprosentene noe. På de fleste ruter er det likevel høy svarprosent, over 90 prosent. Generelt regnes derfor kvaliteten på fergestatistikken som god, men en tar likevel forbehold for de nasjonene som sender få turister til Norge. På veg er kvaliteten på totalstatistikken god, men utvalgsteknikken vil alltid føre med seg usikkerhet i anslagene. Størst absolutt usikkerhet er knyttet til tallene for bilturister fra Sverige og Finland, der relativt små feilanslag i estimatene for reiseformål og reisens varighet kan gi betydelige absolutte feilanslag på reiseomfanget. For vegtrafikken fra disse landene antas det at usikkerheten er på +/- 6–8 prosent. Minst usikkerhet er det i statistikken for land som sender mange bilturister til Norge, men som Norge ikke har felles grense med, som Danmark, Tyskland og Nederland. Konkret er det i denne rapporten knyttet størst usikkerhet til datagrunnlaget for bilturistene i Finnmark.

3.9 Endringer av beregninger

Resultatene av beregningene i TØIs gjesteundersøkelse er i prinsippet å betrakte som foreløpige og kan endres dersom nye data gir grunnlag for det. I vektingen og i de tabellene som presenteres her, er det tatt hensyn til resultater og analyser som forelå ved prosjektstart, i august 2001.

4 Resultater

4.1 Bakgrunnsopplysninger

For de områdene som omfattes av denne analysen viser det seg at de utenlandske bilturistenes gjennomsnittlige oppholdstid i Norge stort sett er ganske lik, rundt 13 netter. Et unntak er bilturistene som har besøkt Finnmark, de blir gjennomsnittlig i Norge i cirka 8,5 netter.

Tabell 2: Gjennomsnittlig oppholdstid i Norge, utenlandske bilturister som overnattet i Norge sommeren 2000, etter besøkssteder (antall netter)

Finmark	Lofoten	Kristiansund	Geirangerfjorden	Hardangerfjorden	Lom/ Valdres
8,5	12	13	13,5	13	13

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

De fleste utenlandske bilturistene benytter personbil, mens bobil er utgangspunkt for norgesreisen for helt opp mot en firedel av de besøkende i visse områder. For de fleste områder som omfattes av denne analysen er det rundt en tidel av de besøkende som reiser med bil med campingvogn (husvogn).

Tabell 3: Kjøretøytype, utenlandske bilturister i Norge sommeren 2000, etter besøkssteder (prosent)

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geirangerfjorden	Hardangerfjorden	Lom/ Valdres
Personbil og liknende	72	64	79	65	73	68
Bil med campingvogn	12	12	6	9	6	12
Bobil	16	25	15	410	21	20
Sum	100	101	100	101	100	100
Antall	361	219	213		475	73

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

Bruken av bil med campingvogn er utbredt i Finnmark og Lofoten, mens det er høy andel besøkende med bobil i Geiranger-området og i Lofoten (tabell 3).

Tabell 4: Hovedformål med reisen, utenlandske bilturister i Norge sommeren 2000, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Valdres
Ferie-/fritidsreise	94	93	86	96	92	93
Besøk slekt/venner	6	7	14	4	8	7
Innkjøp	1	-	-	-	-	-
Sum	101	100	100	100	100	100
Antall	361	219	213	410	475	73

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

Som man kan se av tabell 4, er de aller fleste utenlandske bilturistene i Norge på ferie- eller turistreiser. Rundt en av 14 reiser hovedsakelig til Norge for å besøke slekt og/eller venner. Blant de områdene som omfattes av denne analysen, er det høyest andel besøk i Kristiansund-området. Det er noen flere som besøker slekt eller venner enn den andelen som oppgir å ha slikt besøk som hovedformål med reisen.

For utenlandske bilturister i de områdene som omfattes av denne analysen, fremstår Norge som et campingland. Stort sett benyttes camping som betydeligste overnattingsform (minst 50 prosent av overnattingene) av rundt halvparten av bilturistene, mens rundt en seksdel holder seg mest til hotell (tabell 5).

Tabell 5: Betydeligste overnattingsform, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1999, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. Sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/Fag
Hotell, pensjonat o.l.	18	14	16	18	15	16
Camping	51	61	48	57	53	61
Hytte	14	12	15	17	23	19
Slekt/ venner	3	2	15	2	4	4
Annet/ blandet/ uoppgitt	15	12	7	7	6	-
Sum	101	101	101	101	101	99
Antall	249	174	148	389	413	84

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1999

Andelen som hovedsakelig benytter hotell varierer mellom 14 og 19 prosent og er ganske lik for de områdene som omfattes av denne studien (tabell 5). Campingandelen er ganske høy i Lofoten og Geirangerfjorden og noe lavere blant dem som har besøkt Kristiansund, Finnmark og Hardangerfjorden. Andelen som for det meste overnatter i hytter er høyest blant dem som har Hardangerfjorden som besøksområde, mens andelen som bor hos slekt og/eller venner er høyest blant dem som inkluderer Kristiansund i reiseruten.

4.2 Reiseinteresser

I utgangspunktet oppfattes landskapsopplevelser primært som visuelle, da begrepet landskap jo kommer fra malerkunsten. Gjesteundersøkelsen har ikke spurt direkte om å se på landskaper, men fokuserer derimot på i hvilken grad disse turistene er opptatt av å se natur og landskap fra vegene, underforstått både fra eget kjøretøy i bevegelse og fra stopp langs vegnettet. Som man kanskje kan vente seg, betoner en god del av bilturistene en interesse for å se natur og landskaper fra vegene, og rundt to femdelers synes dette er svært viktig. Slik observasjon i forbigarten er det sterkeste interesse for blant dem som besøker Finnmark i løpet av sin norgesreise, mens dette er minst fokusert blant dem som besøkte Geirangerfjorden (tabell 6).

Tabell 6 : Måter å oppleve norsk natur og landskaper på, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1998, andel som er *svært interessert*, etter besøkssteder (prosent)

Naturinteresse	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geiranger- fjord	Hardanger- fjord
Være i naturen for å nyte stillhet og ro	49	59	51	56	55
Drive med aktiviteter i naturen	26	37	44	46	43
Se natur og landskaper fra vegene	44	41	37	28	34
Lære noe om naturen	17	17	14	13	11
Antall	241	199	155	557	643

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1998

I en europeisk sammenheng synes de områdene som omfattes av denne analysen å oppfattes som ganske fredelige, selv om det periodisk kan være en god del trafikk på en del av de vegene som benyttes av disse bilturistene. Dette har trolig også konsekvenser for hva slags besøkende som tiltrekkes. Rundt halvparten av bilturistene fra utlandet er svært interessert i å være i naturen for å nyte stillhet og ro, og man finner relativt sterkeste interesse for dette i Lofoten.

Tabell 7: Andel som foretrekker naturopplevelser uten nærvær av andre turister, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1998, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geiranger- fjord	Hardanger- fjord
Foretrekker naturopplevelser uten nærvær av andre turister	62	70	67	66	67

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1998

Ganske mange av de utenlandske bilturistene som besøker de aktuelle områdene i Norge er ganske individualistiske i sine reiseinteresser, og rundt to tredeler av dem foretrekker vanligvis å oppleve naturen uten nærvær av andre turister, tilsvarende det John Urry (1990) kaller «det romantiske turistblikket». Dette dreier seg både om en slags private naturopplevelser og at mange av disse turistene representerer en slags anti-kollektivistiske holdninger. Til dels betyr nok dette også at mange av dem ikke liker å bli oppfattet som (vanlige) turister. Her er det liten variasjon, og ytterpunktene finner man innenfor Nord-Norge. Det er relativt flest

individualister i Lofoten og færrest i Finnmark, men forskjellene er små, slik det fremgår av tabell 7.

Ut fra et norsk ståsted er naturopplevelser forbundet med friluftsliv, det vil si aktiviteter i naturen. Blant utenlandske besøkende som kommer med eget kjøretøy er det ganske varierende oppmerksomhet rundt aktiviteter i naturen: mellom en firedel og halvparten er svært interesserte i dette (tabell 6). Den største andelen som er svært interessert i naturaktiviteter finner man blant dem som har inkludert Geirangerfjorden i reiseruten, mens det er relativt minst interesse for dette blant dem som har vært i Finnmark. Det er ikke uten videre klart hva slags aktiviteter dette kan omfatte, men det er i andre sammenhenger her vist en del aktiviteter som disse bilturistene har drevet med (tabell 11). Videre viser intervjuundersøkelser langs de fire første nasjonale turistvegene en del om dette temaet (se Jacobsen og Grue 1997:26). Av turistvegsundersøkelsene fremgår det at utbredte aktiviteter er fotografering og filming, korte spaserturer nær vegen, besøk ved attraksjoner, rast/piknik og besøk ved serveringssteder. Bare en av seks har gått en lengre tur (mer enn en halv time fra vegen).

Noen oppsøker naturen som et ledd i læringsinteresser i feriene sine. Dette finner man også blant bilturistene. Men interessen for å lære om naturen er ganske begrenset. Rundt en sjudel oppgir at de er svært interessert i slik læring. Læringsinteressen er sterkest uttalt blant dem som har besøkt Finnmark og Lofoten (tabell 6).

For å sammenfatte en del ferieinteresser, er det her beregnet tre indekser for ulike reiseinteresser blant bilturistene som besøkte Norge i sommersesongen 2000 (tabell 8). Naturinteressen oppfattes ofte som et gjennomgående trekk ved bilturistene fra utlandet. Ser man nærmere på dette temaet, fremtrer det en rekke ulike måter å oppleve norsk natur og norske landskaper på – når man har utgangspunkt i en tur med egen bil. Her er det beregnet en naturnærhetsindeks, basert på at man synes at nærkontakt med naturen er svært viktig og at man er liker å bruke lang tid på å oppleve detaljer i landskap (tabell 8). Det viser seg at rundt halvparten av bilturistene er opptatt av å komme naturen nær, målt på denne måten. Andelen som har høy skåre på naturnærhetsindeksen varierer mellom 40 og 60 prosent og er høyest blant dem som har besøkt i Lofoten og lavest i Kristiansund.

Tabell 8: Indekser for reiseinteresser, utenlandske bilturister i Norge sommeren 2000, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geiranger- fjord	Hardanger- fjord	Valdr/Lom
Naturnærhetsindeks, høy skåre	52	60	40	54	55	52
Stedsopplevelsesind, høy skåre	23	15	19	19	17	16
Kulturindeks, høy skåre	8	10	9	11	8	5
Antall	281	210	208	401	476	70

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

Rundt en tidel har høy skåre på kulturindeksen (tabell 8), som er basert på at bilturistene synes det er ganske viktig eller svært viktig å besøke både kirker, museer og historiske bygningsmiljøer i løpet av reisen i Norge. Man kan også si at dette

handler om en kulturarv-turisme, som innbefatter dyrkelse av det som oppfattes som «gjenstandsautentisitet», det vil si originale historiske gjenstander og byggverk. Andelen som skårer på denne indeksen varierer ganske lite mellom de områdene som omfattes av denne studien.

Utvider man kulturbegrepet, vil man se at nærmere halvparten av de utenlandske bilturistene har en slags kulturinteresse. Det er flere måter å måle dette på. En mulighet er stedsopplevelsesindeksen, som er beregnet her (tabell 8). De som har høy skåre på stedsopplevelsesindeksen, synes det er svært viktig å oppleve steder med lokalt særpreg i løpet av norgesbesøket. De liker allment sett å oppleve stemningen på stedene de besøker på sine reiser og de synes det er interessant å besøke byer. Ut fra denne indeksen er det litt variasjon mellom områdene, gjennomgående er det vel en seksdel som skårer her. Det er lavest andel med høy skåre på stedsopplevelsesindeksen blant dem som har besøkt Lofoten og høyest blant dem som inkluderte Finnmark i reiseruten.

Tabell 9: Utvalgte motiver for norgesbesøket, utenlandske bilturister i Norge sommeren 2000, andeler som synes motivet er svært viktig, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geiranger- fjord	Hardanger- fjord	Lom/Val
Føle nærkontakt med naturen	64	70	54	67	66	71
Opplive renhet i norsk natur	61	70	66	72	71	79
Opplive steder med lokalt særpreg	51	48	44	44	41	51
Reise omkring/være i bevegelse	38	32	39	36	32	26
Møte lokalbefolkningen	11	12	20	12	12	8
Antall	295	217	216	409	479	72

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

Det er allerede vist at naturopplevelser av ulike slag er viktig for en god del bilturister. Det er allerede beregnet en indeks for naturnærhet. Men spør man turistene selv om de er opptatt av å føle nærkontakt med naturen, er det enda flere som har slike interesser. Rundt to av tre besøkende i de aktuelle områdene betoner viktigheten av å oppleve nærkontakt med naturen. Omtrent like mange synes det er svært viktig å oppleve renheten i norsk natur (tabell 9).

Det er også betydelig generell interesse for å oppleve steder med lokalt særpreg. Mens det var rundt en seksdel som hadde høy skåre på indeksen for stedsopplevelse (tabell 8), uttrykker nærmere halvparten en allmenn interesse for å oppleve steder med lokalt særpreg (tabell 9). Det er langt færre som fremhever en sterk interesse for å møte lokalbefolkningen på steder som omfattes av reiseruten. Det er neppe overraskende at færre er opptatt av å møte lokalbefolkningen, og dette har trolig sammenheng med en rekke forhold, som språkbarrierer, at det mange steder er vanskelig å vite hvem lokalbefolkningen er, at mange i Norge er på feriereise i turismesesongen, og at lokalbefolkningen mange steder kanskje oppfatter nyankomne turister som et nytt nummer i rekken av noe de har opplevd før.

Som man kan tenke seg, er en god del bilturister opptatt av å reise omkring og være på farten. Rundt en tredel av dem som besøkte de aktuelle områdene i sommersesongen 2000 synes dette er svært viktig. Betoningen av å reise omkring er sterkest blant dem som har inkludert Finnmark eller Kristiansund i reiseruten (tabell 9).

For ytterligere å belyse naturaspekter ved utenlandske bilturisters norgesbesøk, er det her beregnet en *naturbruksindeks* (tabell 10) Denne indeksen er basert på at turistene både legger vekt på friluftsliv som motiv for norgesreisen og at de har drevet med en eller flere av følgende utendørsaktiviteter i løpet av reisen: selvorganiserte fotturer, kanopadling og sykling.

Tabell 10: Indeks, naturaktiviteter*, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997, andel som har drevet med naturaktiviteter, etter besøkssteder (prosent)

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger	Hardanger	Lom/Fager	Røros
Naturbruksindeks, positiv skåre	31	32	41	39	44	54	40
Naturbruksindeks, negativ skåre	69	68	59	61	56	47	60
Sum	100	100	100	100	100	101	100
Antall	274	256	245	666	877	176	179

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

*Naturaktivitetsindeksen er basert på at man både legger vekt på friluftsliv som motiv for norgesreisen (ganske viktig eller svært viktig) og at man har drevet med en eller flere av følgende utendørsaktiviteter i løpet av reisen: fotturer på egen hånd, kanopadling og sykling.

Det viser seg at mellom 31 og 54 prosent av bilturistene som omfattes av denne studien har positiv skåre på naturbruksindeksen. På basis av dette målet er interessen for naturaktiviteter størst blant dem som har besøkt Hardanger-området, mens den er lavest i Finnmark og Lofoten (tabell 10).

Gjesteundersøkelsen til Transportøkonomisk institutt omfatter også registrering av et ganske bredt spekter av ferieaktiviteter som har relevans for forståelse av bilturisme. Tabell 11 viser hvor store andeler av de utenlandske bilturistene som oppgir at de har drevet med slike aktiviteter. Det må understrekes at det her kan være en viss overrapportering, da de som ikke besvarte disse spørsmålene ikke er inkludert i tallgrunnet.

Fotturer på egen hånd i naturen er desidert mest utbredt av de aktivitetene som omfattes av gjesteundersøkelsen. På basis av studier av brukerne av de fire første turistvegene kan man anta at en god del av disse fotturene er av mindre omfang. Blant brukerne av de fire første prøvestrekningene i turistvegprosjektet var det bare nærmere en seksdel som gikk en lengre tur (mer enn en halv time fra vegen) i forbindelse med ekskursjonen langs den aktuelle strekningen.

Andelen av reisefølgene som drev sportsfiske i innsjøer og vassdrag varierte mellom 18 og 36 prosent, og var lavest blant dem som har vært i Finnmark, Lofoten og ved Geirangerfjorden og høyest blant dem som inkluderte Røros i reiseruten. Videre er båtleie også ganske utbredt, trolig delvis i sammenheng med fisketurer – både i ferskvann og saltvann. Mellom en åttedel og en femdel besøkte festivaler i løpet av norgesturen.

Tabell 11: Aktiviteter på reisen, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997, andel som har drevet med aktiviteten, etter besøkssteder (prosent)

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fagernes	Røros
Fotturer på egen hånd i naturen	57	59	71	71	75	84	69
Sportsfiske i innsjøer og vassdrag	20	18	28	21	27	20	36
Båtleie	12	16	28	20	29	25	16
Festivalbesøk (kultur/ musikk o.l.)	14	14	19	12	12	10	19
Sykkelturer	6	10	11	9	10	14	8
Organisert kikkning på fugler/ dyr	14	20	9	9	9	8	9
Organiserte brevandringer	4	8	11	10	10	13	4
Kanopadling	5	5	7	5	11	8	7
Organisert havfiske fra båt	7	9	8	4	5	1	2
Organiserte fotturer	3	1	5	5	4	9	4
Antall	248	239	237	640	866	174	168

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

Videre er det rundt en tittel som hadde vært på sykkeltur og omtrent like mange som hadde deltatt i organiserte utflukter for å se på fugler eller dyr, som for eksempel hvalsafari og ekskursjoner til fuglefjell. En annen organisert aktivitet som bilturistene i noen utstrekning hadde deltatt i, er organisert brevandring: rundt en av 10 hadde tatt seg en tur på isbre, flest blant dem som var innom både Lom og Fagernes. Videre fremgår det at bare mindre andeler hadde deltatt i organisert havfiske fra båt og organiserte fotturer (tabell 11).

4.3 Tilrettelegging for naturopplevelser og liknende

Det er vist at naturopplevelser kan foregå på forskjellige måter, både blant turister som tilhører samme kulturkrets og blant dem som i utgangspunktet kan ha svært forskjellige tilnærminger til det å ferdes i norsk natur. TØIs undersøkelser i sommersesongen 1998 belyser enkelte aspekter ved bilturistenes eventuelle interesse for tilrettelegging i forbindelse med ferdsel i naturen, både rasteplasser, ruteinformasjon, merkede stier med mer. Undersøkelsene avdekker forskjellige former for naturbruk og naturdyrkelse blant de besøkende. Til dels er de utenlandske bilturistenes forhold til naturen forskjellig fra det man finner i betydelige deler av den norske befolkningen.

Tabell 12 viser at store andeler av de utenlandske bilturistene har et ønske om tilrettelegging for naturopplevelser. Blant de typene av tilrettelegging som her er belyst, er det generelt betydelig interesse for anlagte rasteplasser i naturen. Mellom en tredel og en femdel er svært interessert i slike rasteplasser.

Interessen er størst blant dem som har besøkt Geirangerfjorden og Hardangerfjorden og lavest blant dem som har besøkt Finnmark. Trolig er dette et spørsmål som er oppfattet noe forskjellig av ulike besøkende. Skal man tolke svarene, er det grunn til å anta at det i en del sammenhenger er interesse for en annen type rasteplasser enn dem som befinner seg i vegkanten, trolig noe i retning av piknikplasser som er klart atskilt fra veg og parkeringsområder. Slike plasser er kjent fra

sceniske veger i en del land og det er også laget noen slike plasser i tilknytning til de første turistvegene i Norge (jf. Statens vegvesen 1997).

Tabell 12: Interesse for informasjon og tilrettelegging ved naturutflukter, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1998, andeler som er svært interessert, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geirangerfjorden	Hardangerfjorden
Anlagte rasteplasser i naturen	35	42	37	37	39
Informasjon om ruter	36	44	33	49	47
Merkede stier	22	34	31	46	47
Informasjon om naturforhold	34	39	36	40	41
Info om hvordan man bør ferdes i naturen	24	27	15	25	23
Tilbud om organiserte vandreturer	9	8	7	8	6
Antall	231	190	148	540	627

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1998

Interessen for informasjon om ruter varierer mellom 36 og 49 prosent og er sterkest blant dem som besøker Geirangerfjorden og Lofoten. Det er generelt mer moderat interesse for informasjon om naturforhold og hvordan man bør ferdes i naturen. Man bør notere seg den sterke interessen for merkede stier i en del områder, som ved Hardangerfjorden og Geirangerfjorden, der nærmere halvparten er svært interessert i dette. Et lite mindretall, rundt en tolvdel, er interessert i tilbud om organiserte vandreturer (tabell 12).

Tabell 13: Indeks for naturtilretteleggelse, interesse for merkede stier samt info om ruter, ferdsel og naturforhold, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1998, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geirangerfj.	Hardangerfj.
Naturtilrettelegging, høy skåre	29	40	35	44	42

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1998

For å oppsummere interessen for naturtilretteleggelse, er det her beregnet en indeks for denne typen tiltak (tabell 13). Denne indeksen baserer seg på at turistene er ganske interesserte eller svært interesserte i følgende tiltak: merkede stier, informasjon om ruter, informasjon om ferdsel i naturen samt informasjon om naturforhold i Norge. Det viser seg at mellom 29 og 44 prosent har høy skåre på denne indeksen, færrest i Finnmark og flest blant dem som har besøkt Geirangerfjorden i løpet av norgesreisen.

Sommeren 1999 omfattet TØIs gjesteundersøkelse blant bilturister også enkelte aspekter ved vegutstyret. Det er særlig to forhold som synes å ha essensiell betydning i forhold til utvikling av turistveger (sceniske veger), nemlig rasteplasser og stoppesteder ved utsiktspunkter og fotogene steder.

Tabell 14: Bedømmelse av vegutstyr, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1999, andeler som synes dette er temmelig godt eller svært godt, etter besøkssteder (prosent)

	Finmark	Lofoten	Kr. sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fa- gernes
Adgang til rasteplasser	85	86	89	92	86	84
Muligheter for stopp for å nyte utsikt	80	73	85	83	76	77
Antall	224	159	138	368	396	82

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1999

Andelen som er tilfreds med adgang til rasteplasser varierer mellom 84 og 92 prosent. Når man tar i betraktning at det alltid vil være en viss andel (opp mot 10 prosent) som enten er svært kresne eller som har svært mange stopp, så tyder dette på at rasteplassdekningen samlet sett er ganske god. Men det kan likevel være enkeltstrekninger der dekningen er for lav.

Andelen som er fornøyd med mulighetene for å stoppe for å nyte utsikten langs vegene er noe lavere enn fraksjonen som er fornøyd med rasteplassadgangen. Her varierer andelen tilfredse mellom 73 og 85 prosent. Det er flest som ikke er fornøyd i Lofoten og ved Hardangerfjorden, mens det er færrest blant dem som har besøkt Kristiansund (tabell 14).

4.4 Matinteresser, selvhushold og bruk av spisesteder

Mat og måltider er ofte en sentral ingrediens i feriereiser. Data fra TØIs gjesteundersøkelse omfatter da også aspekter ved de utenlandske bilturistenes matinteresser og deres eventuelle bruk og vurderinger av spisesteder.

Tabell 15: Tilberedning av egne måltider, utenlandske bilturister i Norge sommeren 2000, etter besøkssteder (prosent)

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Vald- res
Ingen måltider	11	6	13	13	11	1
Noen måltider	22	23	20	18	22	19
De fleste måltider	35	46	44	45	41	54
Alle måltider	32	25	23	24	26	26
Sum	100	100	100	100	100	101
Antall	295	217	217	408	478	73

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

Selvhushold er utbredt blant utenlandske bilturister i Norge, og rundt en firedel har tilberedt alle måltider selv. Tar man også med dem som har tilberedt de fleste måltidene selv, får man en selvhusholdsandel på vel to tredeler. Størst andel med konsekvent selvhushold finner man blant dem som besøkte Finnmark (tabell 15).

TØIs undersøkelser viser at et mindretall av de utenlandske bilturistene synes det er viktig å spise godt på reisen i Norge. Norge er altså ikke noe reisemål først og

fremst for bilturister som er gourmeter. Datamaterialet fra sommeren 1995 indikerer videre at det er mest konsekvent bruk av serveringssteder til lunsj.

Tabell 16: Matinteresse, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1998, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden
Interessert i ny mat på reiser	53	57	51	52	53
Matindeks 1, høy skåre (interesse for ny mat og spiser ute i Norge)	16	9	9	12	15

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

Vel halvparten av bilturistene er generelt sett interessert i å smake ny mat på sine reiser, og denne interessen er ganske jevn for del ulike områdene (tabell 16). For videre å oppsummere datamaterialet, er det utarbeidet en indeks som inkluderer både at man allment sett er interessert i å smake ny mat på feriereiser og at man til en viss grad spiser ute i Norge (at man ikke har laget alle eller de fleste måltidene selv). Det viser seg da at mellom en tidel og en seksdel av bilturistene skårer på denne relativt strenge matindeksen. Det er størst andel med høy skåre blant dem som har besøkt Finnmark og Hardangerfjorden, mens det er lavest andel blant dem som har vært innom Lofoten og Kristiansund (tabell 16).

Datamaterialet belyser også de utenlandske bilturistenes interesse for ulike typer norsk mat. De spørsmålene som er stilt, er særlig knyttet til utvikling av turisme i perifere områder. Plassproblemer i spørreskjemaet medvirket også til at man her bare spurte om fire typer mat. Likevel dekker spørsmålene flere viktige sider ved norsk mat, sett med turistenes øyne (tabell 17).

Tabell 17: Interesse for norsk mat, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997, andeler som er svært interesserte, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr. sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fagernes	Røros
Fiskeretter	26	34	44	38	42	32	39
Lokale spesialiteter	17	15	20	19	20	15	18
Trad. mat, norske landbruksprod.	12	10	18	15	17	13	12
Viltretter (rein, elg, hjort, hare)	13	12	17	16	17	17	16
Antall	256	246	233	609	828	165	164

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

De utenlandske bilturistene som omfattes av denne undersøkelsen er spesielt interessert i fiskeretter. Anslagsvis rundt en tredel av dem som har besvart dette spørsmålet signaliserer en sterk fiskeinteresse. Her er det betydelige variasjoner mellom de ulike besøksstedene, fra en firedel i Finnmark til vel to femdel i Kristiansund og Hardanger. Ellers er det en viss interesse for lokale spesialiteter, men her er andelen som er svært interessert langt mindre enn når det gjelder fisk, fra en seksdel i Lofoten til en femdel av dem som var innom Kristiansund og Hardanger. Det er også mellom en tidel og en seksdel som oppgir at de er svært interessert i tradisjonell mat basert på råvarer fra norsk landbruk. Viltretter av forskjellige slag

har omtrent samme posisjon blant bilturistene som tradisjonsmat fra norsk landbruk (tabell 17).

Tabell 18: Indeks, generell interesse for norsk mat (fisk, vilt med mer), utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997, etter besøkssteder (prosent)

	Finnmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fagernes	Røros
Matindeks 2, høy skåre	21	19	29	24	25	25	25

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

For å gi en forenklet oversikt over interessen for norsk mat, er det beregnet en indeks for slik matinteresse, at man er ganske interessert eller svært interessert i alle de nevnte mattypene: fiskeretter, lokale spesialiteter, tradisjonell mat basert på råvarer fra norsk landbruk samt viltretter (rein, elg, hjort, hare osv.). Mellom 19 og 25 prosent har høy skåre på denne indeksen. Høyest andel med generell interesse for norsk mat finner man blant dem som har besøkt Kristiansund, mens det er lavest andel blant dem som har tatt turen innom Lofoten (tabell 18).

Tabell 19: Andeler som har spist noen måltider på ulike typer spisesteder, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997 (prosent).

	Finnmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fagernes	Røros
Vegkroer og kafeteriaer langs vegene	48	51	48	43	45	42	42
Andre enklere serveringssteder	30	38	40	36	42	30	32
Finere restauranter	18	24	27	27	28	24	26

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

Rundt to femdeler av disse bilturistene har spist måltider på vegkroer og kafeteriaer langs vegene, mens vel en tredel av dem som har besøkt de angitte områdene har spist på andre enklere serveringssteder. Rundt en firedel har benyttet finere restauranter, stort sett bare til en mindre del av måltidene på reisen (tabell 19). Bruken av vegkroer er relativt mest utbredt blant dem som besøker Finnmark og Lofoten, mens bruken av andre slags enklere serveringssteder forekommer relativt mest blant bilturister som har vært i Hardanger, Kristiansund og Lofoten. Måltider på finere restauranter er minst utbredt blant dem som har vært i Finnmark og Lofoten.

Tabell 20: Måltider på spisesteder, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997 (gjennomsnittsskåre*, skala 0–3).

	Finnmark	Lofoten	Kr.sund	Geirang.	Hardang.	Lom/Fag.	Røros
Vegkroer/kafeteriaer langs vegene	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
Andre enklere serveringssteder	1.4	1.5	1.5	1.4	1.5	1.4	1.4
Finere restauranter	1.2	1.3	1.4	1.4	1.4	1.3	1.4

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

*Aritmetisk gjennomsnitt er som kjent et robust mål, så her får man bare frem betydelige forskjeller.

Det er videre beregnet en spisestedsindeks, som bygger på at man har spist de fleste eller alle måltidene i Norge på spisesteder (tabell 21). Resultatene her tyder på ganske små forskjeller i bruk av spisesteder, og at det stort sett er rundt en seksdel av de besøkende i de aktuelle områdene som bruker spisesteder i særlig grad. Målt på denne måten er det mest konsekvent bruk av spisesteder blant dem som besøker Røros og Finnmark.

Tabell 21: Spisestedsindeks*, generell bruk av spisesteder, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997, etter besøkssteder (prosent)

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fagernes	Røros
Spisestedsindeks, høy skåre	18	16	16	16	14	11	21

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

* Høy skåre på denne indeksen betyr at man har spist de fleste eller alle måltider på spisesteder.

Spisestedene i Norge oppfattes som best når det gjelder imøtekommenhet og utsikt. Personalets språkkunnskaper, matkvaliteten, interiør/atmosfære og tilgjengelighet er heller ikke så verst, i bilturistenes øyne. Utvalget på spisekartet er det derimot under halvparten som er tilfredse med. Bare rundt en seksdel er tilfreds med prisnivået på norske serveringssteder (tabell 22).

Tabell 22: Tilfredshet med utvalgte aspekter ved anvendte norske serveringssteder, utenlandske bilturister i det nordlige Norge sommeren 1997, andeler som er fornøyde, etter besøkssteder (prosent)

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fagernes	Røros
Service, imøtekommenhet	79	84	84	78	84	73	70
Utsikt	77	78	65	66	69	77	58
Personalets språkkunnskaper	69	79	76	75	72	79	67
Kvalitet på maten	70	70	69	68	69	61	70
Interiør/ atmosfære	67	73	62	68	66	71	62
Beliggenhet/ tilgjengelighet	71	67	69	66	69	67	67
Utvalg/ alternativer på spisekart	44	47	48	44	46	42	50
Prisnivå	17	18	19	16	15	15	20

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

4.5 Tilfredshet med reisen

Det finnes en rekke måter å undersøke tilfredshet på. I gjesteundersøkelsene for de aktuelle årene er det bare tatt med to ganske enkle mål på tilfredshet. Svarene her bør tolkes med litt kritisk sans, blant annet fordi det er grunn til å tro at det vil være en viss underrapportering av mislykkede feriereiser. Men dette endrer neppe hovedinntrykket av allment sett ganske tilfredse bilturister. For det første ble det spurt tilfredsheten målt som vilje til å anbefale venner og kjente å dra til Norge. Dette målet gir primært en indikasjon på hvor interessant reisen har vært.

Tabell 23: Anbefaling av norgesreise til venner og kjente, utenlandske bilturister i Norge sommeren 1997, etter besøkssteder (prosent).

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger- fjorden	Hardanger- fjorden	Lom/ Fagernes	Røros
Nei, absolutt ikke	-	-	-	-	-	-	-
Nei, sannsynligvis ikke	1	-	-	1	-	1	1
Ja, trolig	26	19	14	16	17	14	18
Ja, absolutt	73	82	86	84	83	85	81
Sum	100	101	100	101	100	100	100
Antall	280	257	251	674	889	182	182

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 1997

Basert på i hvilken grad man vil anbefale venner å kjente å reise til Norge, er tilfredsheten med oppholdet lavest blant dem som har steder i Finnmark på reiseruten. For øvrig er det bare mindre variasjoner (tabell 23).

Blant de bilturistene som besøkte Finnmark, er det de førstegangsbesøkende i Norge samt dem som har vært i landet mer enn fem ganger som i størst grad vil anbefale venner og kjente å reise til Norge. Videre vil de som har vært på Nordkapp og de som er interessert i norsk mat mer enn de øvrige anbefale Norge. Camperne er mer tilfredse enn dem som benytter øvrige overnattingsformer. Videre er det de eldste bilturistene i Finnmark og dem som har lavest utdanning som i størst grad vil anbefale Norge til omgangskretsen.

I TØIs gjesteundersøkelse spurte man sommeren 2000 om bilturistene synes oppholdet i Norge som helhet var verdt prisen. Dette gir en indikasjon på hva man synes at man har fått for feriepengene sine, og må tolkes i forhold til en utbredt oppfatning av at prisnivået i Norge er ganske høyt på en rekke områder (tabell 24).

Det er relativt små variasjoner mellom besøkende i de områdene som er inkludert i denne studien. Man ser likevel at tilfredsheten er litt lavere blant dem som har besøkt Finnmark og Geirangerfjorden enn blant dem som har vært i andre områder. Nedenfor er det dessuten gjengitt noen aspekter ved vurderinger av oppholdet i Norge for dem som har besøkt noen av de områdene som er nevnt i tabell 24.

Tabell 24: Vurderinger av om oppholdet i Norge som helhet var verdt prisen, utenlandske bilturister i Norge sommeren 2000, etter besøkssteder (prosent).

	Finmark	Lofoten	Kr.sund	Geiranger	Hardanger	Lom/Valdres
Nei, overhode ikke	2	1	-	1	-	-
Nei, i liten grad	2	-	2	2	1	-
Både/og	16	19	17	21	17	21
Ja, til en viss grad	28	32	30	33	37	22
Ja, i høyeste grad	51	48	51	43	46	58
Sum	99	100	100	100	101	101
Antall	295	217	213	411	473	71

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2000

Blant bilturistene som har vært i Finnmark ser man at de som inkluderte Nordkapp og Hammerfest i reiseruten i mindre grad enn de øvrige synes at oppholdet i Norge var verdt prisen. Videre synes de som besøkte Finnmark og som også reiste med Hurtigruta mer enn de øvrige at de fikk valuta for pengene. Førstegangsbesøkende i Norge synes også i mindre grad enn de øvrige at oppholdet i Norge som helhet var verdt prisen. Videre var finnmarksbesøkende som var opptatt av å besøke steder med lokalt særpreg også mer enn de øvrige fornøyde med norgesoppholdet – i forhold til prisen.

Blant bilturistene som har besøkt Lofoten er menn noe mer fornøyde enn kvinner. De som benytter personbil synes også i større grad at de har fått valuta for pengene enn dem som kjører bobil eller bil med campingtilhenger. De som har vært i Norge mer enn fem ganger tidligere er mer fornøyde enn de mindre erfarne norgesgjestene, og førstegangsbesøkende i landet synes i minst grad at de har fått valuta for pengene. Videre synes de som er opptatt av stedsopplevelser og som legger vekt på å besøke steder med lokalt særpreg mer enn de øvrige at de har fått noe igjen for feriepengene. Dessuten synes de som besøkte Lofoten og som også reiste med Hurtigruta mer enn de øvrige at de fikk valuta for pengene. Utdanning virker også inn på vurderinger av valuta for pengene, og de som har bare grunnskole er mer fornøyde enn dem som har tatt mer utdanning. Bilturister som benytter reisehåndbøker er noe mindre tilfredse enn de øvrige besøkende i Lofoten, målt ut fra om de synes at oppholdet i Norge som helhet var verdt prisen.

4.6 Forenklet karakteristikkk av bilturistene i de aktuelle områdene

Bilturister i Finnmark

Denne forenklete beskrivelsen omfatter utenlandske bilturister som har overnattet i Norge og som har besøkt Finnmark i løpet av norgesturen. Det må understrekes at det på flere områder er knyttet betydelig usikkerhet til datagrunnlaget for bilturister i Finnmark, særlig frem til og med sommersesongen 1999.

Gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er rundt åtte netter, ganske mange er i Norge færre enn fire netter. Det store flertallet har vært i Norge tidligere. Andelen førstegangsbesøkende i Norge varierer en god del fra år til år. Det samme gjelder for øvrig en del av de dimensjonene som er trukket frem nedenfor.

Det synes å være betydelige variasjoner i nasjonalitetsfordelingen i løpet av siste del av 1990-årene. Rundt to av fem bilturister i Finnmark i denne perioden var finske, nærmere en av fem var tyske. Mellom fem og 10 prosent var svensker og italienere. Videre var det mindre andeler av andre nasjonaliteter. Gjennomsnittsalderen til dem som har besvart TØIs spørreskjema er i underkant av 50 år. To av fem har høyere utdanning. Anslagsvis ett av fire reisefølger omfatter barn (under 16 år). De fleste overnattingene i Norge skjer på campingplasser. Rundt halvparten har camping som viktigste overnattingsform. Vel en av fire har bare ett overnattingssted i Norge.

Den typiske bilturisten som besøker Finnmark tilbereder de fleste måltidene selv, en av tre benytter i noen grad serveringssteder. Interessen for norsk mat er moderat. Likevel er det en av seks besøkende som både benytter serveringssteder og er interessert i mat som er særegen for Norge og norske regioner. Halvparten av bilturistene i dette området synes at det norske prisnivået var høyere enn forventet.

Tilfredsheten med antallet rasteplasser langs vegene er ganske stor. En av fem var ikke fornøyd med mulighetene for å stoppe for å nyte utsikten.

Vel halvparten av bilturistene i Finnmark synes allment sett at det er viktig med fysisk aktivitet i ferien, mens det store flertallet generelt er opptatt av å oppsøke steder som kan lære dem noe nytt. Disse turistene opplever landskaper og steder primært fra bilvinduene og gjennom korte stopp langs vegene. Bare en av fire er spesielt fokusert på naturaktiviteter, men likevel er to av tre opptatt av nærkontakt med naturen. Vel halvparten av disse bilturistene har gått fotturer, og i ett av fem reisefølger er det noen som har bedrevet sportsfiske i innsjøer og vassdrag. En av seks har deltatt i organiserte turer for å se fugler og/eller dyr. Rundt en av 20 har vært på sykkeltur, padlet i kano eller vært med på organisert havfiske. Om lag halvparten har besøkt kirker og/eller museer i løpet av reisen i Norge.

Bilturister i Lofoten

Denne forenklete beskrivelsen omfatter utenlandske bilturister som har overnattet i Norge og som har besøkt Lofoten i løpet av norgesturen.

Gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er 12 netter, ganske mange er i Norge mer enn to uker. Det store flertallet, fire av fem, har vært i Norge tidligere.

Det er betydelig variasjoner i nasjonalitetsfordelingen for besøkende i Lofoten fra år til år. I den aktuelle perioden var vanligvis rundt en tredel tyske, og mellom 10 og 20 prosent fra Sverige. Videre var det mindre andeler av andre nasjonaliteter. Gjennomsnittsalderen til dem som har besvart TØIs spørreskjema er i underkant av 50 år. Nærmere halvparten har høyere utdanning. Nærmere ett av seks reisefølger omfatter barn (under 16 år). De fleste overnattingene i Norge skjer på campingplasser. Rundt 60 prosent har camping som viktigste overnattingsform. Over halvparten har overnattet på flere forskjellige steder i Norge.

Den typiske bilturisten som besøker Lofoten tilbereder de fleste måltidene selv, en av fire benytter i noen grad serveringssteder. Interessen for norsk mat er moderat. En av 10 besøkende benytter serveringssteder og er interessert i mat som er særegen for Norge og norske regioner. Over halvparten av de utenlandske bilturistene i dette området synes at det norske prisnivået var høyere enn forventet.

Tilfredsheten med antallet rasteplasser langs vegene er ganske stor. En av fire var ikke fornøyd med mulighetene for å stoppe for å nyte utsikten.

To tredeler av bilturistene i Lofoten synes allment sett at det er viktig med fysisk aktivitet i ferien, mens det store flertallet generelt er opptatt av å oppsøke steder som kan lære dem noe nytt. Disse turistene opplever i stor grad landskaper og steder fra bilvinduene og gjennom korte stopp langs vegene. Bare en av fire er spesielt fokusert på naturaktiviteter, men likevel er flertallet opptatt av nærkontakt med naturen. Vel halvparten av disse bilturistene har vært på fotturer, og i nærmere ett av fem reisefølger er det noen som har bedrevet sportsfiske i innsjøer og vassdrag. En av fem har deltatt i organiserte turer for å se fugler og/eller dyr. Rundt en av 10 har vært på sykkeltur eller deltatt i organisert havfiske. To tredeler har besøkt kirker og/eller museer i løpet av reisen i Norge.

Bilturister i Kristiansund

Denne forenklete karakteristikken omfatter utenlandske bilturister som har overnattet i Norge og som har besøkt Kristiansund i løpet av norgesturen sin.

Gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er 13 netter, to av fem er i Norge mer enn to uker. Tre av fem har vært i Norge tidligere.

Det er betydelig variasjoner i nasjonalitetsfordelingen for besøkende i Kristiansund fra år til år, men vanligvis er rundt to av fem tyske i den perioden som dette datamaterialet omfatter. Gjennomsnittsalderen til dem som har besvart TØIs spørreskjema er rundt 49 år. I underkant av halvparten har høyere utdanning. Rundt ett av seks reisefølger omfatter barn (under 16 år). De fleste overnattingene i Norge skjer på campingplasser. Rundt halvparten har camping som viktigste overnattingsform. Om lag halvparten har overnattet på mer enn åtte forskjellige steder i Norge.

Den typiske bilturisten som besøker Kristiansund tilbereder de fleste måltidene selv, en tredel benytter i noen grad serveringssteder. Interessen for norsk mat er moderat. En av 10 besøkende benytter serveringssteder og er interessert i mat som er særegen for Norge og norske regioner. Halvparten av de utenlandske bilturistene som besøkte Kristiansund synes at det norske prisnivået var høyere enn forventet.

Tilfredsheten med antallet rasteplasser langs vegene er ganske stor, men nærmere en av seks var ikke fornøyd med mulighetene for å stoppe for å nyte utsikten.

Tre av fire bilturister i Kristiansund synes allment sett at det er viktig med fysisk aktivitet i ferien. En god del av disse turistene opplever landskaper og steder fra bilvinduene. Mellom 40 og 50 prosent er fokusert på naturaktiviteter, men det er likevel mer moderat interesse for nærkontakt med naturen blant disse utenlandsturistene. Rundt sju av 10 bilturister har gått fotturer, og i vel ett av fire reisefølger er det noen som har bedrevet sportsfiske i innsjøer og vassdrag. Nærmere en av 10 har deltatt i organiserte turer for å se fugler og/eller dyr og omtrent like mange har vært på sykkeltur eller deltatt i organisert havfiske. Sju av 10 har besøkt kirker og museer i løpet av reisen i Norge.

Bilturister ved Geirangerfjorden

Denne forenklete beskrivelsen omfatter utenlandske bilturister som har overnattet i Norge og som har besøkt Geirangerfjorden i løpet av norgesturen.

Gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er rundt 14 netter, halvparten var i Norge mer enn to uker. Tre av fem har vært i Norge tidligere.

Det er betydelig variasjoner i nasjonalitetsfordelingen for besøkende i Geirangerfjorden fra år til år, men på slutten av 1990-årene var nærmere halvparten tyske, og rundt 10 prosent fra Nederland. Videre var det mindre og varierende andeler av andre nasjonaliteter. Gjennomsnittsalderen til dem som har besvart TØIs spørreskjema er i underkant av 50 år. Rundt regnet halvparten har høyere utdanning, men her er det betydelig variasjoner fra år til år. Om lag ett av seks reisefølger omfatter barn (under 16 år). De fleste overnattingene i Norge skjer på campingplasser. Vel halvparten har camping som viktigste overnattingsform. Rundt halvparten har overnattet på mer enn åtte forskjellige steder i Norge.

Den typiske bilturisten som besøker Geirangerfjorden tilbereder de fleste måltidene selv, en av tre benytter i noen grad serveringssteder. Interessen for norsk mat er moderat. En av åtte besøkende benytter serveringssteder og er interessert i mat som er særegen for Norge og norske regioner. I underkant av halvparten av de utenlandske bilturistene som besøker dette området synes at det norske prisnivået var høyere enn forventet.

Det er stor tilfredshet med antallet rasteplasser langs vegene, mens en av seks bilturister som besøkte Geiranger ikke var fornøyd med mulighetene for å stoppe for å nyte utsikten.

Nærmere halvparten av bilturistene som besøker Geirangerfjorden er svært interessert i å drive med aktiviteter i naturen. Det er likevel en betydelig andel som betoner opplevelser av landskaper og steder fra bilvinduene og gjennom korte stopp langs vegene. To av tre er opptatt av nærkontakt med naturen. Sju av 10 har vært på fotturer, og i nærmere ett av fem reisefølger er det noen som har bedrevet sportsfiske i innsjøer og vassdrag. En av 10 har deltatt i organiserte turer for å se fugler og/eller dyr. Rundt en av 10 har vært på sykkelturn. Fem av seks har besøkt kirker i Norge, mens sju av 10 har vært innom ett eller flere norske museer.

Bilturister ved Hardangerfjorden

Denne forenklede beskrivelsen omfatter utenlandske bilturister som har overnattet i Norge og som har besøkt Hardangerfjorden i løpet av norgesturen.

Gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er cirka 13 netter, to av fem var i Norge mer enn to uker. Om lag tre av fem har vært i Norge tidligere (sommersesongen 2000).

Det er betydelig variasjoner i nasjonalitetsfordelingen for besøkende i Hardangerfjorden fra år til år. Vanligvis er anslagsvis halvparten tyske i den perioden som omfattes av denne analysen. Videre er det mindre og varierende andeler av andre nasjonaliteter. Gjennomsnittsalderen til dem som har besvart TØIs spørreskjema er nærmere 50 år. I underkant av halvparten har høyere utdanning, men her er det betydelig variasjoner fra år til år. Vel ett av fem reisefølger omfatter barn (under 16 år). De fleste overnattingene i Norge skjer på campingplasser. Godt og vel halvparten har camping som viktigste overnattingsform. Rundt halvparten har overnattet på mer enn åtte forskjellige steder i Norge.

Den typiske utenlandske bilturisten ved Hardangerfjorden tilbereder de fleste måltidene selv, men en av tre benytter i noen grad serveringssteder. Interessen for norsk mat er moderat. Nærmere en av seks besøkende både benytter serveringssteder og er interessert i mat som er særegen for Norge og norske regioner.

Nærmere halvparten av de utenlandske bilturistene som besøker dette området synes at det norske prisnivået var høyere enn forventet.

Det er ganske stor tilfredshet med antallet rasteplasser langs vegene, mens en av fire utenlandske bilturister som besøkte Hardanger ikke var fornøyd med mulighetene for å stoppe for å nyte utsikten.

Vel to av fem bilturister som besøker Hardangerfjorden er svært interessert i å drive med aktiviteter i naturen. Det er likevel en betydelig andel på en tredel som betoner opplevelser av landskaper og steder fra bilvinduene. To av tre er opptatt av nærkontakt med naturen. Tre av fire har tatt fotturer, og i vel ett av fire reise-

følger er det noen som har drevet sportsfiske i innsjøer og vassdrag. En av 10 har deltatt i organiserte turer for å se fugler og/eller dyr. Rundt en av 10 har vært på sykkeltur. Tre av fire har besøkt kirker i Norge, mens to av tre har vært innom ett eller flere norske museer i løpet av den aktuelle reisen.

Bilturister Lom/Valdres

Denne forenklede beskrivelsen omfatter utenlandske bilturister som har overnattet i Norge og som har besøkt både Lom og Valdres/Fagernes i løpet av norgesreisen.

Gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er rundt 13 netter. Det store flertallet har vært i Norge tidligere. Vel en av fire er førstegangsbesøkende i Norge.

I den aktuelle perioden var rundt tre av 10 bilturister i dette området tyske, nærmere en av fem danske. Videre var det mindre andeler av andre nasjonaliteter. Gjennomsnittsalderen til dem som har besvart TØIs spørreskjema er nærmere 50 år. Om lag ett av seks reisefølger omfatter barn (under 16 år). De fleste overnattingene i Norge skjer på campingplasser. Rundt tre av fem har camping som viktigste overnattingsform (sommeren 2000). Under 10 prosent har bare ett overnattingssted i Norge.

Den typiske bilturisten som besøker både Lom og Valdres tilbereder de fleste måltidene selv, en av fem benytter serveringssteder i særlig grad. En av fire er interessert i norske matspesialiteter og en av sju er opptatt av viltretter og noen færre er interessert i tradisjonell mat fra norsk landbruk. To av fem bilturister i dette området synes at det norske prisnivået var høyere enn forventet.

Tilfredsheten med antallet rasteplasser langs vegene er ganske stor, mens nærmere en av fire ikke var fornøyd med mulighetene for å stoppe for å nyte utsikten.

Om lag sju av 10 utenlandske bilturister som er innom disse områdene synes nærkontakt med naturen er svært viktig. Tre av fire er ømfintlige for støy fra motorisert ferdsel i naturområder. Bare en av 12 bilturister i dette området er interessert i lokalbefolkningen, og en av 20 har høy skåre på en indeks for kulturinteresser.

Det store flertallet av dem som har besøkt både Lom og Valdres er allment sett opptatt av friluftsliv og utendørsaktiviteter. Hele 84 prosent har gått fotturer på egen hånd. I ett av fem reisefølger er det noen som har drevet med ferskvannsfiske, og en av fire har leid båt. Cirka en av åtte har deltatt i organisert brevandring. Om lag en av 11 har padlet kano og en av sju har vært på sykkeltur.

5 Oppsummering og noen konklusjoner

Landskaper sett i forbifarten

Et typisk trekk ved bilturisme er at man er i bevegelse, og mange av de utenlandske bilturistene har også liten tid til disposisjon for hvert sted de kommer til. For noen er dette en nødvendig konsekvens av reisemåten. Men det er også mellom 26 og 39 prosent av de utenlandske bilturistene som i stor grad dyrker det å være på farten. Enda noen flere er interessert i å se natur og landskaper fra vegene, det vil si mellom 28 og 44 prosent. Interessen for å se norske landskaper i forbifarten er

mest fremtredende blant dem som har besøkt Finnmark og Lofoten. Det de utenlandske turistene særlig er opptatt av, er varierte landskaper, særlig fjord- og kystlandskaper, men også høyfjell. I visse områder finner man jo alt dette på en gang. Generelt sett er også atkomst til vann viktig (se Jacobsen og Grue 1997:25)

Aktiviteter i landskapene

For øvrig har de utenlandske bilturistene i de områdene som er analysert her noe varierende interesser. Det er likevel enkelte trekk som er viktige for mange. Mellom en firedel og halvparten ønsker å drive med aktiviteter i naturen. Dette er mest fremtredende blant dem som har tatt turen innom Geirangerfjorden, mens det er lavest interesse for aktiviteter i naturen blant besøkende i Finnmark. Visuelle høydepunkter som bussturistene bare får et blikk av, frister altså en del av bilturistene til periodisk nærkontakt med landskapet. Dette handler særlig om kortere fotturer eller spaserturer i nærheten av vegene, oftest med en varighet på mindre enn en halv time (jf. Jacobsen og Grue 1997). Fotturer på egen hånd i naturen er desidert mest utbredt av de aktivitetene som omfattes av gjesteundersøkelsen. På basis av foreliggende kunnskaper er dette dermed noe av det viktigste man kan tilrettelegge for, ved siden av rasteplasser og stoppmuligheter for å nyte utsikten.

Mellom 31 og 54 prosent av bilturistene har høy skåre på en indeks for naturaktiviteter, noe som tyder på at et slags «friluftsliv» har appell hos et betydelig mindretall. Når man skal til rette for disse utlendingene, kan man stort sett ikke ta utgangspunkt i forståelsen av friluftsliv i norsk forstand, da mange av disse bilturistene ser ut til å ha andre preferanser og erfaringer i forhold til naturopplevelser enn det som kjenner ut hovedparten av norske utøvere av friluftsliv.

Undersøkelsen fra de fire prøvestrekningene i turistvegprosjektet til Statens vegvesen viser at en betydelig andel av bilturistene oppsøker vann, både sjø, elver og vann. Det er også populært å stoppe ved breer og snøflekker (Jacobsen og Grue 1997:25). Sportsfiske praktiseres av mellom en seksdel og en firedel av reisefølgene som omfattes av TØIs gjesteundersøkelse, oftest av menn. Videre er det en del som leier båt (mellom en åttedel og vel en firedel). Organisert kiking på fugler og dyr er det mellom en tolvdel og en femdel som er opptatt av, og dette er mest fremtredende i blant dem som har besøkt Lofoten, men man finner også en del fugletitting i Finnmark. Sykkelturer er det rundt en tidel som har tatt seg tid til, og dette er vanligst blant dem som har besøkt Lom/Fagernes og minst utbredt blant dem som la turen innom Finnmark.

Moderat interesse for organiserte aktiviteter

Generelt sett er det moderat interesse for organiserte aktiviteter, men det er likevel et betydelig mindretall som har deltatt i slike tilbud eller som kan tenke seg å gjøre det. Her må man imidlertid ta med i betraktningen at de fleste bilturistene bruker ganske kort tid på hvert sted og at de derfor har begrenset tid til slik deltakelse. Det mest utbredte her er fugletitting, særlig i Lofoten og Finnmark. Videre har rundt en tidel deltatt i brevandring, og dette finner man blant besøkende alle steder i Sør-Norge men i minst grad blant dem som har vært på Røros. Videre har rundt en av seks deltatt i organisert havfiske, flest blant dem som har besøkt Lofoten, Kristiansund og Finnmark.

Opplevelse med flere sanser

Aktiviteter for bilturister betyr ikke nødvendigvis å være i bevegelse når man forlater kjøretøyet og det handler heller ikke bare om synsinntrykk. De visuelt estetiske kvalitetene er viktige, men også andre sanseopplevelser er betydningsfulle, selv om TØIs undersøkelser bare gir begrenset innsikt i dette. Vel halvparten oppgir at de er svært interessert i å være i naturen for å nyte stillhet og ro, og mange steder i de aktuelle områdene er dette mulig uten å bevege seg særlig langt bort fra veger med moderate trafikkmengder, i et europeisk perspektiv. Rundt to tredeler av bilturistene oppgir også at de synes det er svært viktig med nærkontakt med naturen og omtrent like mange angir at det er svært viktig å oppleve renhet i norsk natur, noe som også er mulig langs betydelige deler av vegnettet i de aktuelle områdene. Både det å bruke naturen som arena for egne aktiviteter og å oppleve naturen gjennom flere sanser er altså ganske betydningsfullt.

Være for seg selv

Om lag to tredeler av de utenlandske bilturistene i disse områdene har også holdninger som innebærer at de ikke liker andre turisters tilstedeværelse særlig godt, at de foretrekker naturopplevelser uten nærvær av andre turister. Det kan for eksempel innebære at de ikke har særlig sans for større rasteplasser, der mange er samlet. Det betyr kanskje også at de ikke er spesielt interessert i særskilte turismefasiliteter, utenom det aller viktigste. En god del av dem foretrekker nok innbyggerorienterte tilbud, når disse passer for dem.

Litt læring

Det å lære om naturen er mindre vesentlig. Det er bare mellom 11 og 17 prosent som synes det er svært viktig med slik læring, men det er selvsagt noen flere med en moderat oppmerksomhet omkring naturlæring. Det kan tyde på at mange av disse turistene opplever landskaper som enkelte mennesker leser en roman, man blir oppslukt, men reflekterer ikke så mye over lesningen. Men det tyder også på at læring ikke er noe som er allment interessant, og derfor viktig bare dersom det bidrar til å realisere konkrete reiseønsker.

Ønsker informasjon om det lite kjente og merkede turistier

Spør man derimot om interessen for informasjon om naturforhold, så er det vel en tredel som sier seg svært interessert. Det betyr at man ikke bør overfokuserere informasjon om naturen langs de aktuelle strekningene i forhold til de utenlandske besøkende. Men det er likevel store andeler som vil ha glede av dette. Her bør man huske at de fleste bilturistene fra utlandet ikke er en slags blanding av fjellklatrere og orienteringsløpere, men at de er uvant med å ferdes i ulendt terreng og på steder der det ikke er tilrettelagt for dem. Rundt en av fire trafikanter langs de fire første prøvestrekningene i turistvegprosjektet ønsket seg flere merkede turistier og/eller vandreveger. Stort sett vil dette være for kortere turer, av under en halv times varighet (se Jacobsen og Grue 1997:27), det er altså hovedsakelig ikke tale om fjellvandring med stor oppakning, kart og kompass.

Ser man på de øvrige spesifiserte spørsmålene som er stilt på dette området i TØIs gjesteundersøkelse, så viser det seg at det særlig er interesser for informasjon om ruter der man kan ferdes. Dette betones av mellom 33 og 49 prosent, og er særlig viktig blant dem som besøker Geirangerfjorden og Hardangerfjorden. For en god del turister er det ikke nok å vite hvor man skal gå på basis av kart, brosjyrer og informasjonstavler. Mellom 22 og 47 prosent av dem som omfattes av gjesteundersøkelsen er svært interessert i merkede stier, og det er størst interesse for dette

ved Hardangerfjorden og Geirangfjorden, mens interessen er minst i Finnmark. En del færre, mellom 15 og 27 prosent, er svært interessert i informasjon om hvordan man bør ferdes i naturen. Her er det små variasjoner mellom områdene, med unntak av spesielt liten interesse blant dem som besøker Kristiansund. Dette tyder alt i alt på at man står overfor en betydelig andel besøkende som ikke er trent i å ferdes i det mange opplever som villmarksaktige omgivelser, men som trenger klare linjer for hvor de skal gå – om de skal bevege seg bort fra vegkanten, særlig der landskapet ikke er oversiktlig.

Interesse for særpregede steder – anti-standardisering

Selv om naturorienteringen er sterk, kommer en del av disse utenlandske bilturistene også til en del tettsteder og noen byer. Mellom 41 og 51 prosent synes det er svært viktig å oppleve steder med lokalt særpreg, og dette er viktigst blant dem som inkluderte Finnmark eller Røros i reiseruten. Det er vanskelig å gi noen entydig tolkning av dette, men det indikerer i alle fall at man for turismens del bør være varsom med tilrettelegging som innebærer standardisering og andre «forskjønnende» tiltak som kan gi slike besøkende en følelse av stedløshet eller alminneliggjøring. Utvider man perspektivet litt, slik det er gjort gjennom å beregne en stedsopplevelsesindeks, ser man at det bare er mellom 15 og 23 prosent som legger stor vekt på å oppleve norske byer og tettsteder.

Litt høykultur

Tradisjonelle kulturopplevelser (høykultur) er heller ikke viktig for særlig mange, selv om de kan være interessant krydder i atskillige reiser. Rundt en tidel synes det er ganske viktig eller svært viktig å besøke både kirker, museer og historiske bygningsmiljøer (høy skåre på kulturindeksen).

Få møter lokalbefolkningen

En god del av det som er nevnt ovenfor peker i retning av at betydelige deler av bilturismen fra utlandet handler om private naturopplevelser. Dette understrekes også av at bare rundt en tidel synes det er viktig å møte lokalbefolkningen. Unntaket her er dem som drar innom Kristiansand, der så vidt mange som en femdel gjerne søker kontakt med de fastboende.

Mye camping, en del hotellovernattinger

Andelen som benytter bil i de aktuelle områdene varierer mellom 15 og 27 prosent, og det er særlig ved Geirangerfjorden og i Lofoten at det er en stor andel bilturister. Dessuten er det også en del bilturister med campingvogn, spesielt i Finnmark, Lofoten og høyfjellsområdet rundt Valdres-flya. For områdene sett under ett er det rundt to tredeler som ikke har medbrakt overnatting. Camping er en dominerende overnattingsform og benyttes av vel halvparten av de utenlandske bilturistene i de undersøkte områdene. Det betyr at campingplassene er den delen av reiselivets kjernenæringer som disse turistene i størst grad møter, og det er derfor viktig at dette tilbudet faller i smak og har tilstrekkelig omfang. For eksempel var det langs de fire prøvestrekningene i turistvegprosjektet mellom 10 og 17 prosent som syntes det var for få campingplasser. Mellom 14 og 18 prosent benytter hovedsakelig hotell eller pensjonat. Andelen som stort sett overnatter i hytte varierer fra 12 til 23 prosent, og er størst i Hardangerfjorden.

Brukbar med rasteplasser, flere ønsker stoppmuligheter ved utsikt

Det har ofte vært fokusert på rasteplasser ved utvikling av turistveger. Undersøkelsen av brukerne av de fire prøvestrekningene i turistvegprosjektet til Statens vegvesen viste at en femdel synes det var for få rasteplasser i vegkanten, og omtrent like mange ønsket seg (flere) piknikplasser i nærheten av vegene (Jacobsen og Grue 1997). Allment sett er det større tilfredshet med adgangen til rasteplasser blant de utenlandske bilturistene som omfattes av denne studien, og det er bare mellom åtte og 16 prosent som synes at adgangen til rasteplasser ikke er god nok. Det er en del flere som kan tenke seg ytterligere muligheter for å stoppe for å nyte utsikten, og her er det mellom 15 og 27 prosent som ikke er helt fornøyde. Det er særlig dem som har besøkt Lofoten og Hardangerfjorden som ønsker seg bedre muligheter for å nyte utsikten.

Mye selvhushold, men halvparten har benyttet serveringssteder

Selvshushold er utbredt blant de utenlandske bilturistene. Inkluderer man dem som har tilberedt de fleste måltidene selv, får man en selvhusholdsandel på vel to tredeler. Størst andel med konsekvent selvhushold finner man blant dem som har besøkt Finnmark. Rundt en seksdel av de vegfarende på de første prøvestrekningene i turistvegprosjektet syntes det var for få serveringssteder langs strekningene. Dette er ikke spesielt mange, men det tyder likevel på at etterspørselen etter serveringssteder i noen sammenhenger er større enn tilbudet. Mellom 42 og 51 prosent av bilturistene fra utlandet har benyttet seg av vegkroer og serveringssteder langs vegene, mens noen færre har latt seg betjene av andre, enklere serveringssteder. Besøk på vegkroer er mest utbredt blant dem som besøker Finnmark og Lofoten, mens bruken av andre slags enklere serveringssteder forekommer oftest blant bilturister som har vært i Hardanger, Kristiansund og Lofoten. Mellom 18 og 28 prosent av bilturistene har benyttet finere restauranter, stort sett bare til en mindre del av måltidene på reisen i Norge.

Nær en firedel er interessert i norsk mat, flere vil ha fisk

Ser man på de utenlandske bilturistenes matinteresser, finner man at mellom 19 og 25 prosent har høy skåre på en indeks som måler generell interesse for norsk mat, mens mellom 9 og 16 prosent er både interessert i ny mat på sine reiser og benytter seg av serveringssteder i Norge. En tredel av de utenlandske bilturistene er spesielt interessert i fiskeretter, færrest i Finnmark og flest blant dem som har besøkt Kristiansund og Hardanger. Ellers er det en viss interesse for lokale spesialiteter, fra en seksdel i Lofoten til en femdel av dem som var i Kristiansund og Hardanger. Mellom en tidel og en seksdel er svært interessert i tradisjonell mat basert på råvarer fra norsk landbruk. Viltretter av forskjellige slag har omtrent samme moderate posisjon som norsk tradisjonsmat.

Serveringsstedene bør forbedres, særlig utvalg på spisekart

Spisestedene i Norge oppfattes som best når det gjelder imøtekommenhet og utsikt. Personalets språkkunnskaper, matkvaliteten, interiør/atmosfære og tilgjengelighet er heller ikke så verst, i bilturistenes øyne. Utvalget på spisekartet er derimot under halvparten tilfreds med. Videre er bare rundt en seksdel tilfreds med prisnivået på serveringsstedene. Ut fra disse resultatene burde man tilby retter som er bedre tilpasset ønskene til utenlandske besøkende. Å gjøre noe med prisnivået er kanskje vanskeligere, men også her burde man forsøke å oppnå noe større tilfredshet. Man burde også vurdere å forbedre personalets språkkunnskaper.

De fleste vil anbefale Norge

Mellom 73 og 86 prosent av bilturistene som har besøkt de områdene som omfattes av denne analysen vil absolutt anbefale venner og kjente å dra på ferietur til Norge. Ut fra denne måten å måle på, er tilfredsheten med oppholdet noe lavere blant dem som har Finnmark på reiseruten enn for dem som har vært andre steder, mens det for øvrig bare er mindre variasjoner.

6 Referanser

- Dybedal, Petter og Arne Rideng 1999. *Gjestestatistikk for sommersesongen 1999*. Notat 1153. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gunn, Clare A. 1994 [1979]. *Tourism planning*. Tredje utgave. Washington: Taylor & Francis.
- Haukeland, Jan Vidar og Berit Grue 1996. *Turistenes forbruk i Norge sommeren 1995*. Rapport 320. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukeland, Jan Vidar, Arne Rideng og Berit Grue 2000. *Gjesteundersøkelsen 2000: utenlandske forretnings- og feriereiser i Norge*. Oslo: Rapport 496. Transportøkonomisk institutt.
- Hoel, Lester A. og Michael A. Perfater 1992. Designing scenic byways in Virginia. *Transportation Research Record* 1363:14–18.
- Hurst, Fred 1994. En route surveys. I J. R. Brent Ritchie og Charles R. Goeldner (red.): *Travel, tourism, and hospitality research*. Andre utgave. New York: Wiley.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen og Berit Grue 1997. *Nasjonale turistveger i Norge*. Rapport 372. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jafari, Jafar 1989. Structure of tourism. I Stephen F. Witt og Luiz Moutinho (red.): *Tourism marketing and management handbook*. Hemel Hempstead: Prentice Hall.
- Rideng, Arne 1994. *Utenlandske turister i Norge sommeren 1994*. Rapport 273. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Berit Grue 2001. *Gjesteundersøkelsen 2001: utenlandske forretnings- og feriereiser i Norge*. Rapport 541. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Jan Vidar Haukeland 1998. *Utenlandsk bilturisme i Norge 1997*. Rapport 383. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Jan Vidar Haukeland 2000. *Gjestestatistikk 1999*. Oslo: Rapport 475. Transportøkonomisk institutt.
- Salant, Priscilla og Don A. Dillman 1994. *How to conduct your own survey*. New York: Wiley.
- Statens vegvesen 1998. *Veg og reiseliv*. Håndbok 205. Oslo: Statens vegvesen.
- United Nations 1994. *Recommendations on tourism statistics*. Publication ST/ESA/STAT/SER/M/83. New York: United Nations.
- Urry, John 1990. *The tourist gaze*. London: Sage.
- World Tourism Organization (WTO) 1995. *Collection and compilation of tourism statistics*. Madrid: World Tourism Organization.