



TØI rapport
372/1997

Jens Kr. Steen Jacobsen
Berit Grue

NASJONALE TURISTVEGER I NORGE

Intervjuundersøkelser 1995 og 1997

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.

Oslo, desember 1997

ISSN 0802-0175
ISBN 82-480-0025-7

Tittel: *Nasjonale turistveger i Norge.
Intervjuundersøkelser 1995 og 1997.*

Forfattere: *Jens Kristian Steen Jacobsen
Berit Grue*

TØI rapport 372/1997
Oslo, desember 1997
58 sider
ISBN 82-480-0025-7
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde: Statens vegvesen,
Vegdirektoratet

Prosjekt: O-2047 Vegen og reiselivet

Prosjektleder: Jens Kristian Steen Jacobsen
Kvalitetsansvarlig: Jan Vidar Haukeland

Emneord: Reiseliv
Turisme
Turistveg
Norge
Opplevelse
Landskap
Region
Feriereise
Bilturisme
Intervjuundersøkelse

Sammendrag:

Denne rapporten oppsummerer hovedresultatene fra intervjuundersøkelser langs fire vegstrekninger i forbindelse med utvikling av nasjonale turistveger i Norge. Undersøkelsene viser at trafikantene stort sett er fornøyde, men at det finnes enkelte problematiske aspekter, som trafikkmengde og mange tunneler. Flere steder er det konflikt mellom ulike typer av trafikanter. Det ser ut til at brukernes forventninger øker når en strekning blir kalt turistveg.

Title: *National Scenic Roads in Norway.
Road-Use Surveys in 1995 and 1997.*

Authors: *Jens Kristian Steen Jacobsen
Berit Grue*

TØI Report 372/1997
Oslo, December 1997
58 pages
ISBN 82-480-0025-7
ISSN 0802-0175

Financed by: The Norwegian Public Roads
Administration

Project: O-2047 Road-Use and Tourism

Project manager: Jens Kristian Steen Jacobsen
Quality manager: Jan Vidar Haukeland

Key words: Tourism
Scenic road
Norway
Experience
Scenery
Region
Holiday travel
Motor tourism
Survey

Summary:

This report summarises the main findings of road use surveys at four scenic roads in Norway. The surveys were part of the development of a national Scenic-Roads Program. The motorists are mostly satisfied with roadside facilities. The surveys indicate conflicting interests between different types of road-users, especially between those who use the highways as quick passages and those who feel that the speed makes it difficult to enjoy the view from the road. It appears that user expectations increase when a road is called a scenic road.

Language of report: Norwegian

*Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefaks 22 57 02 90*

*The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90*

Forord

Denne rapporten oppsummerer hovedresultater fra en studie av norske og utenlandske vegfarende på fire prøvestrekninger i forbindelse med utvikling av nasjonale turistveger i Norge. Undersøkelsen er initiert av og finansiert av Reiselivsprosjektet til Statens vegvesen Vegdirektoratet. Kontaktpersoner i Vegdirektoratet har vært sivilarkitekt Siri Legernes, overingeniør Øivind Luke og fungerende prosjektleder Trine Kanter Zerwekh, som både har medvirket til utformingen av undersøkelsen og kommentert tidligere rapportutkast. Videre har overingeniør Håvard Parr Dimmen kommentert vegtekniske aspekter.

Statens vegvesen i Hordaland, Nordland, Oppland og Sogn og Fjordane har gjennomført utdeling og innsamling av spørreskjemaer på prøvestrekningene, etter en fastsatt plan. Vegvesenets intervjuere, som trosset vær og vind og overbeviste trafikantene om at de skulle besvare spørreskjemaer, takkes for en avgjørende innsats.

Rapporten er utarbeidet av mag art Jens Kr. Steen Jacobsen og ingeniør Berit Grue, med førstnevnte som prosjektleder. Jens Kr. Steen Jacobsen har hatt ansvaret for forskningsdesign og datainnsamling, og har skrevet mesteparten av teksten i rapporten. Berit Grue har tilrettelagt datamaterialet for analyse, utført en del av analysene og utarbeidet grafer. Cand real Arne Rideng og cand oecon Petter Dybdedal har medvirket til utforming av spørreskjema og undersøkelsesopplegg. Forskningsleder, mag art Jan Vidar Haukeland har også bidratt til undersøkelsesopplegget og har videre kommentert tidligere rapportutkast. Figurene er laget av tegner Jack van Domburg. Fotos er velvilligst utlånt fra Statens vegvesen. Forsidefoto er ved Kurt Skagen. Elektronisk redigering av tekst og illustrasjoner er utført av Unni Wettergreen. Professor i grafisk design, Josef Leupi, har utarbeidet omslaget.

Oslo, desember 1997
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttjef

Jan Vidar Haukeland
forskningsleder

Innhold

Sammendrag Summary

1 Innledning.....	1
2 Teori- og begrepsgrunnlag.....	3
3 Metode og gjennomføring	13
4 Kjennetegn ved vegbrukerne.....	17
5 Motiver og aktiviteter.....	21
6 Problemopplevelse og evaluering	28
7 Reiseorganisering og beslutninger	42
8 Oppsummering og konklusjoner.....	46
Litteratur	49
Vedlegg.....	53

Sammendrag:

Nasjonale turistveger i Norge

Bilvinduet er ramme for en stor del av turistenes Norgesopplevelser. Særlig travle utlendinger som reiser omkring, ser stort sett det Norge som åpenbarer seg langs vegkantene. Vegnettet er en viktig del av Norges turismeattraksjoner, og vegene er utgangspunkt for mange fritidsopplevelser. Norge regnes som et bra land for bilturisme, fordi det oppfattes som trygt og har store variasjoner i landskap og natur. Turisters bruk av vegnettet er i stor grad knyttet til fornøyleskjøring, særlig visuelle opplevelser i form av sightseeing, men også andre sanseopplevelser.

Ved å inkludere turister og fritidsreisende i kunde- eller brukergrunlaget for vegnettet, blir også andre aspekter enn fremkommelighet og regularitet viktig. Dette vil gjelde særlig for veger der turisttrafikken utgjør en stor andel av trafikkmengden på årsbasis. De fritidsreisende blir altså mer sentrale vegbrukere. Brukernes økte vektlegging av såkalte «ikke-funksjonelle» aspekter ved vegnettet gjør at design og arkitektur ved tilrettelegging langs vegnettet blir stadig viktigere. Samtidig vil forskjellige slags trafikanter ha ulike interesser. I trafikantenes øyne er det også ulike oppfatninger av hva som er vakkert eller interessant.

Hovedhensikten med rapporten er å gi en beskrivelse av noen hovedtrekk ved vegfarende på de fire prøvestrekningene som inngår i Reiselivsprosjektet til Statens vegvesen. Ved planlegging for turisme og reiseliv forutsettes det oftest at man tar utgangspunkt i bruker- eller kundeanalyser, og det er gjort i denne sammenhengen. Brukeranalyser er spesielt viktige i sammenhenger der det er flere forskjellige brukertyper, som har ulike interesser, som til dels er i konflikt med hverandre. For vegsektoren er det videre viktig med konkrete og dokumenterbare kunnskaper om reiselivsrafikken, blant annet for å kunne møte brukernes, reiselivsnæringens og lokale myndigheters ønsker på en saklig og fornuftig måte. Undersøkelsene på prøvestrekningene bygger på spørreskjemaer som er besvart av et utvalg vegfarende i sommersesongene 1995 og 1997. Datainnsamlingen ble gjort på følgende vegstrekninger: Riksveg 17 Løding–Utskarpen, riksveg 258 Grotli–Ospeli bru, riksveg 55 Lom–Gaupne, samt riksveg 7 på strekningen Trengereid–Buskerud grense.

I norsk sammenheng kan en turistveg beskrives som en vegstrekning som har en spesielt høy kvalitet på turistopplevelser og reiselivstilbud, samtidig som den har underordnet betydning som transportåre mellom regioner. Det man ofte omtaler som turistveger eller sceniske veger, er veger som enten fører til vesentlige attraksjoner, eller som binder sammen flere attraksjoner til en helhetlig opplevelse. Noen attraksjoner er bare viktige for turister flest ved at de inngår i en attraksjonsklynge, som samlet sett er interessant. Turistveger

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 22 57 38 00 Telefaks: 22 57 02 90

representerer i utgangspunktet først og fremst en sammenbinding av mindre attraksjoner, som samlet gjør områder interessante. En del turistveger utvikler seg imidlertid til å bli attraksjoner i seg selv, ved at de oppnår selvstendig berømmelse.

Flott utsikt og variert landskap er blant de viktigste grunnene til å velge å kjøre en av de fire prøvestrekningene som inngår i det nasjonale turistvegprosjektet. Videre er det også sterk interesse for å oppleve de landskaps-typene som disse vegene går gjennom, som høyfjell, fjorder og kyst. Ganske mange vegfarende ønsket å besøke spesielle steder og attraksjoner langs strekningen. Fine steder å raste blir også vektlagt. Ønsket om å kjøre utenom allfarveg betones av halvparten av brukerne, mens to av fem vil unngå mer trafikkerte veger. Videre har tre av 10 valgt en av turistvegene for ikke å kjøre samme strekning flere ganger.

Vel en tredel av brukerne oppgir at strekningen er raskeste veg til eller fra deres reisemål. Siden yrkesmessige trafikanter og lokal trafikk ikke er inkludert i undersøkelsen, er det i praksis enda høyere andeler som benytter prøvestrekningene eller deler av dem som raskeste og/ eller eneste mulig transportåre. Andelen av trafikantene som benytter turistvegene som transportetapper, økte fra 1995 til 1997. To tredeler av dem som valgte en turistveg fordi den var raskeste veg til/ fra reisemålet, legger også vekt på at det er flott utsikt fra vegen. Halvparten av dem som valgte en av prøvestrekningene for å komme raskt frem, har stoppet for å se på utsikten. Fine steder å raste betones også av mange av dem som er opptatt av å komme raskt til målet. De som overnatter langs strekningene, legger sterkest vekt på utsikt fra vegen og er mest opptatt av å kjøre med lav hastighet.

Trafikantene har gjennomsnittlig rundt fire stopp på den aktuelle strekningen. Stopp i forbindelse med synsopplevelser har størst omfang. Det er lite friluftsliv i betydningen lengre fotturer. De fleste turistene som ikke overnatter langs en vegstrekning, går stort sett bare korte turer nær vegen. De viktigste endringene fra 1995 til 1997 er at relativt flere har rastet utenom rasteplasser og flere har stått/ gått på ski, mens færre har besøkt turismeattraksjoner og gått lengre turer.

Stort sett er flertallet av trafikantene fornøyde med den aktuelle strekningen. De mest problematiske sidene ved prøvestrekningene er trafikkmengden og antallet tunneler. Sett fra brukernes side er det sterkest negative reaksjoner på de mange tunnelene på rv (riksveg) 7, og det er også reaksjoner på tunnelene langs rv 17. Trafikkmengden oppleves som et problem for en firedel, og det er bare på rv 17 at dette ikke er noe betydelig problem. Videre synes en femdel av trafikantene at farten gjør det vanskelig å nyte utsikten. Det er også en god del som har et negativt inntrykk av slitasje på landskapet langs vegene, og som misliker vegskjæringer og utfyllinger i landskapet. Fergekøer er problematiske bare for en åttedel av vegbrukerne på rv 7, og det er her bare to prosent som oppfatter fergekøer som svært negativt. På rv 17 synes 20 prosent at fergekøer er litt negativt, mens bare fire prosent av trafikantene her synes fergekøer er svært negativt (1997). En økende andel av trafikantene synes det er et problem med søppel på rasteplasser og langs vegene. Dette

kan skyldes både økte forventninger til renhold og at det faktisk er blitt mer søppel, for eksempel som følge av økt bruk. For de to vegstrekningene med størst forandring i opplevelse av forsøpling (rv 7 og rv 17), er det norske vegfarende som er blitt mer kritiske.

Prøvestrekningene benyttes i økende grad til gjennomfart, noe som kan bidra til å forklare hvorfor det er blitt flere som synes at farten gjør det vanskelig å nyte utsikten. Dette illustrerer dilemmaet med å utvikle turistveger som er åpne for allmenn ferdsel (gjennomgangstrafikk). At flere synes at vegetasjon hindrer utsikten fra turistvegene, kan skyldes både at brukerne er blitt mer kravfulle og at visuelle opplevelser er blitt viktigere for de vegfarende. Reklameskilter langs vegen er et problem bare for en svært liten andel av trafikantene, noe som kan tyde på at de fleste vegfarende ikke fokuserer på, eller legger merke til slike skilter. Trolig kan det også være en viss effekt av opprydding i forbindelse med utvikling av prøvestrekningene.

Selv om de fleste er fornøyde med fasiliteter og vegutstyr ved turistvegene, er det en økende andel av vegbrukerne som synes at det er visse mangler langs prøvestrekningene. Denne tendensen kan skyldes flere forhold. Trolig øker forventningene som følge av at disse prøvestrekningene er blitt turistveger. Værforholdene kan også være medvirkende, ved at en god sommer i 1997 kan ha ført til en noe annen bruk av strekningene enn det man hadde i 1995. For få eller manglende campingplasser oppgis som problem av relativt mange flere i 1997 enn i 1995. Hovedtendensen her er at norske brukere er mer kritiske. Økningen i andelen som mener det er for få hoteller og pensjonater langs vegstrekningene, er særlig fremtredende på rv 17 og på rv 258. Det er stort sett utenlandske turister som i økende grad savner hoteller og pensjonater. Misnøye med for få bensinstasjoner har økt mest blant utenlandske vegfarende på tre av vegene (rv 17, rv 55 og rv 258). Blant de norske trafikantene på disse strekningene er oppfatningene av antallet bensinstasjoner uendrete eller mer positive. På rv 7 har det vært en økning i andelen negative svar både blant norske og utenlandske vegbrukere. Norske turister er minst fornøyde med antallet turistinformasjonskontorer, men økningen i andelen negative svar er det likevel utlendinger som står for.

Undersøkelsen fra sommeren 1997 viser at hele to av fem respondenter på prøvestrekningene synes det er for få skilter som viser avstander. Avstandsskiltingen her er i tråd med vanlig norsk praksis, så dette tyder på at mange ikke er fornøyd med denne praksisen. I tillegg kan det være større forventninger til skilting på en turistveg, enn til skilting for øvrig.

To av fem vegfarende hadde benyttet seg av informasjonstavler langs strekningene. Tavlene får tilfredsstillende vurderinger, med unntak av rv 258. Brukerne synes det er viktigst at slike tavler gir informasjon om turismeattraksjoner/ severdigheter. Videre er det også ganske sterk interesse for opplysninger om ferger, der det er aktuelt. Informasjon om rasteplasser og bensinstasjoner er middels viktig, mens opplysninger om byer/ tettsteder og serveringssteder/ kiosker vurderes som noe mindre betydningsfullt.

Sommeren 1997 hadde vel to av fem trafikanter vurdert alternativer til å kjøre den aktuelle strekningen, noe som er en nedgang fra 1995. Særlig på riksvegene 17 og 55 var det markant nedgang i andelen som vurderer alternative ruter. Reduksjonen i andelen brukere som ikke har alternativer, finner man både blant norske og utenlandske vegfarende. Trolig er disse vegene blitt mer kjente, og fremstår som klarere alternativer enn tidligere. Strekningene er også i økende grad blitt transportårer for regional fritidstrafikk. Reisehåndbøker, egen erfaring, turistbrosjyrer, vegskilter og beretningene til venner og kjente er de viktigste informasjonskildene for valg av reiserute. Halvparten av trafikantene benytter reisehåndbøker.

Rundt halvparten av vegbrukerne på prøvestrekningene er norske, mens en femdel er tyske. Fra 1995 til 1997 er det blitt relativt flere norske og færre tyske trafikanter på disse vegene. Videre er det ganske mange svenske og nederlandske turister. I 1997 var det gjennomsnittlig 2,7 personer i hvert kjøretøy. Fire av fem benytter personbil, en av 10 reiser med bil med campingvogn, mens en av 20 bruker bobil. Tre prosent anvender motorsykkkel eller moped. Det er relativt flest biler med campingvogn (husvogn) på rv 17, man finner høyest andel bobiler på rv 7, og høyest andel motorsykler/mopeder på rv 17.

To av fem overnatter langs den aktuelle vegstrekningen. Det er lavest andel overnattingsgjester langs rv 258, mens det er relativt flest som overnatter på rv 17. Gjennomsnittlig total reisevarighet blant brukerne av prøvestrekningene var 10 overnattinger (1997).

Summary:

National Scenic Roads in Norway

This report summarises the main findings of surveys of road-users at four scenic roads in Norway in the summer seasons of 1995 and 1997. The surveys were initiated by the Norwegian Public Roads Administration as part of the development of a national Scenic-Roads Program. One of the main objectives of the Scenic-Roads Program is to contribute to the development of the national tourism industry. The analysis of tourists' experiences of scenic roads is an important contribution to the understanding of summer tourism in Norway, where half of the foreign motor tourists are on a round trip (cf. Jacobsen & Haukeland 1994). Knowledge of different tourist highway experiences is important both to road administration authorities, tourism marketers and scholars, since the uses of the scenic roads are vital to the national tourism industry.

Although it is the objective of several scenic-road programs to protect and enhance the scenic, cultural, and historical assets within the scenic road corridors, comparatively little attention has been directed to understanding the users' experiences of such roads. The planning, design and marketing of scenic roads must be based on how visitors experience both these roads and their attractions and environments (cf. Gunn 1988:23–35). A basic knowledge of the characteristics of those motorists using the scenic highways is essential in order to effectively implement resources.

The first part of the report discusses the phenomenon of scenic roads. The focus here is mainly on the scenic road as a tourism attraction. To be considered an attraction, a road must either be perceived by visitors as being special or extraordinary or it must lead to important attractions. The main objective of the empirical part of the report is to describe the actual use of the roads. The route-choice motives of the motorists are explored. Moreover, some of the perceptions that such tours entail are included. Additional aspects are identification of road-use problems, the lack of facilities and other weak points as experienced by the users. Further, the report deals with the particular benefits motorists seek when they choose to travel along these specific Norwegian scenic highways.

Romanticism provides an important background for today's use of scenic roads in the mountainous landscapes of Norway. Early tourists in Norway were characterised by a love of physical activity for its own sake combined with a romantic fascination of mountains. This type of tourism is partly explained as a search for the very quintessence of wild or untamed landscapes. Today's travel to the Norwegian fjords, coastal areas and mountain plateaux is also explained as a component of green tourism. Green tourism

generally appears to be a result of an increasing interest in the environment and its constituency. This kind of tourism seems to be a variable phenomenon. Green tourism can be understood as an escape from everyday life, as a protest against modern life and as a rejection of the artificial. The green trend also includes communication with a vanishing nature and aesthetic or romantic outdoor experiences. The unique right to trespass in the forests, mountains and seashores gives tourists an almost free access to hiking, walking and camping in non-populated or non-agricultural areas – making Norway especially interesting to motor tourists with an interest in enjoying proximity to nature.

The surveys were conducted during selected days from the end of June to the middle of August in 1995 and 1997. The questionnaires were distributed and collected at two points at each of the national scenic highways included in this study. A random sample of road-users were stopped by the Road Administration staff and asked to answer a questionnaire, which was available in five languages: English, French, German, Norwegian and Swedish. The highways included in the surveys are not classified as parkways; they are not functionally restricted and also serve motorists who use them for non-recreational purposes, for instance as a quick passage (cf. Hoel & Perfater 1992:16). Consequently, commercial vehicles and local traffic by residents of the areas along the route were excepted from the survey. A total of about 6300 questionnaires were returned to the staff. Nearly 100 questionnaires were incomplete and rejected, making the effective sample size 6217. The response rate is between 80 and 90 per cent. As with all sample surveys the results are tinged with uncertainty. Both the sampling procedure and the design of the questionnaire imply that some caution must be used in interpreting the results.

The principal aspect influencing the motorists' choice of their particular route is the view from the road. A varied landscape is also very important. Further, the surveys show that there is great interest in experiencing landscapes such as the fjords, the high mountains, and, in one case, also the coast. For many of the motorists, it was convenient to take the particular road.

On an average, the road-users made four stops on their trip along the national scenic highways included in the surveys. Most of the stops are related to visual experiences such as a more prolonged look at the view and taking pictures or filming. One third of the road-users took short walks near the road, and the same proportion stopped by a river, a lake or by the sea. Only one in eight went for a long walk (more than 30 minutes) or hiked in the mountains. Two in five motorists pulled over at rest areas to eat their own food, and one in four pulled off the highway in order to eat their own food at places other than rest areas. One in four stopped at cafes and restaurants. On the scenic roads that go through high mountains, a considerable number of motorists stopped to play in the snow.

Heavy traffic is regarded as a negative aspect by one fourth of the scenic road users. One in five motorists find that the speed makes it difficult to enjoy the view from the road. Moreover, the same proportion of road users feels that

there are too many road tunnels along some of the routes. Another important problem is littering along the roads and at some rest areas. Other, minor problems are vegetation that block the view along three of the roads, road cuts and fills marring the landscape, and some run-down areas along parts of the roads. On two of the scenic roads, the users regard queues at the fjord ferries as somewhat negative.

Two in five motorists feel that there are too few toilets along their route. One third are of the opinion that there are not enough filling stations. One in four would like more marked hiking trails. One in five motorists think that there are too few rest areas and picnic areas along these scenic roads. Approximately one in six find that there are too few campsites, hotels/pensions, cafes and restaurants. Most of the road users are satisfied with the quality of the new information signs along some of the roads.

The empirical findings are briefly discussed in relation to previous research. The study confirms the importance of the gaze or the vision in motor tourism (cf. Urry 1990). It seems that many of the motorists surveyed drive through the varied landscape as if they were watching a film. This attitude is related to an enjoyment of the actual progress of the tour and a perception of the driving itself as an experience. The surveys further indicate conflicting interests between different types of users, especially between those who use the highway as a quick passage and those who find that the speed makes it difficult to enjoy the view from the road. The surveys also show that the roads studied are both highways and byways, depending on the situation of the actual user. Moreover, it appears that user expectations increase when a road is called a scenic road.

One limitation of this study lies with the self-reported measures of opinions and attitudes. A second limitation is that the surveys cover only certain aspects of the users' cognisance of the scenic highways. In order to compensate for these deficiencies, further investigations should include more-detailed studies of actual route-choice behaviour, especially decision-making processes en route. It might, for instance, be necessary to use personal interviews as a supplement to surveys based on questionnaires.

1 Innledning

I dag så jeg høyfjell med bre i brynet,
i gråkold klarhet og frøs ved synet [...]
Bjørnstjerne Bjørnson på Grotli i 1896

Bilvinduet er ramme for en stor del av turistenes Norgesopplevelser. Særlig travle utlendinger som reiser omkring, ser stort sett det Norge som åpenbarer seg langs vegkantene. Vegnettet er en viktig del av Norges turismeatraksjoner, og vegene er utgangspunkt for mange fritidsopplevelser. Norge regnes som et bra land for bilturisme, fordi det oppfattes som trygt og fordi det er store variasjoner i landskap og natur. Flertallet av utenlandske turister i Norge bruker bil eller buss for å komme til severdighetene, og to tredeler av norske ferierende er også bilister når de drar på ferietur.

Det fins en rekke gode grunner til å utvikle turistveger. Ikke bare er fornøyleskjøring og bilferie svært populært. Turistveger kan videre bidra til å gi gode naturopplevelser, og de kan stimulere interessen for både nasjon og region. Turisme og sightseeing innebærer også betydelige inntekter for de regionene der reisene foretas (jf Lew 1991; Haukeland og Grue 1996).

Ved planlegging for turisme og reiseliv forutsettes det at man tar utgangspunkt i bruker- eller kundeanalyser (Gunn 1994). Dette har langt fra alltid vært tilfelle ved utvikling av turistveger. I De forente stater har man ofte hatt begrensede kunnskaper, både om turisme generelt og om vegbrukerne, i forbindelse med turistvegprosjekter, ifølge Lew (1991). I norsk sammenheng står man ved mange veger overfor en tilleggsutfordring med et stort mangfold av vegbrukere, som kommer fra en rekke forskjellige land. Da Statens vegvesen satte i gang sitt reiselivsprosjekt, med utvikling av fire prøvestrekninger for nasjonale turistveger, fulgte man lærebokoppskriften, ved å gjennomføre brukerundersøkelser på de fire prøvestrekningene.

Ved forbedring av tilretteleggingen av vegnettet for turister og fritidsreisende er det en rekke utfordringer, både når det gjelder kunnskapsgrunnlag og iverksetting av tiltak. Når man har definert de vegfarende som kunder, er det spesielt viktig å skaffe seg tydelige bilder av de ulike kundekategoriene, særlig siden man her har en differensiert og segmentert kunde-/ brukerkrets. For å virke effektivt, må planlegging, design og arkitektur til dels basere seg på kjennskap til hvordan folk tenker og føler om omgivelsene. Man må særlig være sensitiv i forhold til hvordan folk betrakter og bruker vegnettet og de tilstøtende omgivelsene. Ved tilrettelegging i forhold til utenlandske turister står man dessuten overfor en tilleggsutfordring, ved at det krever en forståelse av hvordan Norge og norske regioner blir oppfattet av forskjellige utenforstående.

Før denne studien ble planlagt, var det bare gjort spredte studier av ferieturer med bil i Norge (Viken 1991; Jacobsen 1992; Jacobsen og Haukeland 1994; Viken og Sletvold 1988; Fjesme, Teigland og Vorkinn 1987). Innretningen på disse undersøkelsene innebærer at de har begrenset verdi i forhold til kunnskapsinteressene knyttet til utvikling av turistveger. Både disse og andre undersøkelser tyder på at turistene som ferdes på det norske vegnettet stort sett er mer opptatt av å se på storslagne og dramatiske landskaper enn å ferdes i dem. Det er videre indikasjoner på at mange turister er interessert i å oppleve spesielle steder og regional kultur (jf Viken 1997a), og at det er interessant å utvikle regionale turistruter (jf Lew 1991). Vegfarende turister reiser stort sett omkring eller de er på veg til et oppholdssted. De fleste har derfor hovedsakelig korte stopp langs reiseruten, med unntak av overnattingssted. Veger og steder som er tilgjengelige med bil, blir da i stor grad utgangspunkt for opplevelsene, siden disse turistene sjelden beveger seg langt fra veger og stier mellom startsted og reisemål.

Vegmyndighetene produserer altså ikke bare raske og sikre transporter, men også estetiske opplevelser, i alle fall når man ikke tar snarvegen gjennom det underjordiske. Og mange bilturister er ikke bare «milslukere», men er opptatt av kvaliteten på opplevelsene langs vegene der de ferdes. Turisme som næring er et norsk satsingsområde. Det betyr at reiselivsnæringen i økende grad vil stille opplevelsesmessige og andre krav til vegnettet, på linje med, og delvis også på tvers av, vel etablerte krav fra det øvrige næringsliv, for eksempel ønsket om rask fremkommelighet (jf Tjade 1994). Brukeranalyser er spesielt viktige i sammenhenger der det er flere forskjellige brukertyper, som i mange tilfeller har interesser som er i konflikt med hverandre. For vegsektoren er det videre viktig med konkrete og dokumenterbare kunnskaper om reiselivstrafikken, blant annet for å kunne møte brukernes, reiselivsnæringens og lokale myndigheters ønsker på en saklig og fornuftig måte. Turistenes kvalitetskrav representerer også utfordringer for dem som driver næringsvirksomhet rettet mot dem som ferdes langs vegnettet.

Det er stor variasjon blant fritidsbrukerne av det norske vegnettet, både når det gjelder reisehensikter, interesser og kjørestil. Derfor er det bare spørreundersøkelser som kan gi et klart bilde av vegturismen i dens fulle bredde. Foreløpig er det imidlertid bare utvalgte aspekter ved vegturismen som er undersøkt, og det er her bare deler av dette datamaterialet som er analysert. Denne rapporten oppsummerer hovedfunn fra intervjuundersøkelser for reiselivstilpassing av vegnettet. Undersøkelsene er gjort på prøvestrekningene til Statens vegvesens reiselivsprosjekt. Bruk av vegstrekningene, rutebeslutninger og tilrettelegging er sentrale temaer. Brukernes evaluering av aspekter ved strekningene inngår i undersøkelsen.

2 Teori- og begrepsgrunnlag

Dette kapitlet tar sikte på å gi en enkel plattform for en allmenn forståelse av turistveger og deres brukere. Hensikten er særlig å introdusere enkelte basisbegreper, belyse noen sentrale temaer og tydeliggjøre problemstillinger knyttet til forståelsen av turisme, turistveger og bruken av slike veger.

Hva er feriereiser og turisme?

Ferielivet er etter hvert blitt så mangfoldig at det riktige kanskje ville være å betrakte ferie mer som et adjektiv enn et substantiv. Dette omtales gjerne som segmentert (oppsplittet) turisme og skyldes blant annet at reiselivsnæringen utvikler større tilbudsvariasjon og at folk blir mer individualistiske på sine reiser (jf Urry 1995:150–151, Haukeland 1993). Ordet «ferie» kommer fra det latinske *feriae*, som betydde «festdager da en ikke drev handel». Ferie er beslektet med ord som feire og fetere. Språkhistorisk antyder det norske samlebegrepet for våre lengste friperioder ikke primært reise, men særlig fest og feiring. Et av de engelskspråklige ordene for ferie, *vacation*, kommer fra det latinske *vacare*, som betydde «å forlate (sitt hus) tomt». Denne opprinnelsen antyder at man ikke kan ha skikkelig ferie hjemme (Graburn 1977:18–19). I dag betyr ferie først og fremst en sammenhengende rekke av dager da en har fri fra arbeid eller skole/ studier.

Rekreasjon, både fysisk og psykisk, er et viktig stikkord for dagens ferieliv. Man kan likevel ikke forstå turisme bare ut fra teorier om fritid og/ eller rekreasjon. Betydelige deler av turismen synes heller ikke uten videre å kunne sidestilles med kultur- og opplevelsesindustri i sin alminnelighet. Med et språklig bilde kan man si at en del av turistene er våre dagers pilegrimer, som drar av sted for å dyrke sentrale forhold i egen eller andres kultur (Graburn 1977). Religion er delvis flyttet inn i fritidssfæren, og blitt mer underlagt individuelle ønsker (jf Allcock 1988). Deler av turistisk *sightseeing* synes å være en blanding av religion og lek, eller religionstilknyttet lek (Turner og Turner 1978:35–37). Man kan si at en god del turister fra det kontinentale Europa søker et slags åndelig senter i norsk natur og kultur. Den ville, dramatiske eller utemmete naturen i Norge ble reisemål etter at man sluttet å sette likhetstegn mellom det vakre og det nyttige. MacCannell (1976:80) sier det slik:

Modernitet transformerer *natur* fra et grusomt alternativ til samfunnsliv, til et sted for lek. Fritidsbruk av natur er av to hovedtyper, rekreasjonsmessig og estetisk. [...] Estetisk bruk av natur inkluderer *sightseeing* [...]

Et nærmest religiøst forhold til naturen kjenner jo mange fra egne opplevelser eller fra omgangskretsens beretninger. Romantikken har hatt avgjørende betydning for utviklingen av reiselivet i Norge. Siden slutten av forrige århundre er det gradvis blitt bredere tilslutning til et syn som oppfatter den ville naturen som «vår tids katedral» (jf Jacobsen 1989). Koplingen av «natur og kultur» som reisemotiver tilhører i utgangspunktet et romantisk ideal, mens «natur og sport» knyttes til et gentleman-ideal, som vokste frem parallelt med romantikken (Knebel 1960:19–22). Turister oppsøker altså natur og landskaper ut fra en sportslig og en romantisk interesse, og i en del sammenhenger kombineres disse interessene, både av hver enkelt, men enda oftere av par, familier og andre som reiser sammen. Thirud (1994) anvender betegnelsen *relativ romantikk* om mange norske landskaper som er interessante for turister.

Ved analyse av samtidens turisme trekker Urry (1990:46) et skille mellom «romantiske» og «kollektive» turister. Romantiske turister er individualistisk orienterte, og søker mest mulig «uforstyrret naturskjønnhet». Slike turister oppsøker helst vakre eller dramatiske landskaper, og de ønsker minst mulig tilrettelegging og færrest mulig andre turister. Kollektivt orienterte turister reiser gjerne i grupper eller de inngår i kollektive sammenhenger på deler av reisen, og de aksepterer i stor grad andre turistenes tilstedeværelse (se også Jacobsen 1997b:14–17).

Det er videre vanlig å forbinde sightseeingturister med det moderne liv. Flere forfattere har pekt på at sightseeren er et av de beste eksempler man kan finne på det som kan kalles «det moderne menneske i sin alminnelighet» (jf MacCannell 1976). I motsetning til ferie som hvile og avslapping, er sightseeingreiser ofte preget av et stramt og hektisk program, der hensikten er å se seg om i verden, og/ eller forsøke å forstå og beherske verdens mangfold. Sightseeren kan likevel oppfatte reisen som en morsom og underholdende fritidsaktivitet, selv om den ofte krever mer slit og strengere organisering enn mange arbeidsoppgaver (jf MacCannell 1976). Sightseeren søker vanligvis det *nye*, mens ferie som rekreasjon først og fremst innebærer en søking etter *forandring*, uansett om det bringer noe nytt eller ikke (Cohen 1974). Sightseeingturer, som rundturer i andre land, er ofte ikke tilbakevendende, mens rekreasjonspregete feriereiser har en tendens til å være vane-messige. Dette har blant annet den praktiske konsekvens at tilreisende ofte er turister bare på sin første reise til et sted. Kommer man tilbake, er man vanligvis å betrakte som ferierende. Den ferierende drar gjerne til ett bestemt sted eller har et hovedmål for reisen, mens sightseeren reiser omkring. Det er ikke klare grenser mellom disse to formene, men skillet eksisterer også som en levende realitet. Formene kan selvsagt kombineres, også i løpet av en og samme reise. På en turistveg kan man for eksempel være sightseer undervegs til en rekreasjonspreget ferie, som hytteopphold eller besøk hos slekt og venner.



Figur 1: Bilturisme og fornøyleskjøring er i sterk grad knyttet til visuelle opplevelser. (Foto: Jens Kr. Steen Jacobsen)

Det visuelle aspektet er sentralt i betydelige deler av turismen. I vestlige samfunn er synsinntrykk på mange områder så dominerende at man ofte ikke legger merke til synssansens viktighet. Det moderne samfunnsliv bidrar til at rene visuelle inntrykk får økende betydning (Simmel 1968[1908]:486). Visuelle opplevelser medvirker i stor grad til å forme menneskers oppfatning av verden. Det er derfor ikke overraskende at en av de handlingsformene som særmerker dagens vestlige samfunn, nemlig bilturisme og bilkjø-

ring i form av fornøyleskjøring, også i sterk grad er knyttet til synsinntrykk og visuelle opplevelser. Et sentralt aspekt ved dagens turisme er å «se med egne øyne», som en form for visuell kunnskap eller visuell sanselighet. Sightseeing kan også forstås som symbolsk, visuelt forbruk; «kjøp av nye inntrykk» (jf Douglas & Isherwood 1980). Allment sett synes sightseeing i ganske stor grad å være orientert mot det man kan kalle høykultur, ofte fortidens høykultur eller spesielle minner og representasjoner fra fortiden. Sightseeing med utgangspunkt i bil og buss i Norge er imidlertid mye knyttet til landskapsopplevelser. I mange tilfeller vil det sentrale i turistopplevelsen være forbundet med utsikten fra et transportmiddel i bevegelse. Typisk for bilturisters første besøk på et sted er at oppholdstiden oftere kan regnes i minutter og timer enn i dager og uker. Fokus på visuelle opplevelser finner man særlig innenfor den type turisme som omfatter sightseeing, altså visuelle opplevelser av det man gjerne kaller severdigheter (attraksjoner).

Å oppleve verden gjennom synet er gjennomgående mer abstrakt enn det man kjenner gjennom andre sanser. Det visuelle feltet er også langt større enn det som er feltet for andre sanser. Synet er, i likhet med tenkning, evaluende, bedømmende og bidrar til fantasi. Det kan innebære at en del av bilturistene har et kritisk blikk. Men synet betyr ofte ikke noen dyp involvering i følelser. En person som bare «ser» er en betrakter, som ellers ikke er involvert i det som blir sett. For mennesket er synet avstandssansen, slik lukt er det for mange dyr (Tuan 1974). Dette kan indikere at turismen langs veggnett stort sett innebærer flyktige møter med landskap og byggverk langs vegene. Fra turistenes og reiselivsnæringens side betyr dette også store krav til visualisering av lokal kultur og lokalt særpreg (jf Viken 1997a). Kjernen i bilturistenes opplevelser av steder ser ofte ut til å være *det passerende blikket* (Jacobsen 1997a), altså flyktige, visuelle øyeblikksopplevelser eller stemninger. Det flyktige i mange visuelle opplevelser understrekes av Clark (1960:16–17), som peker på at man ofte ikke kan nyte en ren estetisk sanseopplevelse lenger enn man kan nyte duften av en appelsin, som i Clarks tilfelle er mindre enn to minutter. For mange av vegturistene betyr dette at det ofte holder å sette ned farten litt for å få med seg et interessant synsinntrykk. Den sterke vektleggingen av visuelle aspekter innen bil- og vegturismen innebærer trolig at visuell kvalitet vil være vesentlig ved utvikling av turistveger. Til tross for en langt på veg ønsket flyktighet i vegturisters visuelle opplevelser, betyr ganske høy fart og begrensede muligheter for å stoppe at det legges betydelige bånd på opplevelsesmulighetene. Ofte tvinges bilturistene dermed til å fokusere bare på hovedtrekkene i det passerende landskapet (jf Jakle 1987:155).

Vegtransport oppfattes altså ikke bare funksjonelt, men også estetisk og symbolsk, og det er lange tradisjoner for å legge vekt på estetikk ved bygging av veger og bruer. I dagens Norge synes det å være en tiltakende interesse for å gjøre omgivelsene mer estetiske, også innenfor transportsystemene. Oppmerksomheten omkring utdelingen av Vegdirektørens «Vakre vegers pris» er et eksempel på dette. Vektleggingen av estetikk skjer ikke nødvendigvis på bekostning av de funksjonelle sidene ved transport- og vegsystemene, men er i alle fall et supplement til det man vanligvis oppfatter som sentrale funksjoner, som for eksempel fremkommelighet, regularitet og så

videre (jf Featherstone 1991:24–25; Jacobsen 1997a). Flere norske riksveger har imidlertid en svært stor andel turister og fritidsreisende blant trafikantene, slik at man også kan tale om vegenes «turistfunksjoner».

Turisters bruk av vegnettet er i stor grad knyttet til fornøyleskjøring på forskjellige måter, særlig visuelle opplevelser i form av sightseeing, men også andre sanseopplevelser. Ved å definere turister og fritidsreisende som en del av kunde- eller brukergrunnlaget for vegnettet, blir andre aspekter enn fremkommelighet og regularitet viktig. Dette vil gjelde særlig for veger der turisttrafikken utgjør en stor andel av trafikkmengden på årsbasis.

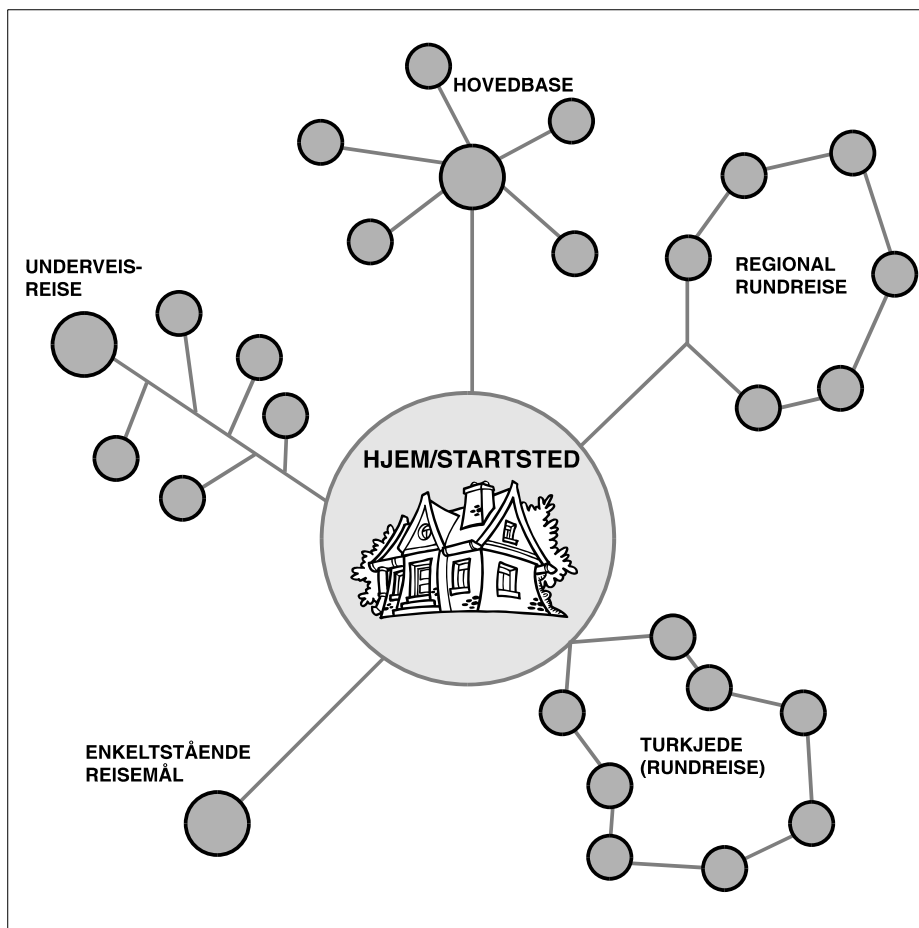
Dette er noe av bakgrunnen for den satsingen på turistveger man finner hos Statens vegvesen, gjennom utviklingen av fire prøvestrekninger. De fritidsreisende blir altså oppfattet som mer sentrale vegbrukere. Brukernes økte vektlegging av såkalte «ikke-funksjonelle» aspekter ved vegnettet gjør at design og arkitektur ved tilrettelegging langs vegnettet blir stadig viktigere. Samtidig er det vesentlig å være oppmerksom på at forskjellige slags trafikanter kan ha ulike interesser, og at det, i trafikantenes øyne, fins ulike oppfatninger av hva som er vakkert.

Hva er en turistveg og hvordan brukes den?

I faglitteraturen benyttes det flere begreper om det Statens vegvesen har valgt å kalle *turistveg*. De vanligste uttrykkene er «scenisk veg», «scenisk sideveg», «parkveg», «parkallé» og «scenisk hovedveg» (jf Gunn 1994: 261–270). Uttrykket scenisk veg henspiller først og fremst på opplevelser av det naturskjønne fra bilvinduet. Fornøyleskjøring er en viktig aktivitet for turister, og fornøyleskjøring er særlig knyttet til synsinntrykk, men til en viss grad også opplevelser av en strekning 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 av ulike grunner oppleves som mer interessant enn det raskeste alternativet. Slike veger vil i en del sammenhenger ha funksjonelle restriksjoner, for eksempel at de er stengt for større kjøretøyer og/ eller at de har nedsatt hastighetsgrense. En *parkveg* er vanligvis en bred veg med beplantning langs sidene eller midten av vegen. I visse tilfeller brukes også betegnelsen parkallé om en slik vegtype, når beplantningen består av trær. I De forente stater er det funksjonelle restriksjoner på parkveger, ved at de er forbeholdt privatbiler. I Canada anvendes ordet parkveg om en hovedveg i en nasjonalpark. I en del sammenhenger benyttes også uttrykket «*lineær park*» som betegnelse på en turistveg. Uttrykket innebærer en forståelse av et (park)landskap som linje, som man altså opplever ut fra eller med utgangspunkt i vegen. Dette gjelder for eksempel Blue Ridge Parkway i De forente stater, en av de eldste turistvegene. Park betyr i denne sammenhengen ikke (nødvendigvis) et kultivert landskap, men henspiller like gjerne på park i betydningen naturreservat eller fredet område (nasjonalpark), der man tar sikte på bevaring av naturlige og historiske objekter for fremtidige generasjoner (jf Jolley 1987).

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/ fritidsbruk. En scenisk hovedveg kan også være en veg som primært benyttes for transport innen et destinasjonsområde (Gunn 1994:261). De forskjellige måtene å bruke turistveger på, kan blant annet illustreres ved hjelp av figur 2.



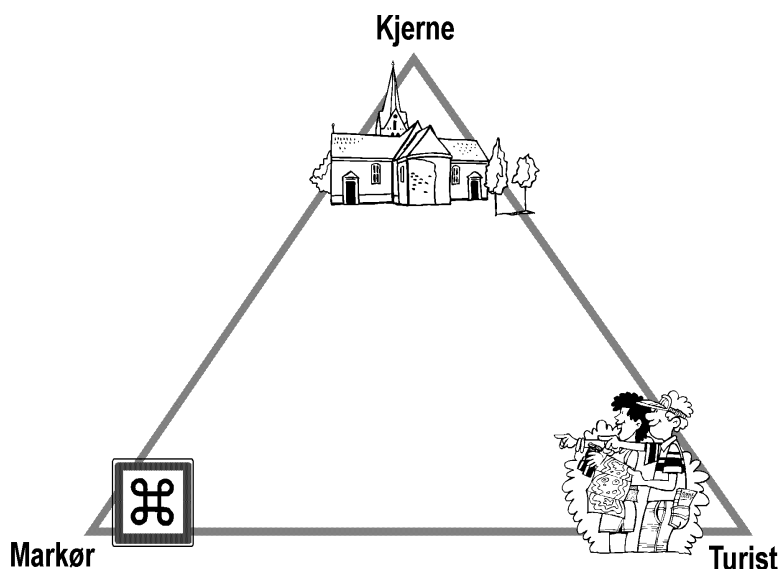
Figur 2: Romlige reisemønstre; enkeltstående reisemål, undervegsreise, hovedbase, regional rundreise og turkjede (Lue, Crompton og Fesenmaier 1993: 294).

Man kan dra til et område for å benytte spesielle vegstrekninger, det som her er kalt regional rundreise. Videre kan bruk av en turistveg inngå i en turkjede. Man kan dessuten benytte turistveg(er) i forbindelse med et ferieopphold i det som her er kalt hovedbase, det vil si at man drar på dagsturer ut fra det stedet der man har sitt opphold. Lue, Crompton og Fesenmaier (1993:295) peker på at i noen tilfeller mangler såkalte satelitt-destinasjoner nødvendige tilbud som for eksempel overnattingsmuligheter, slik at de ikke fremstår som selvstendige reisemål, og derfor er avhengige av et symbiotisk (gjensidig nyttig) forhold til tjenester og varer som tilbys på hovedbase-destinasjonen. Dette vil ofte kunne være situasjonen ved turistveger som utgjør korte strekninger, det man kaller sceniske sideveger, og det vil i stor grad være tilfelle i tidlige faser ved utviklingen av en turistveg. Hovedbasemønsteret fremkommer også når overnattingstilbudet oppleves som

spesielt attraktivt, eksempelvis når man bor på et sjarmerende, gammelt hotell i en norsk fjord, og drar på dagsturer langs turistveger for å oppleve breer og andre attraksjoner (jf Jacobsen 1997d:146).

Turistveger benyttes også i forbindelse med det mønsteret som her er kalt underveisreise, der man besøker flere reisemål og attraksjoner underveis til det som er hovedmålet for reisen, det stedet som er hovedfokus for reisen eller det stedet som ligger lengst vekk fra bostedet. Turistvegene benyttes også i forbindelse med det enkleste reisemønsteret: en reise til én destinasjon, der de fleste aktivitetene foregår. I slike sammenhenger benyttes turistvegene som transportetapper, for eksempel ved reiser mellom Østlandet og Vestlandet på Sognefjellsvegen (riksveg 55), og ved reiser til hytter og slekt langs riksveg 17 på Nordlandskysten.

Kjernen i det som gjør noe til en turistveg, er selvsagt at brukerne oppfatter det som en interessant opplevelse å ferdes langs vegen. Typiske positive attributter ved turistveger er for eksempel at man kan se vann; at landskapet oppfattes som utemmet eller ruralt (landlig); at man kan se til motsatt kant, for eksempel til motsatt side av en dal eller over en fjord; at landskapet er spesielt, samt at vegen og/ eller tilhørende utsiktspunkter gir særlig godt utsyn (jf Gunn 1994:263). Gunn peker på at fordi hele vegkorridoren er involvert ved sceniske vegstrekninger, kreves det at planleggingen tar hensyn til både landskap og kulturelle elementer. For eksempel brukes landskaps- og utsiktsvern i flere sammenhenger der vegstrekninger har betydning for turisme, ikke bare for rendyrkede turistveger, men også andre veger som har et betydelig innslag av turisttrafikk.



Figur 3: Turismeattraksjoners struktur; severdighet (kjerne), markør og turist (etter MacCannell 1976:41)

Mye av det som trekker turister til bestemte steder, kan sammenfattes i begrepet *attraksjoner* (se Jacobsen 1997b). Turismeattraksjoner kan defineres som et empirisk forhold mellom tre elementer; en *severdighet* (attraksjonskjerne), en *markør* og en *turist* (MacCannell 1976:41), slik det er vist på figur 3. En markør betyr her en hvilken som helst informasjon om en severdighet, for eksempel skilter langs vegnettet, omtale i reisehåndbøker og brosjyrer, eller muntlige beretninger fra venner og kjente. At turist(e) er inkludert i definisjonen av en attraksjon, innebærer at det ved utvikling av attraksjoner vil være avgjørende å forstå turistene som besøker attraksjonen og dem som kan være aktuelle besøkere. En del attraksjoner har appell til brede kretser av vegfarende, mens andre bare interesserer mindre deler av turistene. Hva som er viktige informasjonselementer (markører), bestemmes også i stor grad ut fra turistene (jf Jacobsen 1993). Ofte skjer det en gradvis utvikling av turismeattraksjoner, ved at de først verdsettes av et fåtall personer, og gradvis blir mer velkjente eller berømte. Delvis kan dette betegnes som en autorisasjonsprosess, der det blir økende aksept for at noe er en (betydelig) turismeattraksjon. Tilsvarende skjer det ofte en gradvis utvikling av markører. En attraksjon verdsettes kanskje først i en bok, som leses av et lite publikum. Så blir den for eksempel omtalt i en reisehåndbok. Etter hvert blir man oppmerksomme på dette der attraksjonen befinner seg (blant lokalbefolkningen), og man får kanskje skilter som viser veg til og markerer attraksjonen der den befinner seg. I mange sammenhenger utvikles det kommersielle tilbud ved mye besøkte attraksjoner, eksempelvis suvenirsalg, servering, overnattingstilbud, og så videre. Viken (1997b:99) peker på at opplevelse av steder og attraksjoner forsterkes ved formidling av særpreg gjennom tekst og tale. Ved turistveger gjelder dette både bruk av brosjyrer og informasjonstavler, og i en del tilfeller formidles særpreg også gjennom guider.



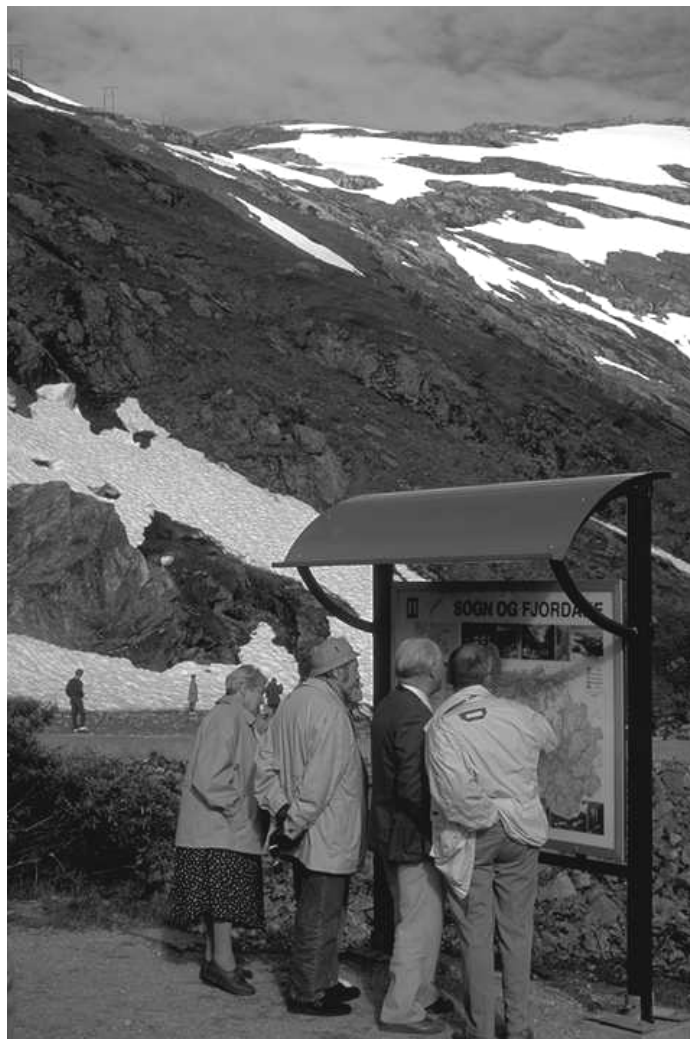
Figur 4: En markør kan også være en slik innretning, som gir turistene navn på fjelltoppene man sikter mot. (Foto: Kurt Skagen)

En del attraksjoner er så betydningsfulle at de blir selvstendige reisemål for mange av vegturistene, mens andre attraksjoner bare har mindre innflytelse på turistenes rutevalg. Enkelte attraksjoner oppdages mer tilfeldig undervegs. Det må understrekes at ikke alle attraksjoner er severdigheter, og en del av dem oppleves heller ikke primært gjennom synssansen. Attraksjoner kan være for eksempel stemninger, lukt, smak og så videre. For en del utenlandske turister i Norge er frisk, klar luft samt fred og ro viktige attraksjoner (jf Heimtun 1997).

Forholdet mellom veger og attraksjoner antar forskjellige former: en veg kan føre til en eller flere attraksjoner (punktattraksjoner eller kjerner), en veg kan binde flere attraksjoner sammen (kjernekløynger), vegen kan være utsiktssted til forskjellige slags attraksjoner, og en veg (veganlegget) kan være en attraksjon i seg selv. Det man ofte omtaler som turistveger eller sceniske veger, er veger som enten fører til vesentlige attraksjoner, eller veger som binder sammen flere attraksjoner til en helhetlig opplevelse (Jacobsen 1997b). Noen attraksjoner er bare viktige for turister flest ved at de til sammen danner en attraksjonsklynge, som samlet sett er interessant (jf Leiper 1990:374).

Veger kan være selvstendige attraksjoner, men turistveger

representerer i utgangspunktet først og fremst en sammenbinding av mindre attraksjoner, som samlet gjør områder interessante. Det synes imidlertid å være vanlig at en del turistveger utvikler seg til å bli attraksjoner i seg selv, ved at de oppnår selvstendig berømmelse. Turistveger kan være både veger som er beregnet bare på turister («parkveger», med restriksjoner på annen ferdsel), og de kan være vanlige ferdselsårer som er spesielt interessante for turister, attraksjoner, uavhengig av klassifikasjon av



Figur 5: Opplevelse av områder kan forsterkes ved formidling av særpreg gjennom tekst og illustrasjoner. (Foto: Kurt Skagen)

vegen. I norsk sammenheng kan en turistveg beskrives som en vegstrekning som har spesielt høy kvalitet på turistopplevelser og turisttilbud, samtidig som den har underordnet betydning som transportåre mellom landsdeler eller regioner.

Det er grunn til å anta at blanding av ulike trafikanttyper vil kunne skape problemer om man vil utvikle turistveger uten funksjonelle trafikkbegrensninger og særskilte hastighetsgrenser. Dette gjelder særlig der man finner innslag av hastverkspregete trafikanter som arbeids- og yrkesreisende, samt buss- og lastebilsjåfører. Det er også betydelige forskjeller mellom brukerne ut fra hvor godt de kjenner vegstrekningen (jf Hoel og Perfater 1992:16), og det er til dels betydelige forskjeller i kjørestil mellom ulike nasjonaliteter. Konflikt mellom trafikanter som holder høy fart og sakterekjørende turister er ikke bare problematisk for de involverte, men kan også føre til ulykker.

Om man går i gang med utvikling av turistveger, kan det i visse tilfeller være problemer med overpromosjon (omfattende markedsføring) i tidlige faser. Deler av tilretteleggingen av vegnettet for reiseliv vil innebære en promosjon av visse strekninger. Dette kan enten skje direkte, gjennom skilter, kart og liknende. Eller man kan få en indirekte virkning, ved at endret merking og bedre tilrettelegging gjør at en rute i sterkere grad blir anbefalt av tidligere besøkende eller av medier som reisehåndbøker, presse og kringkasting. Et av problemene med turismeplanlegging i slike sammenhenger, er at det ofte kan ta svært kort tid fra at område har lite besøk til det plutselig har svært mange tilreisende. Dette betyr at man ved reiselivsplanlegging ofte må utvikle en strategi for begrensninger eller en viss styring av reiselivstrafikken, samtidig som man arbeider for bedre tilrettelegging og/ eller vekst. Vellykket utvikling av sceniske vegstrekninger som turistveger krever oftest en viss aksept i det omliggende samfunn, særlig dersom tilretteleggingen for turister fører til økt trafikk og/ eller økt bruk av utmarksområder og rekreasjonsarealer.

3 Metode og gjennomføring

Undersøkelsene på de fire prøvestrekningene bygger på spørreskjemaer som er besvart av et utvalg vegfarende i sommersesongene 1995 og 1997. De fire strekningene inngår i Reiselivsprosjektet til Statens vegvesen.

Hovedtrekk i metode/ datainnsamling

Datainnsamlingen ble gjort på følgende vegstrekninger: Riksveg 17 Løding–Utskarpen, riksveg 258 Grotli–Ospeli bru, riksveg 55 Lom–Gaupne, samt riksveg 7 på strekningen Trengereid–Buskerud grense. De vegfarende ble stoppet på utvalgte steder ved endene av de vegstrekningene som ble undersøkt. Det ble anvendt spørreskjemaer for selvutfylling, fordi dette i den aktuelle sammenhengen er en billig, enkel og relativt pålitelig måte å foreta en slik undersøkelse på. Personlige intervjuer ville vært et kostbart alternativ, fordi man da ville trenge flere og mer språkkyndige personer til feltarbeidet. Spørsmålene omfatter i stor grad hele reisefølget, ikke bare den personen som fyller ut skjemaet. Det er benyttet spørreskjema i fem språkvarianter; engelsk, fransk, norsk, svensk og tysk.

For å unngå frafall av respondenter (intervjupersoner), satte man som krav at spørreskjemaet normalt skulle kunne besvares på rundt 10 minutter. En del av spørsmålsstillingene er utprøvd i tilsvarende undersøkelser. Det er benyttet nesten bare faste svarkategorier. Noen få spørsmål er knyttet bare til den enkelte vegstrekningen, mens de fleste spørsmålene er identiske i alle spørreskjemaene. Det er blant annet anvendt spørsmål fra undersøkelser av utenlandske turister i Norge (Jacobsen og Haukeland 1994; Jacobsen og Rideng 1994), to undersøkelser blant individuelle norske og utenlandske turister i Nordland (Jacobsen 1992; Jensen 1991), samt en undersøkelse blant turister nord for polarsirkelen (Viken 1991b). Videre er det til dels tatt utgangspunkt i analysene til Gunn (1988; 1994) og Smith og Smith (1992).

Siden intervjuundersøkelsene er gjennomført i løpet av to sommersesonger, med to års mellomrom, gir de til en viss grad et bilde av utviklingstrekk. Man kan likevel ikke betegne undersøkelsene som en studie av virkninger av den tilrettelegging som Statens vegvesen har foretatt. Dette skyldes særlig at betydelige deler av tilretteleggingen ikke var fullført før mot slutten av sommersesongen 1997. Videre er det gjennomført få fysiske tiltak langs Gamle Strynefjellsveg (rv 258). Da denne vegen går gjennom sårbar natur, har Vegvesenet satset på en skånsom og miljøtilpasset tilrettelegging. Annonseringen av vegene som turistveger skjedde til dels før strekningene var ferdig utviklet. På denne måten ble det hos noen trafikanter skapt en del forventninger som bare kan innfris fullt ut når tilretteleggingen er fullført.

Populasjon og utvalg

Populasjonen for denne analysen er vegfarende som i løpet av sommerse-
songene 1995 og 1997 var på en lengre reise på en av de fire prøvestrek-
ningene. Datainnsamlingen foregikk hovedsakelig i perioden fra 27. juni til
17. august, slik at undersøkelsen dekker kjernen av sommersesongen i de to
årene. For to av vegene (rv 55 og rv 258) startet intervjuingen i begynnelsen
av juli 1995. Også i 1997 startet man intervjuing i begynnelsen av juli på
riksveg 55. På riksveg 17 var 28. juli den siste dagen med datainnsamling i
1995. Undersøkelsesopplegget omfatter i tillegg til dem som reiser med per-
sonbil, også personer som reiser med bobil, bil med campingvogn (hus-
vogn), motorsykkel, og til en viss grad også sykkel. Det er imidlertid så få
syklistere med i utvalget at man i praksis har valgt å se bort fra dem. Veg-
farende som reiste på prøvestrekningene på de aktuelle dager/ tider på de
aktuelle stedene, utgjør altså utvalget av respondenter (intervjupersoner).
Undersøkelsen omfatter ikke yrkestrafikk og lokaltrafikk ved intervjustede-
ne. Det ble valgt ut bestemte dager gjennom sommeren, og intervjuene ble
foretatt med et tilfeldig utvalg av vegfarende på disse dagene. Det vanligste
var seks intervjudager begge år. På riksveg 7 hadde man i 1995 ni intervju-
dager, mens man på riksveg 17 gjennomførte intervjuer i løpet av fem dager
i 1995. I 1997 ble det intervjuet tre dager på riksveg 55. Intervjuene ble stort
sett gjennomført fra kl 9 om morgenen til kl 21 om kvelden. I stor grad had-
de man følgende tidsrammer: kl 9.00–11.30, 12.30–15.00, 16.00–18.00, og
19.00–21.00. Stopping av trafikanter samt utdeling og innsamling av spørre-
skjemaer ble foretatt av personale fra Statens vegvesen i Hordaland, Nord-



Figur 6: Intervjuundersøkelsene omfatter et tilfeldig utvalg vegfarende på bestemte dager i sommersesongene 1995 og 1997. (Foto: Erling Grønsdal)

land, Oppland, og Sogn og Fjordane. Svarprosenten er høy, mellom 80 og 90 prosent for undersøkelsene sett under ett.

Databehandling

Totalt 6 217 innleverte spørreskjemaer kunne benyttes; nærmere 100 skjemaer ble forkastet på grunn av svært ufullstendig utfylling. Der hvor det var tvil om hvordan svar skulle kodes eller forstås, ble svarene kodet og registrert som manglende data. Det er i teksten bare rapportert om forskjeller som er statistisk signifikante på fem prosentnivå. Flere ulike signifikanstester er benyttet. Feilmarginene er anslått til omlag +/- 10 prosent for spørsmål som gjelder vegstrekningene som helhet. Med hensyn til geografiske og enkelte andre fordelinger er usikkerheten noe større. Usikkerheten er noe større for datamaterialet fra riksveg 17, fordi utvalget her er noe mindre enn for de øvrige strekningene. Videre er det også noe større enn gjennomsnittlig usikkerhet knyttet til datamaterialet for riksveg 55 fra sommersesongen 1997, på grunn av få intervjudager.

Metodekommentarer

Siktemålet med denne rapporten er først og fremst å gi en beskrivelse av noen hovedtrekk ved de vegfarende på de fire prøvestrekningene; hvordan reisene foretas, hva disse trafikantene søker, hovedtrekk ved reiseruter, hva de bruker tiden til ved stopp på strekningene, samt hvordan de vurderer omfang og kvalitet på ulike tilbud.

Tidspunktene for gjennomføringen av intervjuundersøkelsene ble valgt først og fremst for å få et bilde av hovedsesongen om sommeren. Sammenlikninger med tilsvarende studier av utenlandske turister i deler av Norge (Haukeland og Rideng 1997; Rideng og Haukeland 1996; Jacobsen 1997c) tyder ikke på at utvalget av vegfarende er skjevt på de områder der det er mulig å jevnføre svarene. Også sammenlikninger av svarfordelingen mellom de fire vegstrekningene indikerer at kvaliteten på datamaterialet stort sett er fullt tilfredsstillende.

Flere av spørsmålene er bevisst gjort svært enkle for å redusere tidsbruken ved utfyllingen av spørreskjemaet, og dette kan åpne for upresise svar. En slik uklarhet kan være om respondentene klarer å skille klart mellom reisen eller det enkelte ledd i reisekjeden, og opplevelse og bruk av den aktuelle vegstrekningen. Svarfordelingen tyder på at enkelte respondenter ikke skiller klart mellom den riksvegstrekningen som undersøkelsen omfatter, og den reiseetappen der riksvegstrekningen inngår. Dette synes bare i begrenset grad å være noe problem ved fortolkning av resultatene.

Forskjeller mellom nasjonaliteter kan skyldes ulikheter i interesser og handlinger, men kan i visse tilfeller også være resultat av forskjeller i oppfatninger og uttrykksmåte. En del av disse problemene er forsøkt løst gjennom utformingen av spørreskjemaene på de enkelte språk. Det er imidlertid vanskelig å løse metodeproblemer som er knyttet til at enkelte nasjonaliteter kan ha en tendens til å krysse av på midten av en skala, mens andre kan ha

en tilbøyelighet til å velge ytterpunkter. Det er derfor viktig å ta hensyn til kulturelle forskjeller mellom respondentene ved fortolkning av resultatene.

Nasjonalitetsfordelingen i utvalget synes i liten grad å være påvirket av valget av språkvarianter. Noen turister som ikke fikk spørreskjema på sitt morsmål, kan ha hatt språkproblemer. Konkret gjelder dette trolig et lite antall finske og østeuropeiske respondenter, samt muligens noen nederlendere, italienere og dansker. Det norskspråklige spørreskjemaet ble i utgangspunktet tilpasset dansker, slik at det burde være relativt få problemer for danske respondenter.

Det kan synes uklart i hvilken grad man kan regne med å få helt oppriktige svar på alle de spørsmålene som er stilt. I spørreskjemaene kom det imidlertid ikke frem spesielle reaksjoner mot noen av spørsmålene. Glemsel er et allment problem ved studier av beslutningsprosesser og andre handlinger etter at de har funnet sted. Når folk blir spurt for eksempel om å huske hvordan de foretok sine beslutninger og hva de gjorde i løpet av reisen, kan det tenkes at de allerede har glemt deler av beslutningene, og at de rekonstruerer prosessen ut fra hvordan man vanligvis foretar sine beslutninger, eller at man begrunner handlinger ved å oppgi det man antar at forskerne ønsker å få vite (jf Carroll og Johnson 1990:33–36).

Hovedinntrykket fra feltarbeidet er at de vegfarende er positive med hensyn til å gi opplysninger om sin reise. Oppsummert kan man si at intervjuundersøkelsene om bruk og vurderinger av prøvestrekningene for utvikling av turistveger er en pilotstudie, som gir nyttige og interessante data.

4 Kjennetegn ved vegbrukerne

For at man skal kunne danne seg et bilde av trafikantene på de fire prøvestrekningene i Reiselivsprosjektet, beskrives først enkelte sentrale kjennetegn ved vegbrukerne. Det er vanlig å inndele respondenter i kategorier ut fra bostedsland, kjøretøytype, reisefølge, oppholdstid, bostedsland og så videre, og slike bakgrunnsopplysninger er også inkludert i denne studien.

Bostedsland

De vegfarende på prøvestrekningene ble blant annet spurt om bostedsland. Det er særlig norske og tyske trafikanter. Videre er det ganske mange svenske og nederlandske turister.

Tabell 1: Bostedsland, vegfarende
1995 og 1997 (prosent)

Bostedsland	1995	1997
Norge	43	55
Sverige	9	8
Danmark	3	2
Finland	2	2
Tyskland	26	18
Sveits	1	1
Østerrike	1	1
Nederland	7	5
Belgia	1	1
Storbritannia	1	1
Frankrike	2	2
Italia	1	1
Europa ellers	1	1
Andre	1	1
I alt	99	99

Slik det fremgår av tabell 1, er det særlig andelene av tyske og norske vegfarende som har endret seg fra 1995 til 1997. Hovedtendensen er at det er blitt relativt flere norske og samtidig færre tyske turister på disse vegene. Denne endringen i sammensetningen av brukerne har også betydning for hvordan prøvestrekningene benyttes, og hvordan man opplever strekningene, slik det vil fremgå av senere avsnitt i rapporten. For andre nasjonaliteter enn norske og tyske er fordelingen ganske lik for begge årene. Det må understrekes at en del av dem som er bosatt i andre land, kan være norske bor-

gere eller personer som er oppvokst i Norge. En del reisefølger består av folk fra forskjellige land.

Reisefølge og kjøretøy

De reisende ble videre bedt om å oppgi hvem man reiser sammen med. Rundt to av fem reisefølger er par, mens andelen av reisefølgene som omfatter barn (under 15 år) varierer mellom en firedel og en tredel på de fire strekningene. En av seks er reisefølger som består av vennekretser, kollegaer og liknende. En av 20 reiser alene. Videre ble det spurt om antall personer i reisefølget. I 1995 var det gjennomsnittlig 2,8 personer i hvert kjøretøy, mens gjennomsnittet i 1997 var 2,7. På dette området er det små forskjeller mellom vegstrekningene.

Tabell 2: *Kjøretøy-type, vegfarende på prøvestrekningene (prosent)*

Kjøretøy-type	1995	1997
Personbil, varebil ol	75	82
Bil med campingvogn	14	10
Bobil/ campingbil	7	4
Motorsykel/ moped	3	3
I alt	99	99

Respondentene ble også bedt om å angi hva slags kjøretøy de benyttet. Slik det fremgår av tabell 2, har det fra 1995 til 1997 vært nedgang i andelen som benytter bobil og bil med campingvogn på prøvestrekningene.

Tabell 3: *Kjøretøy-type, vegfarende på prøvestrekningene, 1995 (prosent)*

Kjøretøy-type	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258
Personbil, varebil ol	68	69	74	87
Bil med campingvogn	7	12	9	3
Bobil/ campingbil	19	13	13	5
Motorsykel/ moped	2	6	4	4
I alt	100	100	100	100

Som man ser av tabell 3, er det personbil som dominerer på alle strekningene. Det er relativt flest biler med campingvogn (husvogn) på rv 17, man finner høyest andel bobiler på rv 7, og høyest andel motorsykler/ moped på rv 17 (1995). Personbilandelen var høyest på riksveg 258 (Gamle Strynefjellsveg). Andel syklist i utvalget for hver vegstrekning varierte sommeren 1995 fra ingen til 0.3 prosent, slik at man i praksis har valgt å se bort fra denne trafikanttypen i analysene av datamaterialet. Det betyr likevel ikke at tilrettelegging for syklist er uviktig. Sykkelbruken synes også å variere innenfor de ulike strekningene.

Gjennomsnittsalderen til dem som fylte ut spørreskjemaet er 42 år (1997). Rundt halvparten har høyere utdanning.



Figur 7: Bare en av 20 vegbrukere benytter bobil på prøvestrekningene. (Foto: Kurt Skagen)

Overnattinger langs prøvestrekningene

Videre ble de vegfarende spurt om de hadde overnattet langs prøvestrekningene, og eventuelt hvor mange overnattinger de hadde langs strekningen. Her er det betydelige forskjeller mellom vestrekningene, slik tabell 4 viser.

Tabell 4: Andel som overnatter langs prøvestrekningene, vegfarende 1995 og 1997 (prosent)

År	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258	Alle
1995	44	73	52	20	45
1997	43	58	43	22	38

Som man kan vente, er det lavest andel overnattingsgjester langs den korteste turistvegen (Gamle Strynefjellsveg, rv 258), mens det er relativt flest som overnatter i forbindelse med kjøring på den lengste strekningen (riksveg 17). Hvordan turistene overnatter, har sammenheng både med preferanser og hva slags overnattingstilbud som fins. Langs flere av de aktuelle vegstrekningene er overnattingstilbudet begrenset, mens det er større kapasitet i tettstedene ved endene av strekningene, for eksempel i Bergen, Lom, Mo i Rana og Bodø. Det betyr at en god del av turistene ferdes gjennom landskapet på dagtid, mens mange av dem oppholder seg i mer urbane strøk på kveldstid. Gjennomsnittlig *total* reisevarighet blant dem som har kjørt på prøvestrekningene var 12 overnattinger i 1995 og 10 overnattinger i 1997.

Et annet interessant aspekt ved de vegfarendes beslutninger, er i hvilken grad de har gjort reserveringer eller avtaler om overnatting. Det viser seg at det bare er rundt en seksdel som har gjort reserveringer eller forhåndsarrangementer om overnatting på de aktuelle vegstrekningene. Her skiller riksveg 17 seg ut med en noe høyere andel forhåndsarrangementer enn de øvrige strekningene. Dette synes å ha sammenheng både med at riksveg 17 har en høy andel norske brukere, og at det er en betydelig andel av de norske vegfarende som har fritidshus eller besøker slekt/ venner langs riksveg 17. Ser man på forhåndsarrangementer i forhold til respondentenes bostedsland, er det et gjennomgående trekk at vegfarende bosatt i Norge i størst grad har avtalt eller reservert overnatting på forhånd.

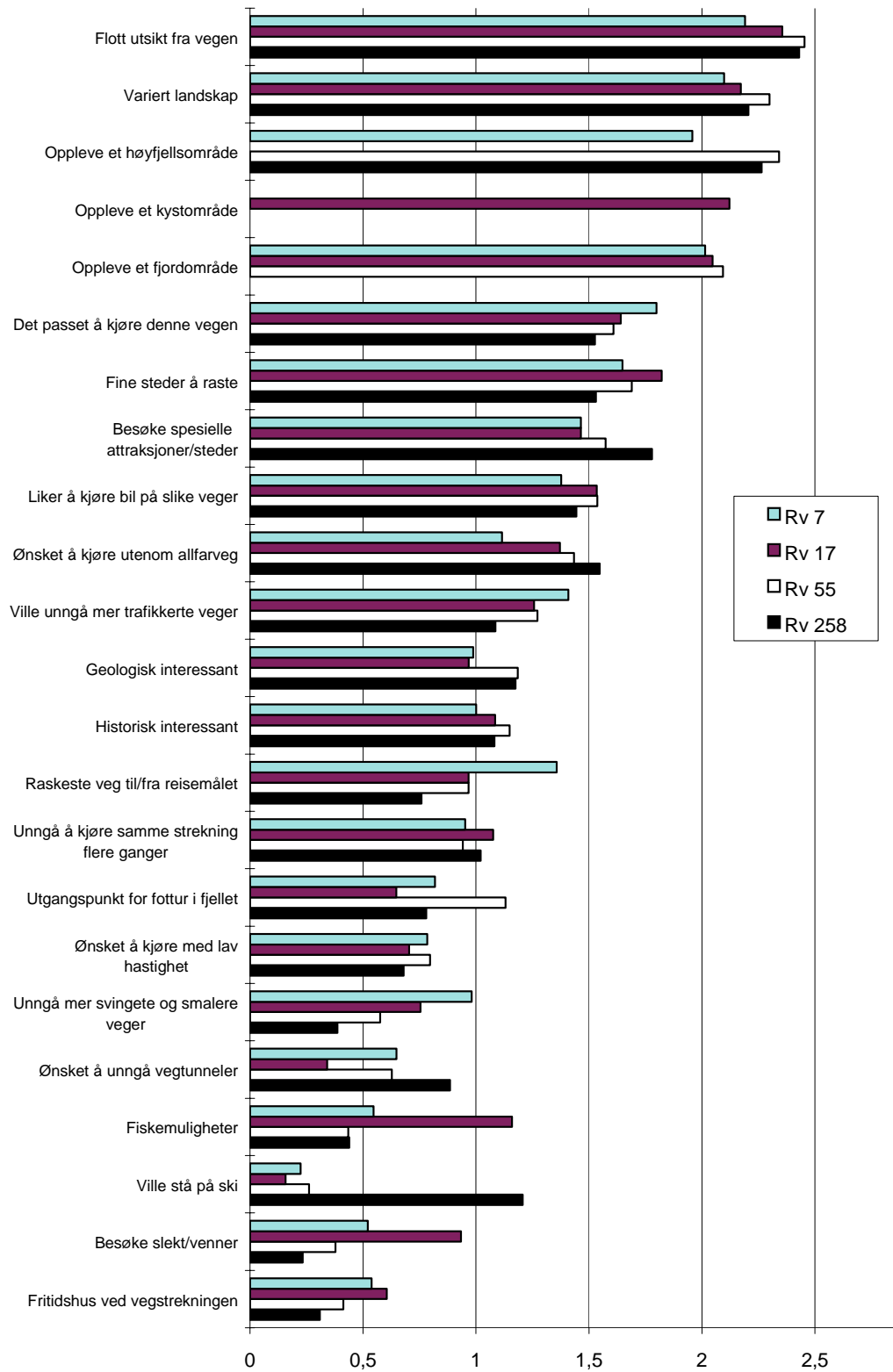
5 Motiver og aktiviteter

Både i forhold til utvikling og promosjon av turistveger er det viktig å få kjennskap til hva vegbrukerne søker. Videre er trafikantenes motiver og reisehensikter av betydning for å klarlegge eventuelle interessekonflikter mellom forskjellige typer av trafikanter. En nordamerikansk studie peker på flere hovedaspekter knyttet til interessen for turistveger, som landskap/ økologi, rekreasjon, historie og ulike fritidsaktiviteter (U.S. Department of Transportation 1990:4–5). Videre peker Gunn (1994:61) på en rekke sentrale fritidsaktiviteter blant besøkende i rurale (landlige) områder, som måltider i det fri, fiske, verdsettelse av natur, og en orientering mot opplevelser av naturskjønnhet. Med bakgrunn også i flere andre turismestudier (Gunn 1988; Jacobsen 1992; Jacobsen og Haukeland 1994; Viken 1991), ble det for spørreskjemaet valgt ut en rekke motiver for å kjøre turistveger. Dette er ingen fullstendig oversikt over aktuelle motiver. Spørsmålene som ble stilt, synes likevel å være rimelig utfyllende i forhold til hva man generelt visste om bruk av turistveger da undersøkelsen ble planlagt våren 1995. Spørreskjemaet inkluderer et tjuetalls spesifiserte motiver i forhold til valg av de aktuelle vegstrekningene. Respondentene ble bedt om å rangere de nevnte motivene på en firetrinns skala, fra «uviktig» (0), «lite viktig» (1), «ganske viktig» (2), til «svært viktig» (3).

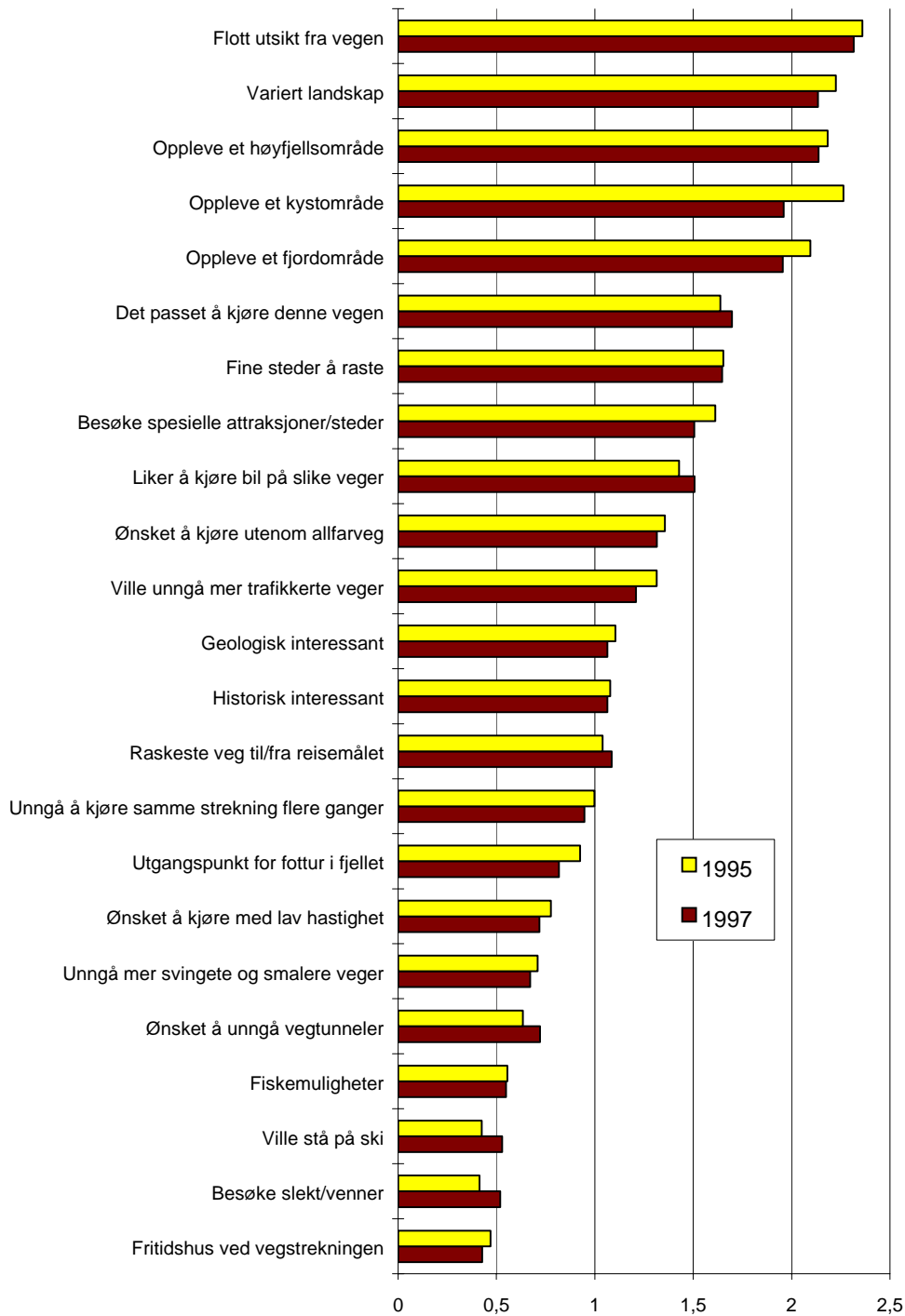
Flott utsikt og variert landskap er blant de viktigste grunnene til å velge å kjøre en av turistvegene, slik det fremgår av figur 8. Fire av fem vegfarende legger vekt på dette. Videre er det også sterk interesse for å oppleve de landskapstypene som disse vegene går gjennom, som høyfjell, fjorder og kyst. Ganske mange vegfarende ønsket å besøke spesielle steder og attraksjoner langs strekningen. Fine steder å raste blir også vektlagt. Ønsket om å kjøre utenom allfarveg betones av halvparten av brukerne, mens to av fem ønsker å unngå mer trafikkerte veger. Videre har tre av 10 valgt en av turistvegene for å unngå å kjøre samme strekning flere ganger.

Vel en tredel av brukerne oppgir at strekningen er raskest veg til eller fra deres reisemål. Siden yrkesmessige trafikanter og lokal trafikk ikke er inkludert i undersøkelsen, er det i praksis høyere andeler som benytter turistvegene eller delstrekninger som raskest og/ eller eneste mulig transportåre. Det viser seg videre at andelen av trafikantene som benytter prøvestrekningene som transportetapper, er høyere i 1997 enn i 1995. To tredeler av dem som oppgir at de valgte den aktuelle strekningen fordi den var raskest veg til/ fra reisemålet, legger også vekt på at det er flott utsikt fra vegen. Halvparten av dem som valgte en turistveg for å komme raskt frem, har stoppet for å se på utsikten. Fine steder å raste betones også av mange av dem som er opptatt av å komme raskt til målet. De som overnatter langs prøvestrekningene, legger sterkest vekt på utsikten fra vegen. Videre er de som over-

natter mer enn andre opptatt av å kjøre med lav hastighet, og de er mer enn andre interessert i fotturer i fjellet.



Figur 8: Motiver for å kjøre riksvegstrekningene, gjennomsnittsskårer for vegfærende somrene 1995 og 1997, skala 0–3 (uviktig–meget viktig).



Figur 9: Motiver for å kjøre vegstrekingene somrene 1995 og 1997, gjennomsnittsskårer for vegfarende, skala 0–3 (uviktig–meget viktig).

Endringer i reisemotiver fra 1995 til 1997, slik de fremkommer på figur 9, synes stort sett å være knyttet til en endret sammensetning av vegbrukerne, særlig at det er blitt relativt flere norske trafikanter og flere som bruker prøvestrekningene som transportetapper, med tilsvarende redusert interesse for eller tid til det man kan oppleve undervegs.

Stopp langs prøvestrekningene

De vegfarende ble spurt om hvor mange stopp de hadde på de aktuelle vegstrekningene. Tabell 5 gir detaljer om antall stopp underveis.

Tabell 5: Gjennomsnittlig antall stopp på prøvestrekningene (inklusive eventuelle ferger), vegfarende 1995 og 1997

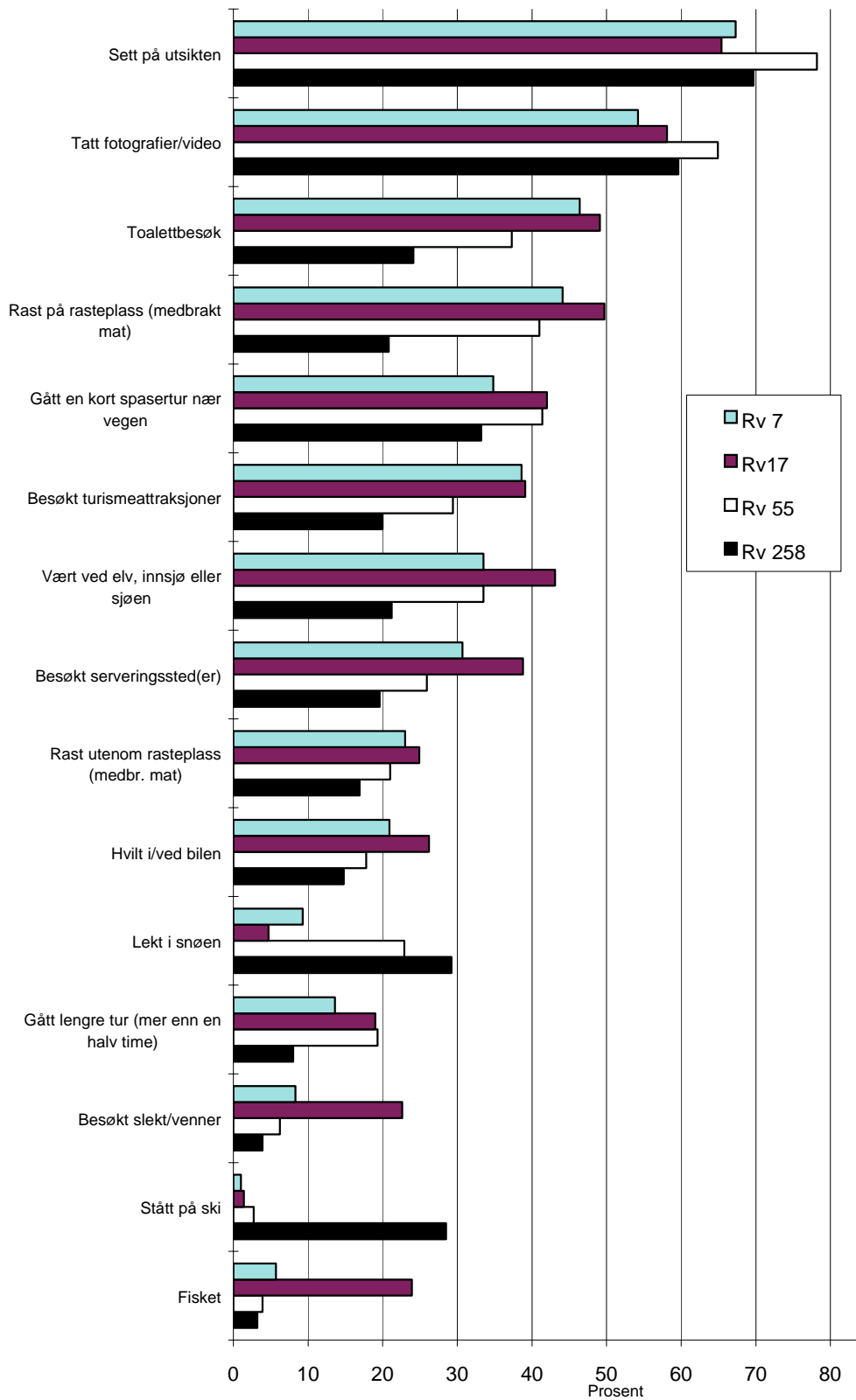
År	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258
1995	5,3	10,7	5,4	3,8
1997	3,8	4,0	3,7	3,0

Som det fremgår av tabell 5, er det generelt flest antall stopp blant trafikanter på riksveg 17. Men forskjellene mellom strekningene ble redusert fra 1995 til 1997. Det høye gjennomsnittlige stoppantallet på riksveg 17 i 1995 ser hovedsakelig ut til å være resultat av et fåtall trafikanter med svært mange stopp. Det kan tenkes å være enkelte uklarheter med hensyn til oppfattelsen av lengden på de aktuelle vegstrekningene, men dette har neppe vesentlig innflytelse på det oppgitte antallet stopp på hver strekning.

De vegfarende ble også bedt om å oppgi om de hadde stoppet for en rekke angitte hensikter. Det er tidligere bare gjort begrensede studier av bilturisters aktiviteter når de stopper langs vegnettet (jf Viken og Sletvold 1988; Fjessme, Teigland og Vorkinn 1987; Jacobsen og Haukeland 1994), slik at man gjennom denne undersøkelsen får langt bredere kunnskap om disse aspektene ved brukerne av turistveger. Tabell 6 viser andeler av reisefølgene som hadde stoppet i forbindelse med hensikter som var angitt i spørreskjemaet.



Figur 10: Stopp i forbindelse med synsopplevelser har størst omfang blant brukerne av turistvegene. (Foto: Arne Sivertsen)



Figur 11: Andeler av vegfarende som har stoppet for ulike formål, somrene 1995 og 1997. Prosent.

Som man ser, er det stopp i forbindelse med synsopplevelser som har størst omfang. Det er relativt lite friluftsliv i betydningen lengre vandringer med utgangspunkt i prøvestrekningene. De fleste turistene som ikke overnatter langs en av vegstrekningene, går stort sett bare korte turer nær vegen. Bare

Tabell 6: Andeler av vegfarende som har stoppet for ulike formål på prøvestrekningene, 1995 og 1997 (pst)

Type stopp	1995	1997
Sett på utsikten	72	70
Tatt fotografier/ video	60	57
Besøkt serveringssted(er)	28	28
Rast på rasteplass (medbrakt mat)	39	38
Rast utenom rasteplass (medbrakt mat) ..	19	24
Toalettbesøk	40	36
Hvilt i/ ved bilen	18	20
Gått en kort spasertur nær vegen	37	37
Gått lengre tur (mer enn en halv time)	16	12
Fisket	7	6
Vært ved elv, innsjø eller sjøen	33	30
Stått/ gått på ski	7	11
Lekt i snøen	17	18
Besøkt turismeattraksjon(er)	34	28
Besøkt slekt/ venner	7	10

en av seks går lengre fotturer med utgangspunkt i turistvegene. Med unntak av spørsmålet om man har gått en lengre tur, er det ikke angitt varighet på stoppene. En tidligere undersøkelse (Ragnøy 1978) viser imidlertid at oppholdstiden på rasteplasser i forbindelse med ferie- og fritidsreiser gjennomsnittlig er rundt 30 minutter. For dem som er på veg til eller fra egen hytte og for hotellgjester, er oppholdstiden gjennomsnittlig rundt 25 minutter, mens den er noe lengre for øvrige vegbrukere (Ragnøy 1978:14).



Figur 12: To av fem vegfarende har benyttet rasteplass på turen langs en av prøvestrekningene. (Foto: Kurt Skagen)

De viktigste endringene når det gjelder stopp langs prøvestrekningene er at relativt flere har rastet utenom rasteplasser og stått/ gått på ski, og at færre har besøkt turismeattraksjoner og gått lengre turer. Noen av endringene kan ha sammenheng med at det var andre værforhold sommeren 1997 enn det var sommeren 1995. Ved den strekningen som i størst grad er preget av innslag av skiferie, Gamle Strynefjellsveg (rv 258), har andelen vegbrukere som har stått på ski vært stabil, med 28 prosent i 1995 og 29 prosent i 1997.

Tabell 7: Andeler av vegfarende som har stoppet for ulike formål på prøvestrekningene, sommeren 1995 (prosent)

Type stopp	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258
Sett på utsikten	67	71	79	69
Tatt fotografier/ video	66	63	65	59
Besøkt serveringssted(er)	29	43	26	19
Rast på rasteplass (medbrakt mat)	44	51	41	20
Rast utenom rasteplass (medbrakt mat) ...	21	24	20	13
Toalettbesøk	47	55	39	24
Hvilt i/ ved bilen	21	27	17	13
Gått en kort spasertur nær vegen	34	48	40	32
Gått lengre tur (mer enn en halv time)	14	24	19	8
Fisket	6	28	4	3
Vært ved elv, innsjø eller sjøen	33	50	34	22
Stått/ gått på ski	1	1	3	28
Lekt i snøen	9	4	24	27
Besøkt turismeattraksjon(er)	40	45	31	20
Besøkt slekt/ venner	7	23	5	3

Det er høyest andel vegbrukere som har gått en lengre tur med utgangspunkt i riksveg 17, og det er også her man finner den største andelen som er på hytte eller besøker slekt/ venner.

For mange trafikanter er utsikten og vegens omgivelser den viktigste attraksjonen. Ved flere av prøvestrekningene er det også en god del enkeltattraksjoner som man bare ser på avstand, slik som en del av fjelltoppene rundt Sognefjellsvegen og riksveg 17. Det er likevel betydelige andeler av trafikantene som har stoppet for å besøke særskilte turismeattraksjoner. Særlig er dette tilfelle for riksveg 17 og riksveg 7. Mange har foretatt flere stopp ved attraksjoner de finner interessante. De vegfarende ble spurt om besøk ved en rekke konkrete turismeattraksjoner, enten ved eller i tilknytning til de aktuelle strekningene. Svarene på disse spørsmålene viser at det er flere betydelige attraksjoner langs noen av turistvegene. For eksempel hadde halvparten av trafikantene på riksveg 7 opplevd Vøringsfossen, mens vel en av fire hadde besøkt Låtefoss. En tredel av de spurte på riksveg 17 hadde besøkt Svartisen, mens rundt halvparten av trafikantene her hadde fått med seg Saltstraumen (1995). For slike naturattraksjoner, som er synlige fra vegene, er det noe uklart hvordan man skal tolke svarene. I en del tilfeller tyder trolig bekreftende svar på at man har besøkt attraksjonene, at respondente har sett dem fra vegene.

6 Problemopplevelse og evaluering

Vegbrukernes vurderinger av aspekter ved prøvestrekningene er inkludert i spørreundersøkelsene. Det ble fokusert på aspekter som er sentrale i arbeidet med utviklingen av vegene, både problem-identifisering og vurderinger av sentrale fasiliteter, vegtutstyr og tilbud langs prøvestrekningene.

Problemopplevelser på prøvestrekningene

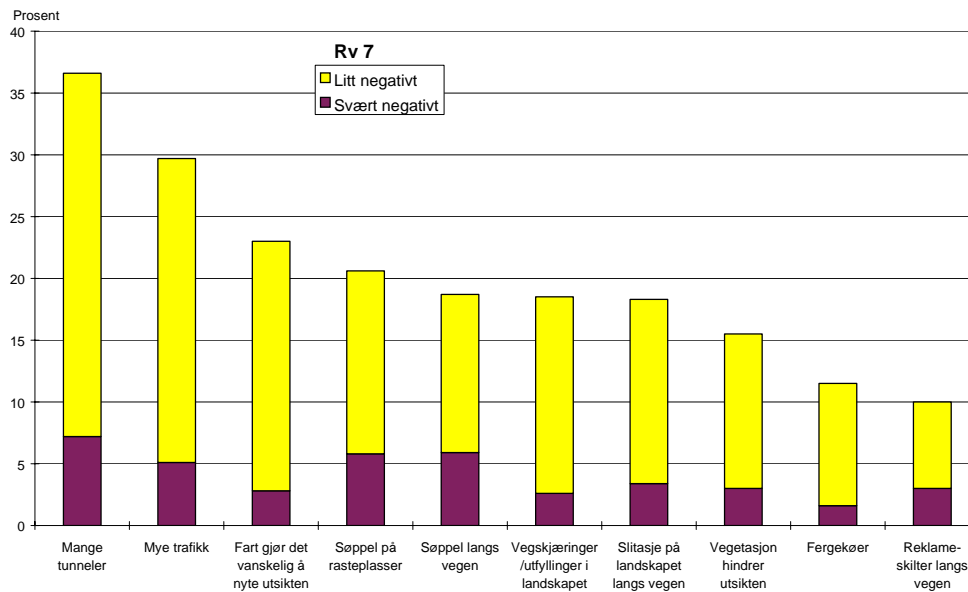
I forbindelse med utvikling av turistveger er det viktig å få brukernes oppfatninger av en del mulige problematiske aspekter ved den aktuelle vegstrekningen. Respondentene ble bedt om å vurdere eventuelle problemer på en tretrinns skala fra «ikke noe problem» (0), «litt negativt» (1), til «meget negativt» (2). Det er her beregnet andeler av trafikantene som har negative opplevelser av de nevnte aspektene. Tabell 8 viser denne andelen for hver vegstrekning.

Tabell 8: Problemopplevelser for vegfarende på prøvestrekningene sommeren 1995, etter strekning, andeler som opplever aspektet som *litt negativt* eller *svært negativt* (prosent)

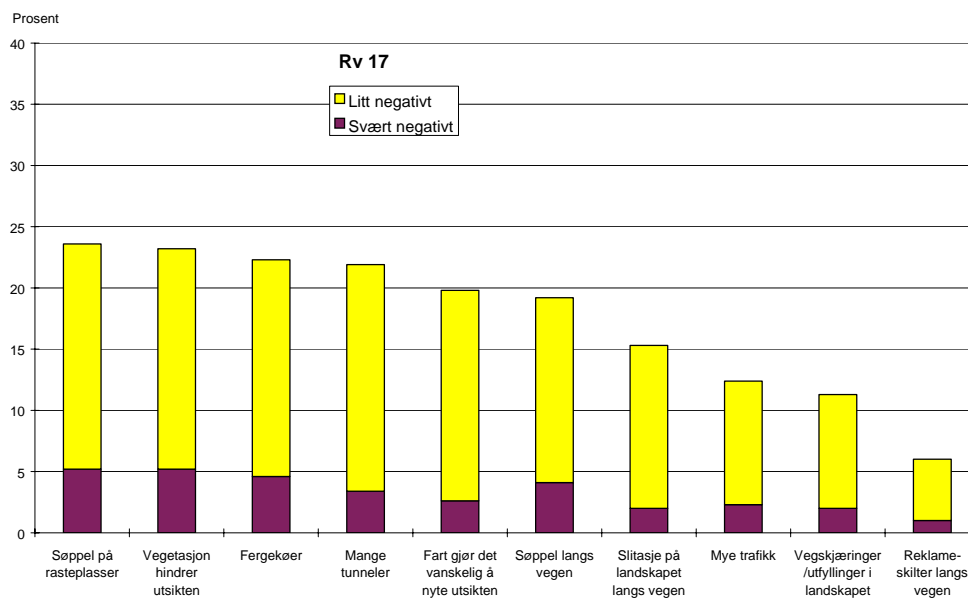
Problemtype	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258
Vegetasjon hindrer utsikten	15	22	12	-
Reklameskilter langs vegen	10	7	8	6
Slitasje på landskapet ved vegen	17	14	18	18
Søppel langs vegen	18	16	14	17
Søppel på rasteplasser	19	19	16	16
Fart gjør det vanskelig å nyte utsikten	19	18	17	14
Fergekøer	10	21	-	-
Mange tunneler	36	21	13	-
Vegskjæringer/ utfyllinger i landskapet	17	11	13	15
Mye trafikk	27	11	29	26

Sett fra brukernes side er det sterkeste negative reaksjoner på de mange tunnelene på riksveg 7, og det er også en betydelig andel som reagerer negativt på tunnelene langs riksveg 17. Trafikkmengden oppleves som et problem for ganske mange brukere på alle strekningene, unntatt riksveg 17. Som det fremgår av tabell 8, er det størst problemer med vegetasjon som hindrer utsikten langs riksveg 17. Videre er det en ganske betydelig andel av trafikantene som reagerer på at farten gjør det vanskelig å nyte utsikten. Søppel er også et problem, særlig på rasteplasser. Det er også en god del som har et negativt inntrykk av slitasje på landskapet langs vegene, og som misliker vegskjæringer og utfyllinger i landskapet. Fergekøer er problematisk bare

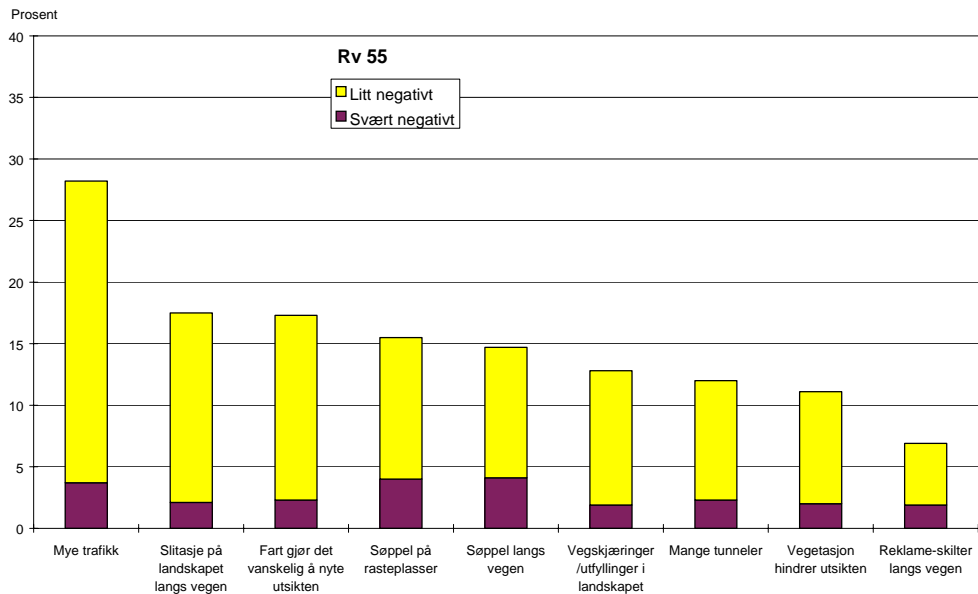
for en svært liten andel av vegbrukerne på riksveg 7, mens det på riksveg 17 er en markant andel som oppfatter det som et problem å vente på ferge.



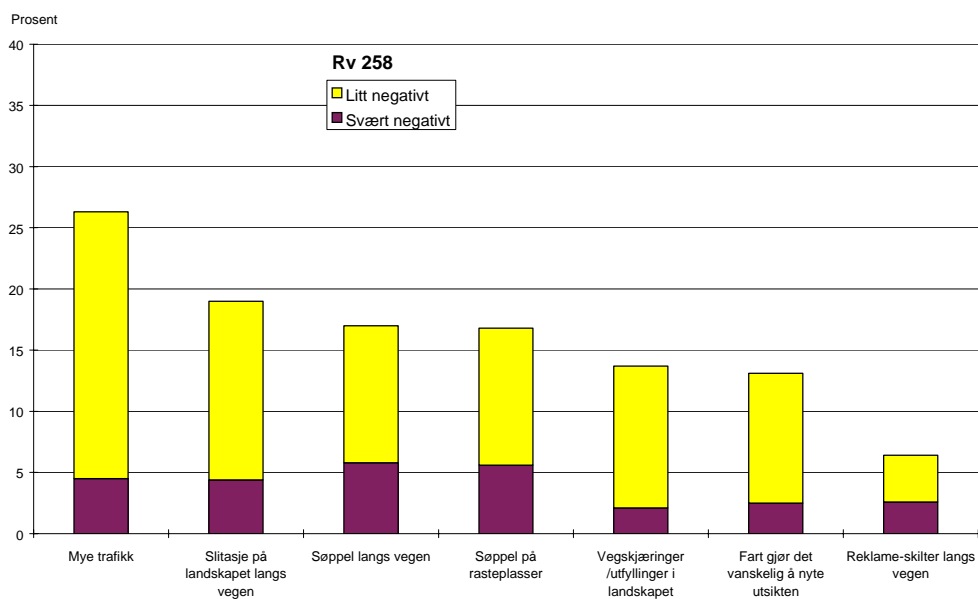
Figur 13: Problemopplevelser for vegfarende på Rv 7 somrene 1995 og 1997. Andeler som opplever aspektet som litt eller svært negativt. Prosent



Figur 14: Problemopplevelser for vegfarende på Rv 17 somrene 1995 og 1997. Andeler som opplever aspektet som litt eller svært negativt. Prosent



Figur 15: Problempopplevelser for vegfarende på Rv 55 somrene 1995 og 1997. Andeler som opplever aspektet som litt eller svært negativt. Prosent.



Figur 16: Problempopplevelser for vegfarende på Rv 258 somrene 1995 og 1997. Andeler som opplever aspektet som litt eller svært negativt. Prosent.

Reklameskilte langs vegen er et problem bare for en svært liten andel av trafikantene, med unntak av rv 7. Svarfordelingen på dette spørsmålet kan tyde på at de fleste vegfarende ikke fokuserer på, eller legger merke til slike skilte, som jo har vært gjenstand for mye kritisk oppmerksomhet i norsk samfunnsdebatt (jf Kiran 1995).

Tabell 9: *Problemmopplevelser for vegfarende på prøvestrekningene, andeler som opplever aspektet som litt negativt eller svært negativt, 1995 og 1997 (prosent)*

Problemtype	1995	1997
Vegetasjon hindrer utsikten	14	16*
Reklameskilter langs vegen	8	7
Slitasje på landskapet ved vegen	17	19
Søppel langs vegen	16	19*
Søppel på rasteplasser	17	21*
Fart gjør det vanskelig å nyte utsikten	17	20*
Fergekøer	12	17*
Mange tunneler	24	27
Vegskjæringer/ utfyllinger i landskapet	15	15
Mye trafikk	26	27

* indikerer endring fra 1995 til 1997

Endringene fra 1995 til 1997 har sammenheng med flere forhold. For det første er det grunn til å anta at brukernes forventninger blir høyere når man kaller en strekning for en (nasjonal) turistveg. Men en del forhold kan også ha blitt forverret fra 1995 til 1997. For eksempel kan det tenkes at økt bruk ikke er fulgt opp med tilsvarende innsats når det gjelder aspekter som renhold og fergekapasitet.

At en økende andel av trafikantene synes det er et problem med søppel på rasteplasser og langs vegene, kan skyldes både økte forventninger til renhold og at det faktisk er blitt mer søppel. Søppel langs vegen synes særlig å være et voksende problem på riksveg 17. Andelen vegfarende som opplever dette som litt eller svært negativt, økte fra 16 prosent i 1995 til 23 prosent i 1997. Også blant turistene på riksveg 7 er det en høy andel som synes søppel langs vegen er et problem, og denne andelen økte fra 18 til 20 prosent i perioden som undersøkelsene omfatter. Andelen negative svar er enda høyere på spørsmål om forsøpling av rasteplassene. Økningen fra 1995 til 1997 var fra 19 til 28 prosent på riksveg 17 og 19 til 24 prosent på riksveg 7. Riksveg 55 skiller seg ut ved å ha relativt færre turister som synes forsøpling er et problem. Her kommer rasteplassene bedre ut i 1997 enn i 1995, og rasteplassene oppfattes som mindre forsøplet enn vegstrekningen for øvrig.

For de to vegstrekningene med størst relativ forandring i opplevelse av forsøpling, er det de norske vegfarende som har endret seg sterkest i negativ retning, og blitt mer kritiske. Andelen nordmenn blant de intervjuete er også betydelig større i 1997-undersøkelsen enn to år tidligere. Derfor er det norske vegbrukere som representerer størstedelen av økningen i andelen av trafikanter som opplever forsøpling som et problem.

Det er blitt relativt flere som benytter vegene til transportetapper, noe som kan bidra til å forklare hvorfor det er blitt en høyere andel brukere som synes at farten gjør det vanskelig å nyte utsikten. Trolig er det også slik at trafikkøkning gjør det vanskeligere å kjøre forbi for dem som ønsker å holde høy hastighet. Problemet gir størst utslag på riksveg 7 (11 prosentpoeng

flere var kritisk til fart i 1997 enn 1995) og riksveg 17 (økning med fem prosentpoeng). På riksveg 55 var det litt flere negative i 1997 enn i 1995, mens det på riksveg 258 var ca to prosent færre med negativ holdning til hastighet i 1997. Om det er nordmenn eller utlendinger som står for endringene i slike oppfatninger (av fart som problem), varierer mellom de fire vegstrekningene: På riksveg 7 er begge kategorier blitt markert mer negative, med den mest dramatiske endringen blant de norske vegfarende. På riksveg 17 er det nordmenn som står for hele den negative endringen. De utenlandske turistene var her litt mer positive i 1997 enn i 1995. På riksveg 55 er endringen positiv for de norske brukerne, mens utlendingene er klart mer negative, og synes i økende grad at farten gjør det vanskelig å nyte utsikten. På riksveg 258 har det vært en positiv utvikling for begge kategorier, men mest markant for de norske.

At flere synes at vegetasjon hindrer utsikten fra prøvestrekningene, kan skyldes både at brukerne er blitt mer kravfulle, og at visuelle opplevelser er blitt viktigere for de vegfarende. Det skyldes i alle fall ikke at det er grodd til, da Vegvesenet siden 1995 har kultivert skogen for å bedre sikten for trafikantene. Det er svarene fra brukerne av riksvegene 17 og 7 som ligger bak den negative endringen i oppfattelse av mye vegetasjon som et problem. På riksveg 17 var det lik gjennomsnittsskåre for nordmenn og utlendinger i 1995. I 1997-undersøkelsen svarer de utenlandske turistene omtrent som i 1995, mens de norske vegfarende har endret oppfatning i negativ retning. Effekten av denne endringen forsterkes ved at andelen nordmenn har økt betydelig på riksveg 17. Også på riksveg 7 oppgir norske vegfarende i høyere grad enn utlendingene at vegetasjonen hindrer utsikt. Men på denne vegstrekningen øker andelen negative/ kritiske mest blant de utenlandske turistene. Både norske og utenlandske vegbrukere synes at dette problemet er størst på riksveg 17.

På riksveg 55 er vegetasjon langs vegen et lite problem, og her er det videre nedgang i andelen negative svar, både fra utenlandske og norske vegfarende. Riksveg 258 (Gamle Strynefjellsveg) er en høyfjellsveg, slik at det her ikke er vegetasjon som hindrer trafikantenes utsikt.

Samlet sett er det relativt flere brukere som oppfatter fergekøer som et problem i 1997 enn i 1995. Dette synes særlig å ha sammenheng med en høyere andel norske trafikanter, og at det også er relativt flere som benyttet turistvegstrekningene som transportetapper i 1997 enn i 1995. Ser man imidlertid enkeltvis på de to turistvegene med fergestrekninger, er det verken på riksveg 17 i Nordland eller riksveg 7 gjennom Hardanger noen signifikante endringer i oppfatninger av fergekøer.

Omfanget av fasiliteter og vegutstyr ved prøvestrekningene

Utvikling av fasiliteter og vegutstyr regnes som viktig for turistveger. Turistene trenger service og fasiliteter som er knyttet til både transport, overnatting og opplevelsesaspekter ved reisen. Bensinstasjoner og toaletter er allment sett kanskje de aller viktigste serviceelementene. Serveringssteder har også en viss betydning. Videre er det viktig med skilting av attraksjoner. Rasteplasser og avkjøringsmuligheter på steder med interessant utsikt er også viktig. I en del sammenhenger har det også betydning å kunne parkere uten at det har direkte forbindelse til særskilte opplevelser langs vegen. Turistinformasjonskontorer og annen informasjon kan bety en god del på visse strekninger, for noen av brukerne. Skilting av steder/ attraksjoner og servicetilbud er også blant de aspektene der kvalitet er viktig.

De vegfarende ble spurt om deres oppfatninger av omfanget av fasiliteter og vegutstyr av en rekke slag langs strekningene. Flere detaljer fremgår av tabell 10 og figur 17.

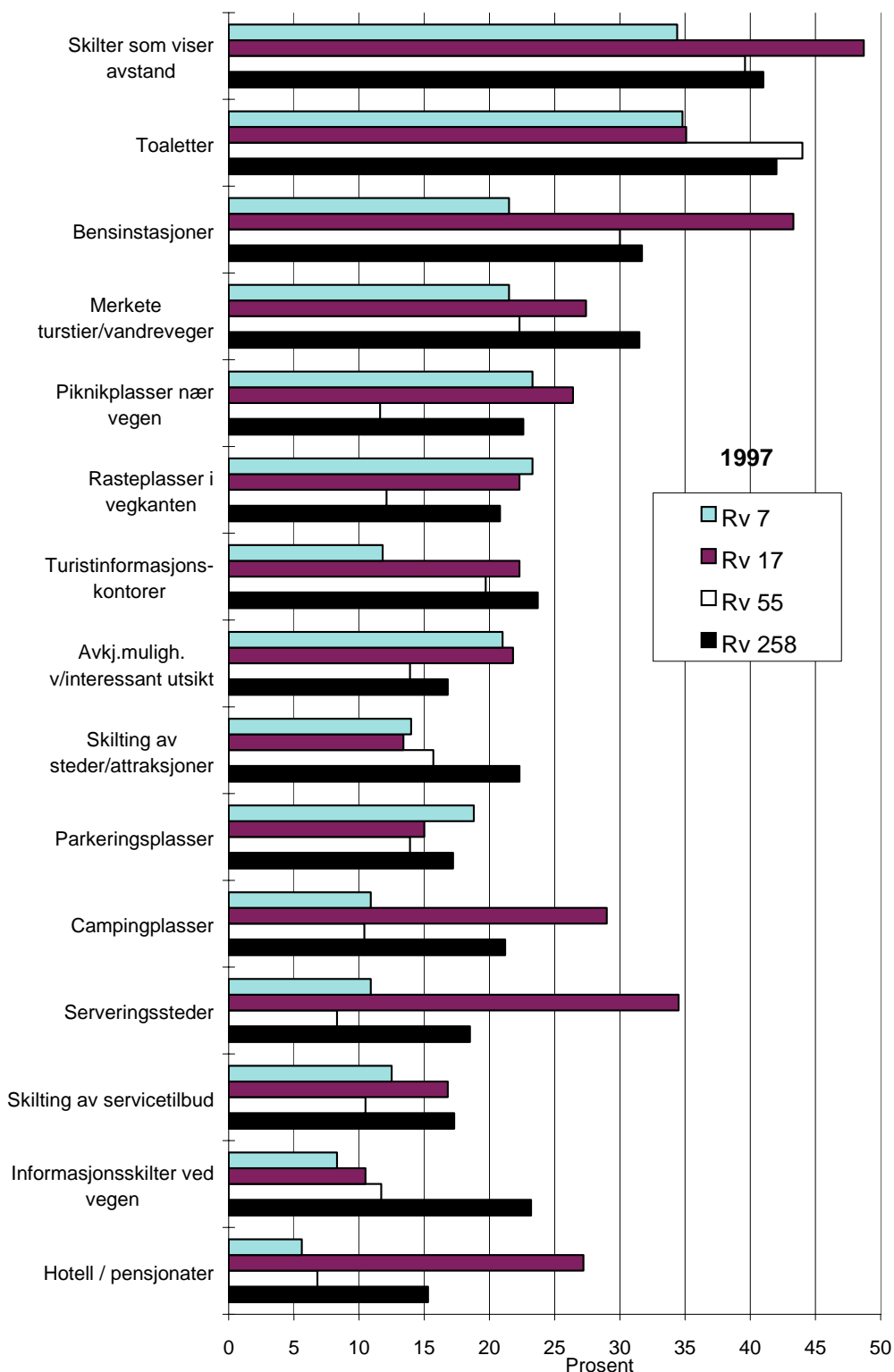
Tabell 10: Vurdering av omfanget av fasiliteter/ vegutstyr langs prøvestrekningene, vegfarende 1995 og 1997 (prosent)

Fasilitet/ vegutstyr	For få/ mangler	
	1995	1997
Avkjøringsmuligheter på steder med interessant utsikt	19	18
Rasteplasser i vegkanten	20	20
Piknik-plasser i nærheten av vegen	21	21
Merkete turstier/ vandreveger	27	26
Serveringssteder	15	16
Campingplasser	10	17*
Hoteller/ pensjonater	9	12*
Bensinstasjoner	24	30*
Toaletter	37	39
Parkeringsplasser	16	17
Turistinformasjonskontorer	15	19*
Skilting av servicetilbud	14	14
Skilting av steder/ attraksjoner	17	17
Informasjonstavler ved vegen	-	14
Skilt som viser avstander	-	40

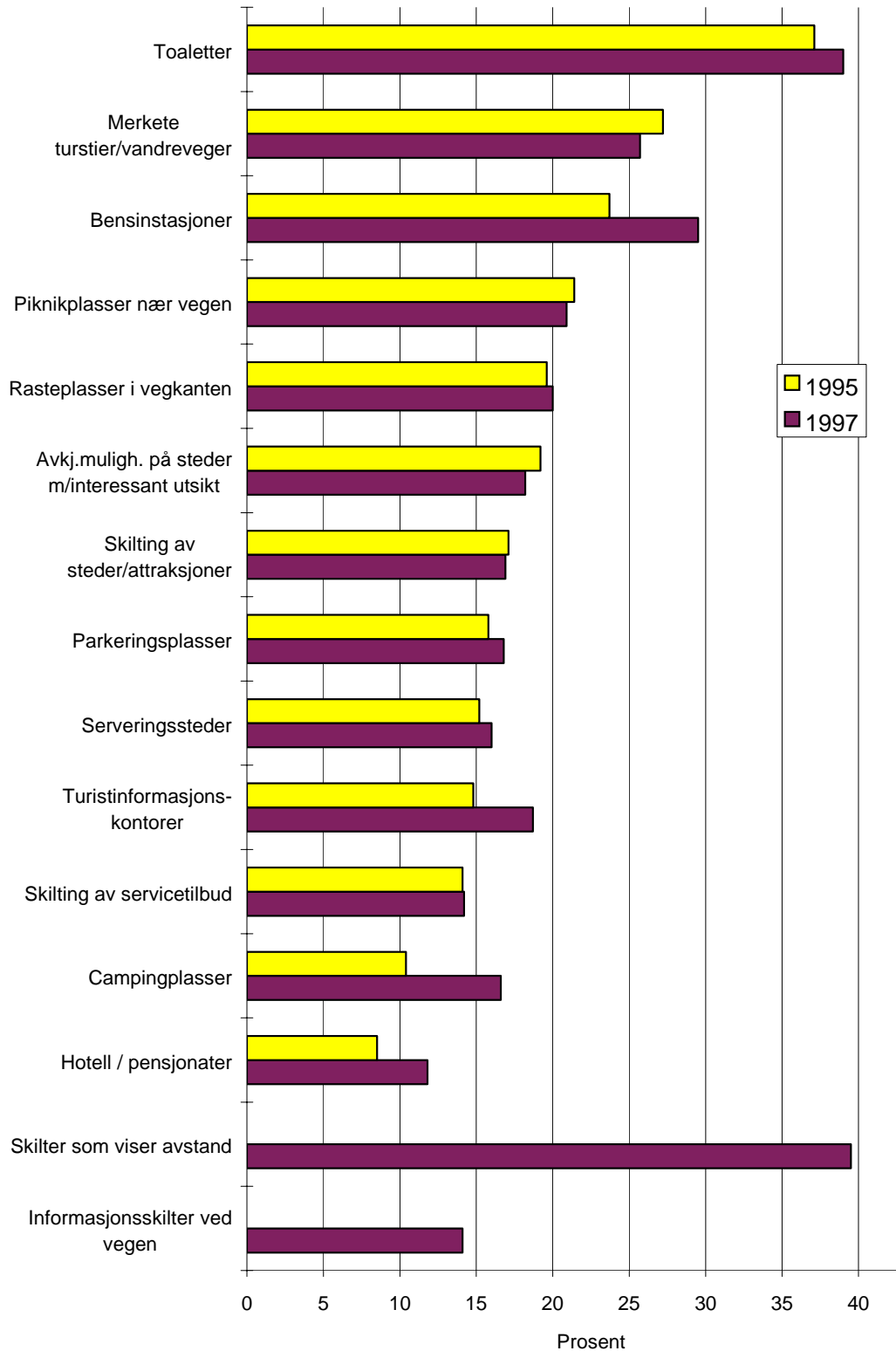
* indikerer endring fra 1995 til 1997

Det er ikke mulig å si noe entydig om hva som er et akseptabelt nivå på slike omfangsvurderinger. Men man bør neppe slå seg til ro hvis det er flere enn rundt en femdel av brukerne som synes at det er for få eller manglende fasiliteter og vegutstyr når strekningene er ferdig utviklet. På prøvestrekningene er det en økende andel av brukerne som synes at det er for få eller at det mangler fasiliteter og utstyr av visse kategorier. Denne tendensen kan skyldes flere forhold. Et viktig moment er trolig at forventningene øker som følge av at disse strekningene er blitt «turistveger». Værforholdene kan også være medvirkende til endrete oppfatninger, ved at den gode sommeren i 1997 kan ha ført til en noe annen bruk av strekningene enn det man hadde i

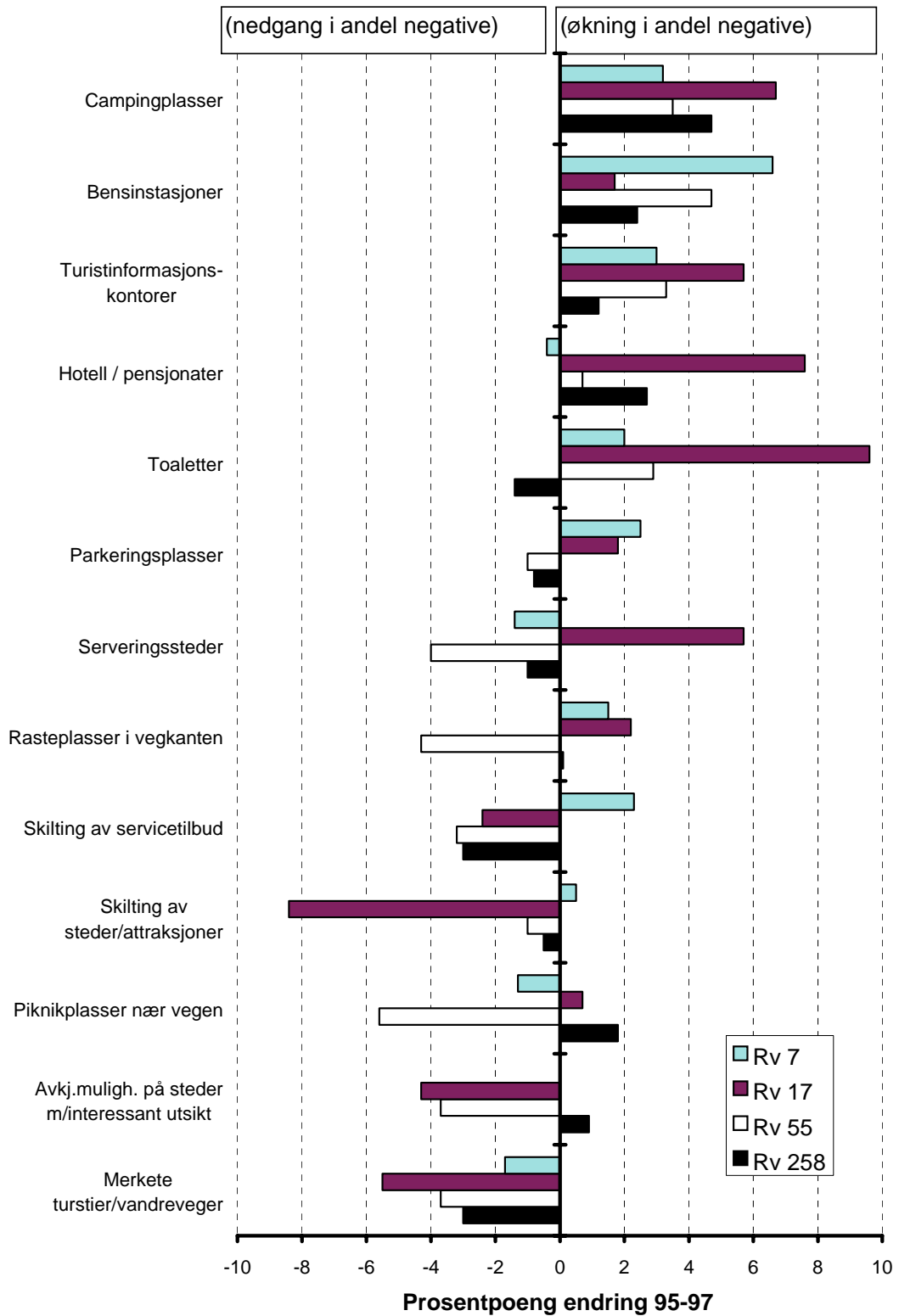
1995. Datamaterialet gir også noen indikasjoner, i tillegg til mulige endringer som følge av økte forventninger og bedre værforhold.



Figur 17: Vurdering av antall tilbud langs vegstrekningene. Andeler som synes det er for få eller manglende tilbud, vegfarende sommeren 1997. Prosent.



Figur 18: Sammenligning av andeler som synes tilbud er for få eller manglende langs veggstrøkingene, vegfarende 1995 og 1997. Prosent.



Figur 19: Vurdering av antall tilbud langs vegstrekningene. Endringer i andeler som synes tilbud er for få eller manglende, sommeren 1997 i forhold til sommeren 1995.

For få eller manglende campingplasser oppgis som problem av relativt mange flere i 1997 enn i 1995. Hovedtendensen her er at norske turister svarer mer kritisk på dette spørsmålet i 1997 enn i 1995, samtidig som andelen norske vegbrukerne har økt i perioden. På to av vegene (rv 55 og rv 258) er det imidlertid utenlandske turister som er blitt mer kritiske, mens de norske svarer som i 1995 eller litt mer positivt.

Økningen i andelen som mener det er for få eller at det mangler hoteller og pensjonater langs vegstrekningene, er særlig fremtredende på riksveg 17 (økning på åtte prosentpoeng) og på riksveg 258 (økning på tre prosentpoeng). Det er stort sett utenlandske turister som i økende grad savner hoteller og pensjonater.

Misnøye med antallet bensinstasjoner har økt mest blant utenlandske vegfarende på tre av vegene (rv 17, rv 55 og rv 258). Blant de norske trafikantene på disse strekningene er oppfatningene av antallet bensinstasjoner uendrete eller mer positive i 1997 enn i 1995. På riksveg 7 har det vært en økning i andelen negative svar både blant norske og utenlandske vegbrukere.

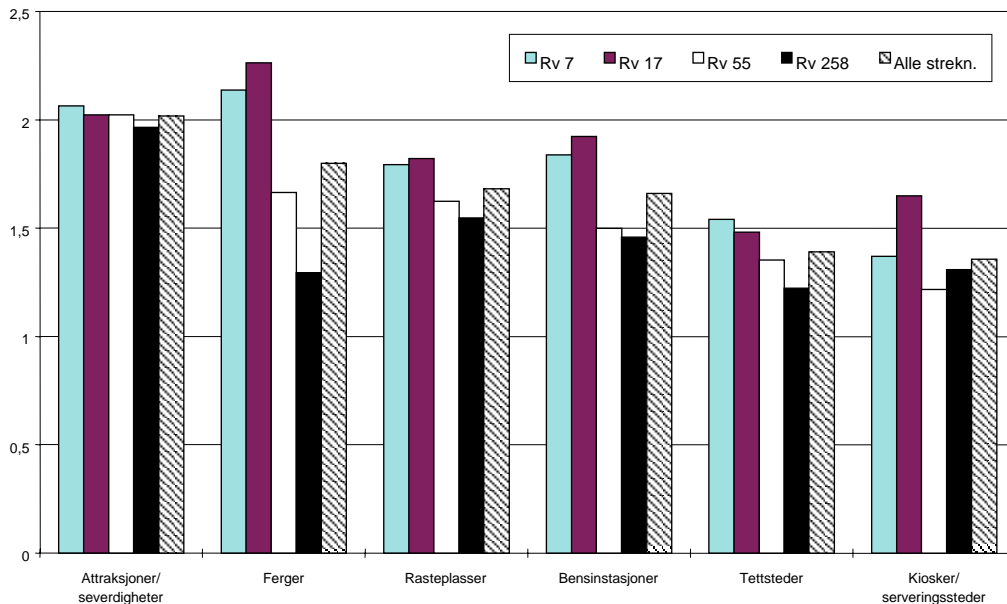
Det er de norske turistene som er minst fornøyd med antallet turistinformasjonskontorer. Men den økende andelen negative svar er det likevel de utenlandske gjestene som står for. Den negative utviklingen på dette punktet er størst for riksveg 17.

Brukernes vurderinger av skilting av servicetilbud og steder/ attraksjoner står i stor grad i forhold til den innsats som Vegvesenet har gjort, da det er alminnelig bra standard på skiltingen på rv 7 og rv 55. Derimot er standarden noe lavere på rv 17. Det må understrekes at antallet skilt av denne typen i stor grad vil være en konsekvens av antallet servicetilbud og steder/ attraksjoner langs strekningene.

Undersøkelsen fra sommeren 1997 viser at hele 40 prosent av respondentene synes at det er for få skilter som viser avstander. Avstandsskiltingen langs prøvestrekningene er i tråd med vanlig norsk praksis, slik at svarene her kan tyde på at mange av de vegfarende ikke er fornøyd med denne praksisen. I tillegg kan det være større forventninger til skilting på en turistveg, enn til skilting på det øvrige vegnettet. De som overnatter langs strekningene synes i mindre grad enn andre at det er for få eller manglende fasiliteter og vegutstyr av ulike slag.

Informasjonstavler

Sommeren 1997 hadde to av fem vegfarende benyttet seg av informasjonstavler langs vegstrekningene. 14 prosent synes det er for få slike tavler. En av åtte oppgir at de har tatt med seg kart fra slike tavler. Hva slags informasjon er viktig på informasjonstavler på turistveger? Undersøkelsen sommeren 1997 belyser brukernes vurderinger av viktighet for enkelte typer informasjon.



Figur 20: Betydningen av informasjonselementer på informasjonstavler, vegfarende 1997. Gjennomsnittsskåre, skala 0–3 (u viktig–svært viktig).

Tabell 11: Betydningen av informasjonselementer på informasjonstavler, vegfarende på prøvestrekningene sommeren 1997 (prosent og gjennomsnittsskåre, skala 0–3)

Informasjonselement	Uviktig	Litt viktig	Ganske viktig	Svært viktig	Gj-snitts-skåre
Attraksjoner/ severdigheter	11	16	34	39	2,0
Ferger	20	14	32	34	1,8
Rasteplasser	18	22	36	25	1,7
Bensinstasjoner	20	22	32	27	1,7
Tettsteder	25	28	30	17	1,4
Kiosker/ serveringssteder	25	30	30	15	1,4

Brukerne av prøvestrekningene synes det er viktigst å få informasjon om turismeattraksjoner/ severdigheter. Videre er det også ganske sterk interesse for opplysninger om ferger på informasjonstavlene, der det er aktuelt. Informasjon om rasteplasser og bensinstasjoner er middels viktig, mens opplysninger om byer/ tettsteder og serveringssteder/ kiosker vurderes som noe mindre betydningsfullt. En tidligere undersøkelse viser at de fleste som

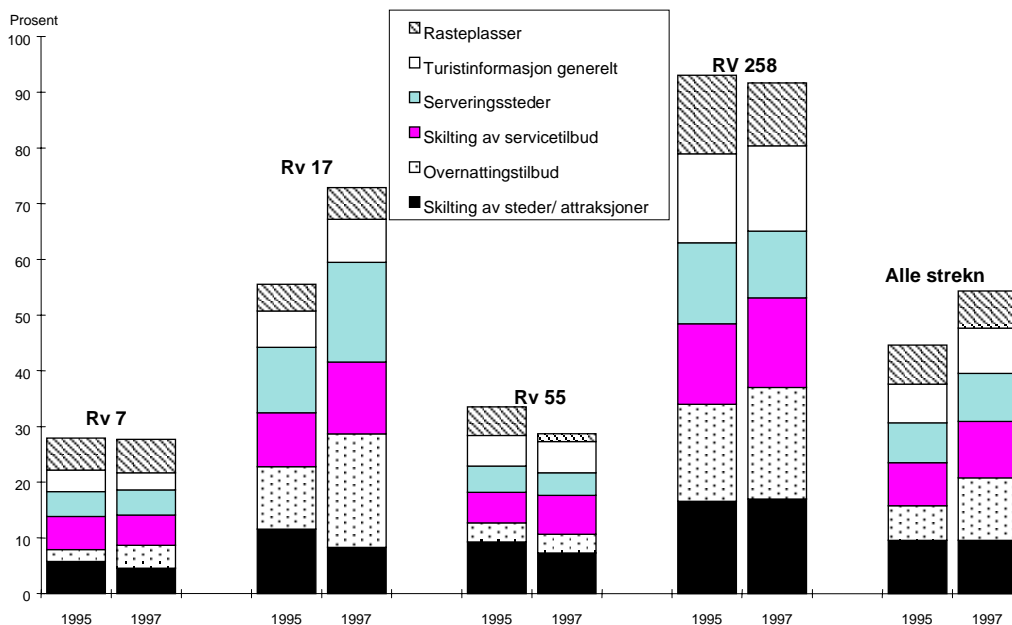
stopper på rasteplasser enten kjenner rasteplassen fra tidligere besøk eller stopper på impuls idet de ser rasteplassen (Ragnøy 1978:15).

Kvalitetsvurderinger av fasiliteter/ vegutstyr ved prøvestrekningene

De vegfarende ble også spurt om deres oppfatning av kvaliteten på en del av fasilitetene og vegutstyret langs prøvestrekningene. Respondentene ble bedt om å rangere kvaliteten på en firetrinns skala fra «dårlig» (0), «brukbart» (1), «ganske bra» (2), til «meget bra» (3). Dette er først analysert ved å beregne gjennomsnittsskåreer for hver av vegstrekningene, slik det er presentert i tabell 12. Dess høyere skåre, dess bedre vurderes kvaliteten.

Tabell 12: Vurdering av kvalitet på fasiliteter og vegutstyr ved prøvestrekningene, vegfarende sommeren 1995 og 1997 (gjennomsnittsskåreer, skala 0–3)

Fasilitet/ vegutstyr	Rv 7		Rv 17		Rv 55		Rv 258	
	1995	1997	1995	1997	1995	1997	1995	1997
Rasteplasser	1,6	1,7	1,9	1,8	1,7	1,9	1,4	1,4
Serveringssteder	1,6	1,5	1,5	1,2	1,6	1,7	1,3	1,3
Overnattingstilbud	1,7	1,7	1,5	1,2	1,8	1,8	1,4	1,3
Skilting av servicetilbud	1,7	1,6	1,6	1,4	1,7	1,6	1,3	1,3
Skilting av steder/ attraksjoner ..	1,8	1,8	1,6	1,5	1,7	1,6	1,4	1,3
Turistinformasjon generelt	1,8	1,8	1,7	1,5	1,7	1,6	1,4	1,3



Figur 21: Vurdering av kvalitet på tilbud langs vegstrekninger, andeler av vegfarende som synes tilbudene er dårlige, somrene 1995 og 1997. Prosent.

Det er vanskelig å si noe entydig om hva som er et akseptabelt kvalitetsnivå for vegutstyr og fasiliteter. Ser man på gjennomsnittsskåre, kan det være dekning for å si at lavere verdi enn 1.6 tyder på at man bør vurdere tiltak for å oppnå bedre vurderinger. Det betyr at man først og fremst har kvalitetsproblemer langs riksveg 258. Til dels synes også trafikantene at det er kvalitetsproblemer langs riksveg 17, med unntak av rasteplasser, som her får svært bra vurderinger. Særlig bør reiselivsnæringen langs riksveg 17 se nærmere på hva som tilbys av overnatting og servering. Det må samtidig understrekes at det er en høy andel av trafikantene på riksveg 17 som bruker serveringssteder, og man får her en stor eksponering for fasilitetenes eventuelle svakheter. Svarene tyder også på at man bør vurdere serveringstilbudene langs riksveg 7. Sett fra vegbrukernes side, er det rasteplassene langs riksvegene 17 og 55 som har høyest kvalitet. De som overnatter langs prøvestrekningene, er gjennomgående fornøyde med fasiliteter og vegutstyr.

Gjennomsnittsskåre er, som nevnt, et ganske robust instrument, som i liten grad påvirkes av enkelte ekstreme svar. For å få frem flere nyanser i svarfordelingen, presenteres også de andelen av trafikantene som synes at fasiliteter og vegutstyr er dårlig. Tabell 13 viser denne andelen.

Tabell 13: Vurdering av kvalitet på fasiliteter og vegutstyr, andeler av vegfarende på prøvestrekningene som synes fasilitetene er dårlige, 1995 og 1997 (pst)

Fasilitet/ vegutstyr	1995	1997
Rasteplasser	7	7
Serveringssteder	7	9
Overnattingstilbud	6	11
Skilting av servicetilbud	8	10
Skilting av steder/ attraksjoner	10	10
Turistinformasjon generelt	7	8



Figur 22: De fleste vegbrukerne er fornøyde med kvaliteten på rasteplassene langs prøvestrekningene. (Foto: Heidi Meyer Midtun)

Ser man på endringene fra 1995 til 1997, er det en viss økning i andelen vegfarende som synes fasiliteter og vegutstyr er dårlig for strekningene som helhet. Dette gjelder først og fremst overnattingstilbud. Denne uheldige utviklingen er hovedsakelig knyttet til riksveg 17, mens riksveg 55 har hatt den gunstigste utviklingen, slik det fremgår av figur 21.

Sommeren 1997 ble brukerne av prøvestrekningene bedt om å vurdere kvaliteten på informasjonstavlene langs strekningene. Det må her understrekes at en del nye informasjonstavler ble satt opp i løpet av sommersesongen.

Tabell 14: Vurdering av kvalitet på informasjonstavler, vegfarende på prøve-strekningene 1997 (gjennomsnittsskårer, skala 0–3)

Aspekt ved tavle	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258	Alle
Kart	1,8	1,8	1,8	1,5	1,7
Tekst	1,7	1,8	1,8	1,5	1,7
Utforming generelt	1,8	1,8	1,9	1,5	1,8
Plassering	1,9	1,9	1,9	1,5	1,8

Slik det fremgår av tabell 14, blir form og plassering vurdert som noe bedre enn innholdet (kart og tekst). Generelt får informasjonstavlene tilfredsstillende vurderinger, med unntak av Gamle Strynefjellsveg (rv 258).

7 Reiseorganisering og beslutninger

Intervjuundersøkelsene fokuserer blant annet på enkelte aspekter ved vegbrukernes beslutninger, samt hva slags informasjonskilder som har betydning for å velge den aktuelle prøvestrekningen. En nærmere belysning av trafikantenes innhenting av informasjon om turistvegene og reisemål langs strekningene er interessant av flere grunner. Blant annet gir dette muligheter til å kunne vurdere hvor man skal sette inn knappe ressurser for å få størst mulig utbytte i form av for eksempel flere, «riktige» og fornøyde vegbrukere.

De vegfarende på prøvestrekningene ble spurt om reiseorganisering. Rundt to tredeler laget sitt eget reiseopplegg, mens en tredel reiser uten noen fast plan. Et lite fåtall på tre prosent har fått et reisebyrå eller en turarrangør til å lage reiseopplegget. Her er mønsteret stabilt fra 1995 til 1997.

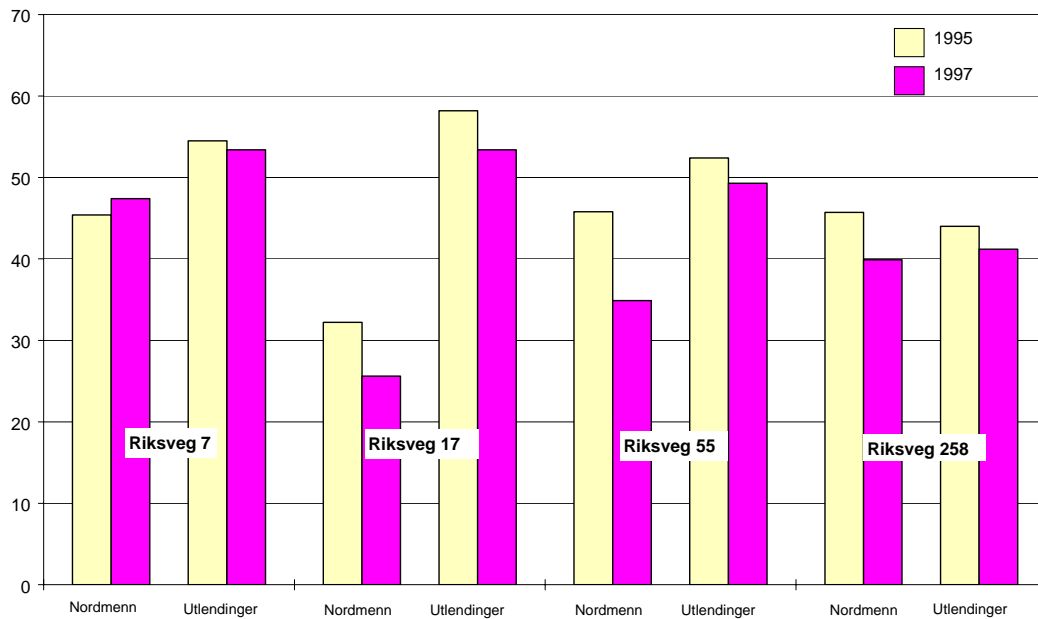
Noe av det som er interessant i forhold til bruk av turistveger, er på hvilket tidspunkt de vegfarende tar beslutningen om å kjøre den aktuelle strekningen.

Tabell 15: Beslutningstid for å kjøre strekningen, vegfarende 1995 og 1997, (gjennomsnittlig antall uker før avreise hjemmefra)

År	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258
1995	2,8	4,4	3,1	2,5
1997	2,7	3,9	3,4	2,3

Her skiller riksveg 17 seg ut, med gjennomsnittlig noe lengre beslutningshorisont enn de øvrige strekningene. Beslutningstiden for denne strekningen ble imidlertid noe redusert fra 1995 til 1997.

Et interessant aspekt i forbindelse med utvikling av turistveger er om de vegfarende vurderer alternativer til de vegstrekningene de velger. Særlig blant brukerne av riksvegene 17 og 55 har det vært en markant nedgang i andelen som vurderte alternativer til den aktuelle strekningen. Det er spesielt vegfarende bosatt i utlandet som vurderte andre ruter. Men reduksjonen i andelen brukere som ikke har alternativer, finner man både blant norske og utenlandske vegfarende. Ytterligere detaljer fremgår av figur 23. Videre er det en viss grunn til å tro at prøvestrekningene er blitt mer kjente blant deler av trafikantene, og at de dermed fremstår som mer opplagte valg enn tidligere.

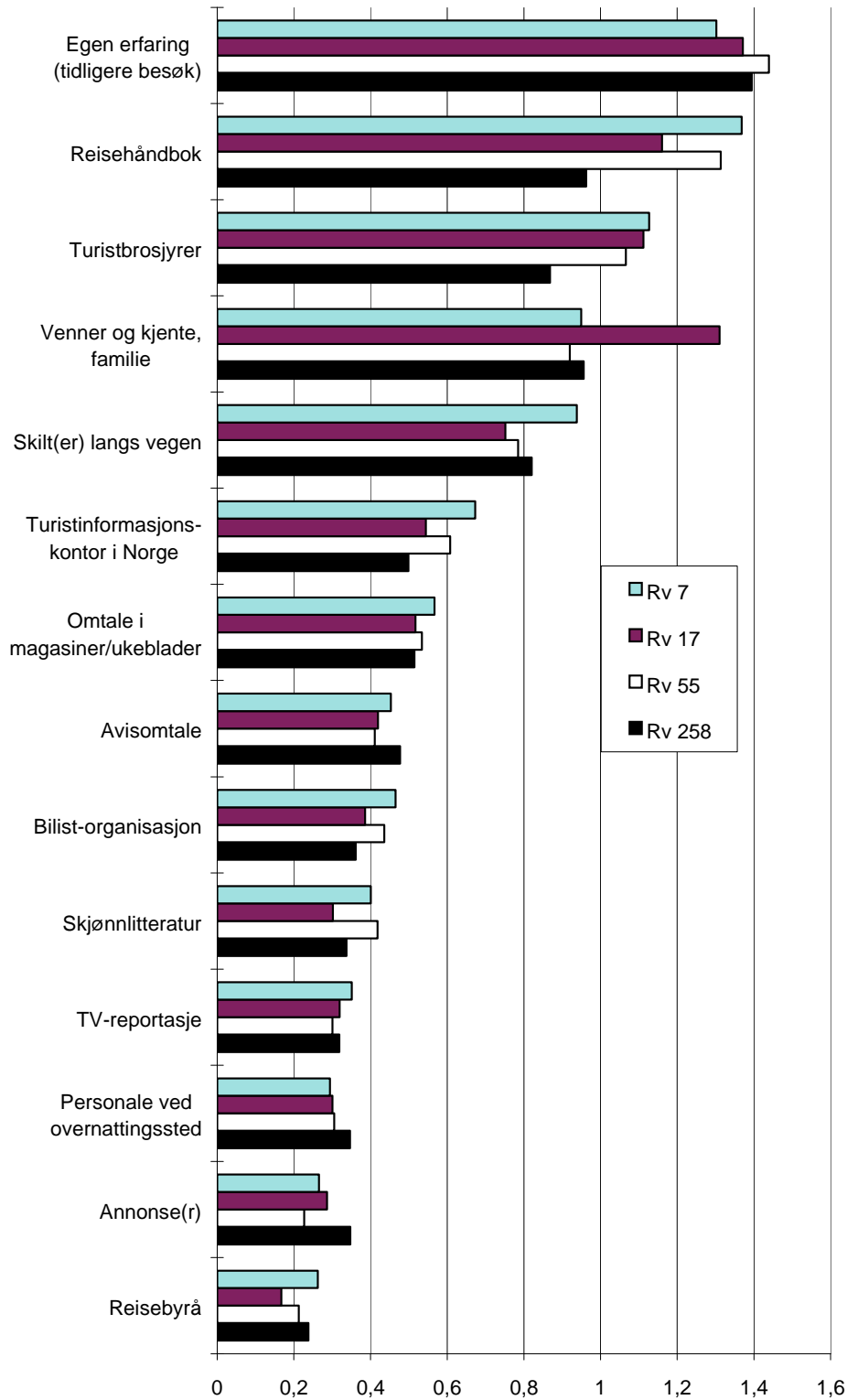


Figur 23: Utviklingen fra 1995 til 1997 i andeler vegfarende som vurderte alternative vegstrekninger, etter vegstrekning og bostedsland. Prosent

Informasjonskilder for rutevalg

Turister og andre fritidsreisende har varierende informasjonsønsker, blant annet avhengig av hvor godt kjent de er der de ferdes, og hvor mye informasjon de har brakt med seg i form av reisehåndbøker, brosjyrer, kart og liknende. I forbindelse med utvikling av turistveger er det viktig med kjennskap til hvilke informasjonskanaler man kan benytte for å påvirke turistene, både for å få dem til å velge en turistveg, og for å finne ut hvilke kanaler man kan benytte for å informere om aspekter ved strekningene. Man bør merke seg at det kan være en tendens blant mange individuelle turister til å undervurdere kommersielle informasjonskilder. Det er likevel grunn til å tro at respondentenes rangering av informasjonskilder kan gi en brukbar pekepinn om hva som faktisk er vektlagt, og at undersøkelsen på dette punktet gir nyttige indikasjoner på forholdet mellom ulike informasjonskilder.

De vegfarende ble spurt om å vurdere betydningen av en rekke informasjonskilder. Respondentene ble bedt om å rangere 14 spesifiserte informasjonskilder på en firetrinns skala fra «uviktig» (0), «lite viktig» (1), «ganske viktig» (2), til «svært viktig» (3). Spørsmålsformuleringene er i stor grad basert på erfaringer fra tidligere undersøkelser blant individuelle turister (Jacobsen 1992; Jacobsen og Haukeland 1994).



Figur 24: Informasjonskilders betydning for valget av vegstrekningene, 1995 og 1997, gjennomsnittsskårer, skala 0–3 (uviktig–meget viktig).

Tabell 16: Informasjonskilder som har betydning å velge å kjøre vegstrekningene, vegfarende på prøvestrekningene, 1995 (gjennomsnittsskårer, skala 0–3)

Informasjonskilde for vegvalg	Rv 7	Rv 17	Rv 55	Rv 258
Reisehåndbok	1.4	1.3	1.4	1.1
Turistbrosjyre(r)	1.2	1.3	1.1	0.9
Venner og kjente, familie	0.9	1.3	0.9	1.0
Egen erfaring (tidligere besøk)	1.3	1.4	1.4	1.4
Reisebyrå	0.3	0.2	0.2	0.2
Bilist-organisasjon	0.5	0.4	0.5	0.4
Turistinformasjonskontor i Norge	0.7	0.6	0.6	0.5
Personale ved overnattingssted	0.3	0.4	0.3	0.4
Skilt(er) langs vegen	1.0	0.9	0.9	0.9
Tv-reportasje	0.4	0.4	0.3	0.3
Skjønnlitteratur	0.4	0.3	0.4	0.3
Omtale i magasiner/ ukeblader	0.6	0.6	0.6	0.5
Avisomtale	0.5	0.4	0.4	0.5
Annonse(r)	0.3	0.3	0.2	0.3

Reisehåndbøker, egen erfaring, turistbrosjyrer, vegskilter og beretningene til venner og kjente er viktigst for de vegfarende på prøvestrekningene, slik det fremgår av tabell 16. Allment sett er reisehåndbøker viktigst som kunnskapskilde ut over det brukerne allerede vet. 44 prosent vektlegger reisehåndbøker. Det er også høye andeler som vektlegger brosjyrer, med et gjennomsnitt på 37 prosent. Statens vegvesen har da også utarbeidet spesielle brosjyrer for to av prøvestrekningene, Sognefjellsvegen og Gamle Strynefjellsveg. For riksvegene 7 og 17 har man valgt å delta i eksisterende brosjyremateriell. Personlige intervjuer langs noen av strekningene kan imidlertid tyde på at det er noe større andeler av trafikantene som er interessert i turistvegbrosjyrer, men som ikke har fått fatt i brosjyren for den vegen de ferdes på. Både reisehåndbøker og brosjyrer er allment sett blitt relativt mindre viktige fra 1995 til 1997, mens det er blitt en større andel vegfarende som vektlegger egen erfaring fra tidligere besøk. Også skilter langs vegene er blitt mindre viktige.

For å få ytterligere kunnskaper om informasjonsgrunnlag, ble det også spurt om eventuell bruk av reisehåndbok på turen. Mens det var 60 prosent av de spurte som benyttet reisehåndbok i 1995, var denne andelen sunket til 50 prosent sommeren 1997. Som man kan vente, bruker norske vegfarende reisehåndbøker i mindre grad enn besøkende fra utlandet. Bruken av reisehåndbøker er høyest blant trafikantene på riksveg 7 og riksveg 55, og lavest blant dem som ferdes på riksveg 258.

8 Oppsummering og konklusjoner

Intervjuundersøkelsene på prøvestrekningene viser at brukere av turistveger mer er ute etter å se Norge fra vegene enn å ferdes i terrenget utenfor vegene. Ettertraktete opplevelser på strekningene er særlig knyttet til reisen som visuell erfaring. Flott utsikt og variert landskap er blant de viktigste grunnene til å velge å kjøre en turistveg. Videre er det også sterk interesse for å oppleve de landskapstypene som disse vegene går gjennom, som høyfjell, fjorder og kyst. Ganske mange vegfarende ønsket å besøke spesielle steder og attraksjoner langs strekningen. Fine steder å raste blir også vektlagt. Ønsket om å kjøre utenom allfarveg betones av halvparten av vegbrukerne, mens to av fem ønsker å unngå mer trafikkerte veger. Videre har tre av 10 valgt en av prøvestrekningene for å unngå å kjøre samme strekning flere ganger. Selv om det visuelle er viktig, er det et poeng å merke seg at vegbrukerne ikke opplever Norge bare med øynene. Andre sanseintrykk kan også være viktige, for eksempel smaken av det norske eller det lokale.

En femdel av brukerne av prøvestrekningene er først og fremst ute etter å komme raskt frem til reisemålet. Men undersøkelsene viser også at de fleste som har det travelt, også er opptatt av å se seg om mens der er undervegs. To tredeler av dem som valgte den aktuelle strekningen fordi den var raskeste veg til/ fra reisemålet, legger vekt på at det flott utsikt fra vegen. Halvparten av dem som valgte en av strekningene for å komme raskt frem, har stoppet for å se på utsikten. Dette tyder på at formmessige aspekter blir stadig mer betydningsfulle, delvis på bekostning av, men ofte i tillegg til funksjonelle aspekter ved vegnettet. Gjennomsnittlig har brukerne fire stopp langs den aktuelle strekningen. Stopp i forbindelse med synsopplevelser har størst omfang, for eksempel interessant utsikt og fotografering/ videoopptak. Fine steder å raste betones også av en stor del av dem som er opptatt av å komme raskt til målet.

Brukerne er i hovedsak fornøyde med ferden langs strekningene som inngår i prøveprosjektet i forbindelse med utvikling av nasjonale turistveger. Allment sett er det også bra respons på tilretteleggingen som er foretatt. Undersøkelsene viser likevel at det fortsatt er flere aspekter som kan forbedres. Sett med turistenes øyne er svakhetene oftere fravær av fasiliteter og vegutstyr, enn at fasiliteter/ utstyr oppleves som for dårlig. 40 prosent synes at det er for få skilter som viser avstander og 37 prosent ønsker seg flere toaletter. En av fire mener at det mangler eller er for få merkete turstier/ vanderveger langs vegene, og like mange synes det er for få bensinstasjoner. Videre er det en god del som gjerne vil ha flere rasteplasser og avkjøringsmuligheter på steder med interessant utsikt. Rundt en seksdel mener at skiltingen av steder/ attraksjoner og servicetilbud ikke er omfattende nok.

Det er en økende andel av vegbrukerne som synes at det er for få eller at det mangler fasiliteter og vegutstyr av visse kategorier langs prøvestrekningene. Denne tendensen kan skyldes flere forhold. Værforholdene kan være medvirkende, ved at en god sommer i 1997 kan ha ført til en noe annen bruk av strekningene enn det man hadde i 1995. For få eller manglende campingplasser oppgis som problem av relativt mange flere i 1997 enn i 1995. Hovedtendensen her er at norske turister er mer kritiske. Økningen i andelen som mener det er for få hoteller og pensjonater langs vegstrekningene, er særlig fremtredende på rv 17 og på rv 258. Det er stort sett utenlandske turister som i økende grad savner hoteller og pensjonater. Misnøye med for få bensinstasjoner har økt mest blant utenlandske vegfarende på tre av vegene (rv 17, rv 55 og rv 258). Blant de norske trafikantene på disse strekningene er oppfatningene av antallet bensinstasjoner uendrete eller mer positive. På rv 7 har det vært en økning i andelen som savner bensinstasjoner både blant norske og utenlandske vegbrukere. Norske turister er minst fornøyde med antallet turistinformasjonskontorer, men økningen i andelen negative svar er det likevel utlendinger som står for. Svarene tyder på at klassifisering og markedsføring av en strekning som turistveg, fører til at brukerne får høyere forventninger til vegen og tilhørende fasiliteter og utstyr.

Rasteplassene langs prøvestrekningene benyttes mye, og de fleste er fornøyde med dem. Problemene med rasteplasser er ikke bare at det er for få av dem, men også at det ikke alltid er toaletter der, og at brukerne synes at det er mye søppel på en del rasteplasser. På enkelte vegstrekninger er det også ganske mye landskapsslitasje omkring noen rasteplasser.

De mest problematiske sidene ved prøvestrekningene er trafikkmengden og antallet tunneler. Hver fjerde vegbruker oppfatter dette som problemer. Videre synes en femdel av trafikantene at farten gjør det vanskelig å nyte utsikten. Det er også en god del som har et negativt inntrykk av slitasje på landskapet langs vegene, og som misliker vegskjæringer og utfyllinger i landskapet. Fergekøer er svært problematisk bare for en ganske liten andel av vegbrukerne på rv 7 og rv 17. På rv 17 er det imidlertid så mange som en av fem som oppfatter det som litt problematisk å vente på ferge. En økende andel av trafikantene synes det er et problem med søppel på rasteplasser og langs vegene. Dette kan skyldes både økte forventninger til renhold og at det faktisk er blitt mer søppel, for eksempel som følge av økt bruk. For de to vegstrekningene med størst negativ forandring i opplevelse av forsøpling (rv 7 og rv 17), er det norske vegfarende som er blitt mer kritiske. At flere synes at vegetasjon hindrer utsikten fra vegene, kan skyldes både at brukerne er blitt mer kravfulle og at visuelle opplevelser er blitt viktigere. Størst problemer med vegetasjon som hindrer utsikt finner man langs rv 17.

Prøvestrekningene benyttes i økende grad til gjennomfart, noe som kan bidra til å forklare hvorfor det er blitt flere som synes at farten gjør det vanskelig å nyte utsikten. Dette illustrerer dilemmaet med å utvikle turistveger som er åpne for allmenn ferdsel (gjennomgangstrafikk). Motsetningene går ikke bare mellom dem som er opptatt av å komme raskt frem og dem som ønsker å ta seg tid til å oppleve mange aspekter ved strekningen. Det er også til dels betydelige forskjeller i kjørestil mellom ulike nasjonaliteter. Videre

synes det å være visse motsetninger mellom dem som er godt kjent på en strekning og dem som er ukjente med den aktuelle vegen. Slike motsetninger mellom trafikanter er ikke bare et kvalitetsproblem, men kan trolig også øke ulykkesrisikoen.

Fritids- og turistbruk av sykkel ser ut til å være økende. Det er imidlertid for få syklister som har deltatt i denne undersøkelsen til at man kunne belyse denne brukertypen. Fra tidligere studier vet man at bedre tilrettelegging for syklister etterlyses, særlig av en del utenlandske turister i Norge (se Jacobsen 1992). Utvikling av strekninger som turistveger kan tenkes å komme i konflikt med syklister, fordi en del veger kan få økt trafikk som følge av økt markedsføring og bedre skilting og tilrettelegging for turister.

Siden betydelige deler av bilturismen er et svært flyktig fenomen, kan det langs turistvegene være vanskelig å utvikle tilbud og fasiliteter som fører til langvarige stopp. Videre har man gjennomgående kort tid til å skape et godt inntrykk hos vegbrukerne. De flyktige landskapsopplevelsene kan minne om opplevelser av bildekunst, der man stort sett bruker ganske begrenset tid på hvert bilde. Det er derfor ikke underlig at bilturistene, ved siden av å vektlegge utsikten fra vegen, legger nesten like mye vekt på et variert landskap. Flyktigheten indikerer også at mange av bilturistene, særlig de som er førstegangsbesøkende på en strekning, ikke alltid ser, og slett ikke ser etter, mange av de svake punktene som Vegvesenets fagfolk, arkitekter, lokalbefolkningen og reiselivsnæringen kan være opptatt av. For eksempel er reklameskilter langs vegen bare et problem for en svært liten andel av trafikantene, noe som kan tyde på at de fleste vegfarende ikke fokuserer på, eller legger merke til slike skilter. Ved tilrettelegging for turister bør man derfor skjelle mellom vertskaps- og fagoppfatninger, og bruker- eller kundeoppfatninger. Siden det er mange måter å oppleve veger på, bør forbedringer av det visuelle miljøet langs vegene være fundert på analyser som tar hensyn til flere slags brukertyper. På dette området er det mye gjort. For dem som opplever Norge for første gang, er det spesielle ved Norge mest interessant, mens de som oppholder seg gjentatte ganger på de samme stedene, kanskje legger mer merke til uheldige aspekter. Man må ta hensyn til brukerundersøkelser og «folkemeningen» ved utbygging av fasiliteter og utstyr langs vegnettet, men dette må selvsagt suppleres med og korrigeres av fagkunnskaper om turisme, vegbygging, trafikkteknikk, design og arkitektur.

Litteratur

- Allcock, John B. 1988
Tourism as a Sacred Journey. *Loisir & Société* 11 (1):33–48.
- Bruckner, Pascal & Alain Finkielkraut 1979
Au coin de la rue, l'aventure. Paris: Éditions du Seuil.
- Carroll, John S. og Eric J. Johnson 1990
Decision Research. A Field Guide. Newbury Park: Sage Publications.
- Clark, Kenneth 1960
Looking at Pictures. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Cohen, Erik 1974
Who is a Tourist?: A Conceptual Clarification. *Sociological Review* November:527–555.
- Douglas, Mary og Isherwood 1980
The World of Goods. Towards an Anthropology of Consumption. Harmondsworth: Penguin.
- Dybedal, Petter 1997
Destinasjonsutvikling og attraksjoner. *Samfundsøkonomen* 1997 (7):11–13.
- Featherstone, Mike 1991
Consumer Culture & Postmodernism. London: Sage Publications.
- Fjesme, Tor, Jon Teigland og Marit Vorkinn 1987
Bilistenes bruk av og opplevelse i et høykvalitets naturområde. Lillehammer: FRV-prosjektet.
- Graburn, Nelson H.H. 1977
Tourism: The sacred journey. I Valene L. Smith (red.) *Hosts and Guests*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Gunn, Clare A. 1988
Vacationscape. Designing Tourist Regions. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gunn, Clare A. 1994
Tourism Planning. Washington: Taylor & Francis.
- Haukeland, Jan Vidar 1993
Den norske feriedrømmen. Rapport 164. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukeland, Jan Vidar og Berit Grue 1996
Turistenes forbruk i Norge sommeren 1995. Rapport 320. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haukeland, Jan Vidar og Arne Rideng 1997
Utenlandsk bilturisme i Norge 1996. Rapport 353. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Haukeland, Jan Vidar og Arvid Viken 1997
Miljø og turisme – et dilemma. I Jens Kr. Steen Jacobsen og Arvid Viken (red) *Turisme. Fenomen og næring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Heimtun, Bente 1997
Norges image blant tyske turister. Rapport 356. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hoel, Lester A. og Michael A. Perfater 1992
Designing Scenic Byways in Virginia. *Transportation Research Record* 1363:14–18.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 1989
Høyfjellet, vår tids katedral. I *A-magasinet* nr. 52:18–21.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 1992
Ferieliv i Lofoten og Vesterålen. Gjesteundersøkelse 1991. Bodø: Nordland fylkeskommune, Reiselivsprosjektet for Lofoten og Vesterålen.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 1993
Turisters informasjonssøking. Rapport 218. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 1997a
Det passerende blikket. *Sosiologi i dag* 27 (1):33–48.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 1997b
Turismeattraksjoner. Teoretisk forståelse og praktisk tilrettelegging. Rapport 352. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 1997c
Utenlandsk bilturisme i Nord-Norge. Rapport 354. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 1997d
Reisemønstre og besøkssteder. I Jens Kr. Steen Jacobsen og Arvid Viken (red) *Turisme. Fenomen og næring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen og Jan Vidar Haukeland 1994
Utenlandske bilturister i Norge. Rapport 274. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen og Arne Rideng 1994
Bobilturister i Norge. Rapport 272. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jakle, John A. 1987
The Visual Elements of Landscape. Amherst: University of Massachusetts Press.
- Jensen, Øystein 1991
Turister i Nordland. Bodø: Nordlandsforskning.
- Jolley, Harley E. 1987
Painting with a Comet's Tail. The touch of the landscape architect on the Blue Ridge Parkway. Boone, North Carolina: Appalachian Consortium Press.
- Kiran, Ketil 1995
Fagert er landet? Kritiske reiseblikk på Norge. Oslo: Aschehoug.
- Knebel, Hans-Joachim 1960
Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.
- Krippendorf, Jost 1987. *Alpsegen – Alptraum*. Bern: Kümmerly+Frey.

- Leiper, Neil 1990
Tourist Attraction Systems. *Annals of Tourism Research* 17:367–384.
- Lew, Alan A. 1991
Scenic Roads and Rural Development in the U.S. *Tourism Recreation Research* 16 (2):23–30.
- Lue, Chi-Chuan, John L. Crompton og Daniel R. Fesenmaier 1993
Conceptualization of Multi-Destination Pleasure Trips. *Annals of Tourism Research* 20:289–301.
- MacCannell, Dean 1976
The Tourist – A New Theory of the Leisure Class. New York: Schocken.
- Pearce, Douglas 1989
Tourist Development. Second Edition. Harlow: Longman.
- Ragnøy, Arild 1978
Vegtrafikantenes rastevaner. Vegkantintervjuer sommeren 1978. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne 1994
Utenlandske turister i Norge sommeren 1994. Rapport 273 Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Jan Vidar Haukeland 1996
Utlendingers feriereiser i Norge 1995. Rapport 330. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Simmel, Georg 1968 [1908]
Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Berlin: Duncker & Humblot.
- Smith, Bob L. og William L. Smith 1992
Scenic Byways: Their Selection and Designation. *Transportation Research Record* 1363:5–13.
- Smith, Valene L., Arlene Hetherington, Martha D.D. Brumbaugh 1986
California's Highway 89. A Regional Tourism Model. *Annals of Tourism Research* 13:415–433.
- Stewart, Susan I. og Christine A. Vogt 1996
Multi-Destination Trip Patterns. *Annals of Tourism Research* 23:458–461.
- Thirud, Åse Pauline 1994
Landscapes in Tourism Advertising – A Study on Narrative Geography in Popular Media. Hovedoppgave i samfunnsgeografi. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Tjade, Arne Stig 1994
Vegvesenets virksomhet sett i et reiselivsperspektiv. Arbeidsdokument av 2. mai. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Tuan, Yi-Fu 1974
Topophilia. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall.
- Turner, Victor og Edith Turner 1978
Image and Pilgrimage in Christian Culture. Oxford: Basil Blackwell.

- Urry, John 1990
The Tourist Gaze. London: Sage Publications.
- Urry, John 1995
Consuming Places. London: Routledge.
- U.S. Department of Transportation 1990
Final Case Study for the National Scenic Byways Study. San Juan Skyway. Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.
- U.S. Department of Transportation 1991
National Scenic Byways Study. Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.
- Viken, Arvid 1991
Nordkalotturismen – gjesteundersøkelse sommeren 1990. Alta: Finnmark distriktshøgskole.
- Viken, Arvid 1997a
Turismens visualitet og estetisering av Sameland. *Sosiologi i dag* 27 (1):49–71.
- Viken, Arvid 1997b
Turistopplevelsen. I Jens Kr. Steen Jacobsen og Arvid Viken (red) *Turisme. Fenomen og næring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Viken, Arvid og Jens Kr. Steen Jacobsen 1997
Turisme – lokalt og globalt fenomen. I Jens Kr. Steen Jacobsen og Arvid Viken (red) *Turisme. Fenomen og næring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Viken, Arvid og Ola Sletvold 1988
Bilturisme i Finnmark. Alta: Finnmark distriktshøgskole.

Vedlegg

Sentrale momenter ved utvikling av turistveger

- ◆ Utviklingsarbeidet må baseres på en forståelse av ulike brukere, deres interesser og reisemåter. Det er viktig at utformingen av veger og tilbudene baseres på en forståelse av hvordan vegen brukes. Husk at det er flere slags brukere, som kan ha motstridende interesser og som legger vekt på forskjellige aspekter.
- ◆ Utvikle vegen som turismeattraksjon. En turistveg som attraksjon kan styrkes ved at flere mindre attraksjoner kan utgjøre en attraksjonsklynge. Attraksjoner krever styring. Attraksjoner langs turistveger kan være både rurale og urbane, både landskap, byggverk og tettsteder. Spesiell utsikt er også en attraksjon.
- ◆ Ta utgangspunkt i brukeranalyser ved markedsføring av vegen. Brukernes forventninger vil øke når en strekning kalles for turistveg. Markedsføring/ promosjon bør ikke settes i gang før et visst minimum av tilbud er utviklet.
- ◆ Informasjon er kritisk for turistopplevelsene. Dette gjelder både forhåndsinformasjon og informasjon underveis.
- ◆ Attraksjoner bør knyttes til servicetilbud, slik at vegstrekningen kan fremstå som et komplett tilbud både for dagsturister og dem som har lengre opphold. Lokalisering av service bør skje ut fra både lokalmarkedet og tilreisende. En del tilbud tjener på samlokalisering, for eksempel servering og overnatting.
- ◆ Ta hensyn til lokale interesser.
- ◆ Planlegg for å få utrettet noe konkret. Sett helst opp forbindtlige utbyggingsmål og rammer. Vellykket turismeplanlegging har ofte mål for både vekst og begrensninger.
- ◆ Informasjon bør fokusere på *hvordan* ting skal gjøres, ikke hva man skal gjøre.
- ◆ Aksepter at det kan bli konflikter og planlegg for det. Næringslivsentreprenører er ofte kritiske til turismeplanlegging.
- ◆ Innse nødvendigheten av inngrep og tilrettelegging. Fri utvikling fører sjelden til harmoniske forhold for næringsliv, natur, brukere og samfunnet generelt.
- ◆ Ta spesielt hensyn til de svakeste elementene ved en turistveg, for eksempel landskap i forhold til reiselivsnæringen, det lokale i forhold til det allmenne.
- ◆ Beskytt natur og landskap. Unngå lokalisering av reiselivstilbud for nær strandområder og sårbare områder. Innledende slitasje har ofte størst negativ effekt. Riktig form på tekniske løsninger hindrer erosjon der turister ferdes til fots.
- ◆ Ta utgangspunkt i lokal kultur og lokale skikker, men innse at kopier av fortidens løsninger ofte ikke er svaret for dagens byggverk og tekniske løsninger.
- ◆ Baser løsningene på kvalifisert ekspertise, slik som brukeranalyse (turismeforskning), arkitektur/design, landskapsarkitektur og vegteknikk.

Vanlige feil og svakheter ved turistveger

- ◆ Parkeringsplasser, samt kommersielle og andre tilbud lokaliseres for nær kjer-
nen i attraksjoner og utsiktspunkter. Vellykket tilrettelegging krever ikke bare
en atskillelse av parkeringsarealer fra de sentrale elementene i turismeattraksjo-
nene, men forutsetter også tilstrekkelig avstand mellom attraksjonskjerne og fa-
siliteter. Også ved utsiktspunkter bør slike hensyn tas.
- ◆ Manglende avgrensning av parkeringsarealer gjør at mange serveringssteder
virker lite attraktive for enkelte turister. En del serveringssteder fremstår som
inneklemt mellom parkerte biler.
- ◆ Fysiske anlegg er verken anonyme eller attraksjoner i seg selv, for eksempel
anlegg som burde være underordnet landskapet omkring.
- ◆ Arkitektur og design er «stedløs» i betydningen alminnelig eller triviell, og
understøtter ikke turistenes opplevelser.
- ◆ Serveringstilbud er ikke tilpasset brukernes ønsker med hensyn til fysisk form,
menyer, utsikt og liknende. Serveringstilbud understøtter ikke turistenes ønske
om «stedsopplevelse», for eksempel i form av lokalt pregete menyer. For
dagsturister og gjennomreisende er det et problem med manglende a la carte-
servering av rimelige og særpregete retter. En del serveringssteder har begrenset
tilbud for individuelle turister.
- ◆ Serveringssteder tar ikke tilstrekkelig hensyn til at turister er opptatt av visuelle
opplevelser, også ved pauser. Mange serveringssteder holder til i bygninger som
oppfattes som lukkede og innadvendte for utsiktsorienterte turister.
- ◆ Overdreven markering av attraksjoner langs vegen. Dette kan oppfattes som for
kommersielt og iscenesatt av turister med anti-kommersielle holdninger, og tu-
rister som søker mest mulig ekthet og opprinnelighet.
- ◆ Omfattende, komfortorientert og estetisk alminnelig eller gjennomsnittlig tilret-
telegging. Dette kan støte bort turister som er tilhengere av det halvmoderne og
det halvprimitive.
- ◆ Dårlige servicetilbud langs vegene, særlig for dagsbesøkende og gjennomrei-
sende, for eksempel få bensinstasjoner, få dagligvarebutikker og kiosker, helge-
stengte tilbud, få og/eller dårlige overnattingstilbud, lang avstand mellom raste-
plasser/utsiktspunkter, og begrensede parkeringsmuligheter.
- ◆ Mangel på toaletter. Dette er ikke bare et komfortproblem, men kan også føre til
tilgrising av landskapet, særlig rundt en del rasteplasser.

