



Unike natur- og kjøreopplevelser:
Trafikantvurderinger av Nasjonale
turistveger

Unike natur- og kjøreopplevelser: Trafikantvurderinger av Nasjonale turistveger

Jens Kr. Steen Jacobsen

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.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1233-7 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1227-6 Elektronisk versjon

Oslo, mai 2011

Tittel: Unike natur- og kjøreopplevelser:
Trafikantvurderinger av Nasjonale turistveger

Title: Unique nature and driving experiences: Visitor
assessments of national scenic roads in Norway

Forfattere: Jens Kristian Steen Jacobsen

Author(s): Jens Kristian Steen Jacobsen

Dato: 05.2011

Date: 05.2011

TØI rapport: 1149/2011

TØI report: 1149/2011

Sider 31

Pages 31

ISBN Papir: 978-82-480-1233-7

ISBN Paper: 978-82-480-1233-7

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1227-6

ISBN Electronic: 978-82-480-1227-6

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens Vegvesen

Financed by: The Norwegian Public Roads
Administration

Prosjekt: 2735 - Analyser av vekturisme og
turistveger

Project: 2735 - Analyses of road-based tourism

Prosjektleder: Jens Kristian Steen Jacobsen

Project manager: Jens Kristian Steen Jacobsen

Kvalitetsansvarlig: Petter Dybedal

Quality manager: Petter Dybedal

Emneord: Konsekvensanalyse
Norge
Spørreskjemaundersøkelse
Turisme
Turistveg

Key words: Norway
Route choice
Scenic road
survey
Tourism

Sammendrag:

Denne rapporten beskriver og analyserer opplevelser og vurderinger av Nasjonale turistveger i Norge med utgangspunkt i intervjuundersøkelser i sommersesongene 2005 og 2010. Interessant landskap, flott utsikt og spesielle naturattraksjoner var de mest framtreddende reisemotivene blant besøkende på sju strekninger, som var etablert eller nominert som nasjonale turistveger. På de fleste vegene syntes et stort flertall av trafikantene i 2010 at turen var en kjøreopplevelse utover det vanlig.

Summary:

The report describes motor tourists' experiences and assessments of scenic roads in Norway, based on survey data from the summer seasons of 2005 and 2010. The study was conducted on seven roads, which were either designated or nominated as national tourist routes. Interesting landscapes and the view from the road were the dominant motives for choosing these routes. A proportion of the visitors judged the number of certain facilities to be too few along these routes.

Language of report: Norwegian

Forord

Denne rapporten belyser fritidsreisendes opplevelser og vurderinger av turistveger i Norge. Analysene tar utgangspunkt i intervjuundersøkelser i sommersesongene 2005 og 2010 på sju strekninger som enten var etablert eller nominert som nasjonale turistveger. Hovedhensikten er å medvirke til en forbedret kunnskapsplattform for utvikling av nasjonale turistveger.

Kontaktperson for arbeidet har vært delprosjektleder Helge Stikbakke ved Turistvegkontoret i Statens vegvesen. Han har også har medvirket til innretningen på undersøkelsen og kommentert tidligere rapportutkast.

Rapporten er utarbeidet av forsker Jens Kr. Steen Jacobsen, mens datamaterialet ble tilrettelagt av forsker Berit Grue. Sekretærleder Unni Wettergreen har tilrettelagt dokumentet for trykking. Forskningsleder Petter Dybedal har hatt ansvaret for kvalitetssikringen. Forsidebildet viser utsiktspunktet Ørnesvingen ved Geirangerfjorden; fotograf er Jiri Havran. Fotografiene i rapporten er gjengitt med tillatelse fra Statens vegvesen. Det minnes om at TØI ikke er ansvarlig for følger av mulige trykkfeil i dokumentet. Ved gjengivelse av materiale fra denne publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.

Mai 2011
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Petter Dybedal
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
2 Metode og gjennomføring	4
3 Kjennetegn ved de vegfarende	6
4 Reisemotiver og aktiviteter	11
5 Informasjonskilder og beslutninger	16
6 Vurderinger av turistvegene og fasilitetene ved strekningene	20
Litteratur	31

Sammendrag:

Unike natur- og kjøreopplevelser

Trafikantvurderinger av Nasjonale turistveger

TØI rapport 1149/2011
Forfatter: Jens Kr. Steen Jacobsen
2011 31 sider

Interessant landskap, flott utsikt og spesielle naturattraksjoner var de mest framtrepende reisemotivene blant besøkende på sju strekninger, som var etablert eller nominert som nasjonale turistveger. På de fleste vegene syntes et stort flertall av trafikantene i 2010 at turen var en kjøreopplevelse utover det vanlig. For det meste var det høye andeler som ville anbefale bekjente å kjøre strekningen.

Denne rapporten beskriver og analyserer opplevelser og vurderinger av norske turistveger med utgangspunkt i intervjuundersøkelser i sommersesongene 2005 og 2010. Undersøkelsene ble foretatt på følgende sju strekninger: Geiranger/Trollstigen, Helgeland nord, Lofoten, Senja, Sognefjellsvegen, Valdresflye og Varanger. Studien omfatter vegfarende som var på fritidsreise med bil eller motorsykel/moped/syssel og som ikke var bosatt langs eller like ved strekningen. Hovedhensikten er å medvirke til en forbedret kunnskapsplattform for utvikling av nasjonale turistveger.

I 2005 foregikk datainnsamlingen på utvalgte dager i løpet av tidsrommet fra 26. juni til 10. august. I 2010 ble datainnsamlingen foretatt i perioden 29. juni til 6. august. Begge år dekket undersøkelsen kjernen av sommersesongen og både hverdager og helgedager. Det ble anvendt spørreskjema for selvutfylling i en rekke språkvarianter. Spørreskjemaet som ble benyttet i 2010 var noe modifisert og forkortet, basert på erfaringene fra 2005 samt nye tester. En del resultater fra de to årene er dermed ikke fullt ut sammenliknbare. Dette gjelder hovedsakelig de vegfarendes vurderinger av omfang og kvalitet på en del fasiliteter ved strekningene.

Interessant landskap, flott utsikt fra vegen og spesielle naturattraksjoner var de mest framtrepende reisemotivene i 2010. Videre var et mer allment feriemotiv, å komme bort fra hverdagen, viktig for ganske store andeler av de vegfarende. Å være på farten var også et allment motiv for en god del turister på rundreise. Vandring/friluftsliv ble vektlagt av fire av 10 på Valdresflye og to av 10 på Sognefjellet og i Varanger; på de øvrige strekningene hadde vandring/friluftsliv moderat betydning.

Det var til dels betydelige ulikheter mellom turistvegene med hensyn til stopp underveis. I 2010 hadde mellom 72 og 93 prosent av trafikantene stoppet for å nyte utsikten. Det var også betydelige andeler som stoppet for rast/piknik. Videre hadde mellom 23 og 46 prosent besøkt serveringssted langs strekningen. Andeler på mellom 22 og 54 prosent av vegturistene hadde gått en lengre tur (mer enn 20 minutter).

På de fleste strekningene var nær halvparten av de vegfarende utenlandske. De markante unntakene var Valdresflye, der åtte av 10 besøkende var norske, og Varanger, der sju av 10 besøkende i 2010 var utenlandske. På alle vegene utenom Valdresflye hadde et flertall av turistene overnattet langs eller i nærheten av strekningen. Andelen førstegangsbesøkende på strekningene var stort sett ganske høy i 2010 og jevnt over høyere enn i 2005. På alle vegene i Nord-Norge var det et flertall førstegangsbesøkende i 2010. Valdresflye representerer et unntak, med en svært høy andel gjenbesøk.

De viktigste informasjonskildene for beslutningen om å besøke den aktuelle turistvegen var egen erfaring fra tidligere besøk i området, beretninger fra bekjente og/eller familie samt reisehåndbøker. Egen erfaring var viktigst for besøkende på Valdresflye, Senja og Sognefjellet og minst betydningsfullt på Helgeland. Informasjon fra venner og kjente var i 2010 minst viktig for vegfarende på Sognefjellet, mens dette ble sterkest vektlagt på Senja. I 2010 var det mellom 11 og 29 prosent som oppga at reisehåndbøker var svært viktig og på flere av strekningene så man en økning i bruken av slike bøker fra 2005 til 2010. Reisehåndbøker var i 2010 relativt viktigst for trafikantene på Helgeland og minst viktig på Valdresflye og i Varanger. Fra 2005 til 2010 var det videre økning i vektleggingen av brosjyrer om turistvegene og skilt langs vegen. Mellom sju og 25 prosent av trafikantene i 2010 oppga at brosjyrer om norske turistveger var svært viktig, mens mellom 14 og 24 prosent svarte at skilt(er) langs vegen var svært viktig for beslutningen om å reise langs den aktuelle strekningen.

Trafikantene var allment sett mest fornøyd med Sognefjellsvegen, som også var den strekningen som i størst grad kunne regnes som ferdigstilt. På de fleste strekningene var et stort flertall i 2010 helt enig i at turen var en «kjøreopplevelse utover det vanlige». Her kom Sognefjellsvegen på topp, med 89 prosent helt enige, fulgt av Geiranger/Trollstigen (82 prosent) og Valdresflye (81 prosent). Det var også ganske høye andeler som syntes at strekningen de besøkte er en «perfekt turistveg». Også her kom Sognefjellsvegen på topp (75 prosent helt enige) fulgt av Geiranger/Trollstigen (67 prosent helt enige). Man må ta med i betraktningen at flere av strekningene ikke var ferdigstilt da undersøkelsen ble gjennomført.

Sannsynligheten for at turistene ville returnere i sommersesongen (sikkert innen tre år) var i 2010 lavest på Helgeland (21 prosent) og Geiranger/Trollstigen (24 prosent) og høyest på Valdresflye (53 prosent) og Senja (35 prosent). På Geiranger/Trollstigen og Senja var det nedgang fra 2005 til 2010 i andelene av trafikantene som svarte at de sikkert ville komme tilbake. Resultatene her må sees i lys av rekrutteringen av førstegangsbesøkende til strekningene; sightseeingturister som ikke er tilbøyelige til å returnere selv om de er fornøyd. Stort sett var det høye andeler som ville anbefale bekjente eller familie å kjøre strekningen. De største andelene som ville anbefale strekningen fant man på Sognefjellsvegen (77 prosent) og i Lofoten (74 prosent).

En del trafikanter syntes at omfanget av en del fasiliteter langs strekningene var for knapt. På flere strekninger var det relativt høye andeler som syntes at det var for få toaletter. Det var relativt liten misnøye med antallet rasteplasser på vegene i sør i 2010; for eksempel syntes bare seks prosent at det var for få rasteplasser på Sognefjellsvegen. I Nord-Norge var det derimot betydelige andeler som syntes at det var for få rasteplasser. I 2010 var det på turistvegene i nord også betydelige andeler som syntes at det var for få stoppmuligheter ved interessant utsikt, for få merkede stier/vandreveger og for få serveringssteder. På Helgeland, Senja og i Varanger syntes mellom 17 og 23 prosent av de besøkende i 2010 at det var for få overnattingssteder, mens det ellers var rimelig tilfredshet med overnattingsmulighetene.

Opplevd kvalitet på rasteplasser var tilfredsstillende på vegene i sør i 2010, mens det var rom for forbedringer på Senja og i Varanger og kanskje også i Lofoten og på Helgeland. Serveringstilbud var i 2010 fortsatt et svakt punkt på tre strekninger: både i Varanger og på Senja og Helgeland var rundt en av fire misfornøyd med kvaliteten på serveringstilbudene. På alle strekningene unntatt Sognefjellsvegen og Geiranger/Trollstigen var det relativt høye andeler som syntes at toalettene var for dårlige. Ved tolkning av kvalitetsmålingene må man ta med i betraktningen at status som nasjonal turistveg vil kunne øke de besøkendes forventninger til strekningen.

1 Innledning

Som et ledd i en nasjonal satsing på reiseliv som næring har Statens vegvesen iverksatt et omfattende arbeid med utvikling av nasjonale turistveger. Dette startet for alvor i 1995, med etablering av fire prøvestrekninger. Ved årtusenskiftet satte man i gang et større tiltak, der målet er å etablere rundt 18 nasjonale turistveger i løpet av tiden fram til år 2015 (Statens vegvesen 2004). Det er Vegvesenets ambisjon at strekningene skal være turismeattraksjoner av internasjonal kvalitet og at de skal appellere til rundreiseturister fra både innland og utland. Interessante landskapsopplevelser, tilrettelagte stoppesteder og aktivitetsmuligheter langs strekningene skal bidra til at turistene både forlenger oppholdstiden, anbefaler vegen til andre og/eller kommer tilbake ved en senere anledning.

Planlegging for turisme og reiseliv forutsetter vanligvis at man tar utgangspunkt i bruker- eller kundeanalyser (Gunn 1994). For å virke effektivt, må planlegging, design og arkitektur til dels basere seg på kjennskap til hvordan folk tenker og føler om omgivelsene. Ved tilrettelegging i forhold til utenlandske turister står man dessuten overfor den tilleggsutfordringen at man må forstå hvordan Norge og norske regioner blir oppfattet utenfra. Da Statens vegvesen satte i gang sitt reiselivsprosjekt med fire prøvestrekninger for nasjonale turistveger i 1990-årene, fulgte man lærebokoppskriften og gjennomførte innledende brukerundersøkelser. En slik tilnærming er videreført gjennom denne kartleggingen av vegfarende med fem års mellomrom på sju strekninger som enten var etablert eller nominert som nasjonale turistveger. I denne sammenhengen er det vesentlig å danne tydelige bilder av trafikantene samt undersøke mulig stabilitet og endringer i oppfattelsen av strekningene fra 2005 til 2010.

Selv om det på et overordnet nivå er etablert en god del kunnskaper om turistveger og hvordan de benyttes, så mangler man fortsatt mye konkret og sikker kunnskap om slike veger og hvordan de inngår i folks ferie- og fritidsreiser. Denne studien er et bidrag til en kunnskapsbasert plattform for vegturisme. Spørreundersøkelsen og rapporten skal blant annet ivareta følgende aspekter:

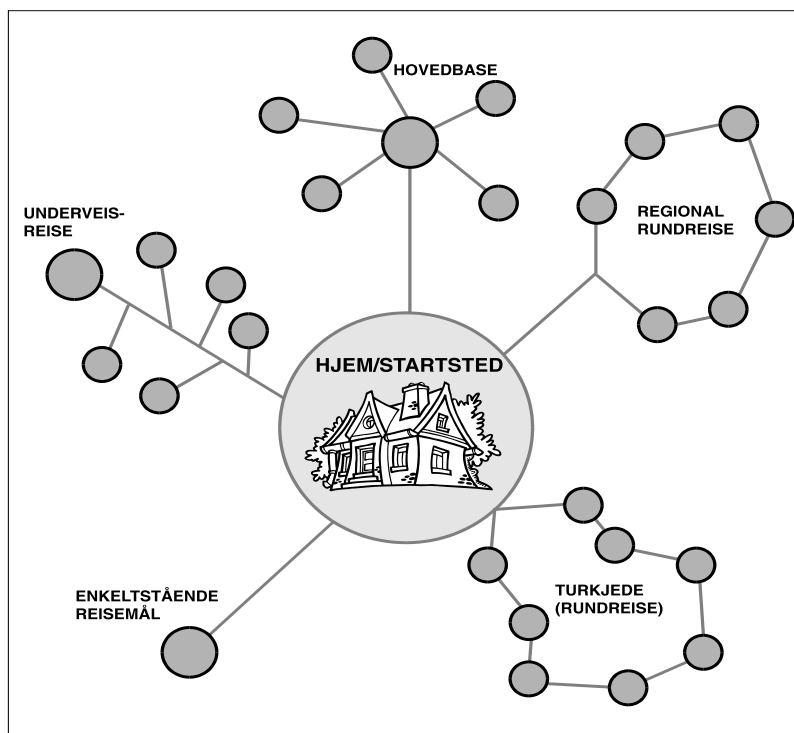
1. måle stabilitet og endringer i brukernes oppfatninger av turistvegene, etter hvert som strekningene utvikles
2. være styringsinstrument og korrektiv for ledelsen av turistvegprosjektet
3. medvirke til forbedret kunnskapsgrunnlag for promotjon av de nasjonale turistvegene
4. formidle sentral kunnskap om vegbrukerne (turistene) og deres preferanse til næringsaktører langs og nær turistvegene.

Det må understrekes at undersøkelsen omfatter flere strekninger som var nominert som turistveger og som dermed var uferdige da turistene ble bedt om å vurdere dem.

I faglitteraturen benyttes flere begreper om det Statens vegvesen har valgt å kalle turistveg. Andre vanlige uttrykk er «scenisk veg», «scenisk sideveg» og «scenisk hovedveg» (Gunn 1994). Utrykket scenisk veg henspiller særlig på opplevelser av det naturskjønne. Fornøyelseskjøring er en viktig aktivitet for turister, i første rekke

knyttet til synsinntrykk, men også opplevelser av en strekning og dens omgivelser 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 kunne ha funksjonelle restriksjoner, eksempelvis at de er stengt for større kjøretøyer og/eller har nedsatt hastighetsgrense. For eksempel kan høyt fartsnivå gjøre det vanskelig å nyte utsikten, da man får «tunnelsyn» og bare ser tydelig det som er langt foran (Statens vegvesen 1998). En scenisk hovedveg vil ofte være en viktig transportåre i en region, og vil derfor vanligvis ikke ha funksjonelle restriksjoner (Hoel og Perfater 1992). Det kan likevel tenkes at en slik veg kan ha visse restriksjoner i perioder som er høysesong for turisme og annen fritidsbruk, for eksempel nedsatt fartsgrense i høysesongen(e). En scenisk hovedveg kan også være en veg som primært benyttes for transport innen et destinasjonsområde (Gunn 1994).

Turistveger brukes på forskjellige måter, avhengig av hva slags reise det er tale om. Enkelte benytter en strekning rett og slett fordi den er raskeste eller enkleste veg til et reisemål. Noen drar til en region for å oppleve flere spesielle strekninger eller steder der og dette omtales gjerne som regional rundreise. Videre kan bruk av en turistveg inngå i en større rundreise. Turistveger benyttes også i forbindelse med et mønster som kalles undervegsreise: at man besøker flere reisemål og attraksjoner undervegs til det som er hovedmålet for reisen, det stedet som er hovedfokus for reisen eller det stedet som ligger lengst vekk fra bostedet. Man kan dessuten benytte en turistveg i forbindelse med opphold med utgangspunkt i en hovedbase; at man drar på dagsturer ut fra det stedet der man overnatter (Lue, Crompton og Fesenmaier 1993).

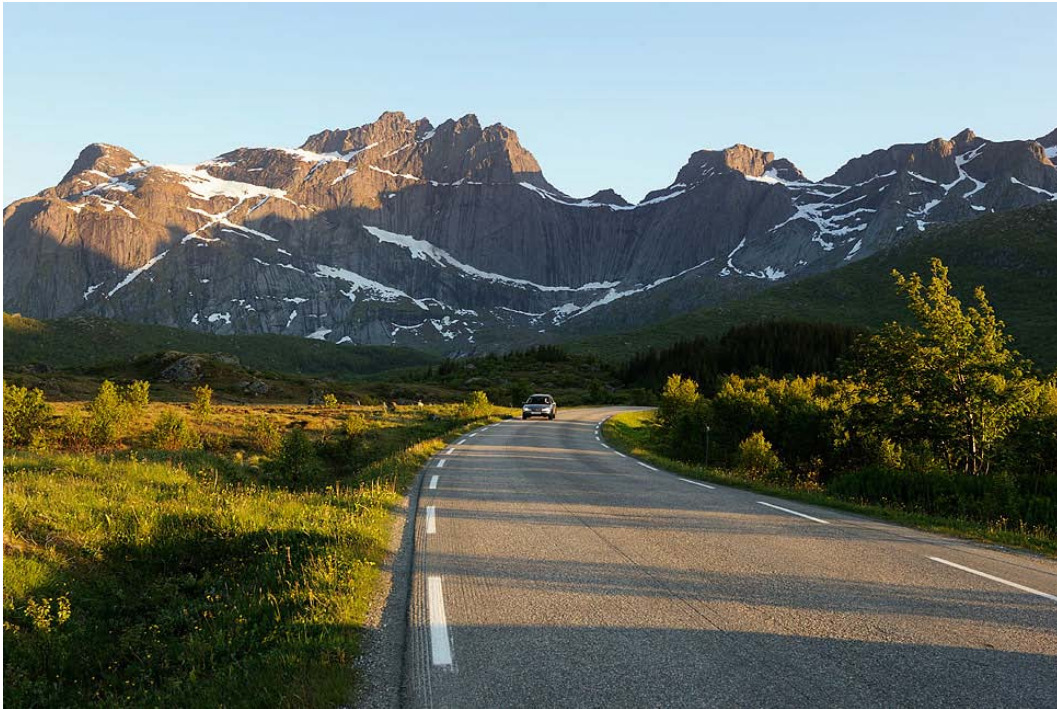


Figur 1: Romlige reisemønstre; enkeltstående reisemål, undervegsreise, hovedbase, regional rundreise og turkjede (etter Lue, Crompton og Fesenmaier 1993:294).

Sett med turistenes øyne kan man grovt sett tenke seg attraksjoner på tre nivåer: En primærattraksjon er bestemmende for turistenes valg av reiserute og reisemål. En sekundærattraksjon er kjent på forhånd, men er ikke avgjørende for valg av reiserute.

En tertiærattraksjon er ikke kjent på forhånd og oppdages mer tilfeldig når turistene er undervegs (Leiper 1990). Forholdet mellom turistveger og attraksjoner kan anta noen hovedformer. I noen tilfeller kan en veg føre til en eller flere selvstendige attraksjoner. Mer vanlig er det at en turistveg sammenbinder flere attraksjoner til en klynge som samlet sett er interessant for besøkende, for eksempel flere særegne landskapsformasjoner. I visse tilfeller kan selve veganlegget også være en attraksjon.

I mange sammenhenger kan det være nyttig å skjelne mellom turister og ferierende som to av reiselivets hovedtyper. Turisten (sightseeren) søker vanligvis det nye, mens rekreasjonssøkende ferierende primært søker forandring fra hverdagen, uansett om det bringer noe nytt eller ikke (Cohen 1974). Sightseeingturer, som bilturer i områder man ikke har besøkt tidligere, innebærer ofte at man ikke vender tilbake, mens rekreasjonspregete feriereiser har en tendens til å være gjentakende eller vane-messige, særlig kortere helgeturer med bil. Dette kan blant annet ha som konsekvens at en del turister (sightseere) hovedsakelig ikke vil vende tilbake til steder de har besøkt, uansett hvor fornøyde de måtte være. Av hensyn til språklig variasjon benyttes både uttrykkene turist, ferierende og fritidsreisende her om dem som omfattes av undersøkelsen på de norske turistvegene.



Ved Flakstadpollen, turistveg Lofoten. Foto: Jarle Wæhler.

2 Metode og gjennomføring

Datainnsamlingen for denne undersøkelsen ble gjennomført i sommersesongene 2005 og 2010 på følgende strekninger, som enten var etablert eller nominert som nasjonale turistveger: Valdresflye, Sognefjellsvegen, Geiranger/Trollstigen, Helgeland nord, Lofoten, Senja og Varanger. Det ble anvendt spørreskjema for selvutfylling i en rekke språkvarianter: engelsk, finsk, italiensk, norsk/dansk, svensk, tysk og nederlandsk (2010). Selvutfylling av skjemaer på respondentenes eget språk styrker undersøkelsens reliabilitet, det vil si i hvilken grad undersøkelsen kan gjentas og gi noenlunde samme resultater. Det ble bare anvendt faste svarkategorier, til dels basert på spørsmålsstillinger fra tidligere undersøkelser (Jacobsen og Grue 1997). Spørreskjemaet som ble benyttet i 2010 var noe modifisert og forkortet, basert på erfaringene fra 2005, nye tester samt dybdeanalyser av datamateriale fra første runde (Denstadli og Jacobsen 2011). Det betyr blant annet at en del resultater fra de to årene ikke er fullt ut sammenliknbare. Dette gjelder hovedsakelig de vegfarendes vurderinger av omfang og kvalitet på en del fasiliteter og aspekter ved strekningene.

Populasjonene (universene) for denne studien er vegfarende som i løpet av sommersesongene 2005 og 2010 var på fritidsreise med bil eller motorsykkel/moped/sykkel på en av de sju vegene og som ikke var bosatt langs eller like i nærheten av den aktuelle strekningen. Undersøkelser som på denne måten foretas direkte blant vegtrafikanter i form av utvalg av trafikkstrømmer, omtales som undervegsundersøkelser. Populasjonene består av en konkret, endelig mengde reiser (elementer), men antallet er ukjent og det finnes ikke noen oversikt over elementene. Å trekke utvalg fra slike populasjoner er derfor mer komplisert enn ved undersøkelser der man har oversikt over populasjonene. På den annen side oppnås gjerne høy svarprosent (Rideng og Christensen 2004).

I 2005 foregikk datainnsamlingen på utvalgte dager i løpet av tidsrommet fra 26. juni til 10. august, slik at undersøkelsen dekket kjernen av sommersesongen – både hverdager og helgedager. Svarprosenten dette året kan allment sett betraktes som høy og varierer forenklet sagt mellom 60 og 90 for de ulike intervjustedene. På Valdresflye var svarprosenten 91, på Sognefjellsvegen 79, på strekningen Geiranger/Trollstigen var den 87. På turistvegen Helgeland nord ble svarprosenten ikke registrert. I Lofoten ble det gjort intervjuer ved fergeavganger fra Fiskebøl, Svolvær og Moskenes og svarprosenten på intervjustedene varierte mellom 65 og 94. På Senja var svarprosenten 65 på det ene intervjustedet, mens den på det andre ikke ble registrert. I Varanger var svarprosenten rundt 90 i 2005. Det var følgende avvik fra det generelle opplegget: På Helgeland intervjuet man bare trafikanter på veg sørover, på Sognefjellsvegen hadde man bare én runde med intervjuer.

I 2010 ble datainnsamlingen foretatt på utvalgte dager i tidsrommet fra 29. juni til 6. august. Selv om undersøkelsesperioden var noe kortere dette året enn i 2005, dekket man likevel kjernen av sommersesongen og både hverdager og helgedager. Det var følgende avvik fra det generelle opplegget: På Helgeland intervjuet man bare trafikanter på veg sørover (som i 2005). På Valdresflye hadde man bare én runde med intervjuer i 2010, i første del av sesongen. I Varanger hadde man i 2010 god spredning av intervjudager, men dekket ikke siste del av sesongen. Fra 2005 til 2010 hadde

Lofoten fått fastlandsforbindelse, og i 2010 ble intervjuene foretatt ved fergeavganger fra Fiskebøl (som i 2005) og ved å stoppe et utvalg trafikanter ved utreise på den nye vegen. I 2010 forespurte personalet totalt 3 094 fritidsreisende som ikke var bosatt ved strekningene om å besvare undersøkelsen. Til sammen 429 personer nektet å svare, mens 24 skjemaer ble forkastet på grunn av ufullstendig utfylling, noe som gir en samlet svarprosent for dette året på 85. Hovedinntrykket er at de vegfarende var positive med hensyn til å gi opplysninger om sine reiser.

I 2005 kunne 2 685 innleverte spørreskjemaer benyttes i videre analyser, i 2010 kunne 2 641 spørreskjemaer anvendes. Der hvor det var tvil om hvordan svar skulle kodes eller forstås, ble svarene kodet og registrert som manglende data. Det må understrekes at ikke alle respondentene besvarte samtlige spørsmål og rapporteringen her er basert på dem som hadde svart. I likhet med alle utvalgsundersøkelser er det knyttet usikkerhet til resultatene. Men fordi populasjonene (universene) for disse strekningsstudiene ikke er kjent, er det ikke mulig å beregne usikkerheten.

Ved bruk av resultatene er det viktig å huske at undersøkelsen som tidsserie måler stabilitet og/eller endringer i form av andeler av de besøkende. Dersom det er økning i antallet fritidsreisende på en strekning, vil det for eksempel kunne innebære at *antall* trafikanter som har benyttet serveringssteder har økt, selv om *andelen* som besøker serveringssteder er blitt mindre fra 2005 til 2010. Man må også ta med i betraktningen at endringer i vurderingene av aspekter ved turistvegene i noen tilfeller like mye kan ha sammenheng med skiftninger i trafikanter ved strekningene som faktiske endringer i tilbudene. Videre kan værforhold virke inn på turistenes tilfredshet.



Sognefjellsvegen. Foto: Werner Harstad.

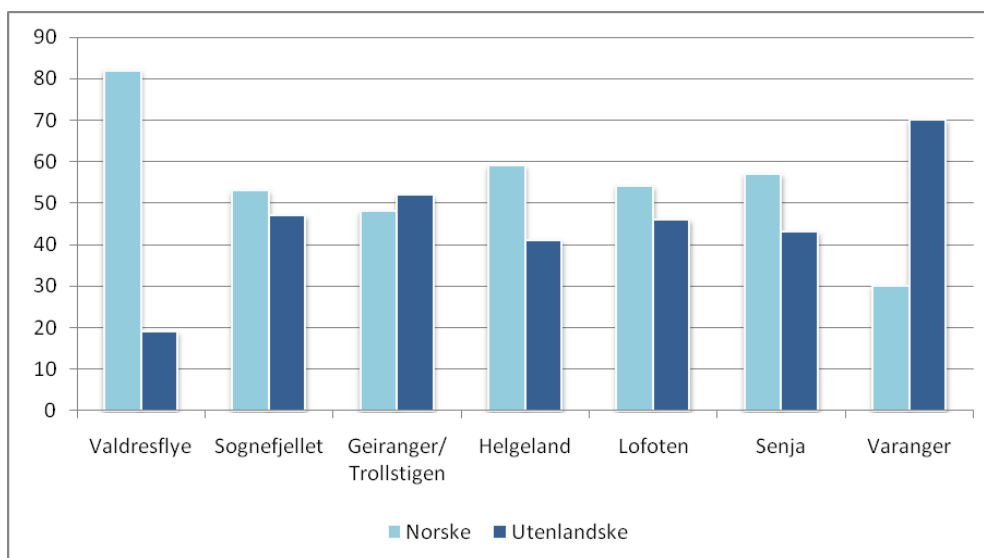
3 Kjennetegn ved de vegfarende

Populasjonene for denne undersøkelsen er trafikanter som var på fritidsreise med bil eller motorsykkel/moped/sykkel på utvalgte turistveger og som ikke var bosatt langs eller like i nærheten av de aktuelle strekningene. Fordelingene som er gjengitt her har reisefølge som enhet, og datamaterialet er *ikke* vektet i forhold til antall personer i kjøretøyene.

Tabell 1: Andeler norske og utenlandske turister, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Bosatt i Norge	74	82	54	53	50	48	54	59	49	54	68	57	26	30
Bosatt i andre land	26	19	46	47	50	52	46	41	51	46	32	43	74	70
Sum	100	101	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Andelen norske fritidsreisende økte fra 2005 til 2010 på flere av turistvegene. Likevel var nær halvparten av de vegfarende utenlandske på en god del av strekningene i 2010. De markante unntakene er Valdresflye, der åtte av 10 besøkende var norske, og Varanger, der sju av 10 besøkende var utenlandske. Det må understrekes at spørsmålet gjelder bostedsland, ikke statsborgerskap.



Figur 2: Andeler av norske og utenlandske besøkende på turistveger sommeren 2010, etter strekning (prosent)

Tabell 2: Kjøretøytype, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefj		Geir/Troll		Helgel		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Personbil	89	90	81	79	76	79	67	63	71	65	83	73	61	49
Bil med campingvogn	3	2	3	3	4	3	9	5	8	5	3	3	14	8
Bobil	6	8	12	14	14	13	21	24	19	18	10	15	25	42
Motorsyssel/moped/syssel*	3	1	4	4	7	5	3	9	3	13	4	9	1	1
Sum	101	101	100	100	101	100	100	101	101	101	100	100	101	100

*Syssel var ikke med som alternativ i 2005

Tabell 2 viser fordelingen av de vegfarende i forhold til hva slags kjøretøy de benyttet. Andelen bobilturister var høyest i Varanger både i 2005 og 2010 og den var også ganske høy på Helgeland og i Lofoten, mens den var lavest på Valdresflye. Andelen som kjørte bil med campingvogn var høyest i Varanger begge år, og den var også relativt høy på Helgeland.

Andelen som benyttet motorsyssel/moped/syssel var høyest for Geiranger/Trollstigen i 2005, mens den i 2010 var høyest i Lofoten, Helgeland nord og på Senja. Tallene her er imidlertid ikke helt sammenliknbare, da syklistene stort sett ikke var med i 2005.

Tabell 3: Antall personer i kjøretøy, etter strekning og år (prosent og gjennomsnitt)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
En	11	17	10	12	9	6	7	12	8	12	10	14	8	4
To	57	53	61	60	57	54	61	68	58	59	52	49	60	72
Tre til fire	25	24	26	23	26	34	25	16	26	25	30	31	23	21
Fem eller flere	7	7	4	5	8	6	7	4	9	3	8	5	8	2
Sum	100	101	101	100	100	100	100	100	101	99	100	99	99	99
Gjennomsnitt	2,5	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7	2,5	2,3	2,6	2,4	2,8	2,5	2,6	2,3

Det typiske reisefølget på turistvegene består av to personer; stort sett hadde vel halvparten av respondentene bare én medreisende. Man må merke seg at endringer i antall personer i kjøretøyet ikke er helt sammenliknbart for de strekningene som hadde betydelig andeler syklistene i 2010, da undersøkelsen i 2005 stort sett ikke omfattet syklistene. Videre var det en del norske barnefamilier blant dem som ikke ville svare på undersøkelsen på Helgeland i 2010. Vel en tredel av dem som oppga at det var én person på sykkelen/kjøretøyet, reiste med tohjuling.

Tabell 4: Utdanningsnivå, etter strekning og år (prosent)

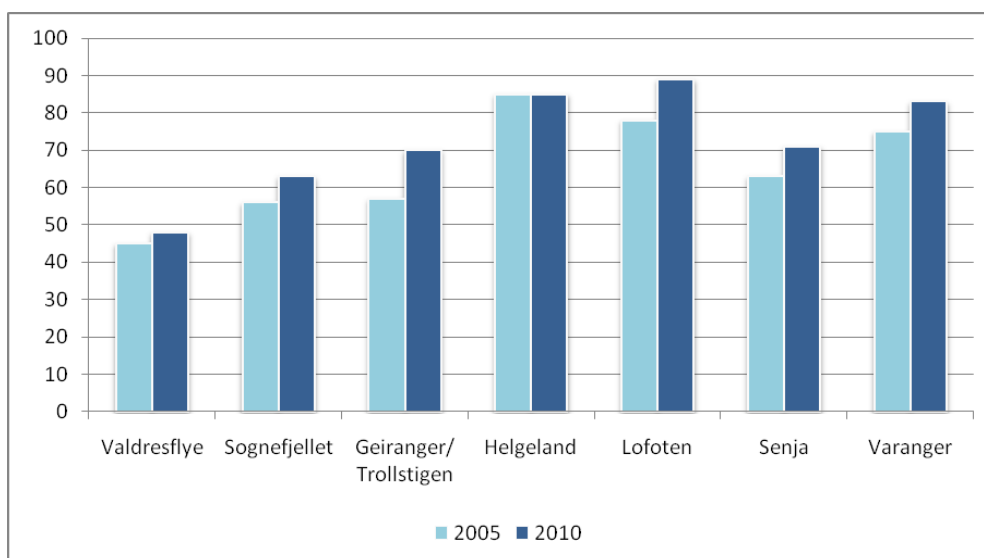
	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Grunnskole	10	8	9	5	9	6	11	8	13	7	6	6	16	22
Videregående skole	33	37	36	35	37	34	34	40	39	37	38	27	39	46
Høyskole/universitet	57	55	56	61	54	60	54	52	48	57	57	67	45	32
Sum	100	100	101	101	100	100	99	100	100	101	101	100	100	100

Utdanningsnivået til de fritidsreisende varierer en del mellom strekningene og var i 2010 lavest i Varanger og høyest på Senja. På alle strekningene unntatt Varanger var det et flertall med høyere utdanning i 2010. På flere av strekningene var det større andeler besøkende med høyskole- eller universitetsutdanning i 2010 enn det var i 2005.

Tabell 5: Overnatting ved turistvegen, etter strekning og år (prosent og gjennomsnitt)

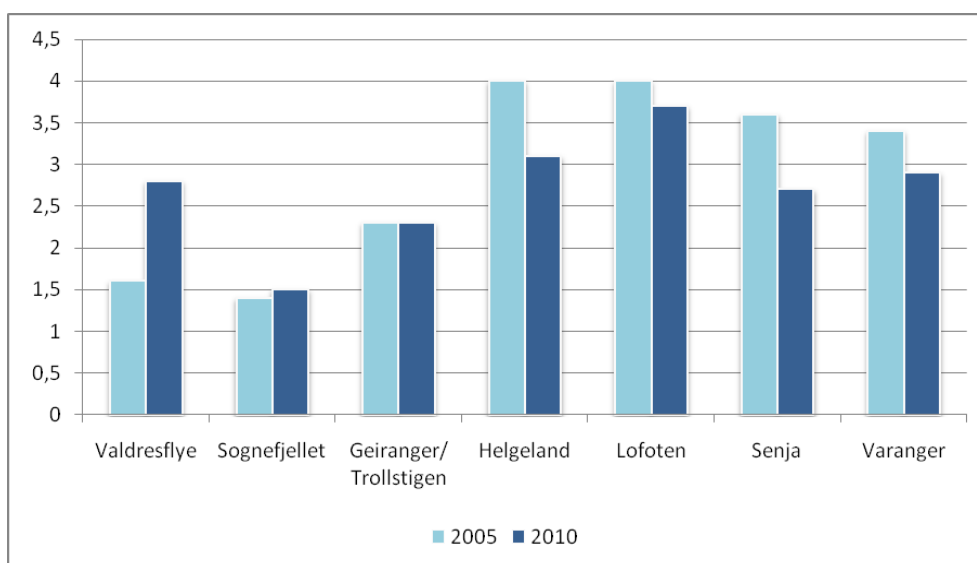
	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Andel som overnattet	45	48	56	63	57	70	85	85	78	89	63	71	75	83
Antall netter (gjns)	1,6	2,8	1,4	1,5	2,3	2,3	4,0	3,1	4,0	3,7	3,6	2,7	3,4	2,9

På de fleste turistvegene som omfattes av undersøkelsen var det fra 2005 til 2010 en økende andel som overnattet langs eller nær strekningene. Samtidig var det stabilitet eller reduksjon i gjennomsnittlig oppholdstid ved strekningene. Unntaket var Valdresflye, der oppholdstiden økte med nærmere 60 prosent. I 2010 var det størst andel besøkende som overnattet i Lofoten, mens andelen var lavest på Valdresflye.



Figur 3: Andeler som overnattet ved/nær turistvegen, etter strekning og år (prosent)

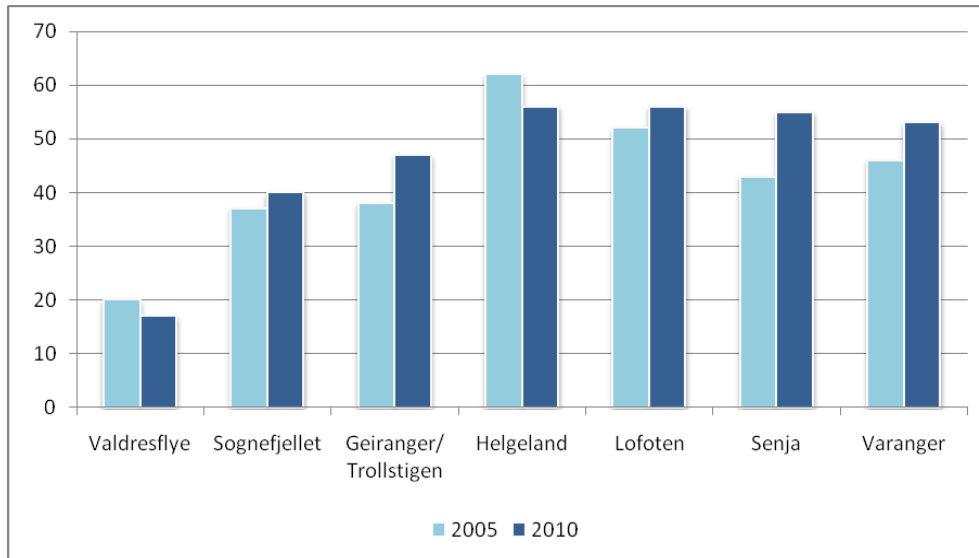
I 2010 var det lengst gjennomsnittlig oppholdstid i Lofoten (3,7 netter), som også er den lengste strekningen, mens oppholdstiden var kortest på Sognefjellet (1,5 netter).



Figur 4: Antall overnattinger ved/nær turistvegen, etter strekning og år (gjennomsnittlig antall netter)

Tabell 6: Forhold til turistvegen, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Første besøk	20	17	37	40	38	47	62	56	52	56	43	55	46	53
Kjente til turistvegen ..	60	33	74	60	73	56	76	62	58	44	44	38	29	32
Vurderte alternativ(er)	36	38	48	41	42	46	52	44	40	39	50	54	32	30

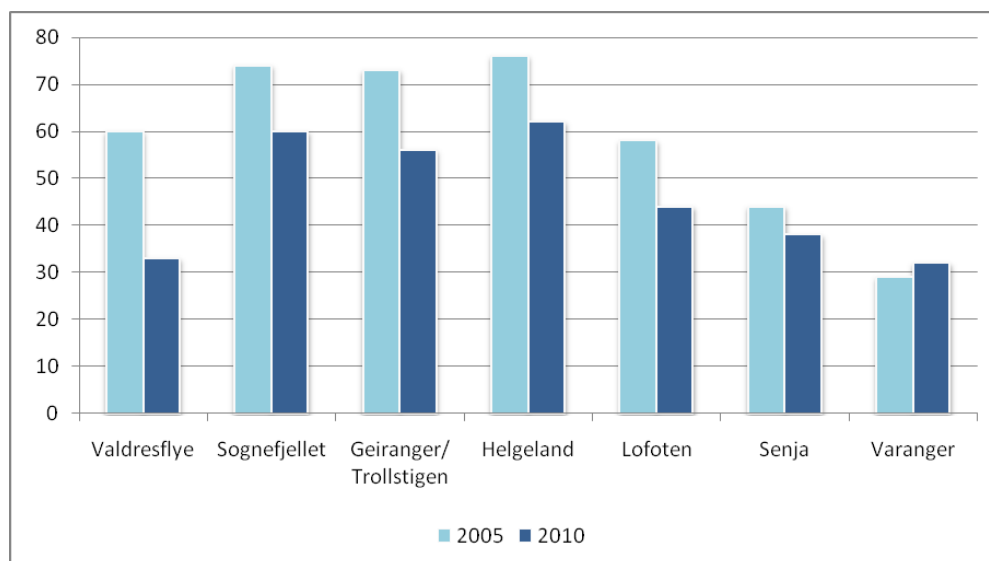


Figur 5: Andeler førstegangsbesøkende ved turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Undersøkelsen viser at det er god nyrekruttering til de nasjonale turistvegene. Andelen førstegangsbesøkende var stort sett ganske høy i 2010 og jevnt over høyere enn i 2005. På alle vegene i Nord-Norge var det et flertall førstegangsbesøkende i 2010. Valdresflye representerer her et unntak blant turistvegene, med en svært høy andel gjenbesøk.



”Knuten”, kjørbart sløyfe på den opprinnelige Geirangervegen fra 1889. Foto: Jarle Wähler.



Figur 6: Andeler av trafikantene som kjente til at den aktuelle strekningen var utpekt eller nominert som turistveg, etter strekning og år (prosent)

Kjennskapet til strekningene som turistveger varierte en god del. I Varanger og på Valdresflye var det lavest kjennskap, og her visste rundt en tredel av de besøkende at strekningen var nominert/utpekt til nasjonal turistveg. Kjennskapet til strekningen som turistveg var høyest på Helgeland, med hele 62 prosent. På dette området vil det kunne være store variasjoner på grunn av ulik medieoppmerksomhet.

Mellom 30 og 54 prosent av trafikantene vurderte andre veger som alternativ til å kjøre den aktuelle strekningen og det var store variasjoner mellom strekningene i forhold til utviklingen fra 2005 til 2010. I 2010 var det flest som vurderte alternative kjøreruter blant trafikantene på Senja og færrest i Varanger.

Tabell 7: Vurdering av utsagn, «jeg foretrekker vanligvis å reise til steder jeg har besøkt tidligere», etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Enig	20	26	17	12	20	12	12	11	15	12	15	10	18	14
Verken/eller ..	46	47	42	55	41	45	31	46	38	43	47	44	43	43
Uenig	34	27	42	33	39	44	57	42	47	44	38	46	40	44
Sum	100	100	101	100	100	101	100	99	100	99	100	100	101	100

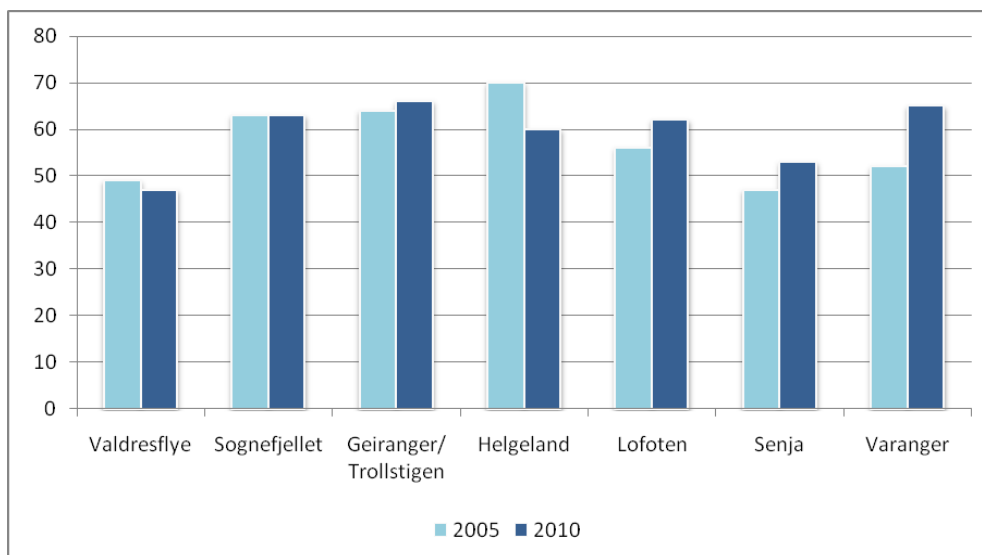
For å få en antydning om i hvilken grad de reisende på turistvegene har et vanepreget feriemønster, ble de bedt om å ta stilling til følgende utsagn: «Jeg foretrekker vanligvis å reise til steder jeg har besøkt tidligere». Det viste seg at ganske store andeler var uenig i dette på alle strekningene i Nord-Norge samt på Geiranger/Trollstigen. Den største andelen med en vanemessig holdning til reiser fant man blant trafikantene på Valdresflye, der en av fire var enig i utsagnet. Valdresflye er også en strekning med mye gjenbesøk og en relativt stor andel trafikanter som reiser til fritidshus langs eller nær strekningen.

4 Reisemotiver og aktiviteter

Interessant landskap, flott utsikt og spesielle naturattraksjoner var allment sett de viktigste motivene for å velge å kjøre den aktuelle strekningen. Her ble det benyttet en firedelt skala, fra «uviktig» til «svært viktig». På alle vegene i Nord-Norge unntatt Helgeland var det økende andeler av trafikantene som la vekt på interessant landskap som reisemotiv, mens det på Helgeland var nedgang i betoningen av dette aspektet.

Tabell 8: Andeler som syntes at motivet var svært viktig for å kjøre turistvegen, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefj		Geir/Troll		Helgel		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Raskeste veg til reisemålet	30	24	14	19	12	9	8	14	21	14	39	29	11	7
Flott utsikt fra vegen.....	50	45	60	61	66	64	68	63	50	59	44	51	44	61
Interessant landskap.....	49	47	63	63	64	66	70	60	56	62	47	53	52	65
Spesielle naturattraksjoner	34	39	48	41	53	53	45	36	39	41	28	31	43	41
Spesielle kulturattraksjoner	9	9	6	10	13	14	13	8	13	11	12	11	8	9
Fordi det er nasjonal turistveg	9	9	16	14	15	13	13	11	8	8	13	6	3	6
Unngå mer trafikkert veg(er)	13	-	11	-	11	-	16	-	11	-	20	-	9	-
Fine steder for rast/piknik	22	18	20	24	24	21	24	22	25	23	18	14	20	19
Vandring/friluftsliv	26	39	16	22	15	16	15	14	13	14	13	13	19	20
Fiske	6	-	4	-	8	-	10	-	10	-	14	-	24	-
Komme bort fra hverdagen	-	40	-	36	-	42	-	35	-	42	-	35	-	44
Være på farten.....	-	13	-	22	-	23	-	20	-	27	-	20	-	31
Besøke kjente ved strekning	-	14	-	11	-	11	-	17	-	15	-	20	-	10

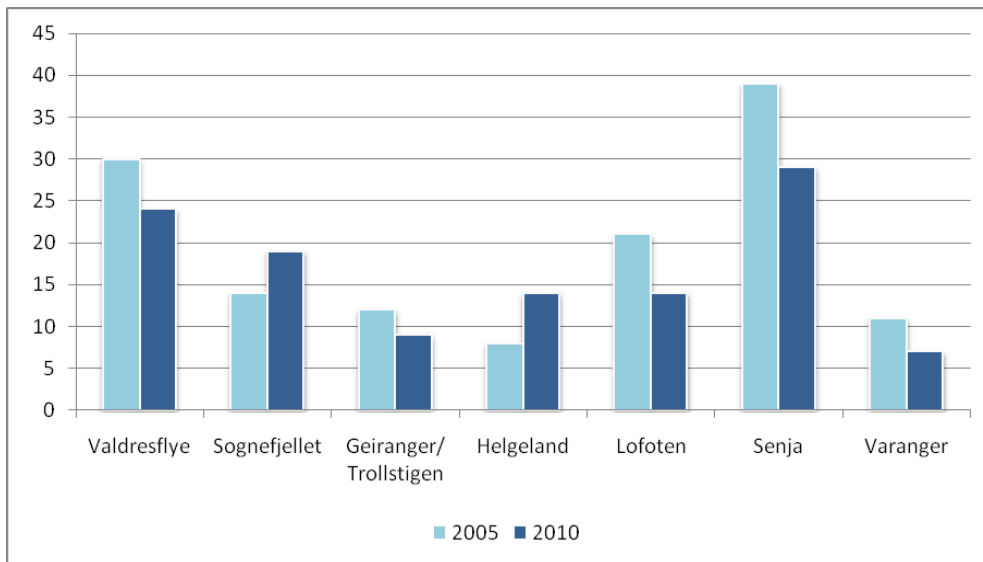


Figur 7: Andeler av trafikantene som syntes at interessant landskap var svært viktig som motiv for å velge turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Videre var et mer allment feriemotiv, å komme bort fra hverdagen, viktig for ganske store andeler av de vegfarende. Å være på farten er også et allment motiv for en god

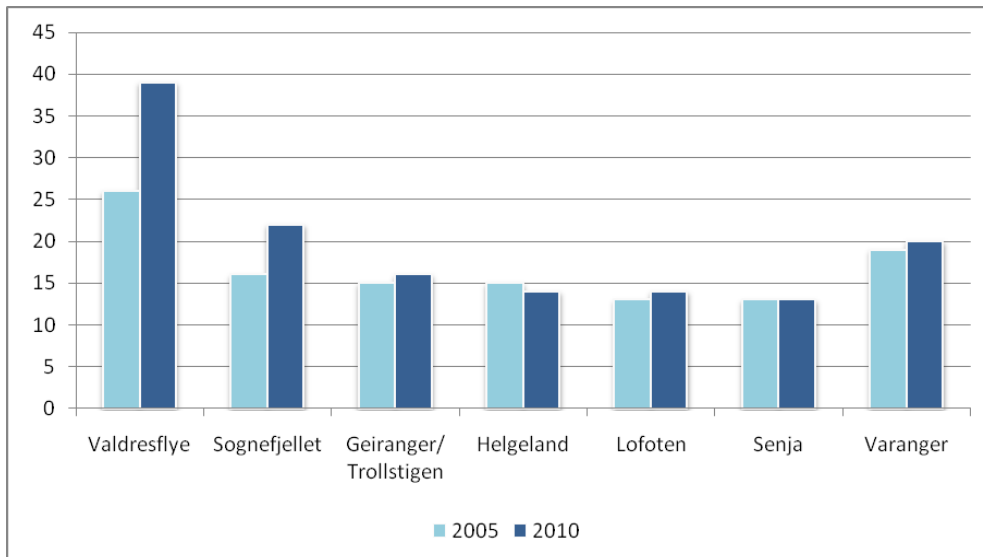
del turister på rundreise, og mellom 11 og 31 prosent syntes at dette var svært viktig. Her skiller Valdresflye seg ut, med en lav andel. Fine steder for piknik/rast ble betont av mellom 14 og 24 prosent av respondentene. Her ble det benyttet en firedelt skala, fra uviktig til svært viktig.

Spesielle kulturattraksjoner var viktig bare for mindre andeler av de vegfarende, mellom åtte og 14 prosent. Besøk hos slekt/venner langs eller nær strekningen var svært viktig for mellom 10 og 20 prosent av respondentene og dette var viktigst for besøkende på Senja og Helgeland.



Figur 8: Andeler av trafikantene som syntes at raskeste veg til reisemålet var svært viktig som motiv for å velge turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Tre av strekningene, Valdresflye, Senja og Sognefjellsvegen, skilte seg ut ved at ganske mange valgte dem fordi de var raskeste veg til reisemålet.



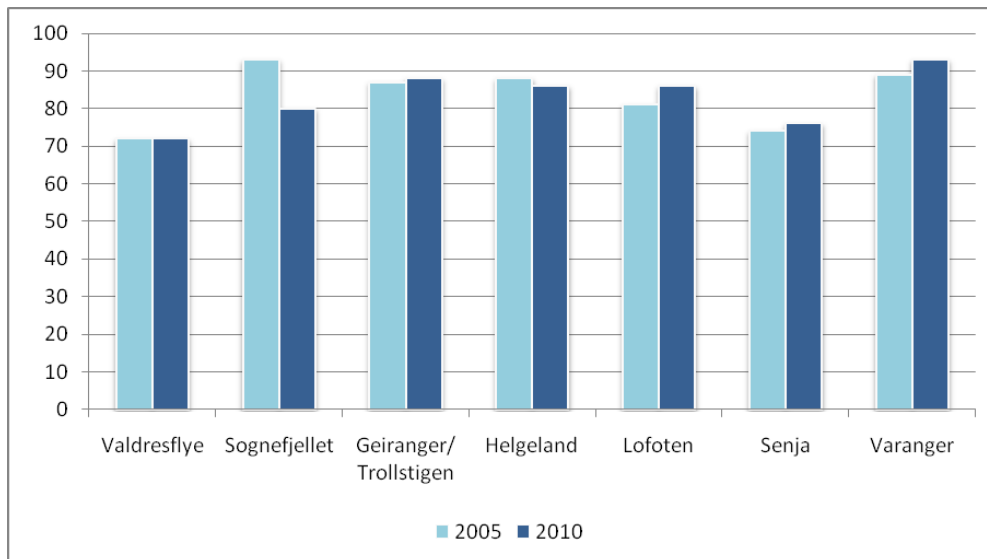
Figur 9: Andeler av trafikantene som syntes at vandring/friluftsliv var svært viktig som motiv for å velge turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Vandring/friluftsliv ble vektlagt av fire av 10 på Valdresflye og to av 10 på Sognefjellet og i Varanger; på de øvrige strekningene hadde vandring/friluftsliv

moderat betydning. På Valdresflye, Sognefjellet og Geiranger/Trollstigen var det økning i interessen for vandring/friluftsliv fra 2005 til 2010.

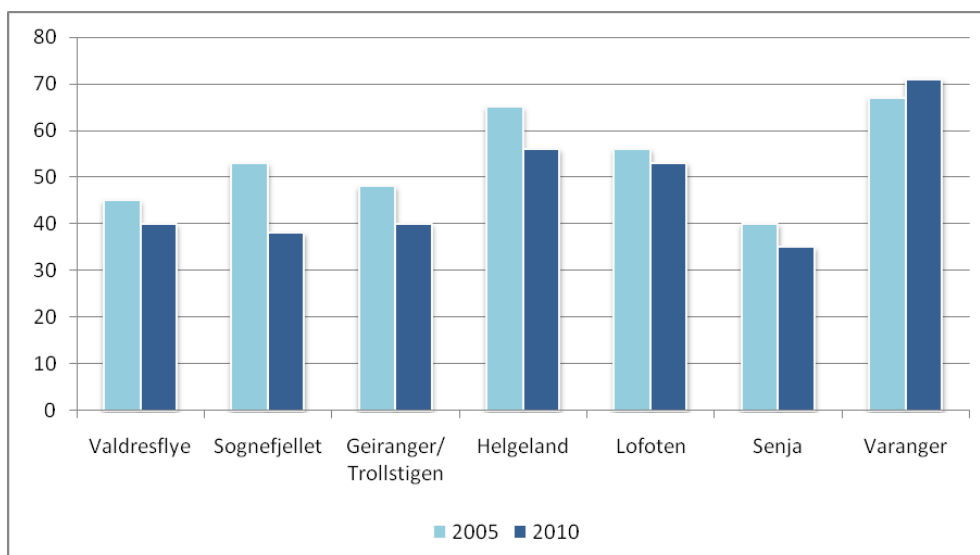
Tabell 9: Andeler av trafikantene som stoppet for ulike formål, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Sett på utsikten.....	72	72	93	80	87	88	88	86	81	86	74	76	89	93
Tatt fotografier/video	58	-	80	-	78	-	86	-	80	-	65	-	75	-
Rast/piknik på rasteplass	45	40	53	38	48	40	65	56	56	53	40	35	67	71
Rast/piknik utenom rasteplass	20	18	23	16	24	21	44	27	38	32	33	26	48	35
Besøkt serveringssted.....	36	36	29	23	32	32	36	35	53	46	49	41	42	37
Gått kort tur v vegen (-20 min.).....	29	-	33	-	41	-	45	-	49	-	39	-	62	-
Gått lengre tur (mer enn 20 min)	25	44	22	27	14	22	33	30	26	31	21	23	46	54
Besøkt museum/opplevessenter	9	4	19	6	19	13	31	17	58	44	30	20	38	40
Syklet.....	3	-	2	-	4	-	12	-	6	-	11	-	5	-
Fisket.....	8	7	3	3	10	9	25	21	26	18	25	18	39	34
Besøkt fritidshus nær strekningen	-	20	-	10	-	10	-	15	-	21	-	21	-	13



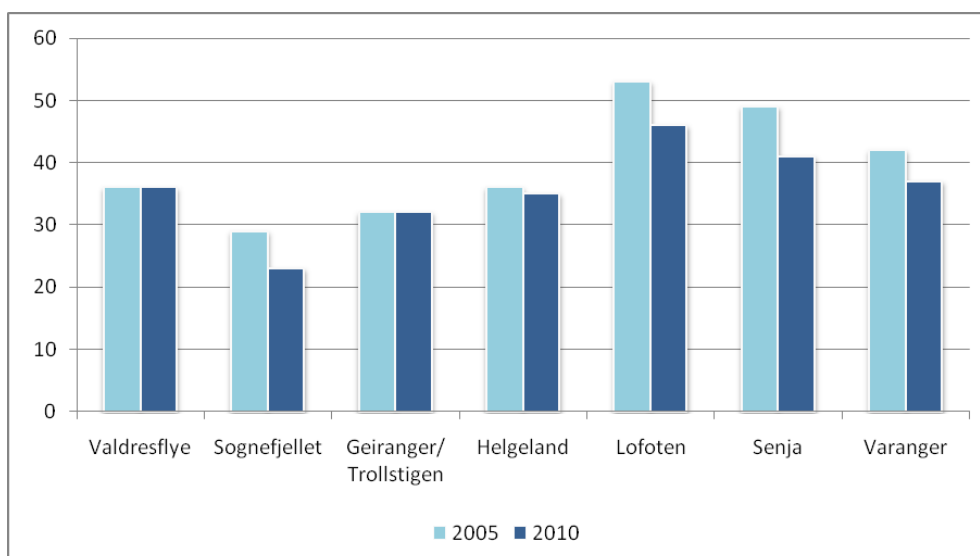
Figur 10: Andeler av trafikantene som hadde stoppet for å se på utsikten, etter strekning og år (prosent)

Undersøkelsen omfatter spørsmål om de fritidsreisende stoppet langs turistvegene for utvalgte formål. Her var det til dels betydelige forskjeller mellom strekningene. Turister stoppet særlig for å nyte utsikten samt forevige det de så. I 2010 hadde mellom 72 og 93 prosent av trafikantene stoppet på grunn av utsikt og dette forekom hyppigst i Varanger og på Geiranger/Trollstigen (tabell 9).



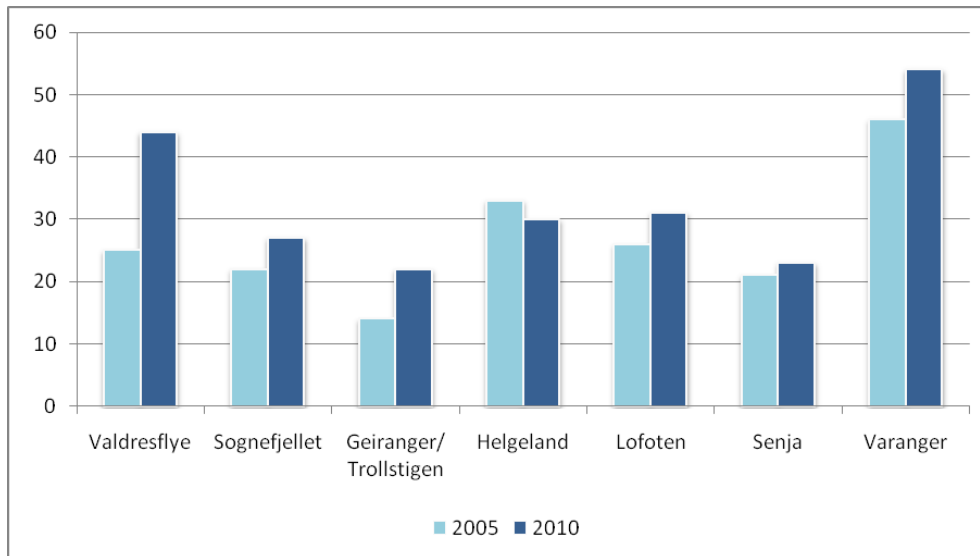
Figur 11: Andeler av trafikantene som hadde hatt piknik/rast på rasteplass ved turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Rast/måltider er en annen viktig grunn til å stoppe når man er på fritidsreise. Andelen som rastet på rasteplass varierte mellom 38 og 71 prosent i 2010, med lavest andel på Senja. Det var stabilitet eller nedgang fra 2005 til 2010 i andelen som benyttet rasteplass, unntatt i Varanger. Likedan var det nedgang i andelen som svarte at de hadde hatt rast/piknik utenom rasteplass på flere strekninger, som Helgeland og Senja. I 2010 varierte andelen som hadde rast/piknik utenom rasteplass mellom 16 og 35 prosent.



Figur 12: Andeler av trafikantene som hadde besøkt serveringssted ved turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Mellom 23 og 46 prosent av de vegfarende hadde benyttet seg av serveringstilbud ved strekningene i 2010. Størst andel trafikanter som benyttet serveringssted var det i Lofoten, og det var da også denne strekningen som hadde lengst gjennomsnittlig oppholdstid. Fra 2005 til 2010 var det nedgang i andeler av trafikantene som hadde besøkt serveringssted i Lofoten og på Senja.



Figur 13: Andeler av trafikantene som hadde gått lengre tur ved turistvegen (mer enn 20 minutter), etter strekning og år (prosent)

Det er betydelige variasjoner mellom strekningene i forhold til hvor mange som hadde gått en lengre tur (definert som mer enn 20 minutter). I Varanger hadde hele 54 prosent gått en lengre tur, mens det samme var tilfelle for bare 22 prosent av trafikantene på Geiranger/Trollstigen. På Geiranger/Trollstigen var det økning fra 2005 til 2010 i andelen som hadde gått lengre tur.

Mellom tre og 34 prosent av respondentene oppga at de hadde fisket i løpet av besøket ved turistvegen. Det var særlig på strekningene i Nord-Norge at fiske var utbredt. Samtidig var det på turistvegene i nord nedgang fra 2005 til 2010 i andelen som fisket. Det må understrekes at omfanget av aktiviteter til dels følger av hvor lang tid trafikantene brukte på den aktuelle strekningen.

På Geiranger/Trollstigen, Helgeland, Lofoten og Senja var det nedgang i andelen som hadde besøkt museum/opplevessenter.

Mellom 10 og 21 prosent av de vegfarende oppga at de hadde besøkt fritidshus langs eller nær strekningen. Dette kan også omfatte leid fritidshus.



Strand ved turistveg Senja. Foto: Jens Kr. Steen Jacobsen.

5 Informasjonskilder og beslutninger

Egen erfaring fra tidligere besøk i området ble framholdt som svært viktig som informasjonsgrunnlag for valg av strekningen for mellom 24 og 44 prosent av trafikantene i 2010. Egen erfaring ble mest betont på Valdresflye og minst på Helgeland. Her ble det benyttet en firedelt skala, fra uviktig til svært viktig.

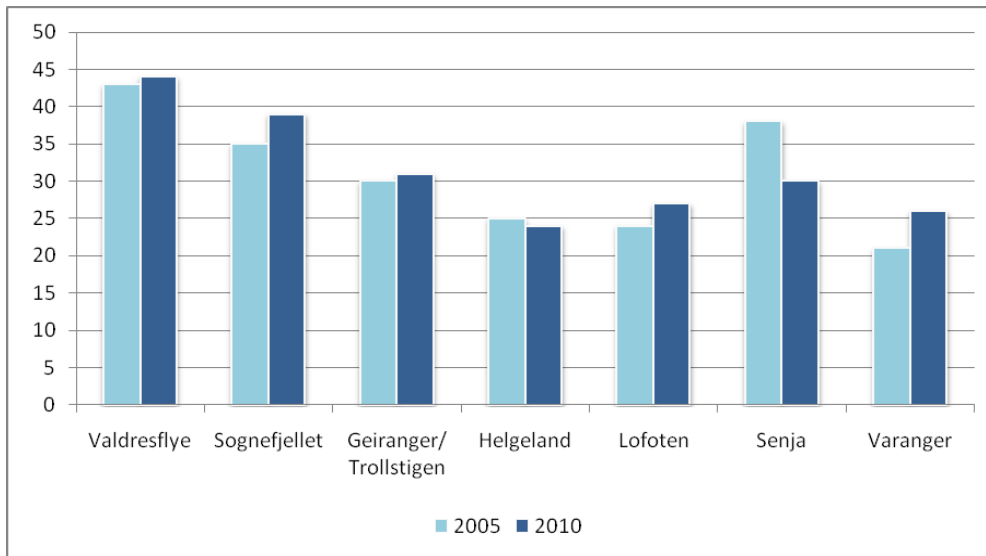
Tabell 10: Betydningen av informasjonskilder for valg av strekning, andeler som syntes at informasjonskilden var svært viktig for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Egen erfaring; tidl. besøk i området	43	44	35	39	30	31	25	24	24	27	38	30	21	26
Venner/bekjente/familie	-	18	-	15	-	18	-	21	-	20	-	29	-	22
Omtale i aviser/magasiner	6	-	6	-	8	-	9	-	8	-	12	-	8	-
Medieomtale (avis/magasin/radio/tv)	-	4	-	7	-	11	-	10	-	14	-	11	-	9
Reisehåndbøker	13	11	21	26	19	25	26	29	21	25	13	26	14	13
Brosjyrer om norske turistveger	11	7	17	19	10	23	20	25	14	22	14	24	13	20
Skilt(er) langs vegen	10	14	10	18	13	21	15	23	17	24	13	18	10	17
www.turistveg.no	4	5	5	8	7	9	9	13	6	7	7	6	4	10

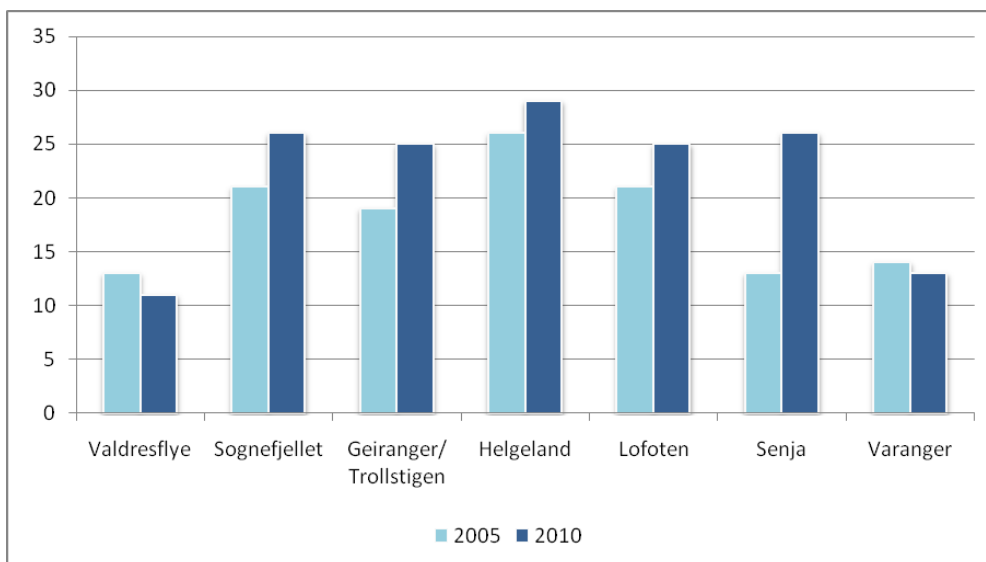
Informasjon fra venner og kjente var i 2010 minst viktig for vegfarende på Sognefjellet, mens dette ble sterkest vektlagt på Senja. I 2010 var det mellom 11 og 29 prosent som oppga at reisehåndbøker var svært viktig og på flere av strekningene så man en økning i bruken av slike bøker fra 2005 til 2010. Fra 2005 til 2010 var det videre økning i vektleggingen av brosjyrer om turistvegene og skilt langs vegen. For en del strekninger var det også økt betydning av informasjon fra vevsidene til turistvegprosjektet (turistveg.no). Mellom sju og 25 prosent av trafikantene i 2010 oppga at brosjyrer om norske turistveger var svært viktig, mens mellom 14 og 24 prosent svarte at skilt(er) langs vegen var svært viktig for beslutningen om å reise langs den aktuelle strekningen (tabell 10).



Valdresflye. Foto: Vegar Moen.



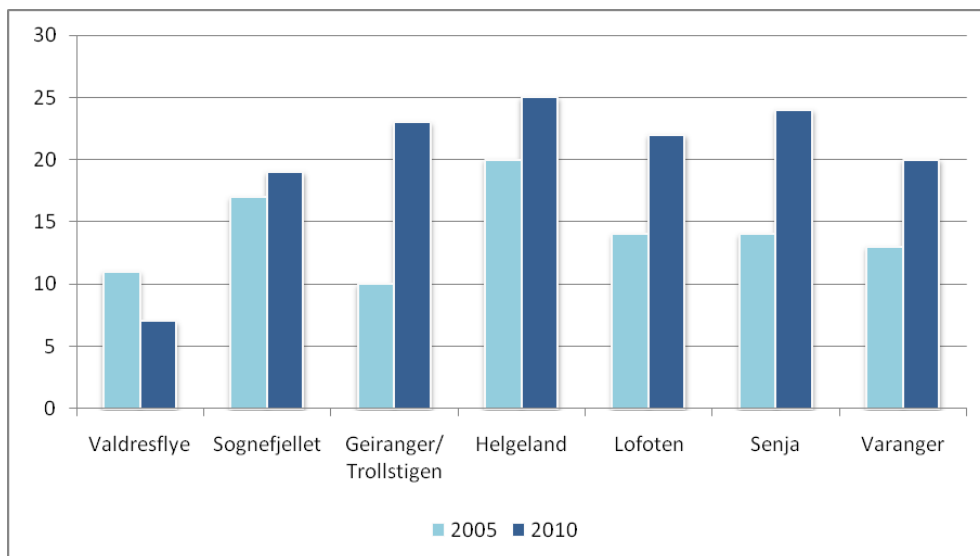
Figur 14: Andeler av trafikantene som syntes at egen erfaring fra tidligere besøk i området var svært viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)



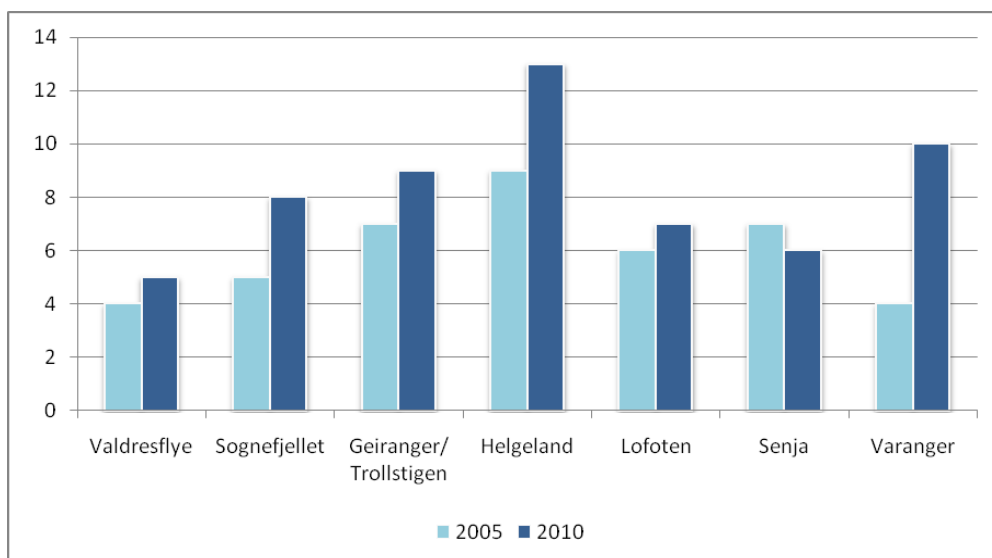
Figur 15: Andeler av trafikantene som syntes at reisehåndbøker var svært viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Fra turistveg Senja. Foto: Roger Ellingsen.



Figur 16: Andeler av trafikantene som syntes at brosjyrer om norske turistveger var svært viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 17: Andeler av trafikantene som syntes at www.turistveg.no var svært viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Kiberg ved Varangerfjorden. Foto: Asbjørn Nilsen.

Tabell 11: Betydningen av informasjonskilder for valg av strekning i 2010, etter strekning, gjennomsnittsskårer (skala 1–4)

	Valdresflye	Sognefjell	Geiranger/ Trollstigen	Helgeland	Lofoten	Senja	Varanger
Egen erfaring; tidl. besøk i området	3,3	2,9	2,8	2,6	2,6	2,6	2,6
Venner/bekjente/familie	2,2	1,9	2,3	2,5	2,4	2,6	2,1
Medieomtale (avis/magasin/radio/tv)	1,6	1,6	2,1	2,1	2,1	1,9	1,8
Reisehåndbøker	1,9	2,4	2,5	2,6	2,5	2,4	2,3
Brosjyrer om norske turistveger	1,8	2,3	2,4	2,6	2,4	2,3	2,3
Skilt(er) langs vegen	2,0	2,2	2,4	2,4	2,5	2,2	2,2
www.turistveg.no	1,5	1,6	1,7	1,9	1,6	1,6	1,6

Tabell 11 viser gjennomsnittsskårer for trafikantenes vektlegging av informasjonskilder for valg av strekning i 2010. Tabellen viser særlig store forskjeller i de besøkedes vektlegging av medieomtale som informasjonskilde for å velge strekningen. Medieomtale tillegges størst betydning blant besøkende i Lofoten, Geiranger/Trollstigen og Helgeland nord, mens dette tillegges minst betydning blant dem som reiste over Sognefjellet og Valdresflye. Videre skiller reisende på Valdresflye seg ut med lav gjennomsnittsskåre for både reisehåndbøker og brosjyrer om norske turistveger. Skilter langs vegen tillegges størst vekt blant besøkende i Lofoten samt på Helgeland og Geiranger/Trollstigen. Vevsidene til turistvegprosjektet (turistveg.no) oppgis å være viktigst som grunnlag for strekningsvalg blant fritidsreisende på Helgeland.

Fra 2005 til 2010 var det økt betoning av både guidebøker og brosjyrer blant turistene på Geiranger/Trollstigen, i Lofoten og på Senja. Videre var det fra 2005 til 2010 økt betoning av nettsidene til turistvegprosjektet (turistveg.no) blant besøkende på Geiranger/Trollstigen, Helgeland og i Lofoten.



Ved Stokkvågen, Helgeland nord. Foto: Steinar Skaar.

6 Vurderinger av turistvegene og fasilitetene ved strekningene

Undersøkelsen omfatter spørsmål om de besøkendes subjektive oppfatninger av strekningene, vegutstyr samt ulike tilbud langs vegene. Spørsmålsformuleringene her var noe endret fra 2005 til 2010. Resultatene er dermed ikke fullt ut sammenliknbare og det har derfor ikke alltid vært mulig å klarlegge hvilke endringer som er statistisk signifikante. Flere detaljer framgår av de følgende tabellene og figurene.

Det er ikke uten videre gitt hvilket nivå man skal betrakte som akseptabelt. På noen områder må man trolig kunne akseptere at nærmere 20 prosent ikke er fornøyde, da det alltid vil være et visst innslag av kritiske trafikanter. I alle fall må man regne med at det på flere områder kan være vanskelig å oppnå mer enn 90 prosent fornøyde besøkende. Dersom man legger dette til grunn, så var omfanget av fasiliteter (antallet) på Sognefjellsvegen stort sett akseptabelt for de aspektene som undersøkelsen omfatter, kanskje med unntak av antallet toaletter.

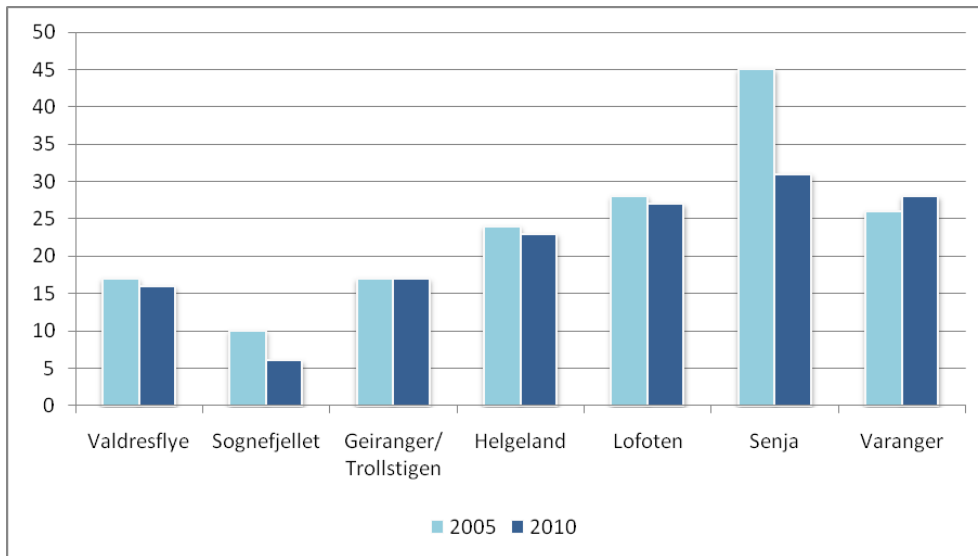
Man kan videre tenke seg at Sognefjellsvegen, som stort sett var ferdig utviklet som turistveg i 2010, kan representere en standard eller en rettesnor for måling av trafikantenes grad av tilfredshet. Samtidig må man huske at når en strekning oppnår status som nasjonal turistveg, så vil det kunne øke de besøkendes forventninger (Jacobsen og Grue 1997:47).

Tabell 12: Vurdering av antallet fasiliteter langs strekningen, andeler som syntes at det var for få eller at det manglet fasiliteter, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Rasteplasser	17	16	10	6	17	17	24	23	28	27	45	31	26	28
Stoppmuligheter ved interessant utsikt	16	18	12	7	19	18	31	25	34	30	33	31	27	36
Merkede stier/vandreveger	16	10	10	6	24	13	29	17	35	26	49	28	29	26
Serveringssteder	12	8	18	10	16	14	37	33	25	30	43	38	43	33
Overnattingssteder	8	6	9	4	11	7	29	23	15	11	34	22	34	17
Toaletter	50	50	33	20	33	27	38	37	45	42	58	42	52	53
Parkeringsplasser	19	19	12	10	22	21	22	14	23	20	29	21	28	25

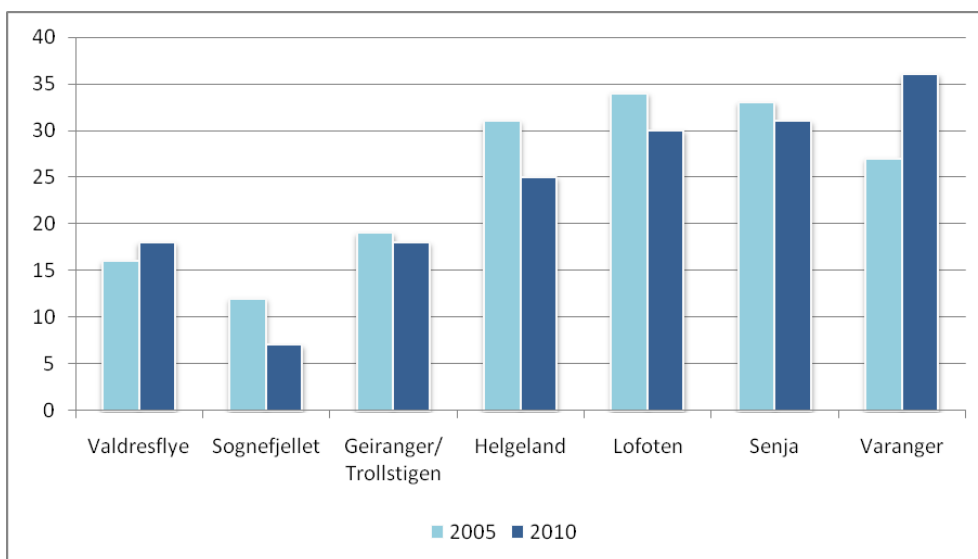


Tinder ved Melfjorden, Helgeland nord. Foto: Jarle Wæhler.



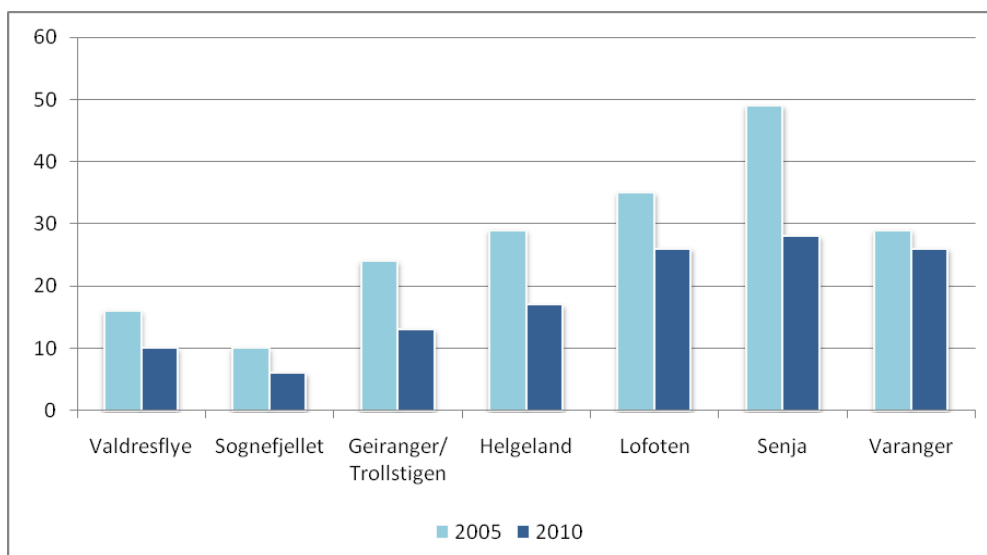
Figur 18: Andeler av trafikantene som syntes at det var for få eller at det manglet rasteplasser, etter strekning og år (prosent)

Det var relativt liten misnøye med antallet rasteplasser på vegene i sør i 2010. For eksempel var det bare seks prosent som syntes at det var for få rasteplasser på Sognefjellsvegen. I Nord-Norge var det derimot betydelige andeler som syntes at det var for få rasteplasser, og her var det den ennå ikke ferdigstilte strekningen på Senja som kom dårligst ut. Samtidig må det understrekes at det var bedring i trafikantenes vurderinger av antallet rasteplasser på Senja fra 2005 til 2010.



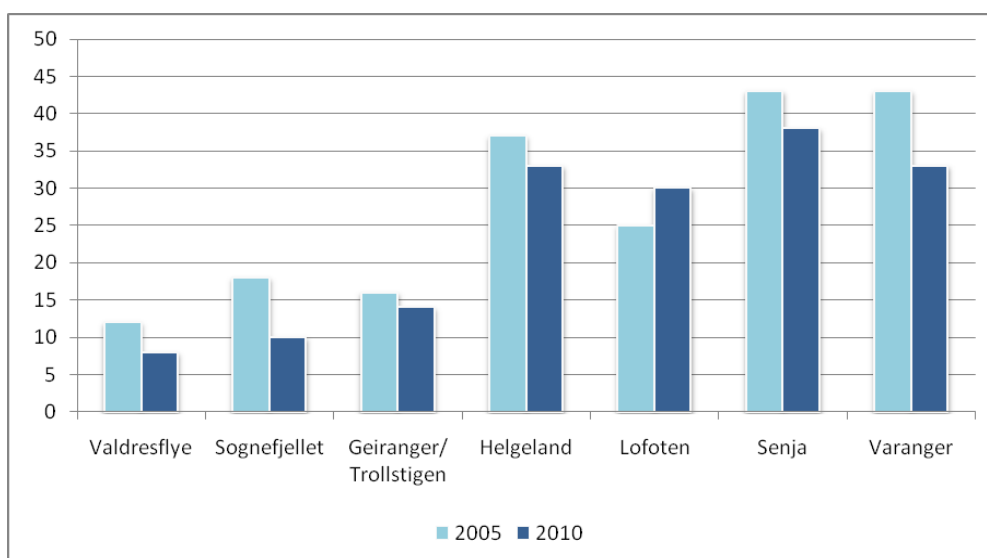
Figur 19: Andeler av trafikantene som syntes at det var for få eller at det manglet stoppmuligheter ved interessant utsikt, etter strekning og år (prosent)

Fra 2005 til 2010 var det nedgang eller stabilitet i andelene som syntes at det var for få stoppmuligheter ved interessant utsikt – unntatt på turistveg Varanger, der det var økning i andelen misfornøyde. I 2010 var det fortsatt relativt høye andeler som syntes at det var for få slike stoppmuligheter på vegene i nord.



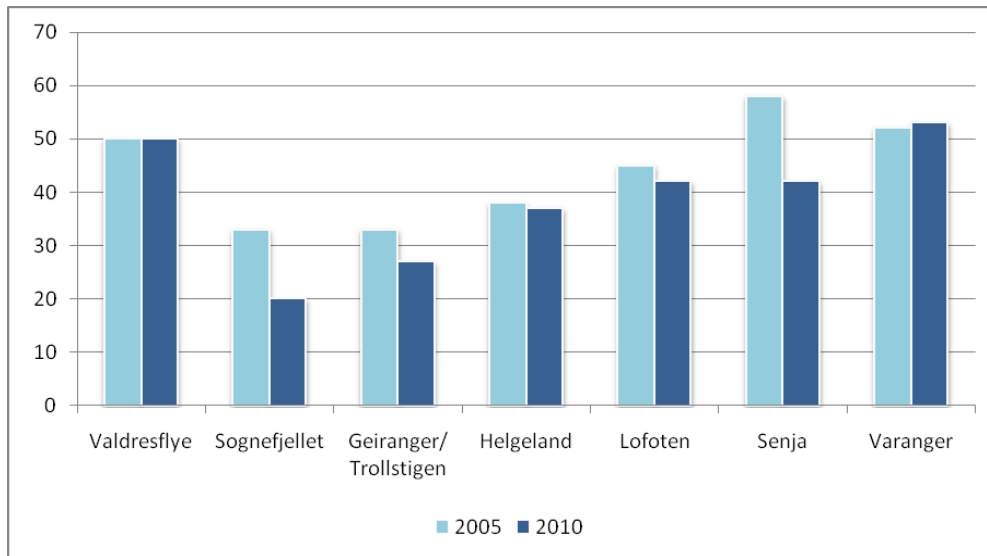
Figur 20: Andeler av trafikantene som syntes at det var for få eller at det manglet merkede stier/vandreveger ved turistvegen, etter strekning og år (prosent)

På alle strekningene i Nord-Norge var det i 2010 fortsatt betydelige andeler av turistene som syntes at det var for få eller at det manglet merkede stier/vandreveger ved turistvegene. På dette området var det bedring i turistenes vurderinger fra 2005 til 2010 for flere strekninger.



Figur 21: Andeler av trafikantene som syntes at det var for få eller at det manglet serveringssteder, etter strekning og år (prosent)

På strekningene i sør var det i 2010 bare mellom åtte og 16 prosent som syntes at det var for få serveringssteder og her kom Valdresflye og Sognefjellet godt ut. På turistvegene i nord var det i 2010 fortsatt relativt høye andeler på mellom 30 og 38 prosent som syntes at det var for få serveringssteder.



Figur 22: Andeler av trafikantene som syntes at det var for få eller at det manglet toaletter, etter strekning og år (prosent)

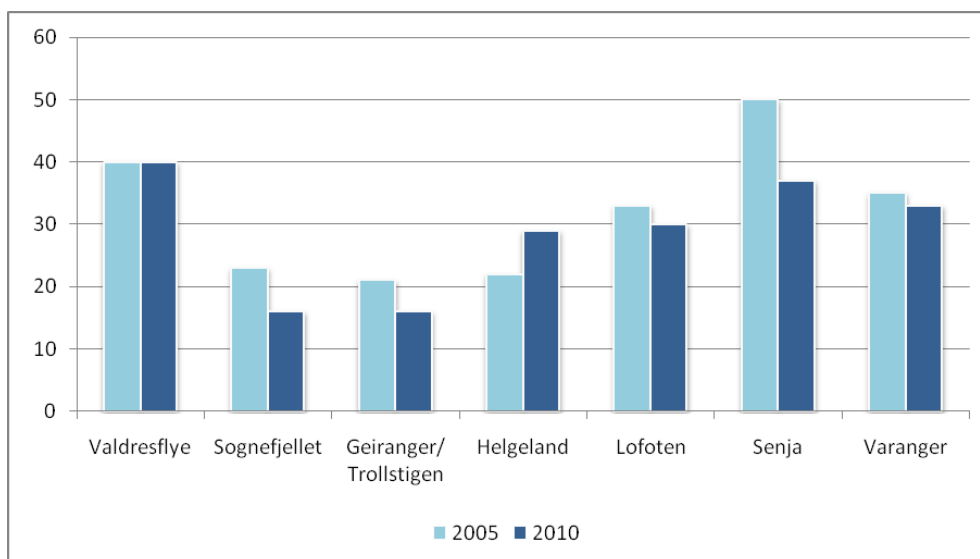
På flere av strekningene var det relativt høye andeler av vegfarende som syntes at det var for få toaletter og her var det Varanger (53 prosent) og Valdresflye (50 prosent) som kom dårligst ut. Situasjonen ble opplevd som best på Sognefjellsvegen, med 20 prosent misfornøyde og Geiranger/Trollstigen, med 27 prosent misfornøyde.

Mellom fire og 23 prosent av de besøkende i 2010 syntes at det var for få overnattingssteder ved den aktuelle strekkingen. Her kom Helgeland og Senja dårligst ut. I 2010 var det fortsatt betydelige andeler som syntes at det var for få parkeringsplasser, med unntak av Sognefjellsvegen og Helgeland.

De vegfarende ble også spurt om deres oppfatninger av kvaliteten på en del av fasilitetene og vegutstyret langs strekningene. Respondentene ble bedt om å rangere kvaliteten på seks ulike fasiliteter samt kulturattraksjoner og landskapsopplevelser, på en femtrinns skala fra «svært dårlig» (0) til «svært bra» (4). Her er det tale om opplevd kvalitet. Andelene av trafikantene som syntes at kvaliteten var ganske dårlig eller svært dårlig er vist i tabell 13. Spørsmålsformuleringene var her noe endret fra 2005 til 2010. Resultatene er dermed ikke fullt ut sammenliknbare, men man får likevel et klart inntrykk av hva som kan forbedres.

Tabell 13: Vurdering av kvalitet, aspekter ved turistvegen, andeler som syntes at kvaliteten var ganske dårlig eller svært dårlig, etter strekning og år (prosent)

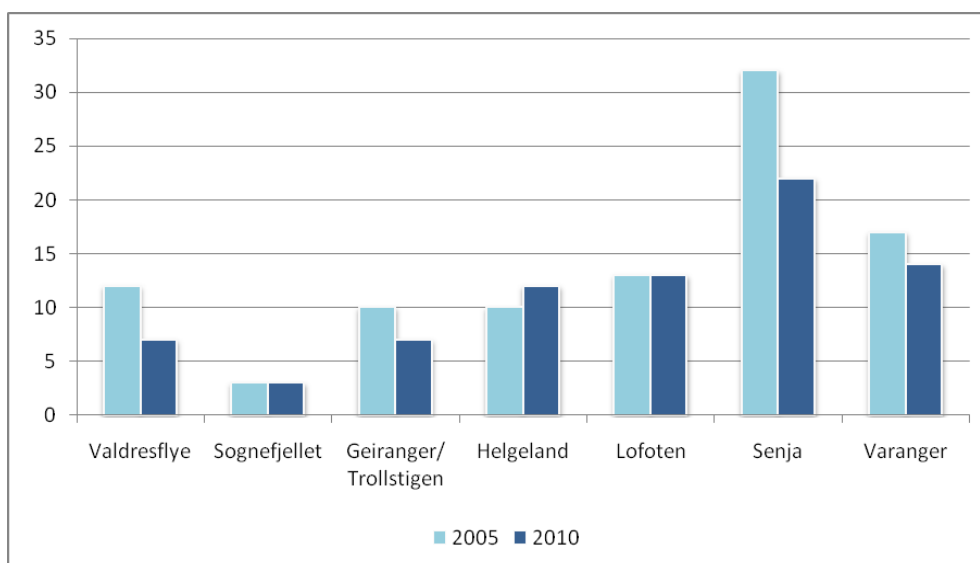
	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Informasjonsskiltning	11	11	7	7	11	7	11	14	12	12	23	20	12	13
Toaletter	40	40	23	16	21	16	22	29	33	30	50	37	35	33
Rasteplasser	12	7	3	3	10	7	10	12	13	13	32	22	17	14
Vandrestier ved vegen	12	10	6	2	14	6	18	10	23	15	36	18	21	10
Serveringstilbud	10	7	14	4	11	9	24	25	13	16	33	25	29	26
Overnattingstilbud	8	4	9	4	8	5	23	15	9	7	28	17	24	11
Kulturattraksjoner	-	6	-	3	-	4	-	7	-	4	-	12	-	4
Landskapsopplevelser	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	4	-	1



Figur 23: Andeler av trafikantene som syntes at kvaliteten på toaletter var ganske dårlig eller svært dårlig, etter strekning og år (prosent)

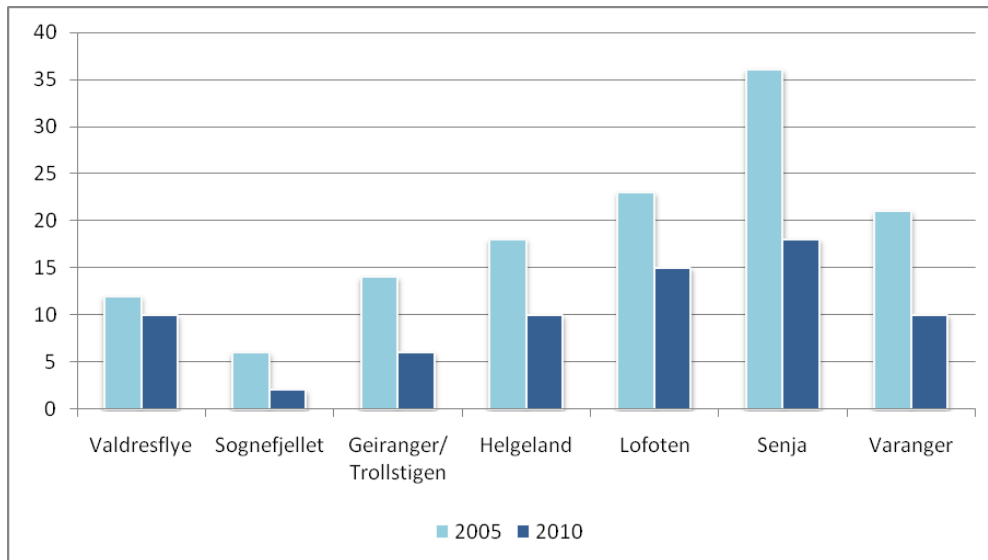
På alle strekningene unntatt Sognefjellsvegen og Geiranger/Trollstigen var det i 2010 relativt høye andeler som syntes at toalettene var for dårlige. De strekningene som her kom dårligst ut var Valdresflye og Senja. Blant besøkende på Geiranger/Trollstigen og Senja var det fra 2005 til 2010 økt tilfredshet med toalettforholdene.

Turistenes vurderinger av kvalitet på overnattingstilbud kan stort sett regnes som akseptabel, med unntak av Senja og kanskje også Helgeland.



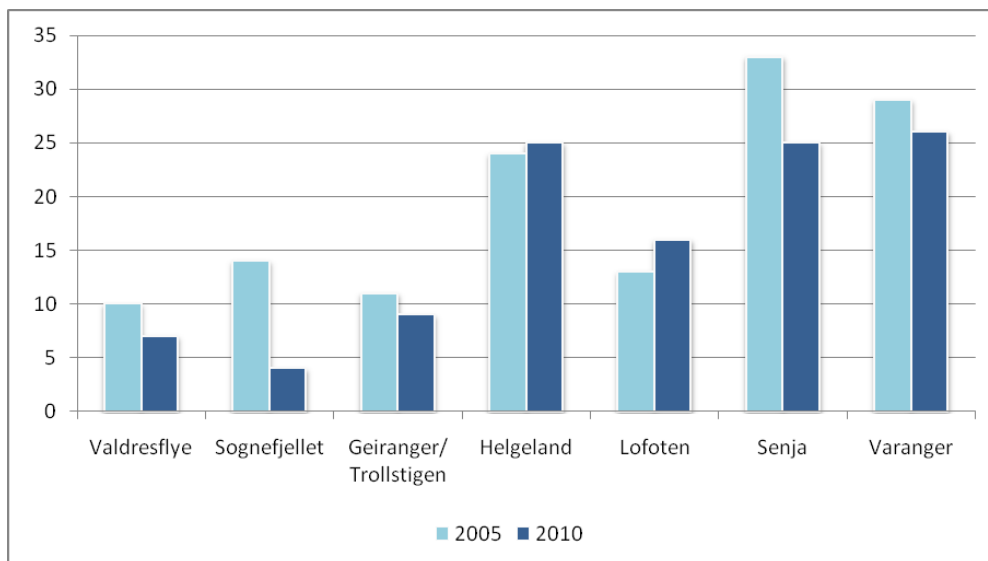
Figur 24: Andeler av trafikantene som syntes at kvaliteten på rasteplasser var ganske dårlig eller svært dårlig, etter strekning og år (prosent)

Opplevd kvalitet på rasteplasser var tilfredsstillende på vegene i sør, mens det fortsatt var rom for forbedringer på Senja og i Varanger og kanskje også i Lofoten og på Helgeland. På Geiranger/Trollstigen og Senja var det fra 2005 til 2010 økt tilfredshet med rasteplassene.



Figur 25: Andeler av trafikantene som syntes at kvaliteten på vandrestier ved turistvegen var ganske dårlig eller svært dårlig, etter strekning og år (prosent)

Tilbud av vandrestier ved turistvegene ble oppfattet som dårlig av mellom to og 18 prosent av de besøkende. Til tross for betydelig framgang fra 2005 til 2010 på flere strekninger var det på Senja og i Lofoten fortsatt en god del av vekturistene som syntes at kvaliteten på vandrestier ved turistvegen var ganske dårlig eller svært dårlig. Hovedproblemet med merkede stier/vandreveger ved strekningene er imidlertid at det er for få av dem, muligens med unntak av Sognefjellet, Geiranger/Trollstigen og Valdresflye (se også tabell 12).



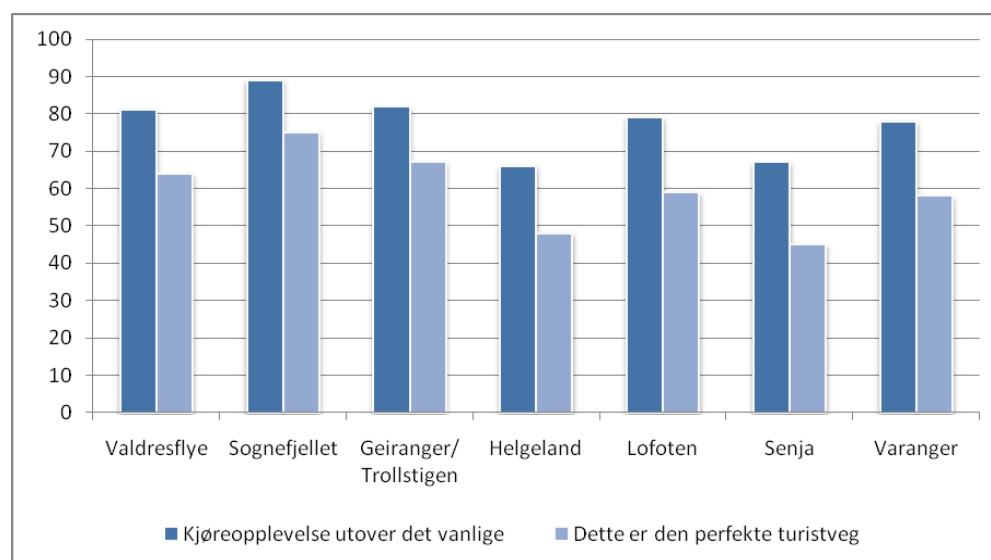
Figur 26: Andeler av trafikantene som syntes at kvaliteten på serveringstilbud var ganske dårlig eller svært dårlig, etter strekning og år (prosent)

Videre synes trafikantene i 2010 at serveringstilbud fortsatt var et svakt punkt på noen av turistvegene som omfattes av undersøkelsen. Tre strekninger i nord kom dårligst ut i 2010: både i Varanger og på Senja og Helgeland var rundt en av fire besøkende denne sommersesongen misfornøyd med kvaliteten på serveringstilbudene.

Tabell 14: Kvalitetsvurderinger av turistvegen, andeler som var helt enig i utsagn, etter strekning, 2010 (prosent)

	Valdres- flye	Sognefjell	Geiranger/ Trollstigen	Helgeland	Lofoten	Senja	Varanger
Kjøreopplevelse utover det vanlige	81	89	82	66	79	67	78
Dette er den perfekte turistveg	64	75	67	48	59	45	58
Turen på strekning bedre enn forventet ..	38	56	57	40	53	44	59

På de fleste strekningene var et stort flertall av trafikantene enige i at turen var en «kjøreopplevelse utover det vanlige». Her kom Sognefjellsvegen på topp, med 89 prosent enige, fulgt av Geiranger/Trollstigen (82 prosent) og Valdresflye (81 prosent). Helgeland nord og Senja kom dårligst ut, med henholdsvis 66 og 67 prosent som var enige i at turen var en ekstraordinær kjøreopplevelse. (Dette spørsmålet var ikke med i undersøkelsen i 2005.) Det er grunn til å tro at den relativt lave tilfredsheten med turistveg Helgeland til dels kan skyldes lav frekvens med tilhørende relativt lang ventetid på en fergestrekning.



Figur 27: Andeler av trafikantene som var helt enig i at «strekningen var en kjøreopplevelse utover det vanlige» og at strekningen er «den perfekte turistveg», 2010, etter strekning (prosent)



Rasteplass ved Lustrafjorden, Sognefjellsvegen. Foto: Jarle Wæhler.

Tabell 15: Opplevd kvalitet, vurdering av utsagnet «dette er en kjøreopplevelse utover det vanlige», etter strekning, 2010 (prosent og gjennomsnittsskåre, skala 1–5)

	Valdresflye	Sognefjell	Geiranger/ Trollstigen	Helgeland	Lofoten	Senja	Varanger
Enig (5)	81	89	82	66	79	67	78
(4)	14	7	12	23	13	16	12
Verken eller (3)	4	3	4	8	6	13	10
(2)	2	-	1	2	1	1	-
Uenig (1)	-	-	1	1	1	3	-
Sum	101	99	100	100	100	100	100
Gj.sn-skåre	4,7	4,9	4,7	4,5	4,7	4,4	4,7
Antall	113	322	783	284	484	420	92

Ser man på gjennomsnittsskåre for strekningene i vurderingene av utsagnet «dette er en kjøreopplevelse utover det vanlige», så kommer Sognefjellsvegen på topp, med en skåre på 4,9 på en skala fra en til fem, fulgt av fire strekninger som alle hadde skåre på 4,7. Dårligst ut kom Senja (4,4) og Helgeland nord (4,5) (tabell 15). Det var bare på Geiranger/Trollstigen at det her var signifikante forskjeller mellom norske og utenlandske turister, og her var det de norske som i størst grad svarte at strekningen ga en kjøreopplevelse utover det vanlige.

Tabell 16: Opplevd kvalitet, vurdering av utsagnet «dette er den perfekte turistveg», etter strekning, 2010 (prosent og gjennomsnittsskåre, skala 1–5)

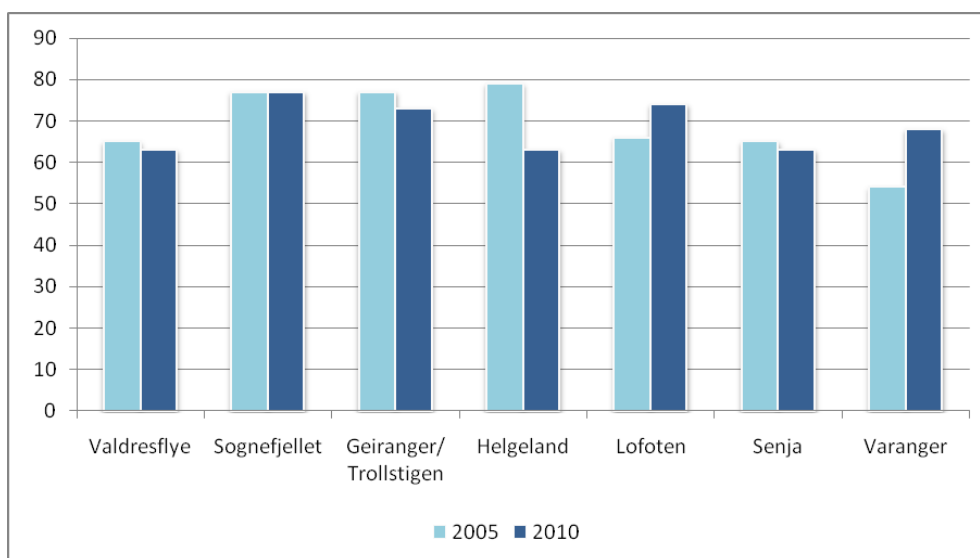
	Valdresflye	Sognefjell	Geiranger/ Trollstigen	Helgeland	Lofoten	Senja	Varanger
Enig (5)	64	75	67	48	59	45	58
(4)	20	16	23	29	23	26	26
Verken eller (3)	12	8	8	14	13	20	8
(2)	-	1	2	4	3	4	6
Uenig (1)	4	1	1	4	2	5	2
Sum	100	101	101	99	100	100	100
Gj.sn-skåre	4,4	4,6	4,5	4,1	4,3	4,0	4,3
Antall	114	320	783	283	476	422	91

Det var også ganske høye andeler som syntes at strekningen de besøkte er en «perfekt turistveg». Også her kom Sognefjellsvegen på topp (75 prosent enige) fulgt av Geiranger/Trollstigen (67 prosent enige). Helgeland nord og Senja skåret lavest; henholdsvis 45 og 48 prosent syntes at disse strekningene var en perfekt turistveg. Her må man ta med i betraktningen at flere av strekningene ikke var ferdigstilt da undersøkelsen ble gjennomført. Tabell 16 gir flere detaljer.

For alle strekningene unntatt Lofoten var det ikke statistisk signifikante forskjeller mellom norske og utenlandske trafikanter i vurderingen av strekningen som «perfekt turistveg». I Lofoten var de norske turistene mer fornøyde enn dem som er bosatt i andre land.

Tabell 17: Andeler som ville anbefale bekjente/familie å kjøre turistvegen, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Ja, helt sikkert	65	63	77	77	77	73	79	63	66	74	65	63	54	68
Ja, trolig	32	36	22	21	21	23	18	30	29	24	30	29	39	26
Vet ikke	2	-	1	1	2	2	2	5	5	1	4	6	4	4
Nei	-	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	3	4	1
Sum	99	100	101	100	101	99	100	100	101	100	100	101	101	99
Antall	506	114	166	324	718	797	235	295	502	489	295	437	172	95



Figur 28: Andeler av trafikantene som helt sikkert ville anbefale bekjente/familie å kjøre turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Stort sett var det høye andeler som ville anbefale bekjente/familie å kjøre strekningene. Størst andel som vil anbefale den aktuelle strekningen fant man på Sognefjellsvegen (77 prosent) og i Lofoten (74 prosent). På Helgeland var det fra 2005 til 2010 nedgang i andelen som sikkert ville anbefale strekningen mens det var økning i Lofoten.

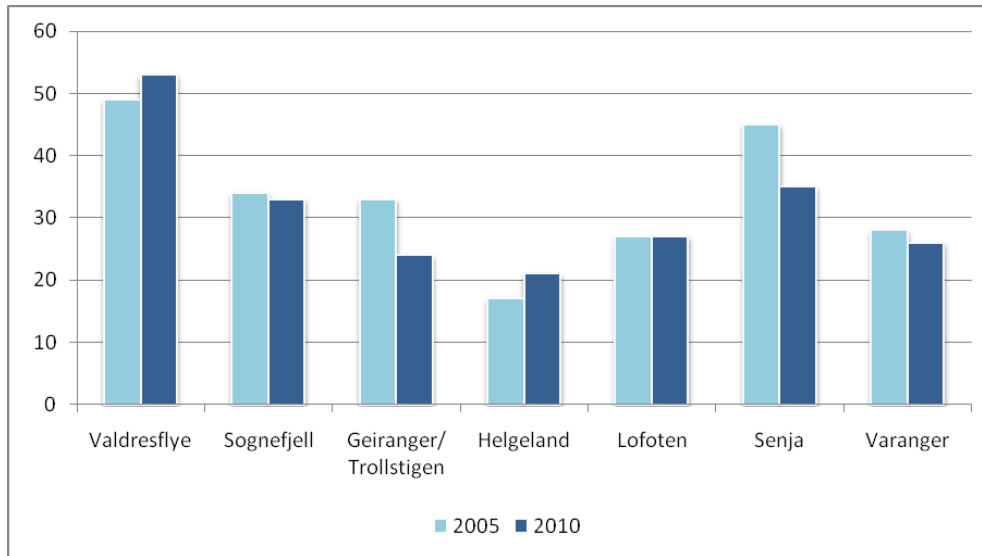
Tabell 18: Vurdering av retur til turistvegen i løpet av nærmeste tre år*, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10	05	10
Ja, helt sikkert	49	53	34	33	33	24	17	21	27	27	45	35	28	26
Ja, trolig	30	32	37	33	30	33	33	27	26	29	22	25	34	39
Vet ikke	17	13	24	26	26	31	38	34	30	27	21	24	25	24
Nei	4	2	5	8	11	12	12	18	18	17	13	16	14	11
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	101	100	101	100	101	100
Antall	505	119	166	328	716	816	234	299	496	492	297	440	171	97

*Spørsmålet i 2010 var knyttet til retur i sommersesongen

Trafikantene ble også bedt om å ta stilling til mulig gjenbesøk; om de vurderte det som sannsynlig at de ville komme tilbake til strekningen i løpet av de nærmeste tre årene. Retursannsynligheten for sommersesongen (sikkert innen tre år) var i 2010 lavest på Helgeland nord (21 prosent) og Geiranger/Trollstigen (24 prosent) og høyest på Valdresflye (53 prosent) og Senja (35 prosent). På Geiranger/Trollstigen og Senja

var det nedgang fra 2005 til 2010 i andelene av trafikantene som svarte at de sikkert ville komme tilbake. Resultatene her må sees i lys av rekrutteringen av første-gangsbesøkende til strekningene; altså sightseere som ikke er tilbøyelige til å returnere til stedene de besøker, selv om de er fornøyde.



Figur 29: Andeler av trafikantene som oppga at de helt sikkert ville komme tilbake til turistvegen i løpet av de nærmeste tre årene, etter strekning og år (prosent)



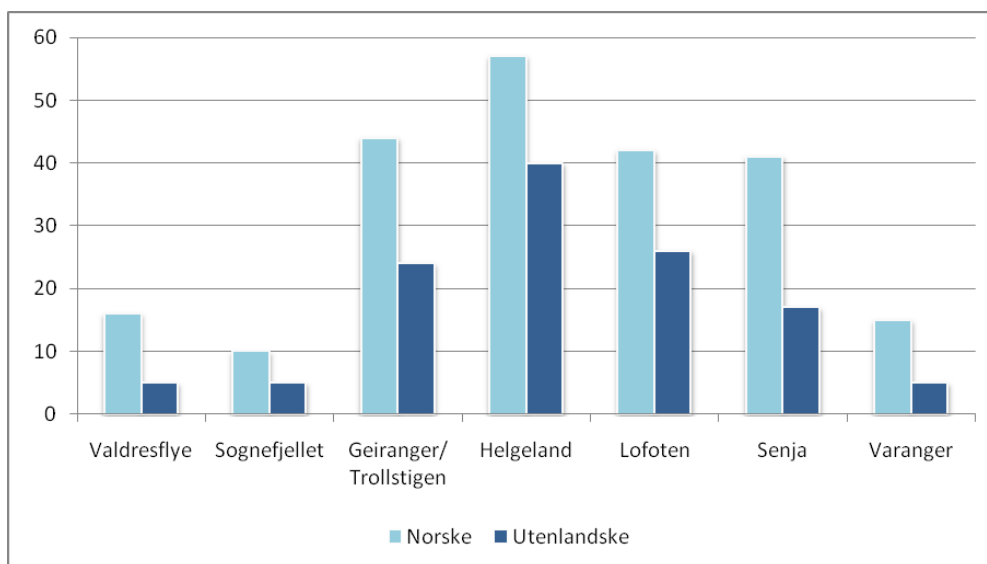
Hamningbergvegen, turistveg Varanger. Foto: Jarle Wæhler.

Tabell 19: Vurdering av utsagn, trær og busker hindrer utsikten fra vegstrekningen, etter strekning og bostedsland (prosent)

	Valdresflye		Sognefjell		Geir/Troll*		Helgeland*		Lofoten*		Senja*		Varanger	
	No	Utl	No	Utl	No	Utl	No	Utl	No	Utl	No	Utl	No	Utl
Enig	16	5	10	5	44	24	57	40	42	26	41	17	15	5
Verken/eller	20	9	21	16	34	29	27	30	26	23	24	38	22	14
Uenig	64	86	70	79	23	48	17	30	33	51	35	45	63	82
Sum	100	100	101	100	101	101	101	100	101	100	100	100	100	101
Antall	92	22	171	148	383	408	168	112	255	225	245	182	27	65

*Statistisk signifikant forskjell

På bakgrunn av debatt om gjengroing langs norske veger, ble de fritidsreisende på turistvegene i 2010 bedt om å ta stilling til følgende påstand: «Trær og busker hindrer utsikten fra denne vegstrekningen». Mellom åtte og 50 prosent var enig i påstanden; flest på Helgeland og færrest i Varanger og på Sognefjellsvegen. Gjengroing ble til dels oppfattet som problematisk på fire av turistvegene og på disse strekningene var det også signifikante forskjeller mellom norske og utenlandske trafikanter i vurderingene. De norske vegfarende syntes i langt høyere grad enn utlendinger at trær og busker hindret utsikten (tabell 19 og figur 30).



Figur 30: Andeler av trafikantene som syntes at trær og busker hindrer utsikten fra vegstrekningen, 2010, etter strekning og bostedsland (prosent)

Litteratur

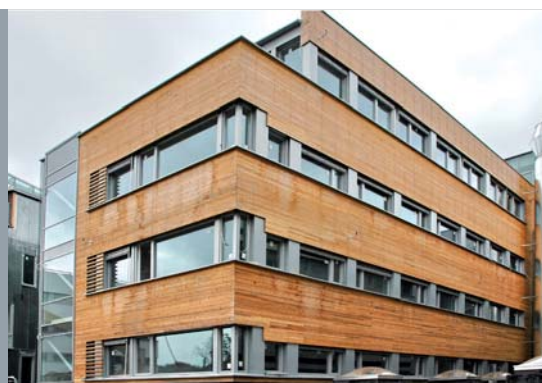
- Becker, Cherylynn og Suzanne K. Murrmann 2000. Methodological considerations in multicultural research. *Tourism Analysis* 5 (1):29–36.
- Cohen, Erik 1974. Who is a tourist? a conceptual clarification. *Sociological Review* 22 (4):527–555.
- Denstadli, Jon Martin og Jens Kr. Steen Jacobsen 2011. The long and winding roads: perceived quality of scenic tourism routes. *Tourism Management* 32:780–789.
- Fyhri, Aslak, Jens Kr. Steen Jacobsen og Hans Tømmervik 2009. Tourists' landscape perceptions and preferences in a Scandinavian coastal region. *Landscape and Urban Planning* 91:202–211.
- Gunn, Clare A. 1994 [1979]. *Tourism planning*. Tredje utgave. Washington: Taylor & Francis.
- Hoel, Lester A. og Michael A. Perfater 1992. Designing scenic byways in Virginia. *Transportation Research Record* 1363:14–18.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 2003. *En veg med utsikt: utenlandsk bilturisme i utvalgte norske regioner*. Rapport 629. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen 2006. *Reiser i unike landskaper: opplevelser og vurderinger av nasjonale turistveger*. Rapport 827. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen og Berit Grue 1997. *Nasjonale turistveger i Norge: intervjuundersøkelser 1995 og 1997*. Rapport 372. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- 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.
- Manaster, Guy J. og Robert J. Havighurst 1972. *Cross-national research: social-psychological methods and problems*. Boston: Houghton Mifflin.
- Rideng, Arne og Peter Christensen 2004. En route surveys. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 4:242–258
- Schivelbusch, Wolfgang 1977. *Geschichte der Eisenbahnreise*. München: Carl Hanser.
- Statens vegvesen 1997. *Rasteplasser: planlegging og utforming*. Håndbok 204. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen 1998. *Veg og reiseliv*. Håndbok 205. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen 2004. *Satsingsområdet Nasjonale turistvegar 2002–2015: prosjektdirektiv*. Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
- Stewart, Susan I. og Christine A. Vogt 1996. Multi-destination trip patterns. *Annals of Tourism Research* 23:458–461.
- Tjade, Arne Stig 1994. *Vegvesenets virksomhet sett i et reiselivsperspektiv*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- U.S. Department of Transportation 1991. *National scenic byways study*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation.
- World Tourism Organization (WTO) 1994. *Recommendations on tourism statistics*. Madrid: World Tourism Organization.
- World Tourism Organization (WTO) 1995. *Collection and compilation of tourism statistics*. Madrid: World Tourism Organization.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no

**Transportøkonomisk institutt (TØI)
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

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

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

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