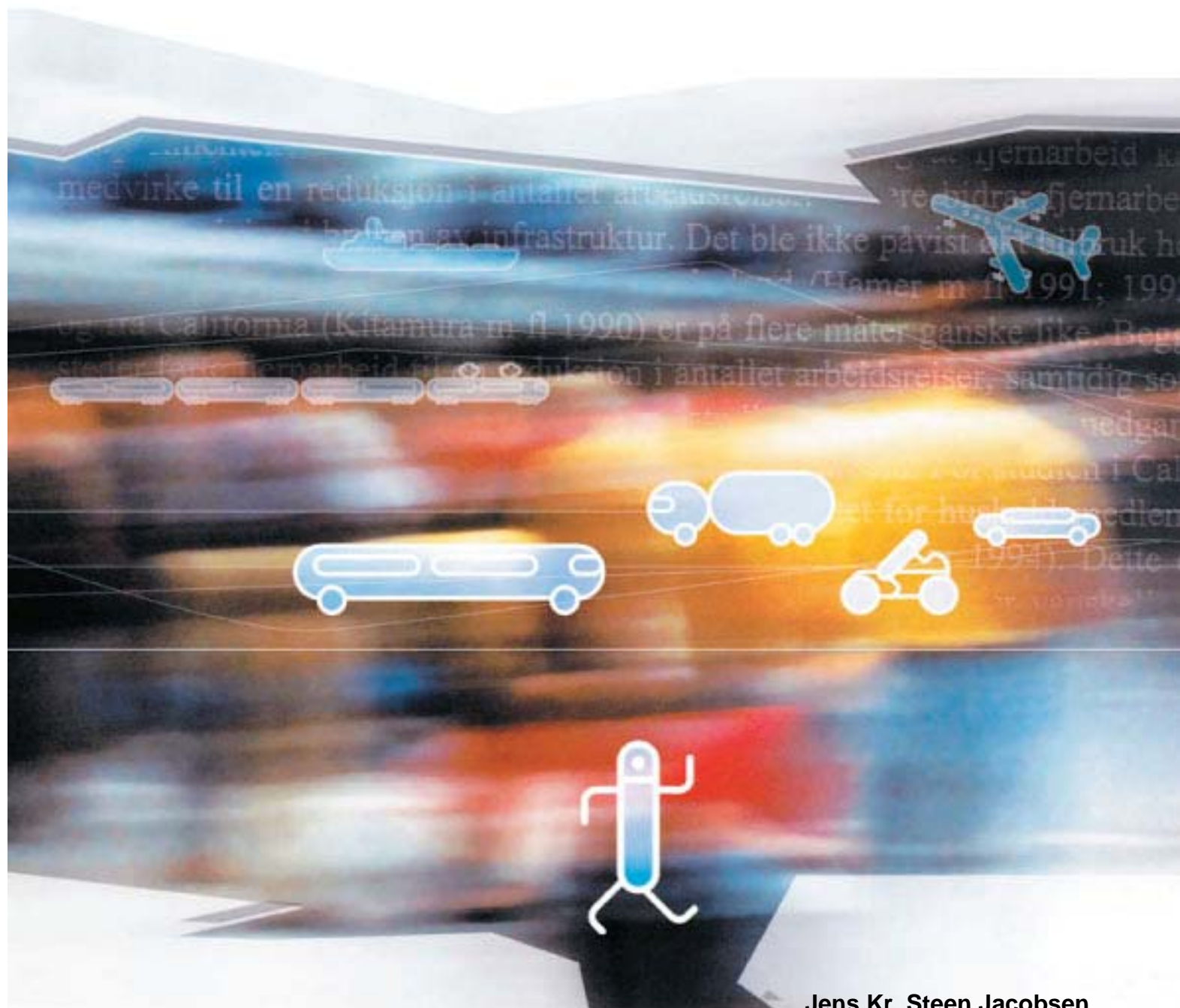


Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge



Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge

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.

Tittel: Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge

Forfatter(e): Jens Kristian Steen Jacobsen

TØI rapport 791/2005
Oslo, 2005-10
11 sider

ISBN 82-480-0544-5 Elektronisk versjon
ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:
Direktoratet for naturforvaltning

Prosjekt: 2006

Prosjektleder: Jens Kristian Steen Jacobsen

Kvalitetsansvarlig: Arne Rideng

Emneord:
Turisme; Reiseliv; Feriereise; Nasjonalpark; Natur

Sammendrag:
To femdeler av de utenlandske bilturistene i Norge i sommersesongen 2003 hadde besøkt minst en nasjonalpark, og en tredel hadde vært på en vandretur på minst 30 minutter i en nasjonalpark. En av 12 bilturister hadde vært på overnattingstur i en nasjonalpark. Dette fremgår av data fra Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelse blant utenlandske besøkende i Norge.

Rapporten finnes kun i elektronisk utgave.

Title: Foreign tourists' interest in national parks and other nature areas in Norway

Author(s): Jens Kristian Steen Jacobsen

TØI report 791/2005
Oslo: 2005-10
11 pages

ISBN 82-480-0544-5 Electronic version
ISSN 0808-1190

Financed by:
The Directorate for Nature Management

Project: 2006

Project manager: Jens Kristian Steen Jacobsen

Quality manager: Arne Rideng

Key words:
Tourism; National park; Nature area; Norway

Summary:
The report presents some results from a representative survey of foreign visitors to Norway. In the summer season of 2003, two in five foreign motorists who stayed overnight in Norway had visited a national park.

This report is available only in electronic version.

Language of report: Norwegian

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

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
Price €

Forord

Formålet med denne rapporten er å medvirke til en utvidet kunnskapsplattform som kan styrke forståelsen av utenlandsturistenes forhold til nasjonalparker og enkelte andre aspekter ved besøk i og bruk av norske naturområder. Det er benyttet data fra Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelse blant utenlandske besøkende i Norge i sommer-sesongen 2003. Rapporten er finansiert av Direktoratet for naturforvaltning.

Rapporten er utarbeidet av mag. art. Jens Kr. Steen Jacobsen. Datamaterialet er tilrettelagt av forsker Berit Grue og cand. real. Arne Rideng har hatt ansvaret for kvalitetssikringen. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har utført tekstbehandling og tilrettelagt dokumentet for publisering. *Ved gjengivelse av materiale fra denne publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.*

Oslo, oktober 2005
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning.....	1
2 Metode og gjennomføring	2
3 Resultater.....	9
4 Referanser.....	11

Sammendrag:

Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge

To femdeler av de utenlandske bilturistene i Norge i sommersesongen 2003 hadde besøkt minst én nasjonalpark, og en tredel hadde vært på en vandretur på minst 30 minutter i en nasjonalpark. Dette fremgår av datamateriale fra Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelse blant utenlandske turister i Norge. En av 12 bilturister hadde vært på overnattingstur i en nasjonalpark. Rundt en tredel av de utenlandske bilturistene syntes det var ganske viktig eller svært viktig å besøke en eller flere nasjonalparker på den aktuelle reisen i Norge. Blant dem som oppga at de hadde besøkt nasjonalpark(er), svarte nær halvparten at de hadde besøkt én park, mens en tredel hadde besøkt to parker. Gjennomsnittlig antall besøk i nasjonalparker var 1,8 blant dem som oppga at de hadde besøkt minst én nasjonalpark i løpet av sommersesongen 2003.

1 Innledning

Dette dokumentet beskriver aspekter ved *utenlandsk bilturisme* i Norge i sommer- sesongen 2003. Hovedhensikten er å medvirke til en utvidet kunnskapsplattform som kan styrke forståelsen av utenlandsturistenes forhold til nasjonalparker og enkelte andre aspekter ved besøk i og bruk av norske naturområder. Det foreligger hittil ganske begrensede kunnskaper på dette området, samtidig som det finnes et betydelig datagrunnlag gjennom Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelser blant utenlandske besøkende. En stor del av de individuelle utenlandske besøkende i sommersesongen er bilturister (Rideng og Dybedal 2003), og det er derfor viktig å oppnå bedre kjennskap til denne typen turister.

Veiturisme gjennom interessante landskaper er blant annet knyttet til en interesse for å være på farten. Tidligere studier tyder på at den veibaserte turismen særlig er knyttet til sightseeing fra et kjøretøy og i noe mindre grad til friluftsliv og aktiviteter i naturen utenom de veinære områdene (Jacobsen og Grue 1997). Flyktige landskapsopplevelser langs veiene kan minne om opplevelser av bildekunst, der man stort sett bruker begrenset tid på hvert bilde. Likevel er det en del turister som fordyper eller fortaper seg i enkelte landskaper.

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

- tilgjengelighet
- fasiliteter
- attraksjoner/besøkssteder

I mange tilfeller er det viktigste aspektet ved turismeproduktet å produsere *tilgang* – til spesifikke attraksjoner, aktivitetsmuligheter og produkter. Slik tilgang handler særlig om transportinfrastruktur, som for eksempel veier og ferger, inkludert avkjørsler og parkeringsmuligheter.

Ut fra økonomisk betraktningssmåter handler den veibaserte turismen i Norge i stor grad om bruk av frie goder. Turistene benytter seg av et veinett som i utgangspunktet er utviklet for andre formål. Utsikten fra kjøretøyet er gratis, med mindre det er tale om bompenger. Ferdsel i utmark langs veiene er også kostnadsfritt. Men for å kunne benytte slike goder må veituristene til dels kjøpe ulike kommersielle varer og tjenester (Jacobsen m. fl. 2003).

Bilturistene som omfattes av denne dokumentet representerer et stort mangfold med hensyn til naturinteresser på sine reiser. Selv om mange av dem hovedsakelig jakter på synsinntrykk underveis, er en del mest opptatt av å komme frem til et bestemmelsessted eller to, der de skal dyrke bestemte interesser eller besøke noen.

For enkelte turister er nasjonalparker og andre naturområder slike bestemmelsessteder.

Denne presentasjonen tar utgangspunkt i datamateriale fra Transportøkonomisk institutts undersøkelser av utenlandske besøkende i Norge i sommersesongen 2003. Rapporten omhandler turister som hadde overnattet i Norge og som reiste ut av landet med utenlandskregistrert bil. Det må understrekes at dokumentet bare tar utgangspunkt i mindre deler av en større undersøkelse, som også omfatter spørsmål om blant annet reiseruter og beslutningsprosesser og vanlige bakgrunnsvariabler som bostedsland, alder, utdanning og eventuell tilknytning til Norge.

2 Metode og gjennomføring

2.1 Noen definisjoner

Utlending: person som er bosatt i land utenfor Norge (uavhengig av statsborgerskap)

Bilturist: feriegjest bosatt utenlands som har reist ut av Norge i personbil, bobil eller bil med campingvogn (gjesteundersøkelsen omfatter også utenlandske besøkende som benytter motorsykel eller moped)

Feriegjest: person som er på feriereise

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

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

Sommersesongen: perioden fra og med mai til og med september

Feriereise, reise der hovedformålet oppgis å være:

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

Dagsreise: reise i Norge uten overnatting

Ankomst: en reise i Norge med eller uten overnatting

Gjestedøgn: en persons overnatting på reise i Norge

2.2 Populasjonen

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

kelsen omfatter *alle utreiser fra Norge*, med følgende *unntak* for reiser som foretas av:

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

Populasjonen for denne undersøkelsen blir etter en slik definisjon et antall *reiser* eller *ankomster*, ikke et antall *reisende*. Siden hver reise nødvendigvis foretas av en person, kan man også tale om en populasjon av *personer*, og i en del tilfeller også en populasjon av reisefølger, oftest knyttet til dem som reiser sammen i ett kjøretøy. Definisjonen inneholder ingen aldersbegrensninger, både barn og voksne regnes med. *Norge* defineres her som det norske fastlandet og de norske bosettingene på Svalbard. Reiser mellom utlandet og oljeinstallasjonene på den norske kontinentalsokkelen er derfor ikke inkludert i populasjonen. Populasjonen omfatter både ferie- og fritidsreiser og reiser med andre formål, for eksempel forretningsreiser. Dette er i samsvar med definisjonen til World Tourism Organization (WTO) (1995).

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

Definisjonen av populasjonen innebærer at en del reiser ikke registreres. Omfanget av disse unntakene, punktene a) til f) i det foregående, varierer. Men stort sett dreier det seg om relativt få reiser sett i forhold til det totale antallet grensepasseringer. Populasjonen, slik den er definert, er tilpasset de totaltellingene som allerede finnes for de enkelte transportmidler. Man har altså en populasjon som er praktisk håndterbar. Av praktiske grunner har det vært nødvendig med ytterligere en begrensning av populasjonen. Kun reiser der selve grensepasseringen foretas

med motoriserte kjøretøyer/transportmidler er inkludert i gjesteundersøkelsen. Det er få andre grensepasseringer, og stort sett er dette dagsturer. De delene av gjesteundersøkelsen som denne studien baserer seg på, omfatter personer som reiste ut av Norge med eget kjøretøy på ferge eller ved en av veiovergangene.

2.3 Stratifisering av populasjonen

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

Et hovedpoeng med en utvalgsplan i denne type undersøkelser er at den må ta hensyn til at det kan være systematiske forskjeller mellom utlendinger som reiser ut av landet med ulike transportmidler, på ulike steder og til forskjellige tider. Representativitet oppnås derfor ved å velge tider og steder for intervjuing tilfeldig, på en slik måte at alle tidspunkter og steder har mulighet for å bli valgt. Når tidspunkter og steder for intervjuer velges tilfeldig, vil resultatene avhenge av det faktiske valget. Andre steder og tider ville gitt et annet resultat. Denne usikkerheten i resultatet kalles *utvalgsfeil*. En tilbørlig utvalgsplan minimerer utvalgsfeil ved ta hensyn til variasjonen mellom steder og tider når disse velges. Dessuten vil utvalgsfeil avhenge av størrelsen på utvalget, jo større utvalg desto mindre variasjonsbredde er det for estimatene. Ved underveisundersøkelser er det av praktiske og økonomiske grunner så godt som umulig å bruke et såkalt enkelt representativt utvalg, det vil si at man trekker enhetene direkte fra populasjonen. Derimot er *stratifisering* av populasjonen en egnet metode ved denne type undersøkelser. Å stratifisere vil si å dele inn populasjonen i flere deler (strata), for så å trekke utvalgene separat for hvert stratum. På denne måten oppnås det mindre *stokastisk usikkerhet* med samme antall observasjoner enn om man trekker direkte i hele materialet. Forutsetningen er at enhetene innenfor hvert stratum har mindre variasjoner enn variasjonene i materialet som helhet.

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

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

Transportmiddel brukt ved utreise fra Norge var første trinn i stratifiseringen av materialet. Deretter ble det stratifisert på *utreisested*, ettersom utreisested skiller

mellom turismeformer med ulik struktur. For eksempel hadde fergeruten Oslo–Kiel vesentlig forskjellig fordeling med hensyn til passasjerenes bostedsland sammenliknet med fergeruten Bergen–Newcastle. Å dekke alle de 31 overgangene på vei ville være svært ressurskrevende. Mange av disse overgangene har dessuten liten trafikk. TØI inndelte derfor de 31 overgangene på vei i ni strata, der enhetene i hvert stratum kan tolkes som en klynge (tabell 1).

Tabell 1: Stratifisering av gjesteundersøkelsens populasjon sommeren 2003 (bilreiser)

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

TØI rapport 791/2005

Stratifiseringen ble foretatt slik at elementene i hvert stratum (klynge) blir mest mulig innbyrdes like med hensyn på trafikkstruktur. Dermed kunne man trekke ut ett (eller flere) elementer fra hvert stratum, som da representerer elementene (overgangene) i dette stratum. Ved trekkingen ble klyngene vektet etter størrelse, slik at sannsynligheten for å bli trukket ut ble proporsjonal med trafikken på hver enkelt overgang.

Strata 1–11 dekker helårs fergeruter mellom Norge og utlandet. Strata 12–20 dekker ni av til sammen 31 grenseoverganger på vei mot Sverige og Finland. De fleste av de øvrige 22 overgangene på vei har svært liten ferietrafikk til/fra utlandet. For trafikken med ferge dekker TØIs strata praktisk talt all trafikk. For veitrafikken har TØI av ressursmessige grunner måttet foreta et utvalg. Ved beregningene av totaltrafikken på vei måtte det derfor gjøres visse forutsetninger om trafikken på de overgangene som ikke dekkes i undersøkelsesopplegget. Disse forutsetningene bygger dels på oppgaver over totaltrafikken fra Statens vegvesen, fra Vägverket i Sverige og Tollvesenet i Finland, dels på strukturtall fra de overgangene der Transportøkonomisk institutt har foretatt registreringer av trafikken (Rideng 1994; Rideng og Dybedal 2003). Teveldal (E 14) som stratum omfatter også trafikken

på de mindre overgangene Sandvika, Østborg og Murumoen. Umbukta (E 12) innbefatter trafikken på grenseveiene ved Graddis og Krutvatnet. Karigasniemi som stratum inkluderer også overgangene Kivilompolo, Utsjoki bru, Polmak og Neiden (Rideng og Dybedal 2003).

2.4 Spørreskjema

De fleste data om dem som besøker Norge er innhentet ved hjelp av spørreskjemaer. For bilturistene som besøker Norge i sommersesongen ble det benyttet to skjemaer. Det ene var et enkelt, kortfattet skjema med fem spørsmål, som primært er konstruert for oversiktsstatistikk. Det er her spurt om bostedsland, reiseformål, antall personer som reiser sammen og hvilken type kjøretøy som benyttes (personbil, bobil, bil med campingvogn og liknende, samt motorsykkel/moped). Det spørres også om oppholdets varighet og overnattingsmåte(r). Det tar vanligvis et par minutter å fylle ut dette skjemaet. Det andre skjemaet var mer omfattende og gir en rekke detaljerte opplysninger om de utenlandske bilturistene i Norge. Innholdet har variert fra år til år og kan omhandle temaer som reiseruter, forbruksmønster, aktiviteter, holdninger, interesser og så videre. Dessuten inkluderte det lange spørreskjemaet vanlige bakgrunnsspørsmål og spørsmålene knyttet til oversiktsstatistikken. I sommersesongen 2003 ble det videre stilt spørsmål om turistenes interesser for besøk i nasjonalpark(er), besøk i andre naturområder, vandring på merkede stier, vandring utenfor merkede stier, samt opphold i naturen for at nyte stillhet og ro. Undersøkelsen i denne sommersesongen kartla også turistenes faktiske besøk i nasjonalparker, besøk i andre naturområder samt enkelte andre naturaktiviteter. Utfyllingstiden for det lange spørreskjemaet var sommeren 2003 i underkant av 10 minutter. Det lange spørreskjemaet for bilturister var sommeren 2003 tilgjengelig i åtte språkvarianter; svensk, finsk, dansk, tysk, engelsk, nederlandsk, fransk og italiensk. Totalt 1 589 utenlandske bilturister besvarte det lange spørreskjemaet, men ikke alle disse besvarte alle spørsmålene.

2.5 Fergetrafikken

Alle fergeselskapene som har drevet helårs fergetrafikk mellom Norge og utlandet har levert fergestatistikk for hver måned. Her fikk man opplysninger om antall passasjerer fordelt på bostedsland, type kjøretøy (eventuelt uten kjøretøy), antall svippturpassasjerer som reiser fram og tilbake med samme båt og (for noen ruter) oppholdets varighet. Det ble i tillegg foretatt intervjuer med passasjerene ved utvalgte fergeavganger. I sommersesongen 2003 ble det gjennomført 1 497 intervjuer (Rideng og Dybedal 2003). Alle intervjupersonene hadde bil eller motorsykkel med på fergeturen, og det ble fylt ut ett skjema for hvert kjøretøy.

2.6 Trafikken på vei

På vei er nødvendige data hentet inn dels ved hjelp av Statens vegvesens automatiske kjøretøytellinger, og dels ved nummerskiltregistreringer og intervjuer med et utvalg av de utenlandske veifarende ved utreise fra Norge. Både registreringene og intervjuene er foretatt av Statens vegvesen. Ved grenseovergangene Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal har Statens vegvesen kontinuerlige tellinger hele døg-

net og hele året (tellepunkter på nivå 1). Ved Lutnes ble det plassert ut mobile telleapparater i deler av året. For de fire grenseovergangene i Nordland har TØI tidligere fått data fra Vägverket, som hadde kontinuerlige tellinger (nivå 1) ved alle disse grenseovergangene til og med 1999. Dessuten hadde man også i Nordland plassert ut mobile telleapparater i sommersesongen. For samtlige grenseoverganger i Troms og Finnmark har det finske tollvesenet gitt oppgaver over antall utpasserte kjøretøyer etter hvilket land det er registrert i. Det norske tollvesenet har bidratt med tilsvarende data for den norsk-russiske grensestasjonen ved Storskog. Ved nummerskilttellingene registrerte man alle lette biler (kjøretøyer med lengde inntil 5,5 meter) som kjørte ut av Norge.

I løpet av sommersesongen (mai til september) 2003 ble 39 640 kjøretøyer registrert (Rideng og Dybedal 2003) på de sju overgangene Svinesund, Ørje, Magnor, Lutnes, Teveldal, Umbukta og Bjørnfjell. Tellingene foregikk i tidsrommet fra kl. 1000 til kl. 1700. Nasjonalitet og kjøretøytype ble anmerket for de utenlandske bilene. På de nevnte grenseovergangene, samt Helligskogen i Troms og Kivilompolo og Karigasniemi i Finnmark, ble det foretatt 658 intervjuer med utenlandske bilister (Rideng og Dybedal 2003). Svarprosenten var om lag 95 prosent. Samarbeid med Statens vegvesen i Østfold, Hedmark, Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark har vært avgjørende for resultatene som er oppnådd.

2.7 Vekting

Gjennom den statistikken TØI får fra fergeselskapene, de automatiske kjøretøytellingene og de manuelle registreringene på vei får man grunnlaget for å produsere oversiktsstatistikken, det vil si oversikter over antall reisende på alle overganger fordelt på bostedsland. Resultatene fra denne er så benyttet for å *vekte* resultatene fra intervjuene, slik at man kunne beregne reiseformål, reisens varighet, overnattingsmåter og øvrige resultater fra spørreskjemaet. Vektingen foregikk separat for hver av de tre sesongene og for hver transportform (vei og ferge). Dessuten ble det vektet separat for Sør-Norge og Nord-Norge (på vei), for Østlandet og Vestlandet (ferge). Endelig ble det utarbeidet separate vektingsfaktorer for de besøkendes bostedsland. I de analysene som presenteres i denne dokumentet, er det benyttet vektete data. På grunn av vektingen vil antallet respondenter som er oppgitt i tabellene her kunne avvike litt fra det faktiske antallet turister som har svart på det aktuelle spørsmålet.

2.8 Usikkerhet i resultatene

Dersom man på forhånd, før stratifiseringen, bestemmer seg for å utelukke deler av populasjonen, av ulike grunner, betegnes dette av enkelte forskere som *dekningsfeil* (Groves 1989). I denne undersøkelsen er det noen få feilkilder av denne typen. Smyril Lines fergeruter om sommeren til Shetland, Færøyene og Island er foreløpig ikke inkludert i fergetallene. Det er grunn til å tro at dekningsfeilene i gjesteundersøkelsen er svært moderate og at de ligger godt innenfor de øvrige usikkerhetsmarginene. Likevel kan det være grunn til å anta at det er større sannsynlighet for at estimatene ligger i underkant av de «sanne» verdiene enn det motsatte. Ved automatiske og manuelle registreringer kan det oppstå ulike typer *målefeil*. Dette kan skyldes tekniske problemer som for eksempel feil ved apparatur og

uleselige kjennemerker på biler. Målefeil kan også skyldes menneskelig svikt av ulike slag. I disse undersøkelsene er det lagt stor vekt på å forebygge at slike feil skal få betydning for resultatene. Når det gjelder intervjuundersøkelsene spesielt, oppstår målefeilene stort sett ved at respondentene gir unøyaktige og/eller upresise svar. For å minimalisere denne typen feilkilde, tilstrebes en intervjusituasjon der intervjuet skjer i rolige former, uten tidspress. Videre er skjemaenes lengde tilpasset den tiden som respondentene har til rådighet. Intervjuer med bilister i fergehavnene, mens de venter på å kjøre om bord, er eksempel på en god intervju-situasjon. Spørreskjemaene er utformet med tanke på klare og entydige spørsmål og er basert på mange års erfaringer med slike undersøkelser. Videre består TØIs intervjukorps av erfarne og språkmektige medarbeidere.

Lav svarprosent er ikke et problem i seg selv, bare hvis det resulterer i skjevheter i utvalget. Feil kan videre oppstå både ved at noen spørreskjemaer ikke besvares og ved at skjemaer besvares mangelfullt. Ved grenseundersøkelser på vei og i fergehavner er svarprosenten høy, vanligvis over 95 prosent.

Når det gjelder antall fergepassasjerer og hvilke land de er bosatt i, bygger gjesteundersøkelsen på data fra fergeselskapene. Disse dataene regnes generelt for å være av god kvalitet. Det er imidlertid en ulempe at man ikke får gode omfangstall for besøkende fra de landene der det er få turister som reiser med ferge til Norge, fordi disse besøkende ofte inngår i samlekategorien «andre land». Generelt regnes kvaliteten på fergestatistikken som god, men det må likevel tas forbehold for land der bare et fåtall reiser til Norge. På vei er kvaliteten på totalstatistikken god, men utvalgsteknikken vil alltid føre med seg usikkerhet i anslagene. Det er størst absolutt usikkerhet knyttet til tallene for bilturister fra Sverige og Finland, der relativt små feilanslag i estimatene for reisemål og reises varighet kan gi betydelige absolutte feilanslag på reiseomfanget. For veitrafikken fra disse landene antas det at usikkerheten er på +/- 6–8 prosent. Minst usikkerhet er det i statistikken for de landene som sender mange bilturister til Norge, men som Norge ikke har felles grense med, som Danmark, Tyskland og Nederland.

2.9 Endringer av beregninger

Resultatene av beregningene i TØIs gjesteundersøkelse er i prinsippet å betrakte som foreløpige og kan endres dersom nye data gir grunnlag for det. I vektingen av datamaterialet og i de tabellene som presenteres her, er det tatt hensyn til resultater og analyser som forelå ved prosjektstart, i september 2005.

3 Resultater

I Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelse i sommersesongen 2003 ble det stilt en del spørsmål om de utenlandske bilturistenes naturaktiviteter og naturinteresser under oppholdet i Norge. Tabelltekstene her er utformet med utgangspunkt i den danske varianten av spørreskjemaet. De spørsmålene som er belyst her gjelder reisefølget som helhet, det vi si alle personene i bilen/kjøretøyet.

Som det fremgår av tabell 2, var den mest utbredte av de angitte aktivitetene vandretur på mer enn 30 minutter i naturområder utenom nasjonalparker; hele tre femdelere av disse turistene hadde prøvd dette. Videre hadde to femdelere besøkt minst én nasjonalpark, og en tredel hadde vært på en vandretur på minst 30 minutter i en nasjonalpark, mens en av 12 hadde vært på overnattingstur i en nasjonalpark (tabell 2).

Tabell 2: Deltakelse i utvalgte aktiviteter i Norge, utenlandske bilturister i sommersesongen 2003 (prosent)

	Har prøvd	Har ikke prøvd	Sum	Antall
Besøk i nasjonalpark	41	59	100	1372
Vandretur i nasjonalpark (mer enn 30 minutter).....	32	68	100	1372
Vandretur i andre naturområder (mer enn 30 minutter)	59	41	100	1372
Vandretur i nasjonalpark, med overnatting underveis.....	8	93	101	1372
Vandretur i andre naturområder, med overnatting underveis	14	87	101	1372
Sykkeltur	5	95	100	1372
Sportsfiske i ferskvann	18	82	100	1372
Sportsfiske i saltvann	39	62	101	1372
Naturaktiviteter for øvrig	48	52	100	1372

TØI rapport 791/2005

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2003

Når man spurte om vandreturer på mer enn 30 minutter, så var det for å fange opp aktiviteter som innebar noe mer enn bare korte spaserturer. Prosentueringen i tabell 2 er foretatt med basis i dem som besvarte de aktuelle spørsmålene.

Tabell 3: Vurderinger av utvalgte naturaktiviteters betydning på reisen i Norge, utenlandske bilturister i sommersesongen 2003 (prosent og gjennomsnittsskåre, skala 0–3)

	Uviktig (0)	Litt viktig (1)	Ganske viktig (2)	Svært viktig (3)	Sum	Gj.sn. skåre	Antall
Besøk i nasjonalpark(er)	53	17	18	13	101	0,9	1589
Besøk i andre naturområder	27	10	28	36	101	1,7	1589
Vandring på merkede stier	48	16	20	16	100	1,0	1589
Vandring utenfor merkede stier.....	58	18	14	10	100	0,8	1589
Være i naturen for å nyte stillhet og ro..	14	5	21	61	101	2,3	1589

TØI rapport 791/2005

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2003

Videre ble de utenlandske turistene bedt om å angi hvor viktige en del naturaktiviteter var for dem på den aktuelle reisen i Norge (tabell 3).

Det fremgår av tabell 3 at bilturistene synes at den viktigste av disse naturopplevelsene er å være i naturen for å nyte stillhet og ro. Hele 82 prosent synes at dette er ganske viktig eller svært viktig. Det nest viktigste aspektet er å besøke naturområder utenom nasjonalparker, og det har selvsagt sammenheng med at mange av turismeattraksjonene i Norge er naturområder som ikke har nasjonalparkstatus, som en del av fjordene. Rundt en tredel av disse utenlandske turistene synes det var ganske viktig eller svært viktig å besøke en eller flere nasjonalparker på den aktuelle reisen i Norge (tabell 3).

Tabell 4: Antall nasjonalparkbesøk, utenlandske bilturister som hadde besøkt minst én nasjonalpark i Norge i sommersesongen 2003 (prosent)

	Prosent	Antall
Besøkt én park.....	47	311
Besøkt to parker.....	34	224
Besøkt tre parker	15	97
Besøkt fire parker eller flere.....	5	32
Sum.....	101	664

TØI rapport 791/2005

Dataskilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelse 2003

Blant dem som oppga at de hadde besøkt nasjonalpark(er), svarte nær halvparten at de hadde besøkt én park, mens en tredel hadde besøkt to parker (tabell 4). Gjennomsnittlig antall besøk i nasjonalparker var 1,8 blant dem som oppga at de hadde besøkt minst én nasjonalpark.

4 Referanser

- Groves, Robert M. 1989. *Survey errors and survey costs*. New York: Wiley.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen og Berit Grue 1997. *Nasjonale turistveger i Norge*. Rapport 372. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jacobsen, Jens Kr. Steen, Arne Rideng, Berit Grue og Jan Vidar Haukeland 2003. *Utenlandske turistenes forbruk i Norge sommeren 2002*. Rapport 636. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne 1994. *Utenlandske turister i Norge sommeren 1994*. Rapport 273. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, Arne og Petter Dybedal 2003. *Gjesteundersøkelsen 2003: utenlandske forretnings- og feriereiser i Norge*. Rapport 693. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- United Nations 1994. *Recommendations on tourism statistics*. New York: United Nations.
- World Tourism Organization (WTO) 1995. *Collection and compilation of tourism statistics*. Madrid: World Tourism Organization.

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no