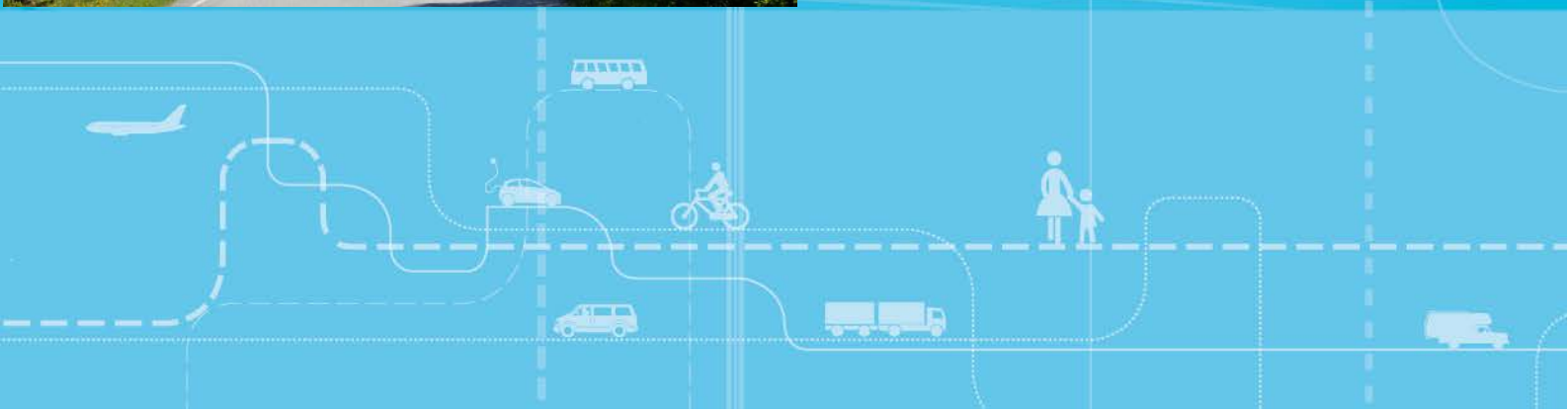


Nasjonale turistveger i Norge: Trafikantundersøkelser 2005, 2010 og 2015



Nasjonale turistveger i Norge

Trafikantundersøkelser 2005, 2010 og 2015

Jens Kristian 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 978-82-480-1725-7 Elektronisk versjon

Oslo, juni 2016

Tittel Nasjonale turistveger i Norge:
Trafikantundersøkelser 2005, 2010 og 2015

Forfatter(e): Jens Kristian Steen Jacobsen
Dato: 06.2016
TØI rapport 1497/2016
Sider: 18
ISBN elektronisk: 978-82-480-1725-7
ISSN: 0808-1190
Finansieringskilde(r): Statens vegvesen,
Vegdirektoratet

Prosjekt: 2735 – Nasjonale turistveger
Prosjektleder: Jens Kristian Steen Jacobsen
Kvalitetsansvarlig: Petter Dybedal
Fagfelt: Regional utvikling og reiseliv

Emneord: Turistveg
Spørreundersøkelse
Fritidsreise

Title National tourism routes in Norway: User
surveys 2005, 2010 and 2015

Author(s) Jens Kristian Steen Jacobsen
Date: 06.2016
TØI Report: 1497/2016
Pages: 18
ISBN Electronic: 978-82-480-1725-7
ISSN: 0808-1190
Financed by: Norwegian Public Roads
Administration

Project: 2735 – Tourism routes
Project Manager: Jens Kristian Steen Jacobsen
Quality Manager: Petter Dybedal
Research Area: Regional Development and
Tourism
Keyword(s) Tourism route
Survey
Leisure travel

Sammendrag:

Denne rapporten beskriver opplevelser og vurderinger av sju norske turistveger med utgangspunkt i intervjuundersøkelser i sommersesongene 2005, 2010 og 2015. Undersøkelsene ble foretatt på de følgende strekningene: Geiranger-Trollstigen, Helgeland nord, Lofoten, Senja, Sognefjellet, Valdresflye og Varanger. Studien omfatter vegfarende som var på fritidsreise med bil, motorsykkel, moped eller sykkel og som ikke var bosatt langs eller like ved strekningene.

Summary:

This report depicts leisure travellers' experiences and assessments of seven national tourism routes in Norway, based on multilingual questionnaire surveys in the summers of 2005, 2010 and 2015.

Language of report: Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

*Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

Denne rapporten belyser fritidsreisendes opplevelser og vurderinger av sju turistveger i Norge i sommersesongene 2005, 2010 og 2015. Hovedhensikten er å bidra til et forbedret kunnskapsgrunnlag for utvikling av nasjonale turistveger.

Kontaktperson for arbeidet har vært seniorrådgiver Silja Lena Løken ved Turistvegseksjonen i Statens vegvesen. Hun har medvirket til innretningen på undersøkelsen og kommentert tidligere rapportutkast.

Rapporten er utarbeidet av Jens Kr. Steen Jacobsen, mens datamaterialet ble tilrettelagt av Berit Grue og Thea S. Skogheim. Trude Rømming har bearbeidet dokumentet for trykking. Petter Dybedal har hatt ansvaret for kvalitetssikringen. Forsidebildet er fra Nasjonal turistveg Helgelandskysten, like sør for Ågskaret fergekai i Meløy, © Jarle Wähler/Statens vegvesen. Fotografiene i rapporten er gjengitt med tillatelse fra Statens vegvesen.

Ved gjengivelse av materiale fra denne publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.

Oslo, juni 2016
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
2	Metode og gjennomføring	3
3	Resultater	5
4	Oppsummering og konklusjoner	16
	Litteratur	18

Sammendrag

Nasjonale turistveger i Norge: Trafikantundersøkelser 2005, 2010 og 2015

TØI rapport 1497/2016
Forfatter: Jens Kristian Steen Jacobsen
Oslo 2016 18 sider

Interessante landskap, spesielle naturattraksjoner og flott utsikt var viktig for fritidsreiser på nasjonale turistveger. Flertallet av de besøkende syntes at de hadde hatt en kjøreopplevelse utover det vanlige. Trafikantundersøkelsen sommeren 2015 viste at turistvegene var blitt bedre kjent. På flere strekninger var det større andeler førstegangsbesøkende og utenlandske turister.

Denne rapporten beskriver opplevelser og vurderinger av sju norske turistveger med utgangspunkt i intervjuundersøkelser i sommersesongene 2005, 2010 og 2015. Undersøkelsene ble foretatt på de følgende strekningene: Geiranger-Trollstigen, Helgeland nord, Lofoten, Senja, Sognefjellet, Valdresfye og Varanger. Studien omfatter vegfarende som var på fritidsreise med bil, motorsykkel, moped eller sykkel og som ikke var bosatt langs eller like ved strekningene. Hensikten med undersøkelsen var å gi Statens vegvesen oppdatert kunnskap om turistenes opplevelser og vurderinger av attraksjonen Nasjonale turistveger samt formidle kunnskap om de besøkende og deres preferanser til samarbeidspartnere og næringsaktører langs turistvegene. Spørreundersøkelsen i 2015 viser hovedsakelig ganske stor stabilitet, men også en del endringer fra 2005 og 2010 med hensyn til hvem som besøkte strekningene og deres vurderinger.

- Interessante landskap, flott utsikt og spesielle naturattraksjoner var viktige grunner til å ferdes langs turistvegene.
- De aller fleste syntes at kvaliteten på landskapsopplevelser var ganske god eller meget god.
- Et stort flertall syntes at turen på strekningen hadde vært en kjøreopplevelse utover det vanlige, men på noen strekninger var det i 2015 noen færre enn i 2010 som var enig i dette.
- Turistvegene er blitt bedre kjent.
- Det var økende andeler utenlandske besøkende på fire av strekningene.
- Det var relativt flere førstegangsbesøkende på noen strekninger.
- Færre ville sikkert komme tilbake til den aktuelle strekningen.
- Det var stabilitet eller nedgang i andelene som helt sikkert ville anbefale bekjente å kjøre strekningen.
- Det var stort sett stabil eller større tilfredshet med kvaliteten på rasteplasser og et stort flertall syntes at antall rasteplasser var tilstrekkelig.
- Mellom halvparten og tre firedeler syntes at arkitekturen på rasteplasser og utsiktspunkt bidro til en god reiseopplevelse.

- Et stort flertall var fornøyd med omfanget av parkeringsplasser og stoppmuligheter ved interessant utsikt.
- Det var hovedsakelig stabil eller økende tilfredshet med serveringstilbud og overnattingstilbud langs strekningene, men det var likevel et mindretall som var fornøyd med slike vertskapstjenester på Helgeland, Senja og i Varanger.
- Rundt halvparten var fornøyd med informasjonstavler, med en del variasjoner mellom strekningene.
- Et mindretall var fornøyd med kvaliteten på toalettfasiliteter og det var nedgang i tilfredsheten med toaletter fra 2010 til 2015.

Ved tolkning av resultatene må man ta hensyn til justeringene i prosedyrene for datainnsamling i de forskjellige årene. Endringene i tilfredshet har trolig sammenheng med at man har fått mer kravfulle besøkende, delvis fordi strekningene og tilbudene der er blitt mer promotert og bedre kjent. Tilfredsheten vil også være påvirket av antall andre besøkende (for eksempel mange turistbusser) og værforhold, men dette er ikke belyst i denne undersøkelsen. Bortsett fra toaletter var det et betydelig flertall som var tilfreds med de fasilitetene som Statens vegvesen har helt eller delvis ansvar for, som rasteplasser, utsiktspunkt og parkering. På to strekninger var det imidlertid ganske mange som ikke var fornøyd med vegdekket. Misnøye med omfang og kvalitet på overnattings- og serveringstilbud gjorde seg særlig gjeldende på strekninger med relativt lite trafikk og dermed også et (foreløpig) beskjedent kundegrunnlag av sommerturister.

1 Innledning

Som ledd i satsing på reiseliv som næring har Statens vegvesen etablert prosjektet Nasjonale turistveger, 18 utvalgte kjøreturer gjennom særpregede landskap. Vegvesenets ambisjon er at disse strekningene skal være turismeattraksjoner av internasjonal kvalitet og at de skal appellere til rundreiseturister fra både innland og utland. Interessante landskapsopplevelser, tilrettelagte utsiktspunkt og rasteplasser med nyskapende arkitektur og aktivitetsmuligheter langs strekningene skal bidra til at turistene forlenger oppholdstiden, anbefaler vegen til andre og/eller kommer tilbake ved en senere anledning.

Denne studien er et bidrag til oppdatert innsikt om individuelle fritidsreisende på de nasjonale turistvegene. Undersøkelsen har disse hovedformålene:

1. Gi Statens vegvesen oppdatert kunnskap om turistenes opplevelser og vurderinger av attraksjonen Nasjonale turistveger.
2. Måle stabilitet og endringer i brukernes oppfatning av turistvegene etter hvert som strekningene utvikles
3. Være styringsinstrument og korrektiv for utvikling, drift og vedlikehold
4. Gi kunnskap og innsikt for å kunne forbedre ekstern kommunikasjon
5. Formidle sentral kunnskap om turistene og deres preferanser til samarbeidspartnere og næringsaktører langs turistvegene.

På denne bakgrunnen ønsket man å måle de fritidsreisendes bruk og opplevelser av utsiktspunkt og rasteplasser med tilhørende fasiliteter, opplevd kvalitet – hvor fornøyde brukerne er med aspekter ved den aktuelle turistvegen, forhåndskjennskap til om strekningen de besøkte er en turistveg, mulige planer om gjenbesøk, bruk av Turistvegseksjonens nettsider, samt generell interesse for turistvegene.

I faglitteraturen benyttes flere begreper om det Statens vegvesen har valgt å kalle turistveg. Vanlige uttrykk er «scenisk veg», «scenisk sideveg» og «scenisk hovedveg» (Gunn 1994). Utrykket scenisk veg henspiller særlig på landskapsopplevelser. En scenisk sideveg (*scenic byway*) er en strekning som transportmessig kan oppleves som en omveg, men som en del personer velger fordi den synes mer interessant enn det raskeste alternativet.

Turistveger brukes på forskjellige måter, avhengig av hva slags reise det er tale om. Enkelte benytter et vegstykke rett og slett fordi det er raskeste eller enkleste atkomst til et reisemål. Men det som for noen kan være en transportetappe, er for andre høydepunkt i opplevelser av landskap, kulturminner og andre attraksjoner. Noen drar til en region for å oppleve flere spesielle strekninger eller steder, noe som gjerne omtales 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 viktigst 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 et sted der man overnatter (Lue, Crompton og Fesenmaier 1993).

Sett med turistenes øyne kan man tenke seg attraksjoner på tre nivåer: Primærattraksjoner er bestemmende for turistenes valg av reiserute og reisemål. Sekundærattraksjoner er kjent på forhånd, men ikke avgjørende for valg av reiserute. Tertiærattraksjoner er ikke kjent på forhånd og oppdages mer tilfeldig når turistene er undervegs (Leiper 1990). I noen tilfeller fører en veg 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 også selve vegaen eller deler av den være en attraksjon.

Man kan skjelle mellom turist og ferierende som to av reiselivets hovedtyper. Turisten (sightseeren) søker vanligvis nye reisemål, mens den rekreasjonsorienterte 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 vanemessige, særlig kortere helgeturer med bil. Dette kan blant annet ha som konsekvens at en del turister (sightseere) ikke vil vende tilbake til turistveger de har besøkt, uansett hvor fornøyde de måtte være (Denstadli & Jacobsen 2011). Av hensyn til språklig variasjon benyttes både uttrykkene turist, ferierende og fritidsreisende her om respondentene til undersøkelsene på de norske turistvegene.



Sognefjellsvegen. Foto: Werner Harstad.

2 Metode og gjennomføring

Datainnsamling for denne studien ble gjennomført i sommersesongene 2005, 2010 og 2015 på de følgende strekningene: Valdresflye, Sognefjellet, Geiranger-Trollstigen, Helgeland nord, Lofoten, Senja og Varanger. Det ble anvendt spørreskjemaer for selvutfylling på engelsk, finsk, italiensk, norsk/dansk, svensk og tysk i alle de tre årene og dessuten skjemaer på nederlandsk i 2010 og 2015. På de fleste strekningene betydde dette at mer enn 90 prosent av de fritidsreisende kunne svare på sitt eget språk. Dette styrket undersøkelsens reliabilitet, det vil si i hvilken grad undersøkelsen kan gjentas og gi noenlunde samme resultater. Spørreskjemaene som ble benyttet i 2010 og 2015 var noe modifisert og forkortet, basert på erfaringene fra 2005, nye tester samt dybdeanalyser av datamateriale fra de første rundene (Denstadli og Jacobsen 2011).

Populasjonene for studien er vegfarende som i løpet av sommersesongene 2005, 2010 og 2015 var på fritidsreise med bil eller motorsykkel/moped/sykkel på en av de sju turistvegene og som ikke var bosatt langs eller like ved den aktuelle strekningen. Undersøkelser direkte blant vegtrafikanter i form av utvalg av trafikkstrømmer, omtales som undervegsundersøkelser. Populasjonene består da 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 og 2010 ble undervegsundersøkelser benyttet ved turistvegene. I 2015 var man av praktiske grunner nødt til å forlate dette prinsippet på flere av strekningene og i stedet intervjuer trafikanter som allerede hadde stoppet på utvalgte steder.

Det var en del skiftninger i prosedyrene for datainnsamling i de tre årene undersøkelsene ble foretatt. I alle de tre årene ble det gjennomført intervjuer for turistveg Senja ved fergeavganger fra Gryllefjord og Botnhamn, samtidig som det her var noen variasjoner i prosedyrene og antallet fergeavganger som ble dekket. For turistvegen Helgeland nord ble det utført intervjuer med trafikanter ved sørgående fergeavganger fra Jektvik. Her var prosedyrene for datainnsamling tilnærmet identiske i alle de tre årene, mens intervjudager og intervjutider varierte noe. I alle årene stoppet man trafikanter på utvalgte dager for vestgående trafikk ut fra turistveg Varanger, men heller ikke her var prosedyrene og antallet intervjudager identiske hvert år. For eksempel hadde man i 2010 ikke intervjuer i slutten av sommersesongen i Varanger. I 2005 og 2010 stoppet man trafikanter på utvalgte dager i begge retninger på Valdresflye og Sognefjellet, mens man i 2015 kun gjorde intervjuer på utvalgte steder blant trafikanter som allerede hadde stoppet. På disse strekningene var det dessuten betydelige variasjoner i antall intervjudager og når intervjuene ble gjennomført. I 2010 hadde man ganske få intervjudager på Valdresflye, og ikke i slutten av sesongen. Videre hadde man flere intervjudager på Sognefjellsvegen i 2010 enn i 2005 og 2015. I 2005 ble intervjuene for Geiranger-Trollstigen gjennomført blant trafikanter som hadde stoppet på plataet på Trollstigvegen samt blant dem som ventet på ferge i Linge, mens intervjuene i 2010 og 2015 ble gjennomført blant trafikanter som ventet på ferge i Linge og Eidsdal. Prosedyrene i 2010 og 2015 var her tilnærmet likeartede, men med relativt færre norske respondenter i 2015. I Lofoten gjennomførte man i 2005 intervjuer blant trafikanter som ventet på ferge i Moskenes, Svolve og Fiskebøl, i 2010 foretok man intervjuer langs Lofotens nye fastlandsforbindelse (Lofast) samt ved Fiskebøl fergekai, mens man i 2015 gjennomførte intervjuer ved fergekaiene

i Moskenes og Svolvær. Også her var det altså variasjoner i prosedyrer og intervjusteder. Tabell 1 gir en oversikt over antall brukbart utfylte spørreskjemaer på de enkelte strekningene. I 2005 kunne 2 685 innleverte spørreskjemaer benyttes i videre analyser. I 2010 kunne 2 641 spørreskjemaer anvendes, mens man i 2015 fikk inn 2 657 brukbare skjemaer (tabell 1). 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.

Tabell 1: Antall respondenter, etter strekning og år

Valdresfye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
510	119	718	167	330	207	772	845	429	237	304	341	511	495	330	303	451	272	178	97	360

Som Heraklit har uttalt, så kan man ikke gå ned i den samme elva to ganger. I denne sammenhengen betyr det at resultatene i slike tidsserier vil preges av endringer i trafikkstrømmer, altså hvem som ferdes langs disse turistvegene på forskjellige tider i de ulike somrene. Ved tolkning av resultatene må man videre være oppmerksom på at det vil kunne være variasjoner som følge av utvalgsprosedyrene, for eksempel at man ved intervjuer blant trafikanter som allerede hadde stoppet (utenom fergekøer) vil få en overrepresentasjon av personer som hadde relativt lang oppholdstid ved strekningen. På strekninger med få respondenter vil man også kunne få betydelige variasjoner som følge av forskjeller i trafikkstruktur mellom ukedager, for eksempel flere eller færre som hadde besøkt slekt/venner og/eller fritidshus ved strekningene. Videre vil besøk på strekningene kunne variere i forhold til arrangementer og andre hendelser, ikke bare fra ett år til et annet, men også gjennom sommersesongene. Det må dessuten understrekes at før 2012 var noen av strekningene kun nominert som turistveger og de var dermed uferdige da turistene besøkte og vurderte dem i 2005 og 2010.

Eventuelle endringer i vurderingene av aspekter ved turistvegene kan i flere tilfeller like mye kan ha sammenheng med skiftninger i hvem som besøkte strekningene som faktiske tilbudsendringer. Dette gjelder for eksempel demografiske endringer i de siste årene, som høyere utdanningsnivå. Videre vil konteksten være forskjellig fra år til år, eksempelvis promotjon av turistvegene, hvordan strekningene er blitt omtalt i nyhetsmedier, guidebøker og blant bekjente som har vært der tidligere. Dessuten vil oppfatningene av strekningene kunne preges av andre besøkende, for eksempel turistbusser og annen trafikk. I tillegg vil værforholdene kunne virke inn på aktiviteter, opplevelser og vurderinger. Geiranger-Trollstigen er den mest utviklede og komplette av de sju strekningene som er undersøkt og den vil derfor kunne tjene som norm for de øvrige vegene.

Ved bruk av resultatene er det i tillegg viktig å huske at en tidsserie måler stabilitet og/eller endringer i form av andeler av besøkende på turistvegene. 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 besøkte serveringssteder eventuelt ble mindre fra ett år til et annet. Fordelingene som er gjengitt i denne rapporten har *reisefølge/kjøretøy som enhet*, og datamaterialet er *ikke vektet* etter antall personer i kjøretøyene.

3 Resultater

Andelen utenlandske respondenter økte fra 2010 til 2015 på fem av turistvegene og sank på to strekninger (tabell 2). Dette spørsmålet gjaldt de besøkendes bostedsland, ikke statsborgerskap.

Tabell 2: Andeler norske og utenlandske turister, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Bosatt i Norge	74	82	70	54	53	64	50	48	39	54	59	52	49	54	43	68	57	42	26	30	51
Bosatt i andre land	26	19	30	46	47	36	50	52	61	46	41	48	51	46	57	32	43	58	74	70	49
Sum	100	101	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

I 2015 fant man den største andelen norske respondenter på Valdresflye (70 prosent) og på Sognefjellet (64 prosent) og den minste andelen på Geiranger-Trollstigen (39 prosent).

Tabell 3: Kjøretøytype, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Personbil	89	90	91	81	79	85	76	79	73	67	63	60	71	65	62	83	73	56	61	49	66
Bil med campingvogn.....	3	2	1	3	3	2	4	3	2	9	5	5	8	5	5	3	3	4	14	8	7
Bobil	6	8	3	12	14	7	14	13	15	21	24	28	19	18	23	10	15	29	25	42	23
Motorsykel/moped/syssel*	3	1	3	4	4	5	7	5	10	3	9	6	3	13	9	4	9	6	1	1	3
Syssel.....	-	-	1	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	2	-	-	6	-	-	0
Sum	101	101	101	100	100	99	101	100	100	100	101	99	101	101	101	100	100	101	101	100	99

*Syssel var ikke tatt med som alternativ i 2005 og var eget alternativ i 2015

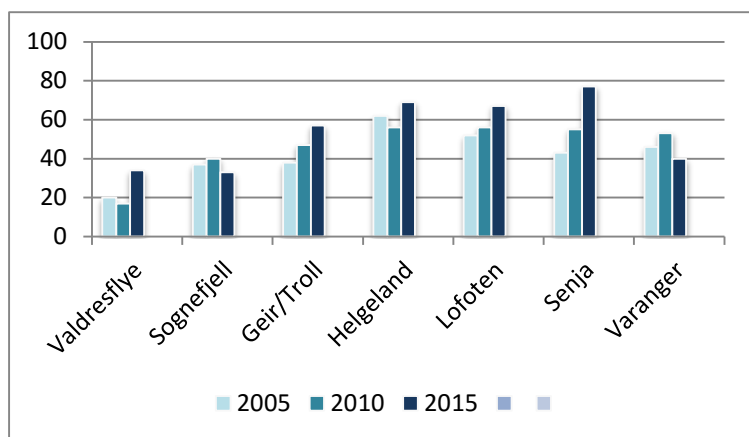
Tabell 3 viser fordelingen av informanter etter kjøretøy som ble benyttet. I 2015 var andelen som kjørte personbil høyest på Valdresflye, fulgt av Sognefjellet og Geiranger-Trollstigen. Andelen av respondentene som benyttet bobil var høyest på Senja og Helgeland og lavest på Valdresflye i 2015. Andelen som benyttet bil med campingvogn var høyest i Varanger i alle de tre årene. I 2015 var andelen som benyttet motorsyssel/moped høyest i Geiranger-Trollstigen og Lofoten.

Tabell 4: Besøkendes forhold til strekningen, etter strekning og år (prosent)

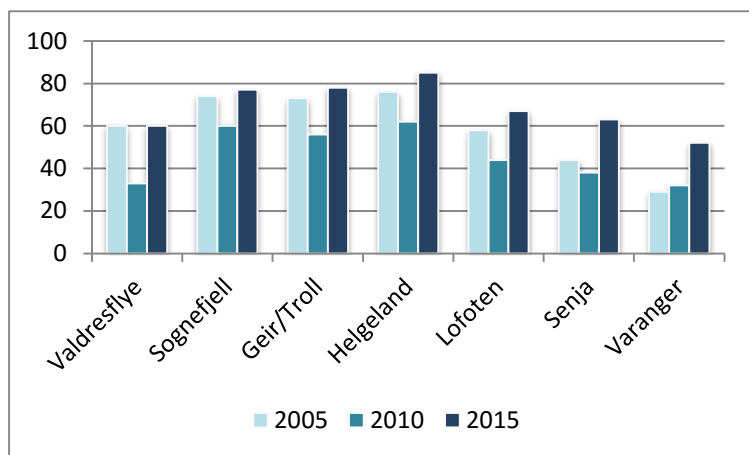
	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Første besøk	20	17	34	37	40	33	38	47	57	62	56	69	52	56	67	43	55	77	46	53	40
Kjente til turistvegen	60	33	60	74	60	77	73	56	78	76	62	85	58	44	67	44	38	63	29	32	52
Overnattet ved strekningen.....	45	48	72	56	63	62	57	70	72	85	85	83	78	89	93	63	71	73	75	83	79

Det var god nyrekruttering og godt kjennskap til turistvegene sommeren 2015 (tabell 4). Andelen førstegangsbesøkende i utvalgene var stort sett høyere i 2015 enn i 2010 og 2005, med unntak av Sognefjellsvegen og Varanger. Et flertall av respondentene i 2015 hadde kjennskap til at den aktuelle strekningen var en turistveg, og det var flest som hadde slik kunnskap blant trafikantene på Helgeland, Geiranger-Trollstigen og Sognefjellet. Kjennskapet til at man kjørte på en turistveg var for alle strekningene høyere i 2015 og 2005 enn i 2010.

Videre var det stort sett omtrent like høye andeler av respondenter som overnattet ved strekningene i 2015 som i tidligere år.



Figur 1: Andeler førstegangsbesøkende ved turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 2: Andeler av trafikantene som kjente til at den aktuelle strekningen var en nasjonal turistveg, etter strekning og år (prosent)

Tabell 5: Motiver for å kjøre turistvegen, etter strekning og år (gjennomsnittsskåre, skala 0–3)

	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Interessant landskap	2,2	2,3	2,2	2,5	2,4	2,3	2,5	2,5	2,6	2,5	2,4	2,6	2,3	2,5	2,7	2,1	2,2	2,5	2,3	2,5	2,4
Flott utsikt fra vegen	2,2	2,2	2,1	2,4	2,4	2,3	2,5	2,5	2,6	2,5	2,4	2,6	2,1	2,4	2,5	2,1	2,2	2,4	2,2	2,5	2,4
Spesielle naturattraksjoner	1,8	1,9	1,9	2,2	2,0	2,0	2,3	2,3	2,4	2,1	2,0	2,2	1,9	2,1	2,3	1,7	1,8	2,1	2,1	2,1	2,2
Reise omkring/være på farten*	-	1,1	1,6	-	1,5	1,6	-	1,6	1,9	-	1,4	1,8	-	1,6	2,0	-	1,3	1,8	-	1,9	1,6
Vandring/friluftsliv	1,3	1,8	2,3	1,2	1,4	1,7	1,1	1,3	1,4	1,2	1,1	1,2	1,1	1,2	1,7	1,1	1,2	1,4	1,5	1,5	1,6
Fine steder for piknik/rast	1,5	1,4	1,5	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,8	1,6	1,5	1,8	1,5	1,6	1,8	1,4	1,3	1,7	1,5	1,7	1,5
Raskeste veg til reisemålet	1,4	1,3	1,5	0,9	0,9	1,2	0,7	0,8	0,9	0,6	0,7	0,6	1,2	1,0	0,8	1,7	1,4	1,0	0,8	0,6	1,0
Fordi det er nasjonal turistveg	0,9	0,8	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,3	1,0	1,0	1,3	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,6	0,8	0,8
Besøke bekjente ved strekning	-	0,7	0,6	-	0,5	0,6	-	0,6	0,5	-	0,8	0,5	-	0,7	0,5	-	0,9	0,5	-	0,6	0,9
Spesiell arkitektur på rasteplasser/utsiktspunkt.....	-	-	0,9	-	-	1,1	-	-	1,4	-	-	1,0	-	-	1,1	-	-	1,0	-	-	1,1

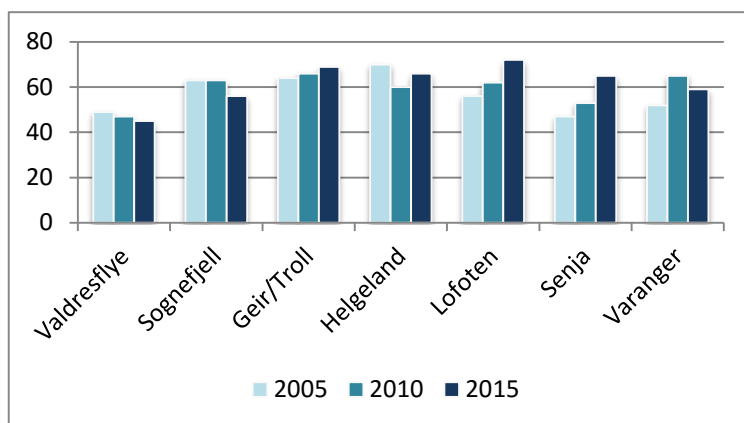
*Spørsmålet ble noe endret i 2015, fra «være på farten» til «reise omkring».

De fritidsreisende ble spurt om hvordan de vurderte viktigheten av en del motiver for at de valgte å kjøre den aktuelle turistvegen. For motivspørsmålene ble det benyttet en firetrinns skala, fra «uviktig» (0) til «meget viktig» (3). På de fleste strekningene var interessant landskap og flott utsikt fra vegen de gjennomsnittlig viktigste motivene for å velge å kjøre den aktuelle

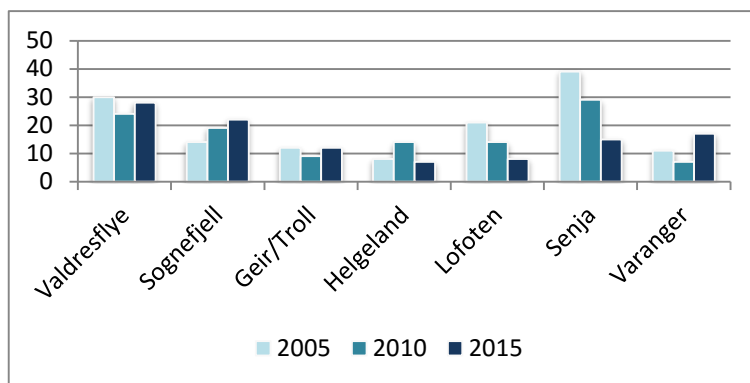
turistvegen. Videre ble spesielle naturattraksjoner betont ganske mye. Andre generelt viktige motiver for å velge strekningen var å reise omkring samt fine steder for piknik/rast (tabell 5).

På vegene i Nord-Norge unntatt Varanger var det i 2015 økende vektlegging av interessant landskap som reisemotiv. Vandring/friluftsliv ble noe mer betont blant respondentene på flere av strekningene i 2015 sammenliknet med tidligere år, med sterkest økning i Lofoten og på Valdresflye. Valdresflye skilte seg ikke bare ut med sterk betoning av vandring/friluftsliv, men også ved at mange valgte å kjøre her fordi det var den raskeste veien til reisemålet. I 2015 fant man på Helgeland og Geiranger-Trollstigen sterkest betoning av valg av strekningen fordi den er en nasjonal turistveg. Trafikantene i Geiranger-Trollstigen la også mer enn respondentene på de andre strekningene vekt på spesiell arkitektur på rasteplasser og utsiktspunkt.

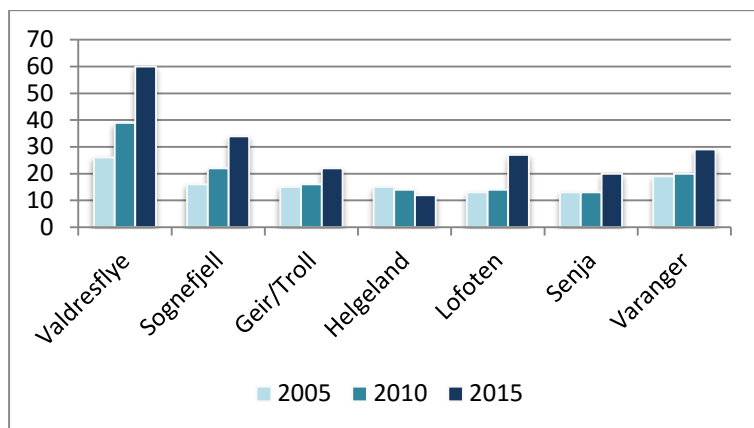
På Senja var i 2015 mindre betoning av besøk hos bekjente enn det hadde vært i 2010, mens dette var viktigere enn tidligere i Varanger.



Figur 3: Andeler av trafikantene som syntes at interessant landskap var meget viktig som motiv for å velge turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 4: Andeler av trafikantene som syntes at raskeste veg til reisemålet var meget viktig som motiv for å velge turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 5: Andeler av trafikantene som syntes at vandring/friluftsliv var meget viktig som motiv for å velge turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Tabell 6: Andel av trafikantene som stoppet for forskjellige formål/aktiviteter, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Sett på utsikten	72	72	68	93	80	83	87	88	88	88	86	87	81	86	90	74	76	84	89	93	83
Rast/piknik på rasteplass	45	40	44	53	38	54	48	40	62	65	56	64	56	53	72	40	35	65	67	71	59
Besøkt serveringssted	36	36	42	29	23	45	32	32	31	36	35	24	53	46	48	49	41	36	42	37	43
Gått lengre tur (mer enn 20 min)	25	44	53	22	27	39	14	22	23	33	30	21	26	31	45	21	23	23	46	54	44
Fisket	8	7	12	3	3	9	10	9	6	25	21	19	26	18	20	25	18	13	39	34	27
Besøkt fritidshus nær strekningen*	-	20	21	-	10	10	-	10	6	-	15	6	-	21	3	-	21	3	-	13	11

*I 2015 spurte man om man har fritidshus ved strekningen, altså eget eller familiens fritidshus, i 2010 spurte man om besøk i fritidshus, som kunne være leid/lånt.

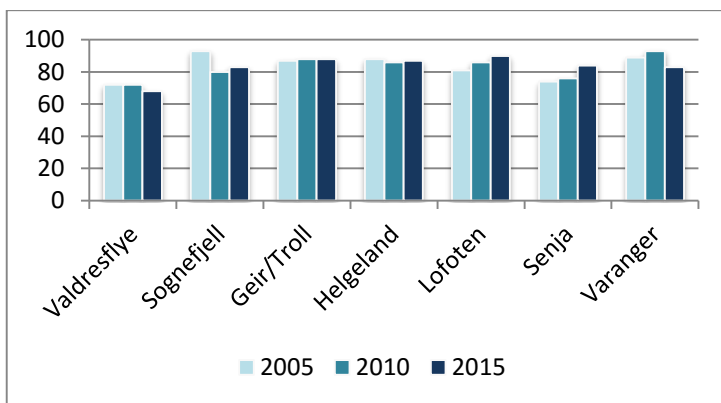
Undersøkelsen inkluderte spørsmål om hvorvidt de fritidsreisende stoppet langs turistvegene for utvalgte formål. Her registrerte man ikke antall stopp, men formålet med å stoppe. Man må ta i betraktning at enkelte stopp omfattet flere formål. Trafikantene stoppet særlig for å se på utsikten. I 2015 hadde mellom 68 og 90 prosent av respondentene stoppet for å nyte utsikten og dette forekom hyppigst i Lofoten, Geiranger-Trollstigen og på Helgeland (tabell 6).

Piknik/rast var en annen vanlig grunn til å stoppe. Andelen som benyttet rasteplass varierte mellom 44 og 72 prosent i 2015, med lavest andel på Valdresflye. Det var til dels betydelige økninger fra 2010 til 2015 i andelene av respondentene som benyttet rasteplasser, unntatt i Varanger.

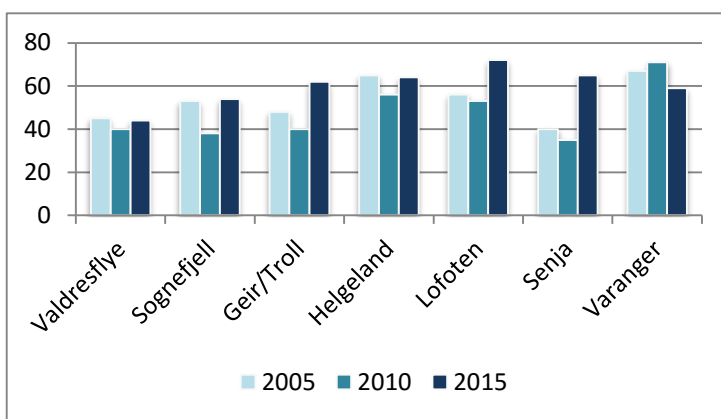
Det viste seg at mellom 24 og 48 prosent av de vegfarende i 2015 hadde benyttet seg av serveringstilbud ved strekningene. Størst andel respondenter som benyttet serveringssted fant man i 2015 i Lofoten, mens andelen var minst på Helgeland.

I 2015 hadde mellom 21 og 53 prosent av respondentene gått minst én lengre tur, og dette var mest utbredt på Valdresflye, i Lofoten og Varanger. Mellom seks og 27 prosent av dem som ble intervjuet hadde fisket, med den største andelen i Varanger.

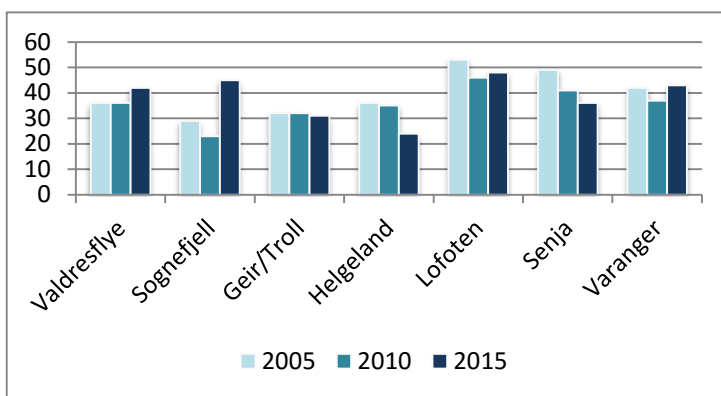
Mellom tre og 21 prosent hadde besøkt fritidshus nær den vegstrekningen. Nedgangen i 2015 i andelen respondenter som hadde besøkt fritidshus i Lofoten og på Senja var trolig delvis en følge av variasjoner i prosedyrene for datainnsamling samt større andeler utenlandske besøkende og førstegangsbesøkende blant respondentene på disse strekningene.



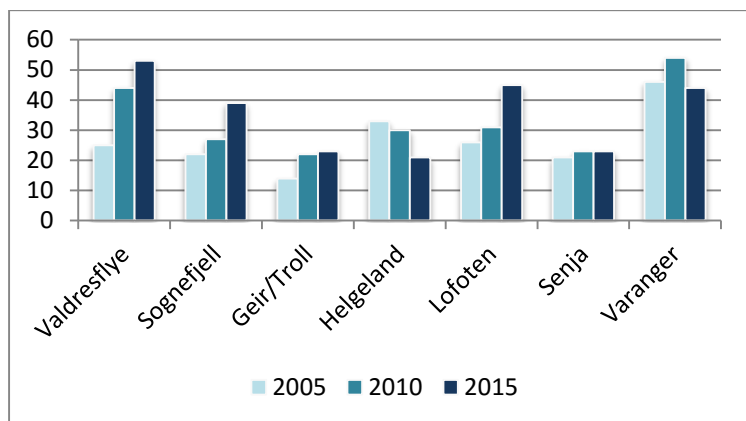
Figur 6: Andel av trafikantene som hadde stoppet for å se på utsikten, etter strekning og år (prosent)



Figur 7: Andeler av trafikantene som hadde hatt piknik/rast på rasteplass ved turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 8: Andeler av trafikantene som hadde besøkt serveringssted ved turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 9: Andeler av trafikantene som hadde gått lengre tur ved turistvegen (mer enn 20 minutter), etter strekning og år (prosent)

Tabell 7: Betydningen av informasjonskilder for valg av strekning, gjennomsnittsskårer (skala 0–3), etter strekning og år

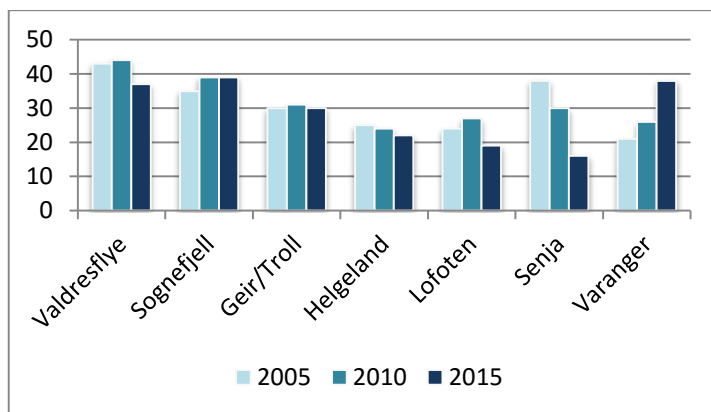
	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger			
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	
Egen erfaring; tidligere besøk i området	1,9	2,3	1,9	1,6	1,9	2,0	1,5	1,8	1,8	1,2	1,6	1,5	1,2	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,4	1,4	1,6	1,9
Venner/bekjente/familie	-	1,2	1,4	-	0,9	1,2	-	1,3	1,5	-	1,5	1,3	-	1,4	1,3	-	1,6	1,3	-	1,1	1,6	1,6
Reisehåndbøker	1,0	0,9	1,0	1,2	1,4	1,0	1,3	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7	1,3	1,5	1,5	0,9	1,4	1,3	1,0	1,3	1,0	1,0
Skilt langs vegen	0,8	1,0	1,2	0,8	1,2	1,3	0,9	1,4	1,4	1,0	1,4	1,5	1,0	1,5	1,6	0,9	1,2	1,3	0,9	1,2	1,4	1,4
Brosjyrer om norske turistveger	0,8	0,8	0,9	1,0	1,3	1,0	1,1	1,4	1,4	1,3	1,6	1,6	1,0	1,4	1,3	0,9	1,3	1,3	0,9	1,3	1,1	1,1
visitnorway.com	-	-	0,8	-	-	0,8	-	-	1,2	-	-	0,9	-	-	1,1	-	-	1,0	-	-	0,7	0,7
Medieomtale (avis/magasin/radio/tv)	-	0,6	0,9	-	0,6	0,7	-	1,1	1,2	-	1,1	1,1	-	1,1	1,3	-	0,9	0,8	-	0,8	0,7	0,7
nasjonalturistveger.no*	0,4	0,5	0,6	0,3	0,6	0,7	0,5	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,4	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	0,4	0,6	0,6	0,6

*Skiftet navn fra turistveger.no til nasjonalturistveger.no

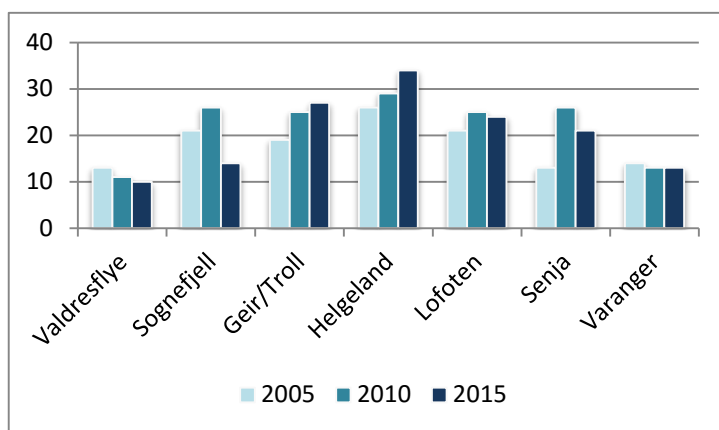
Tabell 7 viser betydningen av informasjonskilder for valg av strekning, ved bruk av gjennomsnittsskårer. Det ble anvendt en firetrinns skala, fra uviktig (0) til meget viktig (3). I 2015 var egen erfaring viktigst på alle strekningene unntatt Helgeland, der reisehåndbøker ble vektlagt mest av respondentene. For øvrig var det en del variasjoner mellom strekningene med hensyn til betydningen av ulike informasjonskilder. For tre av strekningene var informasjon fra bekjente og familie nest viktigst, mens brosjyrer og skilt langs vegen kom ganske høyt opp på enkelte strekninger. Samlet sett var det omtrent uendret vektlegging av informasjon fra nettsidene til Nasjonale turistveger fra 2010 til 2015 – og disse nettsidene var mest betont blant besøkende på Helgeland. Betydningen av skilt langs vegene økte i 2010, men holdt seg relativt stabilt fra 2010 til 2015.



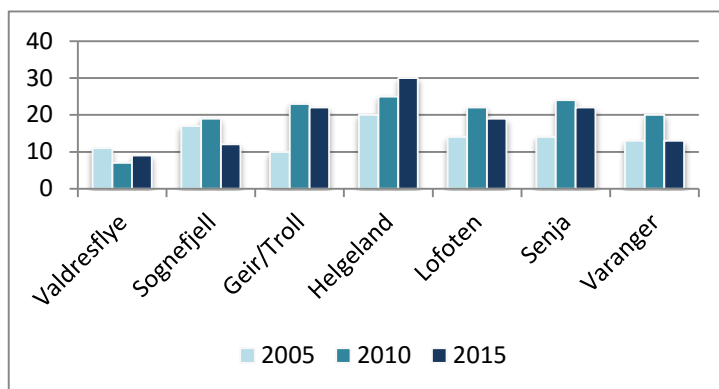
Tinder ved Melfjorden, Helgeland nord. Foto: Jarle Wabler.



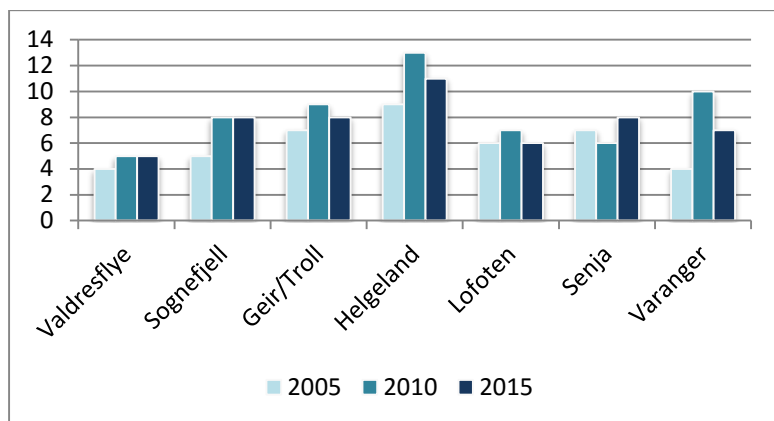
Figur 10: Andeler av trafikantene som syntes at egen erfaring fra tidligere besøk i området var meget viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 11: Andeler av trafikantene som syntes at reisehåndbøker var meget viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 12: Andeler av trafikantene som syntes at brosjyrer om norske turistveger var meget viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Figur 13: Andeler av trafikantene som syntes at nettsidene nasjonalturistveger.no var meget viktig som informasjonskilde for valg av turistvegen, etter strekning og år (prosent)

Tabell 8: Vurdering av antallet fasiliteter langs strekningen, andel som syntes at det var et passende antall fasiliteter, etter strekning og år (prosent)*

	Valdresfjelle			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Rasteplasser	82	75	68	90	91	84	83	72	76	74	67	67	72	64	68	55	51	68	73	67	65
Stoppmuligheter ved interessant utsikt	83	76	73	88	90	80	80	76	80	68	69	65	66	64	67	66	57	71	71	59	68
Parkeringsplasser	80	70	65	88	82	75	77	63	70	77	72	71	76	70	68	69	57	65	71	72	68
Serveringssteder	86	76	66	82	69	71	82	59	64	63	37	38	73	51	54	57	37	42	56	37	42
Overnattingssteder	90	78	64	90	69	70	87	65	65	70	48	55	82	70	68	65	49	43	65	49	47
Toalettfasiliteter	49	26	42	67	60	53	66	54	66	60	49	56	55	43	51	41	39	51	46	38	40

*«Vet ikke» var inkludert som svaralternativ i 2010 og 2015

I 2015 var det mellom 65 og 84 prosent av respondentene som syntes det var et passende antall rasteplasser ved den strekningen de besøkte. Mellom 65 og 80 prosent syntes at det var et passende antall stoppmuligheter ved interessant utsikt; flest på Sognefjellet og Geiranger-Trollstigen. I 2015 var det andeler på mellom 38 og 71 prosent som syntes at det var et passende antall serveringssteder, flest på Sognefjellet og færrest på Helgeland. Mellom 43 og 70 prosent av respondentene i 2015 syntes at det var et passende antall overnattingssteder ved den aktuelle strekningen, og her kom Sognefjellet best ut. I 2015 var det andeler på mellom 65 og 75 prosent som syntes at det var et passende antall parkeringsplasser på strekningen. Videre var det i 2015 mellom 40 og 66 prosent av respondentene som syntes at det var et passende antall toalettfasiliteter på den vegen de besøkte.

Tabell 9: Vurdering av kvalitet, aspekter ved strekningen, andel som syntes at kvaliteten var ganske god eller meget god, etter strekning og år* (prosent)

	Valdresfjelle			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Landskapsopplevelser.....	-	94	92	-	91	91	-	86	91	-	83	95	-	87	95	-	72	92	-	92	91
Rasteplasser	62	63	62	74	79	73	62	63	70	61	58	62	54	61	50	31	39	51	48	56	56
Informasjonsskiltning**	58	53	50	66	73	64	55	68	59	58	53	50	62	62	51	38	48	43	46	61	55
Vegdekke	-	-	70	-	-	58	-	-	67	-	-	60	-	-	62	-	-	40	-	-	52
Serveringstilbud	54	56	60	45	49	62	43	39	63	31	25	39	46	35	48	26	31	25	25	21	33
Overnattingsstilbud	60	51	54	52	51	52	52	51	50	40	40	42	61	58	59	28	34	23	33	26	30
Toalettfasiliteter	23	6	32	40	41	43	43	46	44	35	37	29	33	35	28	19	26	20	25	36	24

*«Vet ikke» var inkludert som svaralternativ i 2010 og 2015. **Begrepet informasjonstavler ble anvendt i 2015.

De vegfarende ble også bedt om å rangere kvaliteten på en del fasiliteter/vegutstyr samt vegdekke og landskapsopplevelser, på en femtrinns skala fra «meget dårlig» (0), «ganske dårlig» (1), «verken/eller» (2), «ganske god» (3) til «meget god» (4). Dessuten var «vet ikke» et svaralternativ i 2010 og 2015. Her er det tale om opplevd kvalitet og vurderingene vil kunne preges for eksempel av (antall) andre besøkende og værforhold. Det er neppe mulig å fastlegge sikkert hva som er et akseptabelt nivå på opplevd kvalitet på aspekter ved turistveger, men der hvor under halvparten synes kvaliteten er god har man trolig et forbedringspotensial.

I 2015 syntes mellom mellom 91 og 95 prosent av informantene at landskapsopplevelsene ved den aktuelle turistvegen var ganske gode eller meget gode. Mellom 50 og 73 prosent av respondentene syntes at kvaliteten på rasteplasser var ganske god eller meget god, med høyest tilfredshet på Sognefjellet og lavest i Lofoten og på Senja. Mellom 43 og 64 prosent syntes at kvaliteten på informasjonsskilting/informasjonstavler var ganske god eller meget god, med høyest tilfredshet på Sognefjellet og lavest på Senja. Mellom 40 og 70 prosent av dem som svarte på undersøkelsen i 2015 syntes at kvaliteten på vegdekke var ganske god eller meget god, med høyest tilfredshet på Valdresflye og lavest på Senja. Videre syntes mellom 20 og 44 prosent at det var ganske god eller meget god kvalitet på toalettfasiliteter ved den aktuelle strekningen, med høyest tilfredshet på Geiranger-Trollstigen og Sognefjellet og lavest på Senja. Andeler på mellom 30 og 59 prosent syntes kvaliteten på overnattingstilbudene ved turistvegen var ganske god eller meget god, mens mellom 25 og 63 prosent hadde tilsvarende oppfatninger av kvalitet på serveringstilbudene.

Tabell 10: Kvalitetsvurdering av strekningen, andel som var helt eller delvis enig i utsagn, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye		Sognefjellet		Geir-Troll		Helgeland		Lofoten		Senja		Varanger	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Kjøreopplevelse utover det vanlige	95	81	96	90	94	87	89	86	92	89	82	86	90	80
Dette er den perfekte turistveg	84	77	91	83	90	85	77	78	82	82	71	70	85	73
Turen på strekning bedre enn forventet	65	64	77	69	78	72	64	67	76	71	67	68	78	70
Arkitektur på rasteplasser/utsiktspunkt bidrar til en god reiseopplevelse	-	49	-	64	-	75	-	58	-	64	-	67	-	59

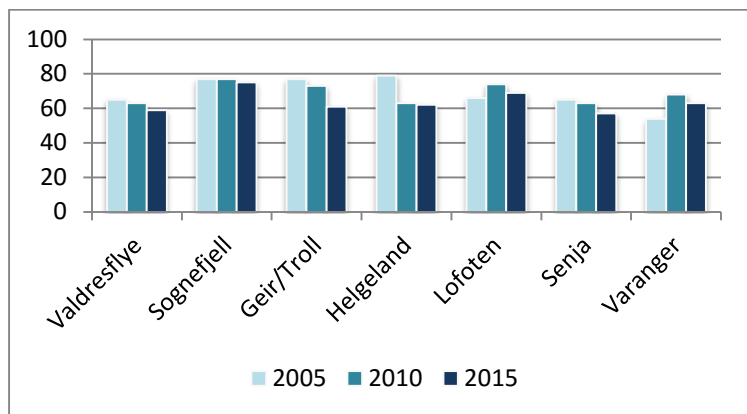
Et stort flertall av respondentene i 2015 var helt eller delvis enige i at besøket var en kjøreopplevelse utover det vanlige. Her kom Sognefjellsvegen og Lofoten på topp, med henholdsvis 90 prosent og 89 prosent enige, fulgt av Geiranger-Trollstigen, Senja og Helgeland. På noen strekninger var det fra 2010 til 2015 en viss nedgang i andelen av respondentene som var helt eller delvis enig i dette utsagnet (tabell 10).

I 2015 var det også høye andeler som syntes at strekningen de besøkte var en «perfekt turistveg». Her kom Geiranger-Trollstigen (85 prosent enige), Sognefjellet (83 prosent enige) og Lofoten (82 prosent enige) på topp. Senja og Varanger skåret lavest; henholdsvis 70 og 73 prosent av respondentene her var helt eller delvis enig i at disse strekningene er en perfekt turistveg. I tillegg ble det spurt om man syntes at turen på strekningen var bedre enn forventet, da opplevd kvalitet ofte måles i forhold til hva man venter seg. I 2015 var det mellom 64 og 72 prosent som var helt eller delvis enige i at turen var bedre enn forventet. Andelene av de spurte som var helt eller delvis enig i at arkitektur på rasteplasser og utsiktspunkt bidro til en god reiseopplevelse varierte i 2015 mellom 49 og 75 prosent, færrest på Valdresflye og flest på Geiranger-Trollstigen.

Tabell 11: Andeler som vil anbefale bekjente/familie å kjøre strekningen, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Ja, helt sikkert.....	65	63	59	77	77	75	77	73	61	79	63	62	66	74	69	65	63	57	54	68	63
Ja, trolig.....	32	36	34	22	21	21	21	23	35	18	30	31	29	24	28	30	29	36	39	26	34
Vet ikke.....	2	0	6	1	1	4	2	2	2	2	5	5	5	1	2	4	6	4	4	4	3
Nei.....	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	3	3	4	1	1
Sum	99	100	100	101	100	100	101	99	99	100	100	99	101	100	100	100	101	100	101	99	101

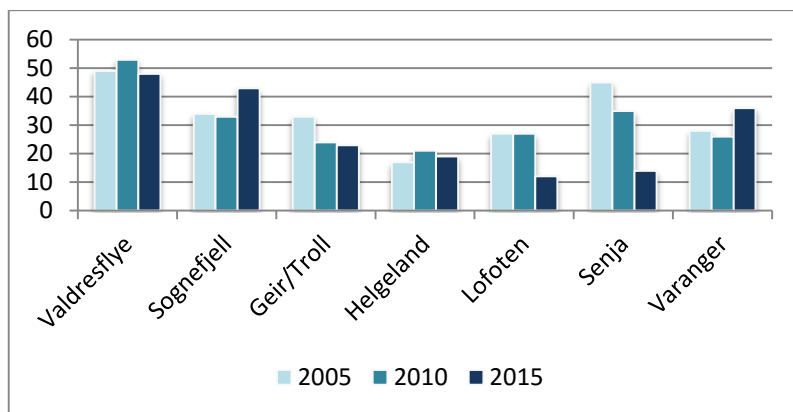
Stort sett var det høye andeler som ville anbefale bekjente/familie å kjøre strekningene – et vanlig mål på tilfredshet (tabell 11). De største andelene som helt sikkert ville anbefale den aktuelle strekningen fant man på Sognefjellsvegen (75 prosent) og i Lofoten (69 prosent). På noen strekninger var det i 2015 nedgang fra tidligere år i andelen respondenter som helt sikkert ville anbefale den aktuelle turistvegen til familie og bekjente.



Figur 14: Andeler av trafikantene som helt sikkert ville anbefale bekjente/familie å kjøre turistvegen, etter strekning og år (prosent)



Strand ved turistvegen på Senja. Foto: Jens Kr. Steen Jacobsen.



Figur 15: 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)

Tabell 12: Vurdering av retur til strekningen i løpet av nærmeste tre år, etter strekning og år (prosent)*

	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Ja, helt sikkert.....	49	53	48	34	33	43	33	24	23	17	21	19	27	27	12	45	35	14	28	26	36
Ja, trolig.....	30	32	30	37	33	28	30	33	36	33	27	27	26	29	32	22	25	29	34	39	32
Vet ikke.....	17	13	17	24	26	25	26	31	30	38	34	42	30	27	36	21	24	43	25	24	21
Nei.....	4	2	4	5	8	5	11	12	11	12	18	12	18	17	20	13	16	14	14	11	11
Sum	100	100	99	100	100	101	100	100	100	100	100	100	101	100	100	101	100	100	101	100	100

*Spørsmålet var i 2010 og 2015 knyttet til retur i sommersesongen

Respondentene ble også bedt om å ta stilling til mulig gjenbesøk; om de vurderte det som sannsynlig at de ville komme tilbake til den aktuelle strekningen i nær fremtid (tabell 12). Sannsynligheten for å komme tilbake i sommersesongen (sikker retur innen tre år) var i 2015 høyest på Valdresflye (48 prosent) og Sognefjellet (43 prosent) og lavest i Lofoten (12 prosent) og på Senja (14 prosent). På alle turistvegene bortsett fra Sognefjellet og Varanger var det fra 2010 til 2015 uendret eller noe lavere andeler av respondentene som svarte at de sikkert ville komme tilbake. Resultatene her må til dels betraktes i lys av god rekruttering av førstegangsbesøkende til strekningene; sightseere som er opptatt av å besøke steder der de ikke har vært tidligere og som ikke er tilbøyelige til å returnere til områder de besøker, selv om de er fornøyde.

Tabell 13: Utdanning, etter strekning og år (prosent)

	Valdresflye			Sognefjellet			Geir-Troll			Helgeland			Lofoten			Senja			Varanger		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Grunnskole.....	10	8	3	9	5	6	9	6	5	11	8	6	13	7	5	6	6	5	16	22	10
Videregående skole.....	33	37	25	36	35	23	37	34	41	34	40	42	39	37	37	38	27	25	39	46	32
Høyskole/universitet.....	57	55	72	56	61	71	54	60	55	54	52	53	48	57	58	57	67	70	45	32	59
Sum	100	100	100	101	101	100	100	100	101	99	100	101	100	101	100	101	100	100	100	100	101

Generelt hadde respondentene i 2015 et høyere utdanningsnivå enn det som var situasjonen i 2005 og 2010. På alle strekningene var det i 2015 et flertall som hadde høyskole- eller universitetsutdannelse (tabell 13), med størst andel respondenter med høyere utdanning på Valdresflye (72 prosent) og minst på Helgeland (53 prosent).

4 Oppsummering og konklusjoner

Spørreundersøkelsen i 2015 viser hovedsakelig ganske stor stabilitet, men også en del endringer fra 2005 og 2010 med hensyn til hvem som besøkte strekningene og deres vurderinger.

- Interessante landskap, flott utsikt og spesielle naturattraksjoner var viktige grunner til å ferdes langs turistvegene.
- De aller fleste syntes at kvaliteten på landskapsopplevelser var ganske god eller meget god.
- Et stort flertall syntes at turen på strekningen hadde vært en kjøreopplevelse utover det vanlige, men på noen strekninger var det i 2015 noen færre enn i 2010 som var enig i dette.
- Turistvegene er blitt bedre kjent.
- Det var økende andeler utenlandske besøkende på fire av strekningene.
- Det var relativt flere førstegangsbesøkende på noen strekninger.
- Færre ville sikkert komme tilbake til den aktuelle strekningen.
- Det var stabilitet eller nedgang i andelene som helt sikkert ville anbefale bekjente å kjøre strekningen.
- Det var stort sett stabil eller større tilfredshet med kvalitet på rasteplasser og et stort flertall syntes at antall rasteplasser var tilstrekkelig.
- Mellom halvparten og tre firedeler syntes at arkitekturen på rasteplasser og utsiktspunkt bidro til en god reiseopplevelse.
- Et stort flertall var fornøyd med omfanget av parkeringsplasser og stoppmuligheter ved interessant utsikt.
- Det var hovedsakelig stabil eller større tilfredshet med serveringstilbud og overnattingstilbud langs strekningene, men det var likevel et mindretall som var fornøyd med slike vertskapstjenester på Helgeland, Senja og i Varanger.
- Rundt halvparten var fornøyd med informasjonstavler, med en del variasjoner mellom strekningene.
- Et mindretall var fornøyd med kvaliteten på toalettfasiliteter og det var nedgang i tilfredsheten med toaletter fra 2010 til 2015.

På fire av strekningene var det relativt flere utenlandske besøkende i 2015 enn i 2010; dette gjelder Geiranger-Trollstigen, Helgeland, Lofoten og Senja. Stort sett var det god nyrekruttering, med økning fra 2010 til 2015 i andelen førstegangsbesøkende både for Geiranger-Trollstigen, Helgeland, Lofoten og Senja. Samtidig var det i Lofoten og på Senja færre som svarte at de sikkert ville komme tilbake til strekningen i løpet av de nærmeste tre årene, mens det i Varanger var flere som sikkert ville returnere. Lavere retursannsynlighet har trolig sammenheng med relativt flere sightseeing-orienterte turister, som helst besøker områder der de ikke har vært tidligere og som derfor oftest ikke planlegger å komme tilbake i nær fremtid.

På Senja var det i 2015 flere enn i 2010 som syntes at turen hadde vært en kjøreopplevelse utover det vanlige, mens færre var enig i dette i Varanger, på Valdresflye og Geiranger-Trollstigen. På alle strekningene var det også et flertall som syntes at turen på strekningen var bedre enn forventet, med stabilitet eller svak nedgang fra 2010. På fire strekninger var det i 2015 stabilitet i andelen som helt sikkert ville anbefale bekjente å kjøre strekningen, mens det var betydelig nedgang på Geiranger-Trollstigen og svak nedgang på Senja og i Varanger.

På alle de sju turistvegene var flertallet tilfreds med antallet rasteplasser, stoppmuligheter ved interessant utsikt og parkeringsplasser og det var til dels en økning i andelen som syntes det var et passende antall slike fasiliteter. Det var stort sett stabil eller økende tilfredshet med antall overnattingssteder, med unntak av Valdresflye og Senja. På alle strekningene unntatt Valdresflye var det stabil eller økende tilfredshet med antall serveringssteder. På de fleste vegene var det også flere enn før som syntes at antall toalettfasiliteter var passende.

På alle strekningene unntatt Lofoten var det stabilitet eller økning i andelen besøkende som var tilfreds med kvaliteten på rasteplassene. Stort sett var det også stabil eller økende andel som var fornøyde med serveringstilbud og overnattingsstilbud, unntatt på Senja. I 2015 var tilfredsheten med informasjonstavler størst på Sognefjellet og Geiranger-Trollstigen og lavest på Senja. På de fleste strekningene var det i 2015 et flertall som syntes at kvaliteten på vegdekket var ganske god eller meget god. Unntakene her var Senja og Varanger, med ganske lav tilfredshet med vegdekket. På alle strekningene var det et mindretall som syntes at kvaliteten på toalettfasilitetene var god, og her var relativt færre fornøyde i 2015 enn i 2010.

Ved tolkningene av resultatene er det tatt hensyn til justeringene i prosedyrene for datainnsamling. Endringene i tilfredshet har trolig sammenheng med at man har fått mer kravfulle besøkende, delvis fordi strekningene og tilbudene der er blitt mer promotert og bedre kjent. Tilfredsheten vil også være påvirket av antall andre besøkende (for eksempel mange turistbusser) og værforhold, men dette er ikke belyst i denne undersøkelsen. Bortsett fra toaletter var det et betydelig flertall som var tilfreds med de fasilitetene som Statens vegvesen har helt eller delvis ansvar for, som rasteplasser, utsiktspunkt og parkering. På flere strekninger var det misnøye med omfang og kvalitet på overnattings- og serveringstilbud. Dette gjorde seg særlig gjeldende på vegger med relativt lite trafikk og dermed også et (foreløpig) beskjedent kundegrunnlag av sommerturister.



Nasjonal turistveg Lofoten ved Raftsundet. Foto: Jens Kr. Steen Jacobsen.

Litteratur

- 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.
- Gunn, Clare A. 1994. *Tourism planning*. Tredje utgave. Washington: Taylor & Francis.
- 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.
- Lue, Chi-Chuan, John L. Crompton og Daniel R. Fesenmaier 1993. Conceptualization of multideestination pleasure trips. *Annals of Tourism Research* 20:289–301.
- Rideng, Arne og Peter Christensen 2004. En route surveys. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 4:242–258.
- Statens vegvesen 1998. *Veg og reiseliv*. Håndbok 205. Oslo: Statens vegvesen.
- Statens vegvesen 2004. *Satsingsområdet Nasjonale turistvegar 2002–2015: prosjektdirektiv*. Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

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 trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport 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.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no