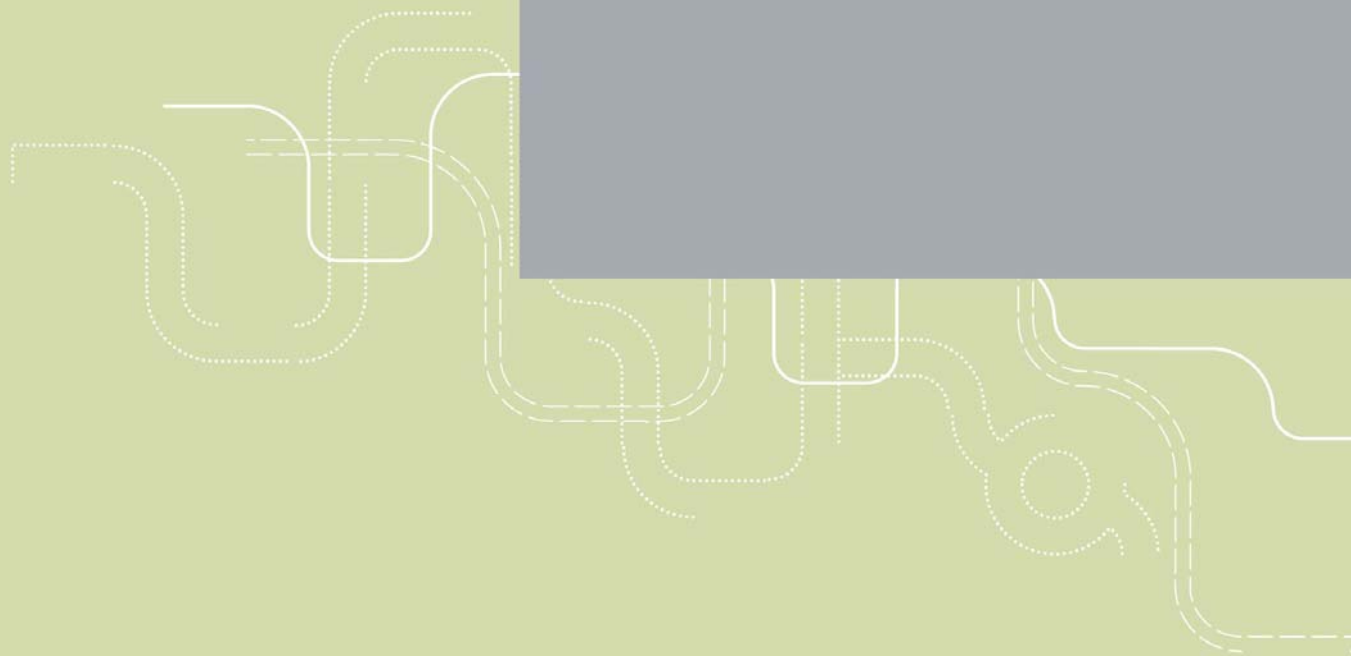




Reiselivstrafikk på veg



Reiselivstrafikk på veg

Berit Grue

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0753-1 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0754-8 Elektronisk versjon

Oslo, juli 2007

Tittel: Reiselivstrafikk på veg

Forfatter(e): Berit Grue

TØI rapport 891/2007

Oslo, 2007-07

71 sider

ISBN 978-82-480-0753-1 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0754-8 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Utbyggingsavdelingen, Statens vegvesen

Prosjekt: 3240 Reiselivstrafikk på veg

Prosjektleder: Berit Grue

Kvalitetsansvarlig: Jon Inge Lian

Emneord:

Reiseliv; Bilturisme; Feriereise; Norge

Sammendrag:

Denne rapporten inneholder kunnskapsstatus og analyser av reiselivstrafikken på norske veier. Hovedkildene er kontinuerlige trafikktegninger fra Statens vegvesen, den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2005), Gjesteundersøkelsene og turistvegundersøkelsene fra TØI. Den reiselivsbaserte vegtrafikken beskrives i form av ulike trafikksituasjoner, sesongvariasjoner og turisttrafikkens sammensetning og kvalitetsetterspørsmål. De to hovedgruppene er bilister på lengre ferie-/fritidsreiser og utenlandske bilister på norske veier.

Title: Holiday motoring on Norwegian roads

Author(s): Berit Grue

TØI report 891/2007

Oslo: 2007-07

71 pages

ISBN 978-82-480-0753-1 Paper version

ISBN 978-82-480-0754-8 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

The Norwegian Public Roads Administration

Project: 3240 Holiday motoring

Project manager: Berit Grue

Quality manager: Jon Inge Lian

Key words:

Holiday motoring; Motor tourist; Holiday travel; Norway

Summary:

This report summarises and analyses existing knowledge of tourist traffic on Norwegian roads. The data sources include traffic counts, the national travel behaviour survey, the Norwegian foreign visitor survey, and tourist road surveys. The holiday based road traffic is described in terms of different traffic situations, seasonal variations, and the composition and quality requirement of motor tourists. The main categories of holiday motorists are Norwegians on weekend/holiday trips, and foreign motor tourists on Norwegian roads. Motor tourism in the winter season is highly concentrated in time and space. Summer is the peak season for both Norwegian and foreign tourists travelling on Norwegian roads.

Language of report: Norwegian

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

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

Forord

Statens vegvesen ønsker å analysere utviklingen i transportetterspørsel i ferie- og fritidssammenheng, hvilke transportbehov som genereres av reiselivsnæringen og hvilke tiltak i vegsystemet som kan bidra til fortsatt vekst i reiselivsnæringen. Hovedsiktemålet med denne rapporten er å framskaffe et bilde av vegtransportene som reiselivet genererer, samt å avdekke noen av de forhold som er av avgjørende betydning for de vegfarendes reisevirksomhet og reiseopplevelser.

Det er gjort analyser og oppsummeringer basert på fire datakilder: Statens vegvesens kontinuerlige trafikktellinger, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005, Gjesteundersøkelsene for utenlandske turistbesøk i Norge og dokumentasjon fra studier av turistveger i Norge. Disse er presentert i hver sitt hovedkapittel. Basert på dagens kunnskapsstatus beskrives avslutningsvis noen problemstillinger som er aktuelle for videre forskning.

Rapporten er skrevet av forsker Berit Grue og kvalitetssikret av forskningsleder Jon Inge Lian, som har gitt verdifulle innspill og kommentarer under prosjektarbeidet. Det samme har avdelingsleder Jan Vidar Haukeland. Avdelingssekretær Tove Ekstrøm har utført tekstbehandling og tilrettelagt rapporten for trykking.

Kontaktperson i Vegdirektoratet har vært Toril Presttun. Hun har sammen med Hilde Charlotte Solheim i NHO Reiseliv og Kjetil Tvedt i Transportbrukernes Fellesorganisasjon bidratt med konstruktiv diskusjon og gode råd. Tor Harald Eliassen i Statens vegvesen har levert trafikkdata for de utvalgte tellepunktene.

Oslo, november 2007
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
2 Datakilder	2
3 Trafikkbilder fra utvalgte vegstrekninger	5
3.1 Oversikt over utvalgte tellepunkt.....	5
3.2 ÅDT og andre nøkkeltall	10
3.3 Sesongvariasjoner	12
3.4 Variasjoner over døgnet.....	14
3.5 Trafikkvolumer og balanse	15
3.6 Trafikksituasjonen på store utfarts- og innfartsdager	30
4 Nordmenns reiseliv med bil	40
4.1 Fritidsreiser med bil	41
4.2 Bruksomfang for hyttene	48
5 Utenlandske gjester på norske veger	54
5.1 Sesongvariasjoner i grensetrafikken	55
5.2 Feriegjestenes nasjonaliteter	56
5.3 Reisemønster på bilferie i Norge	58
6 Turisters opplevelser av vegene og deres omgivelser	62
7 Videre forskningsoppgaver	67
8 Referanser	71

Sammendrag:

Reiselivstrafikk på veg

Reiselivstrafikk på veg kan inndeles i helgetrafikk og annen ferie- og fritidstrafikk. Helgetrafikken retter seg om vinteren mot fjellområdene, mens kyststrøk er mest populære reisemål om sommeren. Sterke konsentrasjoner i reiselivstrafikken kan stedvis gi betydelige køer.

De mest trafikkerte vegstrekningene i Norge ligger i eller rundt de større byområdene og domineres av yrkestrafikk. Denne er som regel lavere i helger og ferieperioder. Men de store vegene har også stor betydning for avvikling av inn- og utfartstrafikk, og det kan derfor oppstå kapasitetsproblemer når lokal- og reiselivstrafikk sammenfaller. Dette skjer i hovedsak i ettermiddagsrush, spesielt fredag på steder med pendlingstrafikk (for eksempel Sollihøgda, E6 gjennom Østfold og E18 gjennom Vestfold). Hyttetrafikken kan være av så stort omfang at det også oppstår køproblem på søndag kveld, når det ellers er lite pendlertrafikk.

Andre vegstrekninger har store trafikktopper direkte knyttet til fritidstrafikk. Disse finner vi i litt mindre trafikkerte områder mellom de store byene og viktige ferie- og fritidsdestinasjoner. Vegstrekninger som får trafikkøkning i helgene når gjerne også sin maksimale trafikk om sommeren, vanligvis i juli. Sammenliknet med en normal hverdagssituasjon, kan kjøretøymengden på slike strekninger bli mangedoblet i spesielle tidsrom. Ofte har søndag ukas topptrafikk.

Trafikktall er hentet inn fra åtte tellepunkter på utvalgte veistrekninger. Disse er Nye Svinesund og Storebaug på E6 i Østfold, Espa på E6 i Hedmark, Sollihøgda på E16, Bergsenga på E18 og Strømsåstunnelen på E134 (Drammen) i Buskerud, Herland på E16 i Bergen kommune og Storlersbakken på E6 sør for Trondheim.

Sesongvariasjoner

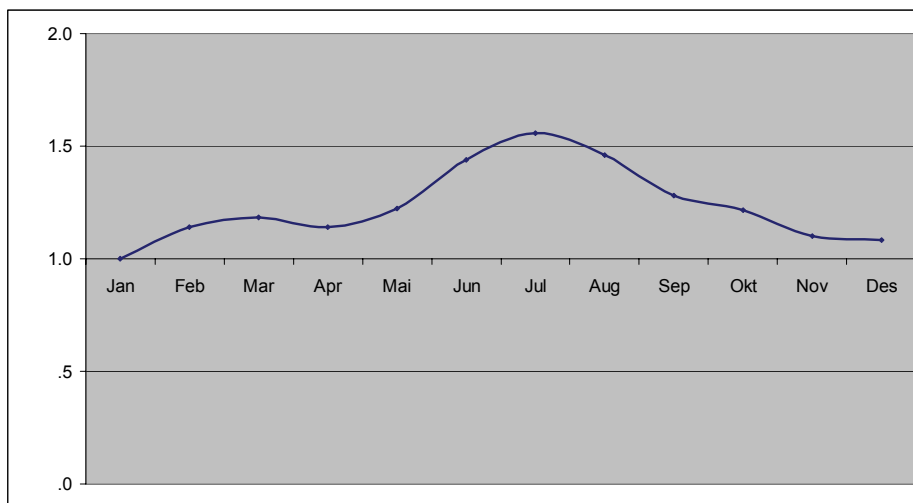
Figur S.1 viser månedsdøgntrafikken (MDT) gjennom året for de åtte tellepunktene samlet. Kurven viser utviklingen relatert til januar (januar=1) som er måneden med lavest trafikk.

Trafikken i sommersesongen når toppen i juli. Vintertrafikken har toppnivået i perioden for vinterferie og påske (februar-mars). Påsken i 2005 var i slutten av mars.

Den store trafikktoppen om sommeren og den tydelige toppen i vintersesongen gir indikasjoner om nivå og tidskonsentrasjon på ferietrafikken. Ferie- og fritidstrafikk bidrar spesielt til at sommeren er årets mest trafikkerte periode mange steder på det norske vegnettet.

Til tross for ulikheter i sesongprofiler har alle de åtte strekningene en større eller mindre trafikkøkning om sommeren. Noen av strekningene har også markerte

trafikktopper om vinteren, selv om disse ikke når samme nivå som sommertrafikken. På andre strekninger gir vintertrafikken lite utslag.

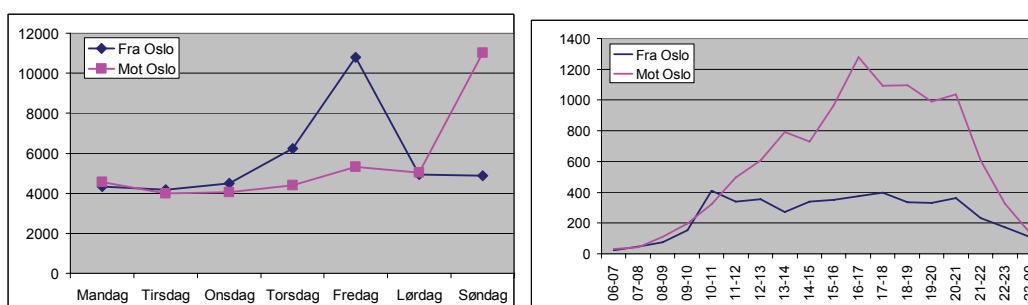


Figur S.1: Sesongvariasjon i trafikken på åtte tellepunkt. Månedsdøgntrafikk 2005 (januar=1)

Vintertrafikken

Feriereisene med bil om vinteren er svært konsentrert i tid og rom. Spesielt kan trafikken på vegstrekninger mellom store byområder og fjellområder med mye vinterturisme ha en tydelig vintertopp. Det ser vi for eksempel ved Espå (E6 i Hedmark), Sollihøgda (E16 i Buskerud) og Herland (E16 øst for Bergen).

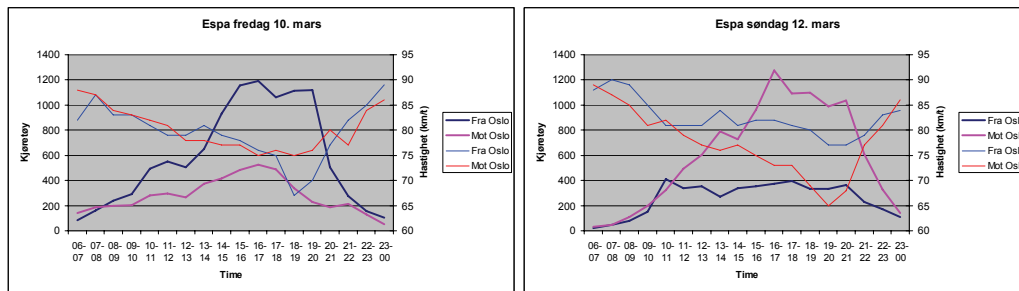
I vintersesongen gjør feriereisene med bil størst utslag på helgetrafikken, og trafikktoppene er svært konsentrert om spesielle ukedager og kjøreretninger. Et typisk eksempel ser vi ved Espå en vinterhelg i mars 2006 (Figur S.2).



TØI rapport 891/2007

Figur S.2: Trafikkvolumer på E6 ved Espå. Retningsfordelt antall kjøretøy på ukedag (6.-12. mars 2006) og time (søndag 12. mars 2006)

Vi ser også at store trafikkonsentrasjonene rundt helgene gir redusert framkommelighet på noen strekninger. Størst reduksjon i hastighet skjer i mest belastede kjøreretning. På noen strekninger påvirkes også hastigheten i motsatt retning, som eksempelet fra Espå viser (Figur S.3).



TØI rapport 891/2007

Figur S.3: Trafikkprofil ved Espa fredag og søndag uke 10 2006. Retningsfordelt antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Andre steder er vinteren lavtrafikk sesong, for eksempel ved Svinesund grense. Grensehandelen gir en liten trafikkøkning i helgene. Heller ikke langs Oslofjorden er ferisesongen kommet i gang i mars. Noe fritidstrafikk i helgene gir en liten trafikkøkning på fredager i sørgående retning på E6 gjennom Østfold og E18 gjennom Vestfold.

På bynære vegstrekninger som Strømsåstunnelen ved Drammen og Storlersbakken sør for Trondheim, er yrkestrafikken dominerende. Helgeutfart sammen med arbeidsreiser og pendling skaper trafikktopp på fredag, men returreisene søndag foregår i lavtrafikk.

Sommertrafikken

Vegstrekninger med store mengder ferietrafikk i vinterhelgene har også om sommeren trafikktopper rundt helgene, men volumene er gjerne noe mindre enn om vinteren. Til gjengjeld øker fritidstrafikken i andre områder.

I juni har helgetrafikken gjennom Østfold og Vestfold tatt seg opp, og det oppstår trafikktopper sørover fredag og nordover søndag. Denne trafikken inneholder mange reiser til hytte- og ferieområder med mye sommerbesøk, også på svensk side av grensa. Svinesund får et mer utpreget helgetrafikkmønster, og den rene grensehandelstrafikken blir mindre dominerende.

I juni pågår fortsatt mye yrkestrafikk og pendling, slik at totaltrafikken kan være høy nær de store byområdene, spesielt på fredag, som er vanlig utreisedag.

Juli er lavtrafikk sesong for yrkestrafikk og årets travleste måned for reiselivstrafikk på veg. Dette er toppmåneden for de norske fritidsreisende og for utenlandske bilturister på norske veger. På mange vegstrekninger opphever eller overstiger ferietrafikken bortfallet av yrkestrafikk i juli. På vegstrekninger med mye reiselivstrafikk blir juli dermed årets toppmåneden. Trafikktoppene er fortsatt fredag og søndag, men sommerferietrafikken er mer spredt over ukedagene, og hverdags trafikken er mange steder høyere enn ellers i året.

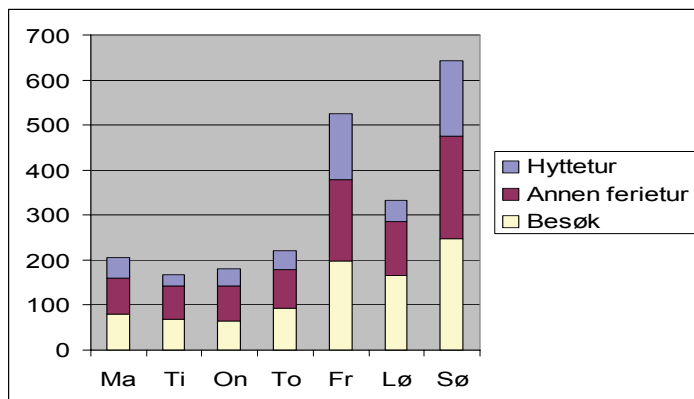
Langs Oslofjorden, ved Espa, Sollihøgda og Storlersbakken ved Trondheim øker hverdags trafikken mer enn helgetoppene. Ved Herland utenfor Bergen og ved Svinesund øker trafikk tallene både hverdager og helg. Ved Svinesund grense passerer alle typer ferietrafikk om sommeren, og her får vi en spesielt markert sommertopp i juli.

Trafikken gjennom Østfold og Vestfold har også en tydelig, men bredere sommersesong med gradvis opptrapping fra mars-april fram mot juli, og deretter like gradvis nedtrapping mot slutten av året.

Fritidstrafikkens sammensetning

Nordmenns reiseaktivitet på turer lenger enn 10 mil har økt de senere år. 75 prosent av de lange reisene er fritidsreiser, og på størsteparten av disse er bil hovedtransportmiddel. Hovedkategoriene av fritidsreiser med bil er besøksreiser, hytteturer, og ferieturer forøvrig. I tillegg kjøres mange ferieturer som er noe kortere enn 10 mil. F eks ligger over halvparten av hyttene i innehavernes hjemfylke, mange i egen kommune. Det kjøres også mange handleturer til Sverige. De er i gjennomsnitt noe kortere enn de lange fritidsreisene innen Norge.

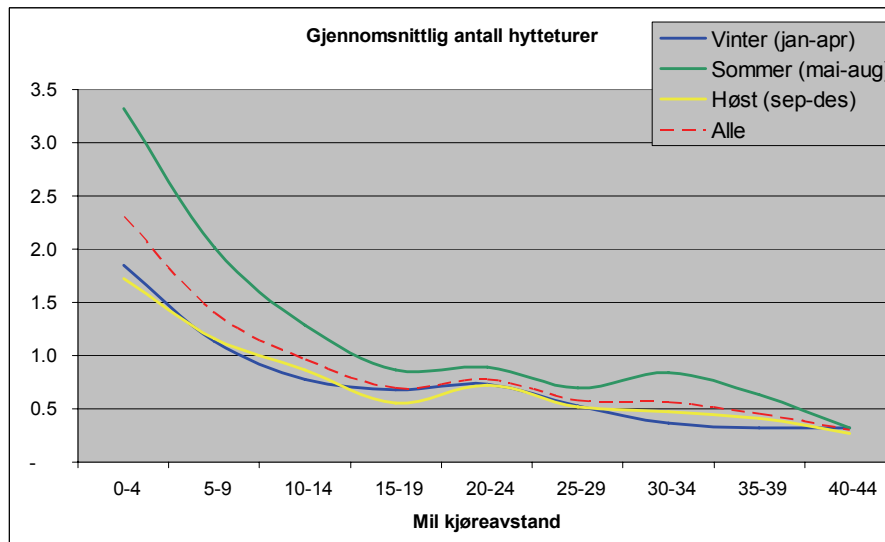
De fleste ferieturer med bil kjøres i forbindelse med helg. I løpet av året har søndagene tre ganger så mange slike turer som de gjennomsnittlige hverdage (Figur S.4). Bilturer til/fra hyttene er spesielt konsentrert om fredag og søndag.



TØI rapport 891/2007

Figur S.4: Antall lange feriereiser med bil (i 1000) årlig fordelt på formål og ukedag

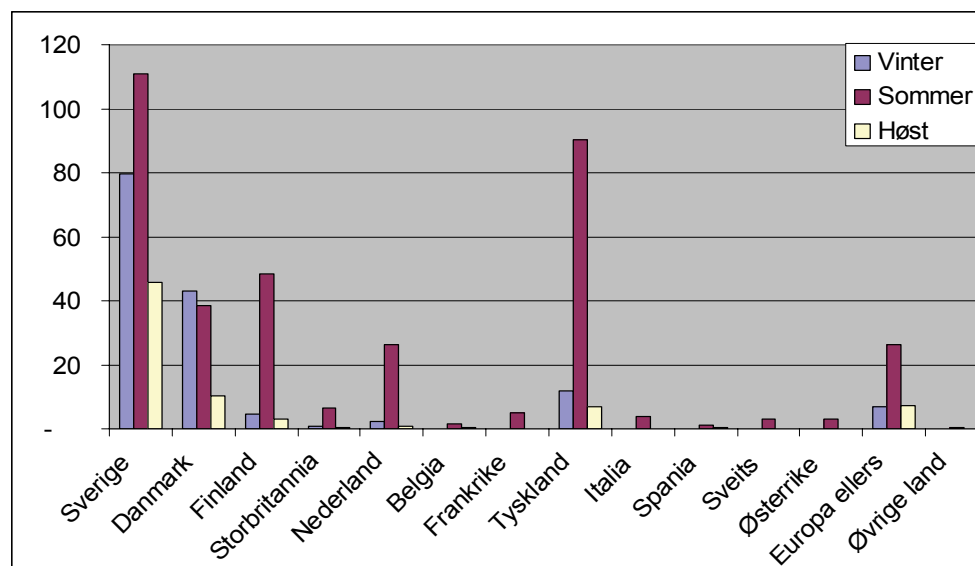
Hyttetrafikken er både sesongavhengig og avstandsfølsom (Figur S.5). 94 prosent av alle hyttene er nærmere enn 45 miles kjøreavstand fra eierens hjemsted. Uansett avstand er hyttebruken størst om sommeren. Ved korte kjøreavstander har sesong størst betydning for hyttebruk. Sesongforskjellene viser avtakende tendens ved økende reiseavstand inntil 30 mil.



TØI rapport 891/2007

Figur S.5: Antall hytteturer per måned etter sesong og avstand til hytta

Sommersesongen (mai-september) er den klart viktigste perioden for utlendingenes bilferier Norge (Figur S.6). Både antall kjøretøy og reisenes varighet er markert høyere enn resten av året. Fem nasjoner utgjør 86 prosent av besøkene: Sverige, Danmark, Finland, Tyskland og Nederland. Svært mange av er på rundreise i Norge om sommeren. Om vinteren er besøksvolumene betydelig lavere, og oppholdene er kortere og mer stasjonære. Disse feriebesøkene har stor betydning for noen vinterdestinasjoner. Svensker og dansker står for 82 prosent av vinterferiebesøkene fra utlandet.



TØI rapport 891/2007

Figur S.6: Antall utenlandske kjøretøy (i 1000) brukt på overnattingsferie i Norge i 2006, etter sesong og nasjonalitet

Framtidig utredningsbehov

Reiselivstrafikken på veg har spesielle strukturer og behov. På bakgrunn av det vi vet i dag, har vi trukket opp noen hovedproblemstillinger som kan være aktuelle for videre forskning:

- Evaluering av tiltak på vegstrekninger med mye eller stor andel reiselivstrafikk, med fokus på turistenes oppfatning av strekningene både som transportåre og som reiseopplevelse.
- Veginfrastruktur som tilgjengelighetsfaktor. Betydningen av avstander og vegstandard for tilgjengelighet til ferieopplevelser og hyttebesøk, og for ringvirkninger for hyttekommunene.
- Rundreiseturismens karakter
 - Hvilke reiseruter bruker utenlandske bilturister, hva skyldes nedgangen i ferieoppholdets varighet og hvilke utslag gir det på reisemønsteret og for turistdestinasjonene?
- Reiselivsnæringens krav
 - Hvordan tilfredsstiller dagens vegnett reiselivsnæringens krav til standard, hvilke tiltak vil behøves i turistmessige vekstområder, og hvordan påvirker vegtiltak turistterspørselen?
- Innføring av ny teknologi
 - Hvordan utnytte kommunikasjonsteknologi i bilene til å dekke vegturistenes ulike informasjonsbehov?

Summary:

Holiday motoring on Norwegian roads

Holiday motoring in Norway may functionally be considered as two different types of traffic, weekend related traffic and other leisure and holiday traffic.

In the winter season, weekend traffic is mainly to and from the mountain areas, while the summer weekend traffic is concentrated to coastal areas. At certain times, concentration of tourism related traffic causes congestions.

The highest traffic density is generally found within or around the larger city areas like Oslo, Bergen and Trondheim. The road systems in and out of these areas are dominated by work related traffic (except in weekends and in holiday periods), but are also quite important for handling other inbound and outbound traffic. A typical situation occurs particularly on Friday afternoons when outbound tourism and leisure traffic may coincide with work commuting traffic and cause severe capacity problems. The leisure traffic to and from second homes is at some points also sufficient to cause congestion problems on its own, for instance Sunday afternoon.

High traffic density and congestions directly caused by tourism related traffic may be found in some areas between the larger city areas and holiday resort areas. At certain weekends, and particularly in July, the traffic may be multiplied.

Seasonal variations

As regards traffic counting, eight registration points were chosen for this project. Six of the registration points cover five directions to and from the greater Oslo area; besides this one point outside Bergen and one just south of Trondheim were chosen.

Figure S.1 shows variations in traffic per day (monthly average) for all registration points together through the year 2005. January, which is the month with the lowest traffic, is set to 1,0. In July, which is the peak month, average day traffic is more than 50 per cent higher than in January. During the winter season, the traffic is at its highest in March. The magnitude of March versus April depends, however, on in which months Easter holiday occurs (in 2005 it was in March).

The traffic peaks in summer and in winter give indications of level and concentration of the holiday related traffic. In particular, holiday and leisure traffic contributes to significantly higher traffic volumes in the summer season in many parts of the Norwegian road net.

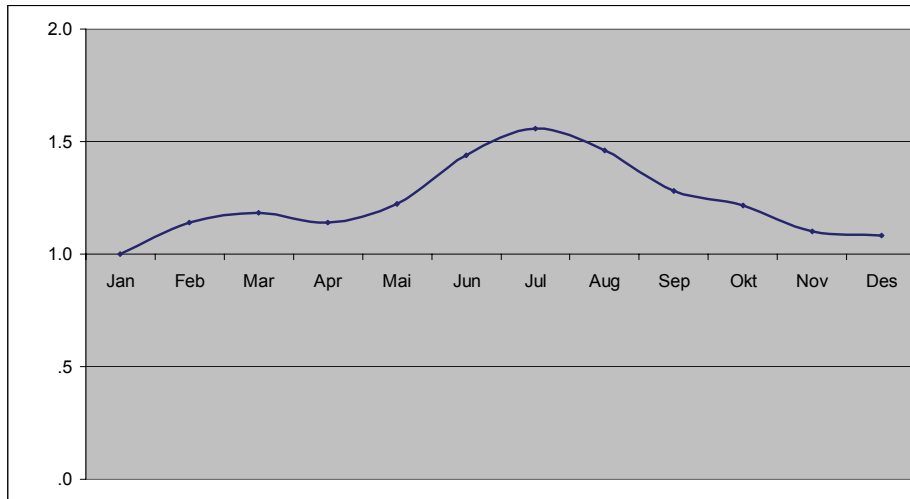
Although the seasonal profiles are somewhat varying, all eight road links examined in this analysis show increasing traffic in the summer season. Some of

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, Gaustadalleén 21, NO 0349 Oslo

Telephone: +47 22 57 38 00 Telefax: +47 22 60 92 00

the links do also have significant peaks in the winter season, although not to the same extent as in the summer season. On some of the relations the winter traffic does not show any significant peaks.



TØI rapport 891/2007

Figure S.1: Seasonal variations in road traffic at eight registration points (summarised). Average day traffic by month 2005 (January = 1)

Winter traffic

Holiday and leisure travels in the winter season are relatively concentrated in time and space. In particular, the traffic between large city areas and popular mountain resorts may have significant peaks and caused reduced speed and congestions at certain points and/or certain stretches.

The car based travels in winter influence mainly the weekend traffic, causing particular concentration on Fridays (for instance out of Oslo) and Sundays (towards Oslo). This is for example seen at Espa (on E6 100 kms north of Oslo), Sollihøgda (E16 west of Oslo, main gateway to Hallingdal and Valdres) and at Herland (E16 east of Bergen).

On relations between cities and coastal areas, winter traffic is relatively low, simply because winter is off-season for the holiday resorts in those directions. Weekend leisure traffic give small increases only in traffic volumes at both E18 and E6 south of Oslo.

Summer traffic

On roads where huge traffic is observed in winter weekends, also summer weekends may show some peaks, however, not at the same magnitude as in the winter season. In the summer season, the holiday and leisure traffic peaks move to other relations, particularly those south east of Oslo (E6/E18 through Østfold) and south west (E18 through Vestfold).

On these road links weekend traffic starts to increase in June, causing significant peaks Fridays (southbound) and Sundays (northbound). This traffic comprises

several travels to popular second homes areas, also in Sweden. In June there is still considerable work related traffic (including commuting), causing traffic peaks near the city areas, particularly on Fridays.

In July the work related traffic is low, but this is the peak month for tourism related traffic. This concerns both domestic holiday traffic and foreign motor tourists on Norwegian roads. On many of the relations, the increase in tourist traffic more than compensate the decrease in other traffic (see figure S.1).

July traffic peaks also occur on Fridays and Sundays, but the traffic is more spread over the week than in other months. At most registration points in this analysis, the traffic during weekdays increase more (relatively) than in weekends.

The summer traffic to the coastal areas (through Østfold and Vestfold) is characterised by a relatively long summer season. The traffic volumes start to increase in March/April, reach a peak in July and then gradually decrease during the months of autumn.

The composition of the holiday and leisure traffic

Among the Norwegians, the frequency as regards trips longer than 100 kilometres has increased during the last years. 75 per cent of these long trips are holiday/leisure trips, and private car is the dominating transport mode. The main categories of leisure trips by car are visiting friends and relatives, travelling to second homes and other holiday trips. In addition, several trips shorter than 100 kms are undertaken, for instance to second homes. About half the number of second homes (national average) is situated in the owner's county of residence.

Shopping trips to Sweden are also quite common. On average, the trip distance is somewhat shorter than the long leisure trips within Norway.

A major part of Norwegians' leisure and holiday trips is including the weekend. During the year Sunday is included in more than three times as many trips as the ordinary weekdays (Monday-Thursday) are. Car trips to and from second homes are concentrated to Fridays and Sundays.

The frequency of second home travels is dependent on both season and distance. It is highest in the summer season, for all travel distances. Seasonal differences are highest at short distances, but are gradually declining as distance increase. Regarding distances, 94 per cent of all second homes are situated less than 450 kms from owner's place of residence.

A majority of foreign motoring tourists visit Norway in the summer season (May – September). Both number of vehicles and duration of stay are significantly higher than in the rest of the year. Tourists from Sweden, Denmark, Germany, Finland and the Netherlands constitute 86 per cent of the visitors. A majority of these are on round trips.

In the winter season foreign visitor volumes are considerably smaller, and the visits are characterised by shorter stays and more resort-orientated. Swedes and Danes constitute 82 per cent of the foreign visitor volumes in the winter season.

1 Innledning

Denne rapporten er utarbeidet for etatsprogrammet Næringslivets transport i Statens vegvesen. Rapporten er en oppstart innenfor deltemaet reiseliv. Rapporten gir en beskrivelse av ferie- og fritidstrafikk på veg, både ferietrafikk om sommeren og helgetrafikken sommer og vinter. For Statens vegvesen er tilstrekkelig vegkapasitet i forbindelse med trafikktopper et viktig aspekt. Det er derfor lagt vekt på å analysere variasjoner i trafikkvolum over året, uka og døgnet.

Analysen er basert på eksisterende datakilder. Kapittel 2 gir oversikt over datakildene. Kapittel 3 viser hva en kan få ut av vegtrafikktegninger i vegnettet. Det er lagt vekt på tellepunkter nær de store byene hvor tilstrekkelig vegkapasitet i forbindelse med ferie- og fritidstrafikk kan være et problem. Kapittel 4 er basert på Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 og beskriver nordmenns feriereiser og hyttebruk. Kapittel 5 er basert på Gjesteundersøkelsene og beskriver utenlandske turistenes bruk av norske veger. Kapittel 6 oppsummerer noen hovedkonklusjoner fra undersøkelser av norske og utenlandske bilturistenes opplevelser av turistveger og turistområder. Avslutningsvis drøftes i kapittel 7 konklusjoner og mulige videreføring av analysen.

2 Datakilder

Trafikktall fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har kontinuerlige tellinger på 480 punkter i Norge. I dette prosjektet er data fra åtte av disse tellepunktene brukt til å beskrive ulike trafikksituasjoner som involverer reiselivstrafikk på vegene.

Trafikkdata fra tellepunktene er tilgjengelig i ulike varianter, for eksempel gjennomsnitt्सindikatorer som ÅDT, YDT og månedsdøgntrafikk (MDT) eller snitttall for timetrafikk. Oversikter over ÅDT og MDT for de kontinuerlige tellepunktene er tilgjengelig på Statens vegvesens internettsider.

Det er også mulig å hente ut rådata med eksakte timetall for spesifiserte tidspunkter, kjørefelt og kjøretøytyper. I dette prosjektet har vi brukt tellepunktdata på flere detaljnivåer og studert endringer over tid, fra sesongvariasjoner og ned til retningsspesifikk timetrafikk.

Nærmere beskrivelse av de utvalgte tellepunktene og analysene av trafikktallene finnes i kapittel 3.

Norske reisevaner: TØIs nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU)

I alt fem landsomfattende reisevaneundersøkelser (RVU) blant befolkningen over 13 år er gjennomført i perioden 1985-2005 (1985, 1992, 1998, 2001 og 2005). TØI har hatt det faglige ansvaret for alle disse.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både de mange korte daglige reisene og de mer sjeldne lengre reisene. RVU gir informasjon om befolkningens reiseaktivitet og reisemønster, og omfatter bruk av alle typer reiseformål og transportmidler.

Det finnes et omfattende materiale med dokumentasjon av RVU'ene og ulike analyser av disse. Hovedrapporten for den nyeste (RVU 2005) er skrevet av Denstadli m. fl. (2006).

I dette prosjektet er det gjort noen analyser på data fra RVU 2005. Størst fokus har vi hatt på bilbaserte turer med reiselengde og varighet utover de daglige fritidsreisene.

Vi har derfor konsentrert oss om reisedata for de lange reisene hvor respondentene har beskrevet innlandsreiser lengre enn 10 mil og alle utlandsreiser de har foretatt i løpet av siste måned før intervjuet.

De 17500 svarpersonene i RVU 2005 har gitt opplysninger om til sammen 29000 lange reiser.

Rapporten inneholder også noen analyser av hyttebruk hvor alle hytteeiere fra RVU 2005 er tatt med uavhengig av kjøreavstand til hytta eller om de foretok noen hyttetur i intervjuperioden.

Resultatene av RVU-analysene finnes i kapittel 4.

Utenlandske turister: TØIs Gjesteundersøkelser

TØI har ansvaret for å gjennomføre Gjesteundersøkelsene for utenlandske turistbesøk i Norge. Gjesteundersøkelsene har pågått hvert år siden 1995, og i løpet av den tiden er det publisert en rekke rapporter og spesialpublikasjoner.

Den nyeste hovedrapporten er "Gjesteundersøkelsen 2006" (Haukeland og Rideng 2007), hvor følgende beskrivelse gis av hovedformålene ved Gjesteundersøkelsen:

"For det første skal den gi en fullstendig oversikt over omfang og struktur på den totale trafikken av utlendinger på besøk i Norge. For det andre skal den gi muligheter for å hente inn mer detaljert informasjon fra de utenlandske gjestene gjennom intervjuer ved grensen når de forlater Norge."

Gjesteundersøkelsene omfatter både forretnings-/tjenestereiser og ferie-/fritidsreiser, dagsbesøk og overnattingsgjester. Alle de viktigste transportmåter for grensekryssing er med, dvs. vegtrafikk, utlandsfergene, fly, tog og cruiseskip.

Gjesteundersøkelsene dekker hele året som inndeles i tre sesonger: vinter (januar-april), sommer (mai-september) og høst (oktober-desember), hvor undersøkelsen i den svært trafikkerte sommersesongen er den mest omfattende.

Spørsmål og statistikk som danner grunnlag for å beskrive turisttrafikkens omfang og struktur er gjennomgående i alle Gjesteundersøkelsene.

I grenseintervjuene settes det i tillegg av plass til spørsmål om noen spesialtema. Det kan for eksempel dreie seg om motiver for valg av reisemål og ferieform, pengeforbruket under Norgesferien eller hvordan turistene har opplevd ulike aspekter ved ferieoppholdet. Slike spørsmål og tema kan opptre ett enkelt år eller alternere med noen års mellomrom. Ulike spørsmål knyttet til bilkjøring på norske veger har vært tatt opp blant bilturistene i enkelte av Gjesteundersøkelsene.

I denne rapporten beskrives noen hovedtrekk for den store gruppen utenlandske turister som kommer til Norge i medbrakt kjøretøy på veg eller bilferge. Oversikt over kjøretøy, oppholdstid, sesongfordeling, nasjonaliteter og formål er basert på data fra Gjesteundersøkelsen 2006.

I tillegg har vi valgt ut noen spørsmål fra undersøkelsene i årene 2003-2005. Det gjelder kartlegging av geografisk besøksmønster og oppfatninger om veg- og trafikkforhold.

Resultater basert Gjesteundersøkelsene er beskrevet i kapittel 5.

Bilturisters vegopplevelser: Turistvegundersøkelser

Intervjuundersøkelser blant norske og utenlandske bilturister på turistvegstrækninger er gjennomført av TØI i 1995, 1997 og 2005. Innenfor turistvegprosjektet er det skrevet analyserapporter basert på disse undersøkelsene.

I kapittel 6 oppsummeres noen av hovedkonklusjonene med vinkling på turistenes motiver for vegvalget, aktiviteter langs vegen og vurderinger av omfang og kvalitet på fasiliteter og tilbud langs vegen.

Det refereres også til noen analyserapporter basert på data fra Gjesteundersøkelsen. Fra nyere Gjesteundersøkelser er det tatt ut noen enkle oversikter over turistens oppfatning av vegsystem og trafikk.

3 Trafikkbilder fra utvalgte vegstrekninger

Turisttrafikken kan deles i ferietrafikk, særlig om sommeren, og weekendtrafikk. Dette kapitlet som bringer volumtall på vegnettet fokuserer på spørsmålet om behov for vegkapasitet.

Til å illustrere trafikksituasjoner er det derfor valgt ut åtte relativt bynære punkter på vegnettet hvor det kan være problemer med vegkapasitet i forbindelse med weekendtrafikken. Fem av tellepunktene er plassert på hovedtrafikkåre på Østlandet, ett utenfor Bergen, ett utenfor Trondheim og ett på riksgrensen ved Svinesund. Det er ikke sett på tellepunkter på fjelloverganger hvor innslaget av ferie- og fritidstrafikk kan forventes å være høyt, men hvor tilstrekkelig vegkapasitet ikke er et problem. Statens vegvesen har selv i ulike sammenhenger analysert slik trafikk (Statens vegvesen 2006).

Alle de åtte utvalgte tellepunktene er nivå1-tellepunkt. Slike tellepunkt har den fordel at de gjennom hele året produserer kontinuerlige trafikk tall. Endringer over tid kan studeres fra sesongvariasjoner og ned til timetrafikk. Det er av stor interesse med henblikk på reiselivstrafikken som kan være svært konsentrert både i tid og rom.

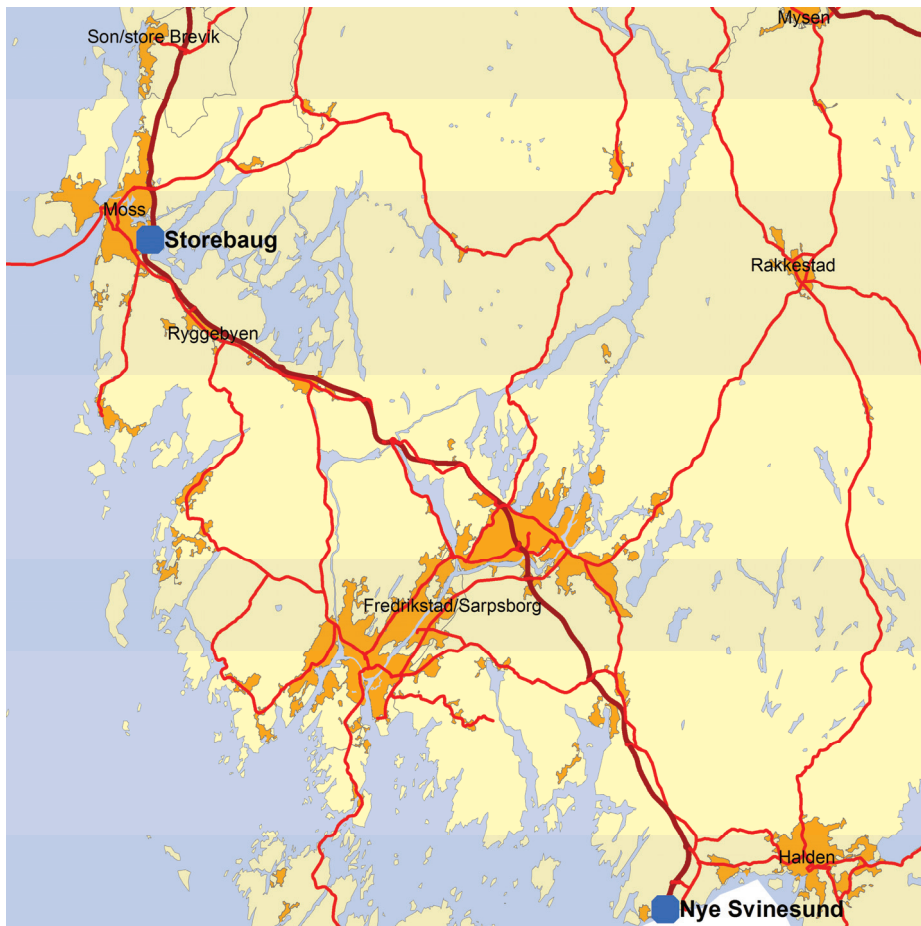
Avsnitt 3.1 beskriver tellepunktene lokaliserings og avsnitt 3.2 gir en del nøkkeltall for disse. Avsnitt 3.3-3.5 beskriver trafikkvariasjonen over året, døgnet og mellom ukedagene i ulike ferieperioder, mens avsnitt 3.6 gir en detaljert analyse av trafikken på enkelte store ut- og innfartsdager.

3.1 Oversikt over utvalgte tellepunkt

Senere avsnitt inneholder beskrivelser av reiselivstrafikken på veg belyst ved trafikk tall fra noen utvalgte steder blant Statens vegvesens nivå1-tellepunkt.

I dette avsnittet gis en kort beskrivelse av punktenes lokalisering illustrert med kart.

To av de utvalgte tellepunktene ligger på E6 gjennom Østfold. Kartet viser plasseringen av punktene Nye Svinesund på svenskegrensen og Storebaug utenfor Moss.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.1: Tellepunktene Nye Svinesund og Storebaug på E6 gjennom Østfold

Svinesund

Svinesund er Norges mest trafikkerte grenseovergang. Her passerer daglig store mengder av både arbeids-/tjenestereiser og ferie-/fritidsreiser. Sistnevnte kategori er svært sammensatt og utgjøres av alt fra ganske lokale fritidsreisende til langvegfsfarende turister av mange ulike nasjonaliteter.

Det er en betydelig turistutveksling mellom nabolandene Norge og Sverige. I tillegg krysses Svinesund av vegfarende med Sverige som transittland mellom Norge og kontinentet.

Relativt kort avstand fra store befolkningsentre på norsk side av grensen gir grunnlag for betydelige mengder nordmenn på korte fritidsreiser over Svinesund.

Mange nordmenn disponerer hytte/fritidshus på svensk side av grensen eller har slekt og venner som skal besøkes. I tillegg består mange reiser av ren grensehandel.

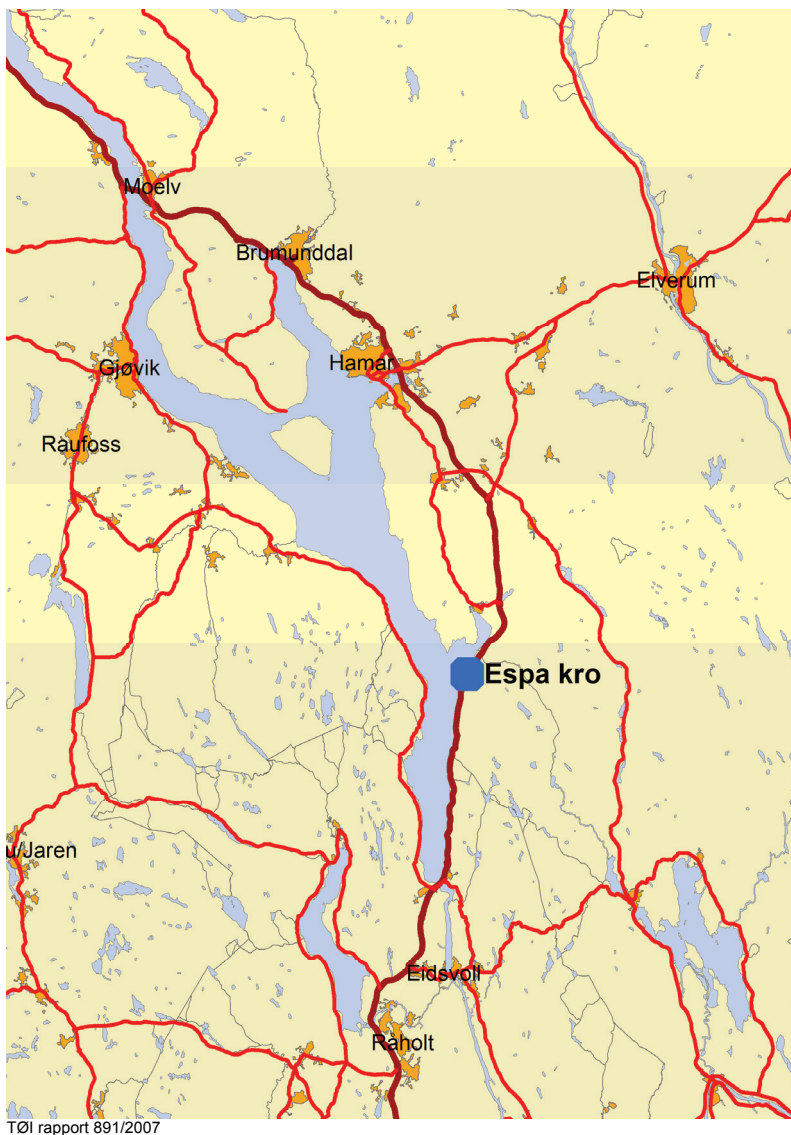
Storebaug

Dette tellepunktet fanger opp trafikken mellom Osloområdet og store hytte- og ferieområder langs Østfoldkysten pluss mye utlandstrafikk. Tellepunktet ligger på E6 like utenfor Moss tettsted.

Espe

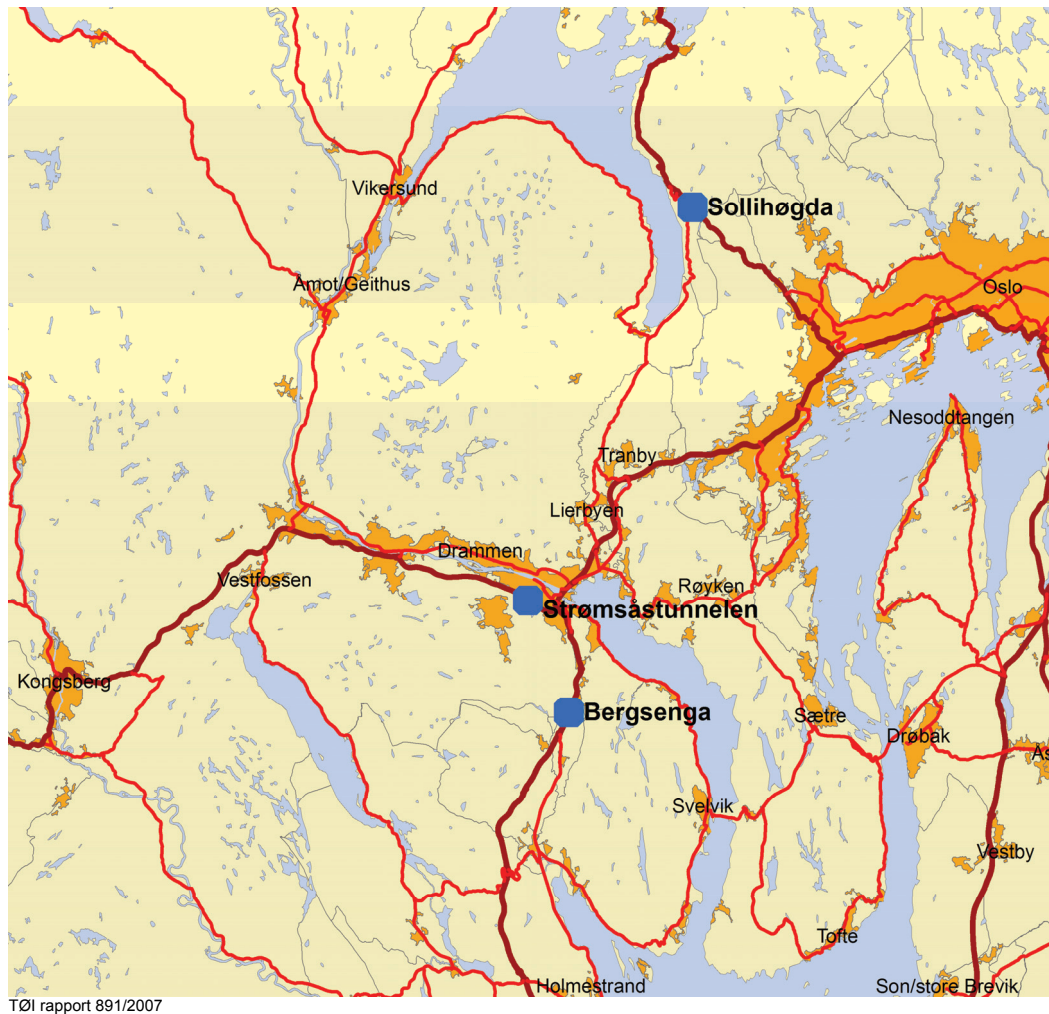
Kartet viser plasseringen av tellepunktet ved Espe kro på E6 i Hedmark like over fylkesgrensen til Akershus. Strekningen fanger opp trafikken mellom Osloregionen og Østerdalen og Gudbrandsdalen og passerer dermed av mange fritids- og feriebilister.

Omgivelsene er spredtbygd og det er lang avstand til de nærmeste storbyområdene sammenliknet med de andre tellepunktene. Trafikken har lavere andel lokal- og yrkestrafikk og er i større grad dominert av langdistanse fritidstrafikk.



Figur 3.2: Tellepunktet Espe kro på E6 ved Mjøsa

Tre tellepunkter ligger på utvalgte hovedvegstrækninger i Buskerud fylke. Kartet viser plassering av de tre punktene Bergsenga, Strømsåstunnelen og Sollihøgda.



Figur 3.3: De tre tellepunktene i Buskerud fylke

Bergsenga

Bergsenga tellepunkt ligger på E18 sør for Drammen like ved fylkesgrensa til Vestfold. Dette er den svært trafikkerte hovedferdselsåren mellom Osloregionen og populære ferieområder i Vestfold og på Sørlandet.

Strømsåstunnelen

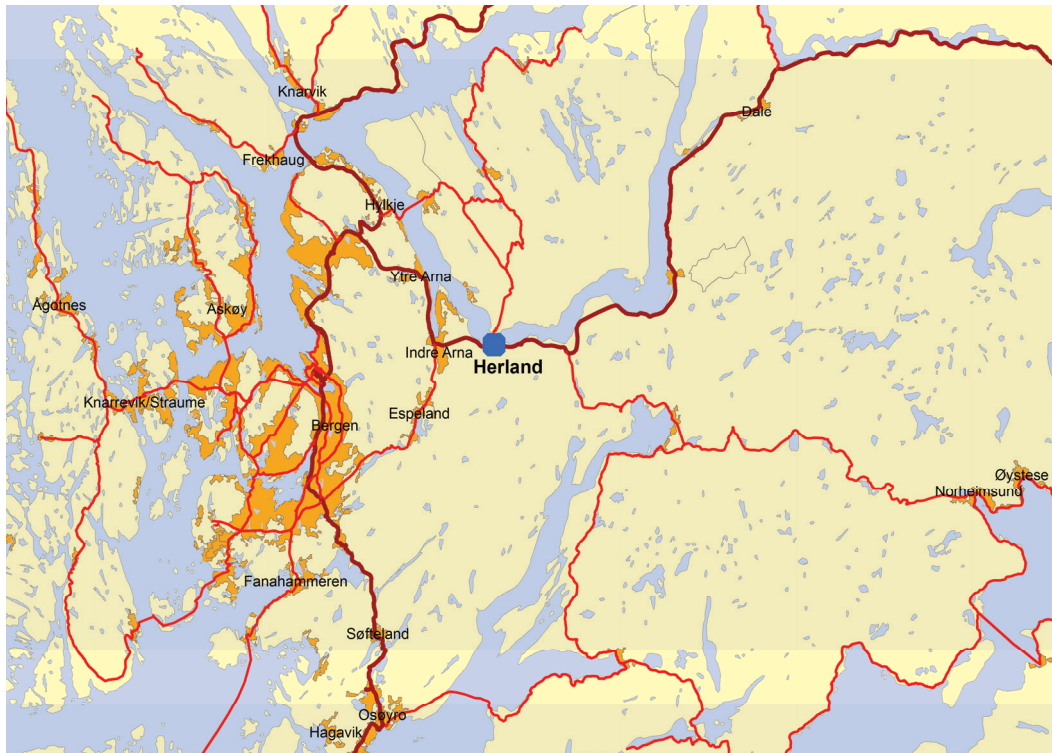
Strømsåstunnelen ligger på E134 like etter krysset med E18 ved Drammen. Tellepunktet ligger i sentralt og tettbygd område hvor lokaltrafikk og pendlerreiser blandes med fritidstrafikken mellom Oslofjordområdet og fjellområdene i Telemark og Numedal.

Sollihøgda

Sollihøgda ligger på E16 i Buskerud like nord for Akershus grense. Denne strekningen betjener trafikken mellom Osloregionen og de store reiselivsregionene Valdres og Hallingdal. Nærheten til Osloområdet gir også på Sollihøgda en blanding av arbeidsreiser og fritidstrafikk over tellepunktet.

Herland

Herland ligger på E16 i Bergen kommune og forbinder byen med kjente ferie- og fritidsområder ved både fjord og fjell. Dette er hovedvegen mellom Bergen og Hardanger og Voss, og er også en betydelig innfartsåre for langvegsfarende bilturister til Bergen.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.4: Tellepunktet Herland på E16 utenfor Bergen

Storlersbakken

Storlersbakken ligger i Trondheim kommune på E6 like sør for byen før krysset mellom E6 (Støren-Oppdal) og E39 (Orkdal-Nordmøre). Tellepunktet fanger opp reiselivstrafikk fra Trondheim og tilreisende turister. I trafikkbildet inngår også en stor mengde pendlingsreiser mellom Trondheim og omlandskommunene i sør.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.5: Tellepunktet Storlersbakken på E6 ved Trondheim

3.2 ÅDT og andre nøkkeltall

Statens vegvesen beregner ulike nøkkeltall for sine kontinuerlige tellepunkter. 2005-tall var nyeste tilgjengelige beregninger da rapporten ble laget. Følgende nøkkeltall for døgntrafikk er brukt:

- Årsdøgntrafikk (ÅDT)
- Yrkesdøgntrafikk (YDT)
- Helgedøgntrafikk, lørdag og søndag (HDT)
- Sommerdøgntrafikk, perioden juni-august (SDT)
- Julidøgntrafikk (JDT)

I Tabell 3.1 gis en oversikt over disse nøkkeltallene for de utvalgte tellepunktene. Trafikken på disse punktene vil senere i kapitlet bli belyst med mer detaljerte trafikk tall (sesong- og døgnavariasjoner mv.).

Tabell 3.1: Oversikt over utvalgte tellepunkt, noen vegdata og trafikknøkkeltall (snittall for 2005)

Tellepunkt	Veg	Fylke	Antall kjørefelt	Fartsgrense	ÅDT	YDT	HDT	SDT	JDT
Nye Svinesund	E6	1	4	100	9005	8503	10142	13088	15709
Storebaug	E6	1	4	80	26837	28167	23825	30887	31635
Espa kro	E6	4	2	80	12134	11708	13100	14727	16250
Bergsenga	E18	6	4	100	23539	24604	21124	28023	28408
Strømsåstunnelen	E134	6	2	80	13443	14656	10695	14172	13397
Sollihøgda	E16	6	2	80	9845	10127	9206	10996	10896
Herland	E16	12	2	80	7750	7664	7945	9520	10015
Storlersbakken	E6	16	2	70	20707	22675	16246	23295	21874

TØI rapport 891/2007

Alle tellepunkter ligger på hovedveger nær byområder og har som forventet høy trafikk. I Strømsåstunnelen som ligger sentralt innenfor Drammen tettsted er yrkesdøgnene årets travleste, men trafikken holder seg nesten på samme nivå gjennom sommeren. Også Storlersbakken og Sollihøgda har jevnt høy trafikk uansett sesong. De andre tellepunktene har noen vesentlig økte trafikkverdier om sommeren, spesielt i juli. De har m.a.o. omfattende ferie- og fritidstrafikk som mer enn oppveier den reduserte yrkestrafikken i sommerperioden.

Trafikkøkningen om sommeren merkes spesielt over Svinesund hvor JDT er hele 85 prosent høyere enn YDT. Espa og Herland har også stor juliøkning med hhv 39 og 31 prosent.

De allerede sterkt trafikkerte punktene Storebaug (E6 Østfold) og Bergsenga (E18 Buskerud-Vestfold) har hhv 12 og 15 prosent vekst fra YDT til JDT. Dette utgjør betydelige trafikkvolumer.

Tallene for helgedøgntrafikk (HDT) er generelt lavere enn sommertallene, også på strekninger som betjener områder med mye hytter og alpinanlegg. Det skyldes at HDT bare dekker lørdags- og søndagstrafikk, og mangler dermed den store utfartsdagen fredag i beregningsgrunnlaget.

Til tross for dette har noen av punktene omtrent like høy helgetrafikk som hverdagstrafikk. Igjen skiller Svinesund, Espa og Herland seg ut. Spesielt over Svinesund er helgetrafikken betydelig med 19 prosent høyere nivå på HDT enn YDT. Her gir grensehandelen et betydelig bidrag til lørdagstrafikken som ellers er lavtrafikkdag i reiselivssammenheng.

Også på Espa (+12 prosent) og Herland (+ 4 prosent) øker trafikken fra yrkesdøgn til helg. Høyst sannsynlig har hyttetraffikken og andre weekendreiser så stor betydning at det gir høye trafikk tall selv uten å regne med fredagstrafikken. Forklaringen er ikke nødvendigvis at trafikkveksten på utfartshelger er eksepsjonelt mye høyere enn de andre stedene. Det kan også være at hyttebruken er mindre preget av sesongsvingninger og holder jevnt høyt nivå gjennom hele året.

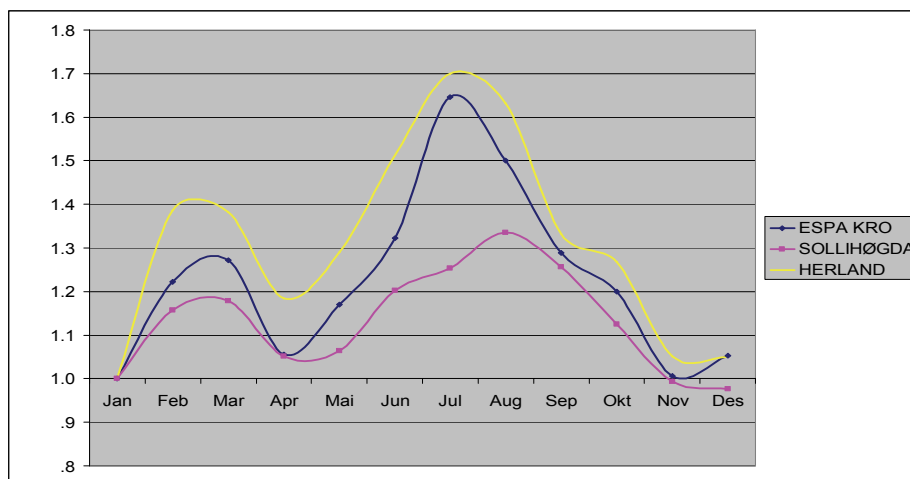
Variasjonene i ulike døgntrafikktall antyder at vi har å gjøre med åtte vegpunkter hvor det åpenbart passerer store mengder ferie- og fritidsreiser, men at disse opptrer til noe ulike tider og i ulik grad deler vegen med andre typer reiser. Hvor merkbare utslagene er, avhenger av hvordan både fritidsreisene og den øvrige trafikken fordeler seg i tid og retning.

3.3 Sesongvariasjoner

Månedsdøgntrafikken (MDT) gir indikasjoner på årstidsvariasjoner knyttet til reiselivstrafikken på de åtte vegstrekningene. I figurene 3.6-3.8 sees tydelige utslag av sesongbetont reiselivstrafikk. Kurvene viser utviklingen i månedstrafikk relatert til januar (januar=1). De fleste steder er januar ikke uventet årets lavtrafikkmåned. Ellers er det stedvise variasjoner i utslag og i tidspunkt for trafikktopper og bunner.

Snittallene i seg selv er ikke detaljert nok til å tallfeste reiselivets betydning for trafikken på de enkelte vegstrekningene. Høye julitall er likevel en klar indikasjon på ferietrafikk. Typisk for vegstrekninger med en del reiselivstrafikk er at sommermånedene er de mest trafikkerte.

Noen steder utmerker seg med ganske tydelige topper i februar-mars (vinterferie og påske). Dette er profilen på Herland, Espå og Sollihøgda (Figur 3.6). Selv om vintertoppen ikke når nivået på sommertrafikken, er dette tydelig vegstrekninger med flere sesonger for stor ferieutfart. Disse traseene gir tilgang til områder som er interessante både for vinter- og sommerturisme.

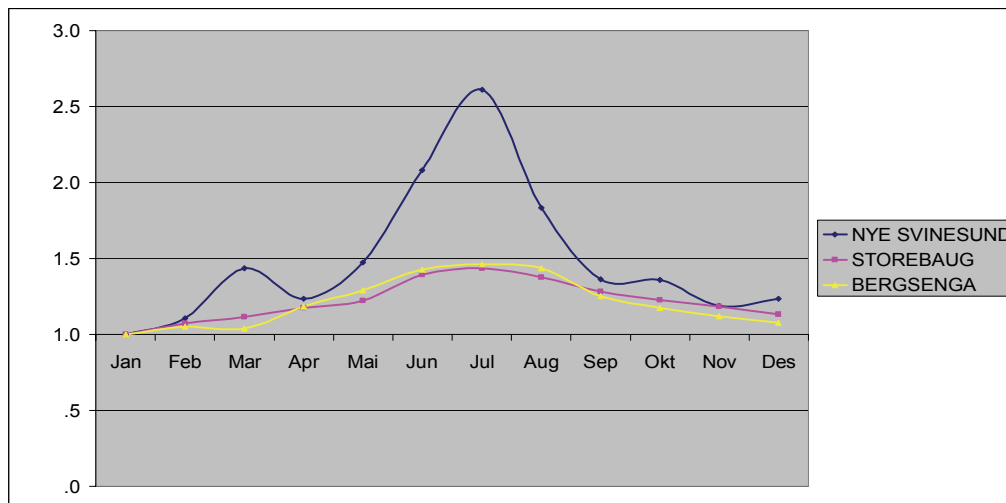


TØI rapport 891/2007

Figur 3.6: Vegstrekninger med vintersesong og sommersesong for reiselivstrafikk. Månedsdøgntrafikk 2005 (januar=1): Espå (E6 i Hedmark), Sollihøgda (E16 i Buskerud) og Herland (E16 øst for Bergen)

På strekninger som forbindes mest med sjø og sommer, gir ikke vinter- og påskeferie seg utslag i noen store trafikktopper. Det ser vi på E6 (Storebaug) og E18 (Bergsenga). I mangel av vintertopp har disse en tydelig, men bredere sommersesong med gradvis opptrapping fra mars-april fram mot juli, og deretter

like gradvis nedtrapping mot slutten av året (Figur 3.7). Trafikkprofilen for nye Svinesund grense er også tatt med i samme figur.

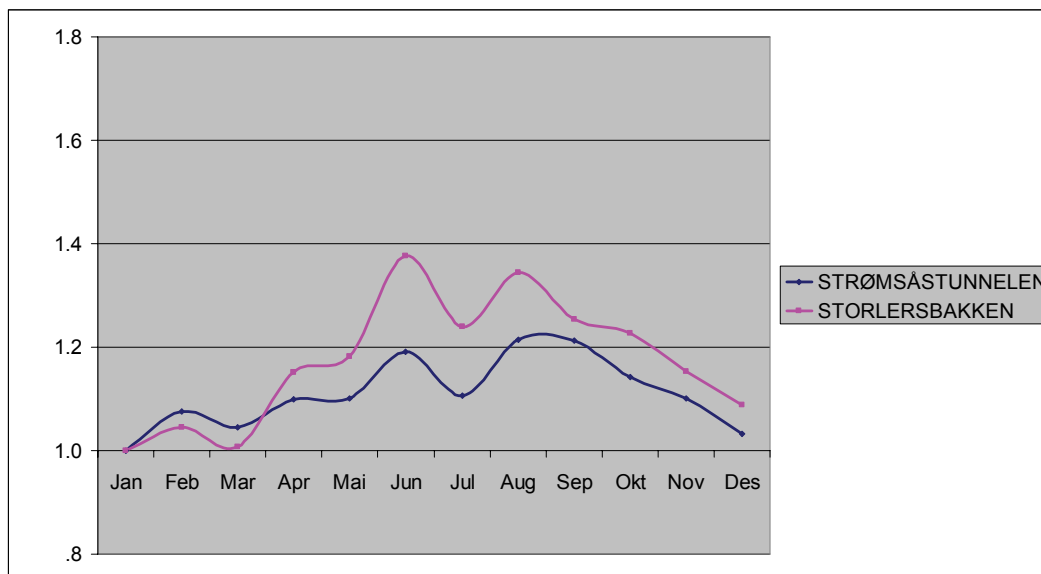


TØI rapport 891/2007

Figur 3.7: Vegstrekninger med sommersesong for reiselivstrafikk. Månedsdøgntrafikk 2005 (januar=1): Nye Svinesund (E6), Storebaug (E6, Østfold) og Bergsenga (E18, Vestfold)

Svinesund er spesiell. Her er trafikkøkningen i sommermånedene særlig sterk med et svært markert topp i juli. I toppsesongen juni-juli passerer $\frac{1}{4}$ av årets trafikk Svinesund. I tillegg er det en merkbar trafikktopp konsentrert rundt påsken. Påsken 2005 var i slutten av mars.

De to siste tellepunktene er Storlersbakken ved Trondheim og Strømsåstunnelen ved Drammen (Figur 3.8). Disse har så store andeler hverdagstrafikk at de får trafikknedgang i den største feriemåned juli. Sommertrafikken har i stedet topper i juni og august. Vi kan anta at disse toppene består av relativt stor yrkestrafikk kombinert med mye reiselivstrafikk. Selv om yrkestrafikken dominerer bildet, bidrar ferieturene til å bringe trafikk tallene opp på høyere nivå om sommeren enn i mer typiske arbeids måneder. Det ser vi særlig ved Storlersbakken. Strømsåstunnelen er det av våre tellepunkter som holder jevnest trafikk gjennom hele året.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.8: Vegstrekninger med høy andel yrkestrafikk. Månedsdøgntrafikk 2005 (januar=1): Storlersbakken (E6 sør for Trondheim) og Strømsåstunnelen (E134 ved Drammen)

3.4 Variasjoner over døgnet

At månedssnittallene ligger jevnt betyr ikke at trafikken alltid flyter pent og uhindret over tellepunktene. Andre skjevheter, for eksempel knyttet til spesielle rushtimer og/eller retningsubalanse kan skape trafikkavviklingsproblemer både for fritidsreisende og andre trafikanter.

Som en innledning til analyse av dette, vil vi se på variasjoner i et gjennomsnittsdøgn. Som for månedssnittene og ÅDT-verdiene er timesnittallene beregnet for begge kjøreretninger samlet.

Figur 3.9 er basert på timesnittallene gjennom et 2005-døgn for de åtte tellepunktene. Kurvene viser utviklingen i timetrafikk relatert til klokketimen fra midnatt til kl 01 (time1=1).

Etter noen stille nattetimer starter en mer og mindre bratt trafikkøkning fra 05-tiden. Strekninger med stort innslag av yrkestrafikk vil ha en markert trafikktopp rundt kl 8. Det ser vi spesielt i Strømsåstunnelen og ved Sollihøgda.

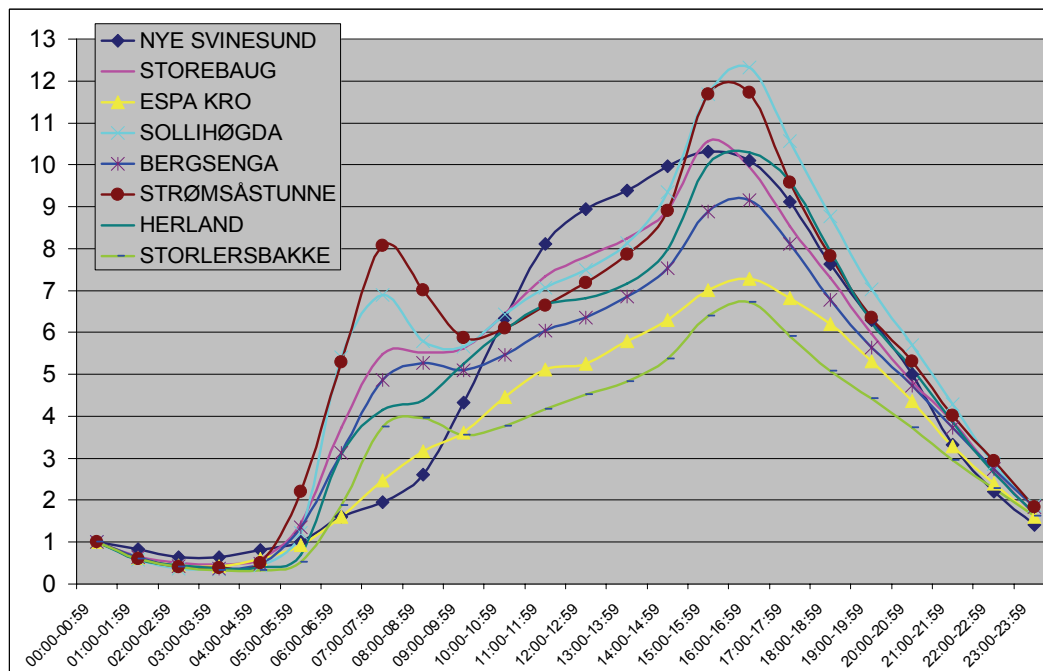
Strekninger som antas å være sammensatt av både mye fritidstrafikk og yrkestrafikk, har et makspunkt om morgenen, men mindre markert enn de ovennevnte. Det er tilfellet å Storebaug, Bergsenga og Storlersbakken. De to hovedferdselsårene langs hver sin side av Oslofjorden (E6 og E18) har for øvrig nesten sammenfallende timetrafikkprofiler.

Punktene som ble antatt å ha et større innslag av fritids- og ferietrafikk (Svinesund, Herland og Espa kro), har ikke et slikt relativt toppunkt i gjennomsnittstallene. Det sørger en jevnt økende trafikk utover formiddagen for.

Uansett trafikksammensetning bygger det seg opp til en ny topp med maksnivå om ettermiddagen i 16-17-tiden. Ettermiddagstoppen er både bredere og høyere enn den eventuelle morgentoppunktet, og inneholder mye trafikk. 1/3 av

døgntrafikken over tellepunktene passerer i de fire timene mellom kl 14 og 19. Mest sannsynlig er det innenfor dette tidsrommet store mengder reiselivstrafikk møter annen trafikk.

Hvis trafikkavviklingsproblemer oppstår, skjer det sannsynligvis innen dette tidsrommet. Omfang av trafikkproblem avhenger av både samlede trafikkvolumer, vegens kapasitet og retningsbalansen på trafikken. Dette beskrives nærmere i neste avsnitt.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.9: Variasjon i timesnittall gjennom et 2005-døgn på tellepunktene

3.5 Trafikkvolumer og balanse

For å se nærmere på detaljene i trafikkbildet på ulike strekninger, tider og retninger, måtte noen spesifiserte bakgrunnstall fra tellepunktene hentes ut. I motsetning til snittallene er dette ubearbejdede rådata, og dermed var 2006-tall tilgjengelig til dette formålet.

For å fange opp ulike typer ferie- og fritidstrafikk, er tre perioder i 2006¹ valgt ut for nærmere analyse:

1. Helgetrafikken i vintersesong (6.-12. mars)
2. Helgetrafikken i forsommerperiode (6.-12. juni)
3. Sommertrafikk i juli (10.-16. juli)

¹ For noen tellepunkt ble 2005-data anvendt pga huller i 2006-dataene

Analysen gir en oversikt over retningsbestemt variasjon i vegtrafikken mellom ukedagene for de tre periodene. Dette gir et grunnlag for å identifisere steder og perioder med kapasitetsproblemer.

3.5.1 Trafikkutvikling en vinteruke i mars

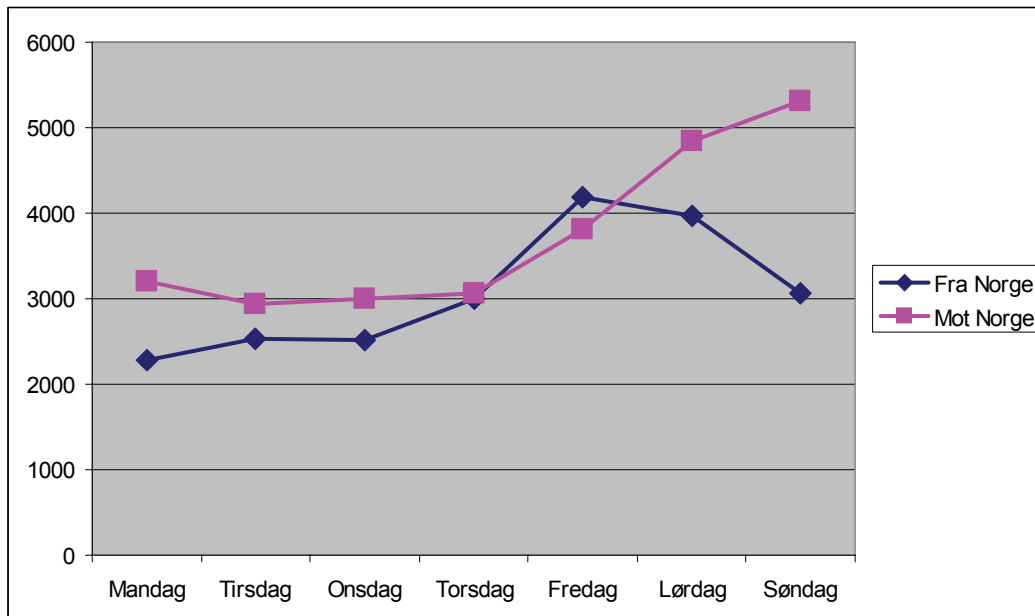
Alle trafikktallene er registrert i uke 10, 2006. Hovedfunn er som følger:

- Ved Espa, Sollihøgda og Herland avvikles mye helgetrafikk i vintersesongen, med markerte trafikktopper på fredag og søndag.
- Ved Svinesund grense er det lavtrafikksesong om vinteren, men grensehandelen øker trafikknivået i helgene.
- Feriesesongen langs Oslofjorden er ikke kommet i gang i mars. Noe fritidstrafikk i helgene gir en liten trafikkøkning sørover på fredager.
- I Strømsåstunnelen ved Drammen og Storlersbakken sør for Trondheim, er yrkestrafikken dominerende. Weekendutfart skaper trafikktopp på fredag, men returreisene søndag foregår i lavtrafikk.

Nye Svinesund (E6)

Vinteren er ikke den mest trafikkerte perioden over Svinesund, men weekendtrafikken over grensen er likevel så stor at det gir betydelig vekst fredag til søndag. Økningen skyldes besøk fra Norge, hvor det kjøres inn i Sverige fredag og lørdag, og tilbake igjen lørdag og søndag. Spesielt for Svinesund er nivået på lørdagstrafikken, som må antas å ha sammenheng med grensehandel. Lørdagstrafikken med personbiler mer enn dobles i begge retninger sammenliknet med gjennomsnittsnivået på hverdagstrafikken mandag-torsdag.

Totalt for hele uken ble det telt større trafikkmengder inn i Norge enn ut. Differansen kan skyldes bruk av andre grenseoverganger i området og rundreisende som tar ferge fra Sandefjord og kommer tilbake over Svinesund.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.10: Trafikkprofil ved Nye Svinesund, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Storebaug (E6 ved Moss)

Endringene i forbindelse med helgetrafikk gir relativt små utslag i trafikkbildet på denne strekningen. Fredag viser en liten trafikkøkning. Bortfall av yrkestrafikk gir reduserte trafikkvolumer lørdag og søndag. Målt i døgnetrafikk er retningsfordelingen jevn (Figur 3.11).

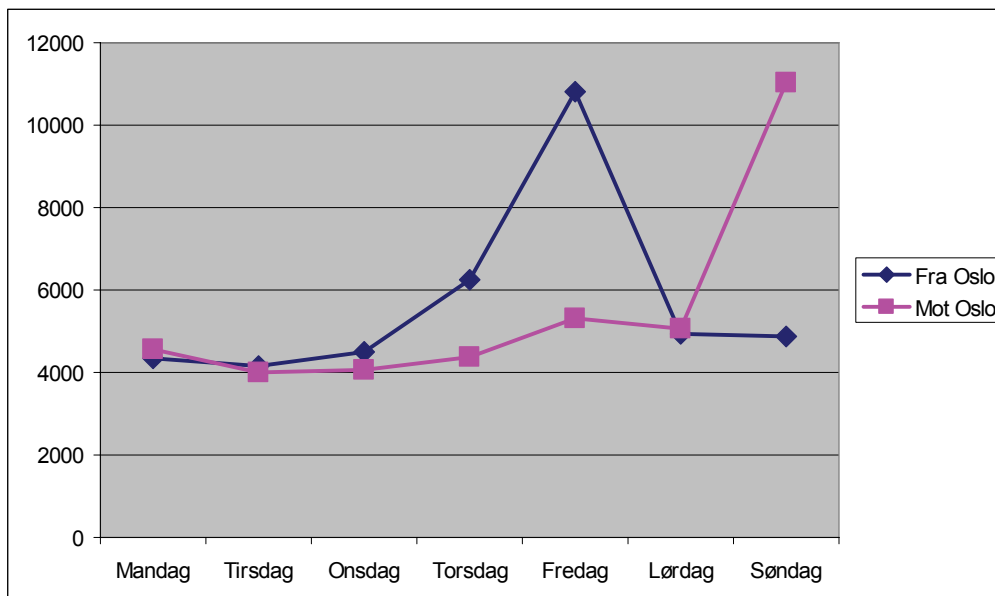


TØI rapport 891/2007

Figur 3.11: Trafikkprofil ved Storebaug, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Espe (E6)

På E6 ved Espe står hytte- og skituristene noen markante utslag på trafikksituasjonen i løpet av en vinteruke. Denne strekningen har stor betydning for avvikling av helgetrafikk i vintersesongen. Trafikkøkningen i retning mot nord er tydelig allerede torsdag. De store volumene passerer mot nord fredag og sørover søndag. Personbiltrafikken dobles sammenliknet med gjennomsnittlige hverdager.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.12: Trafikkprofil ved Espe, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Bergsenga (E18 Buskerud-Vestfold grense)

Igjen ser vi omtrent speilbildet fra E6 på motsatt side av Oslofjorden (se Figur 3.11 for Storebaug ved Moss). Vinteren er ikke topptrafikksesong på tellepunktene langs Oslofjorden. De relativt små trafikkøkningene rundt helgene må tilskrives pendling. Fredag har en liten trafikktopp før det roer seg merkbart ned lørdag og søndag, og retningsfordelingen er jevn målt i døgntrafikk.

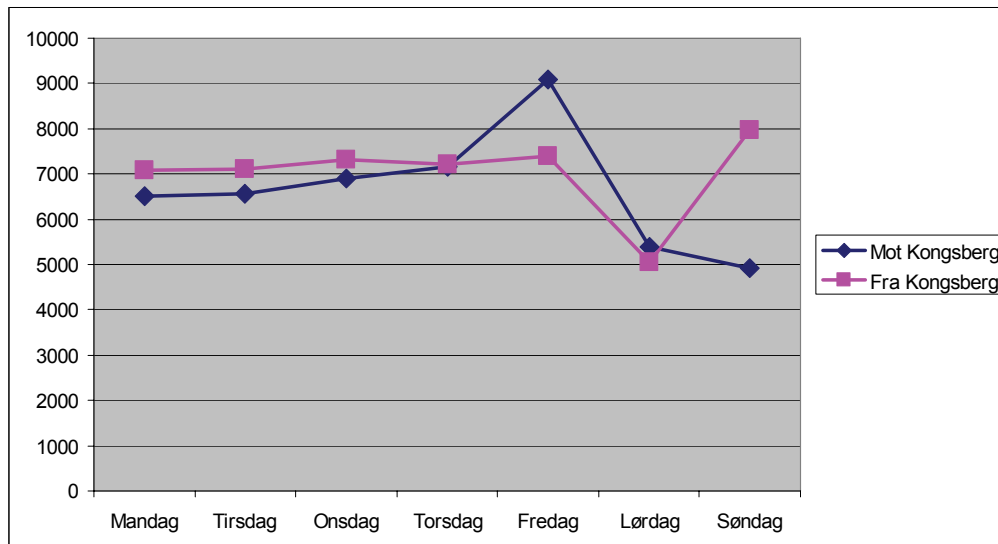


TØI rapport 891/2007

Figur 3.13: Trafikkprofil ved Bergsenga, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Strømsåstunnelen (E139 ved Drammen)

Denne tunnelstrekningen har jevnt høy og sammensatt trafikk. Rekreasjonsmulighetene i retning Kongsberg og fjellområdene sørger for ukas trafikktopp mot vest fredag. Søndag er det stille med ca 4000 færre kjøretøy i den retningen. Returreisene gjør at søndagstrafikken i motsatt retning stikker litt høyere enn gjennomsnittlig hverdagstrafikk. Lørdag er lavtrafikkdag.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.14: Trafikkprofil i Strømsåstunnelen, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Sollihøgda (E16)

Trafikkbildet i en vinteruke er omtrent sammenfallende med det vi så på Espå, bortsett fra litt lavere topptrafikk målt i antall kjøretøy. På spesielle dager og retninger dobles gjerne trafikken sammenliknet med et gjennomsnittlig hverdagsdøgn om vinteren. De spesielle dagene og retningene er fredag mot Hønefoss og søndag i motsatt retning (Figur 3.15).

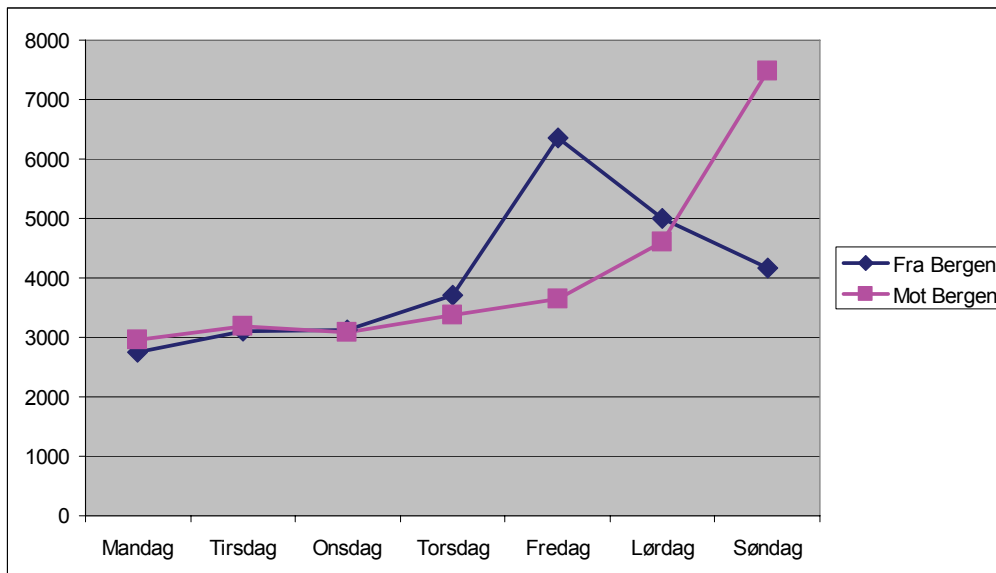


TØI rapport 891/2007

Figur 3.15: Trafikkprofil ved Sollihøgda, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Herland (E16 øst for Bergen)

Her merkes vinterutfarten, og kanskje særlig -innfarten godt i helgene. Faktisk har alle dager fra torsdag til søndag høyere trafikk enn hverdagene i starten av uka. Det gjelder uansett retning. Trafikkmessig er fordelingen mellom helgedagene noe bedre på utreise fra Bergen enn i motsatt retning, hvor mesteparten av innreisene avvikles på søndag.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.16: Trafikkprofil ved Herland, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Storlersbakken (E6 sør for Trondheim)

Tellepunktet ligger nær Trondheim by, og betjener dermed mange typer trafikk i tillegg til fritidsreiser. Trafikkprofilen likner på det vi har like utenfor Drammen (se Figur 3.14 for Strømsåstunnelen). Trafikk ut fra Trondheim blandet med annen fredagstrafikk skaper ukas trafikktopp. Returreisene skjer søndag, men denne trafikken bidrar ikke til voldsomme trafikkvolumer fordi det generelle trafikkgrunnlaget er svært redusert lørdag og søndag.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.17: Trafikkprofil på Storlersbakken, uke 10. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

3.5.2 Trafikkutvikling en sommeruke i juni

De fleste av de detaljerte trafikk tallene beskriver tirsdag til søndag i uke 23. Fordi mandagen den uka var 2. pinsedag, er i stedet mandag 12. juni i uke 24 brukt i datagrunnlaget for hverdagstrafikken. For tellepunktet Espa er uke 23 i 2005 benyttet på grunn av manglende 2006-data.

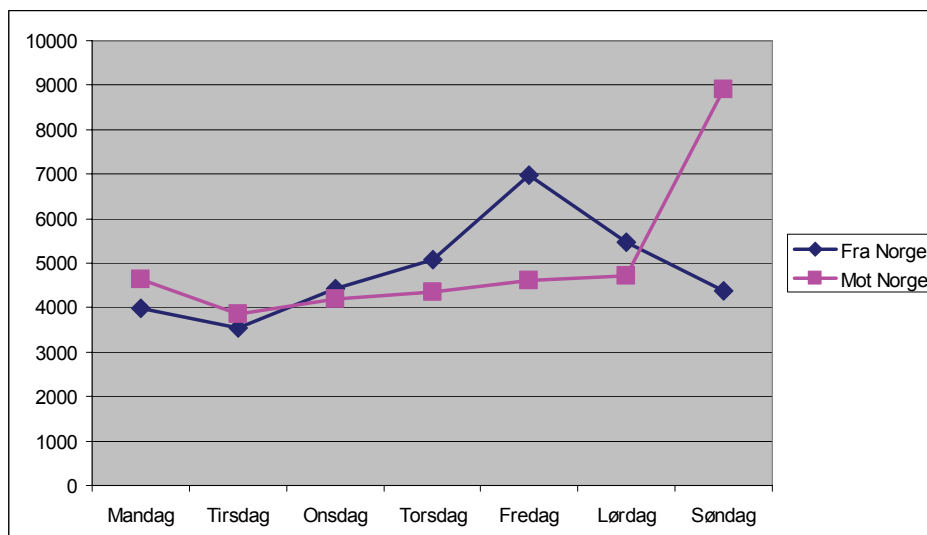
Hovedfunn er som følger:

- I Østfold og Vestfold har helgetrafikken tatt seg opp og skaper topper i trafikken sørover fredag og nordover søndag. Ved Svinesund ses også mer av dette mønsteret, og grensehandelen blir mindre dominerende.
- Ved Espa, Sollihøgda og Herland tas det fortsatt unna trafikktopper fredag og søndag, men volumene er lavere enn i vintersesongen.
- I Strømsåstunnelen ved Drammen og på Storlersbakken ved Trondheim har trafikken økt fra vintersesongen. Ved Trondheim er utreisefrafikken tydelig på fredag, mens vi ser en liten nedgang ved Drammen.

Nye Svinesund (E6)

Fra mars til juni har gjennomsnittstrafikken på et hverdagsdøgn økt med mer enn 1000 kjøretøy i hver retning. Helgetrafikken over grensa øker mer enn hverdags- trafikken, og de største utslagene gjelder utreise fredag og innreise søndag.

De rene grensehandelsturene er der fortsatt, men er ikke like dominerende. Lørdag har mye trafikk i begge retninger, men ligger mer på nivå med torsdag. Sammenliknet med mars, er det nå et mer typisk helgetrafikkmønster over Svinesund. Toppnivået i døgnetrafikk er ved innreise søndag, hvor det passerer dobbelt så mange kjøretøy som på et hverdagsdøgn. Denne trafikken kan både bestå av svensker som arbeider i Norge og nordmenn med hytte i Sverige.

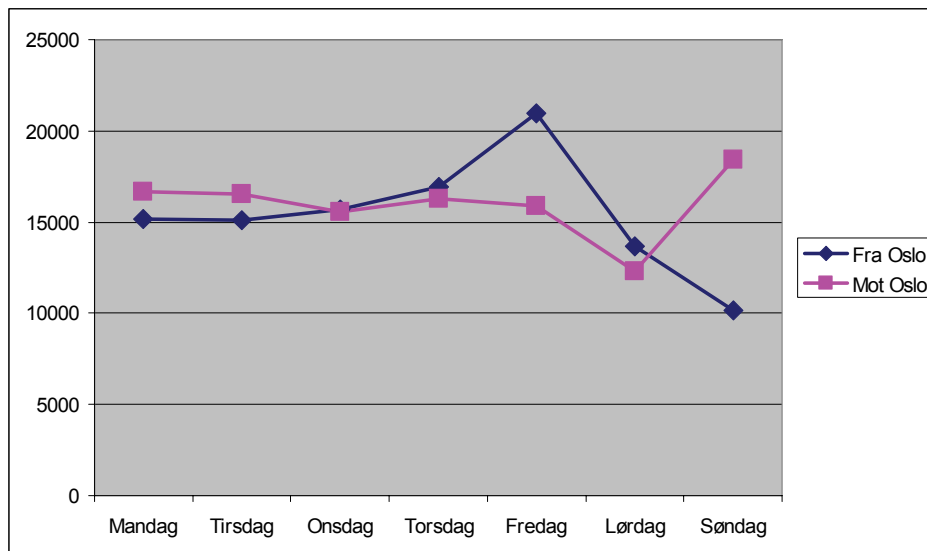


TØI rapport 891/2007

Figur 3.18: Trafikkprofil Nye Svinesund, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Storebaug (E6 ved Moss)

Sammenliknet med mars passerer ca 3000 kjøretøy mer i hver retning på hverdager, og retningsfordelingen er ikke lenger like jevn. I retning mot Oslo har søndagstrafikken fått en topp med 3000 kjøretøy mer enn på hverdagene. Ukas største trafikkvekst skjer fredag i retning fra Oslo. Her blandes helgeutfart sørover med annen fredagstrafikk, og resultatet er ca 5500 flere kjøretøy enn på hverdager.

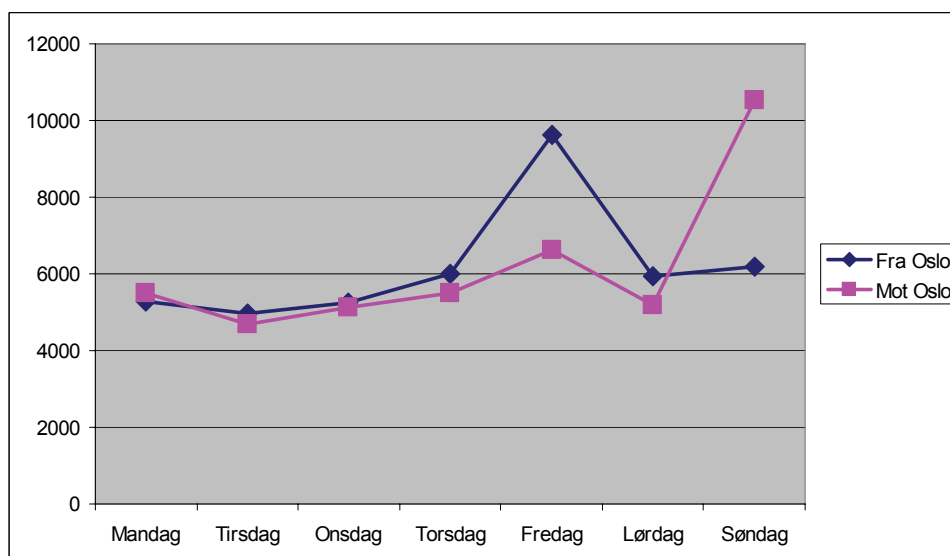


TØI rapport 891/2007

Figur 3.19: Trafikkprofil på Storebaug, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Espa (E6)

Sammenliknet med mars passerer rundt 900 flere kjøretøy i løpet av et hverdagsdøgn, mens reiselivstoppene knyttet til fredag og søndag er omtrent 1000 kjøretøy lavere. Utslagene av helgetrafikken forbi Espa er likevel markante også i juni.



TØI rapport 891/2007

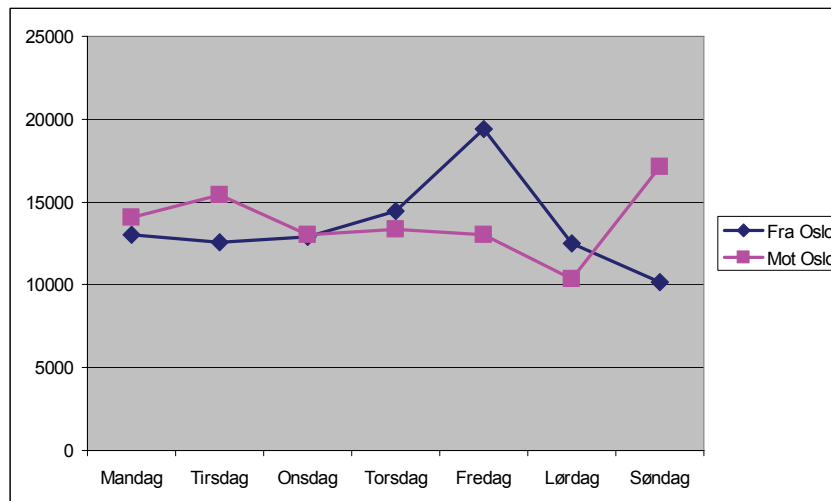
Figur 3.20: Trafikkprofil ved Espa, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Bergsenga (E18 Buskerud-Vestfold grense)

Junitrafikken øker med ca 2000 kjøretøy i retning fra Oslo og 3000 kjøretøy i motsatt retning på hverdager sammenliknet med en uke i mars.

I weekendtrafikken hadde mars en relativt liten trafikkøkning i begge retninger fredag og ellers lavtrafikk. I juni har fredagstrafikken i retning fra Oslo mer enn 6000 flere kjøretøy enn hverdagsdøgn.

Søndagstrafikken teller 3000 flere kjøretøy mot Oslo enn hverdagstrafikken. Tallene tyder på at en del hjemreiser foretas i begynnelsen av uka i stedet for søndag. I denne retningen har mandag-tirsdag større trafikk enn onsdag-fredag. Dette kan også i noen grad være tilfelle i Østfoldtrafikken (se Figur 3.19 for E6 Storebaug). Også i juni er trafikkprofilene svært like på begge sider av fjorden.

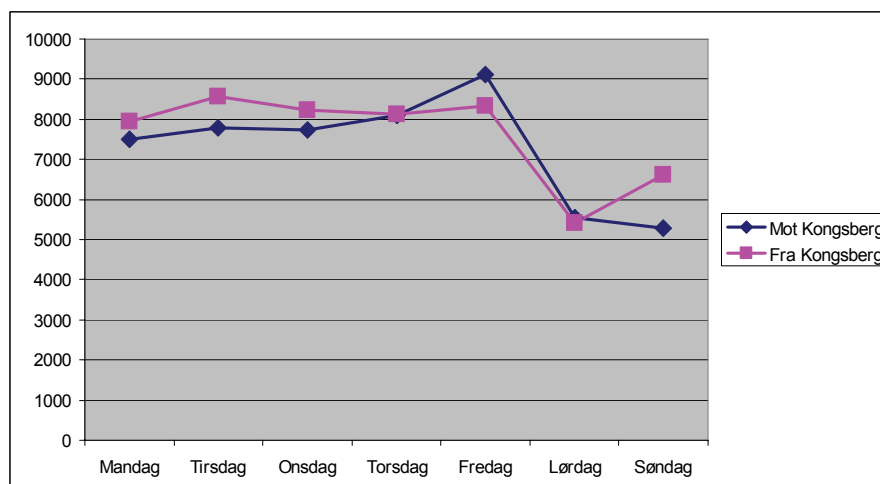


TØI rapport 891/2007

Figur 3.21: Trafikkprofil ved Bergsenga, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Strømsåstunnelen (E139 ved Drammen)

Hverdagsstrafikken om sommeren ligger ca 1000 kjøretøy høyere enn i mars, men fredagstrafikken i retning mot Kongsberg er omtrent på samme nivå, og søndagstrafikken i motsatt retning ca 1000 kjøretøy lavere. Weekendtrafikken om sommeren ser derfor ikke ut til å gi spesielle utslag i trafikksituasjonen.

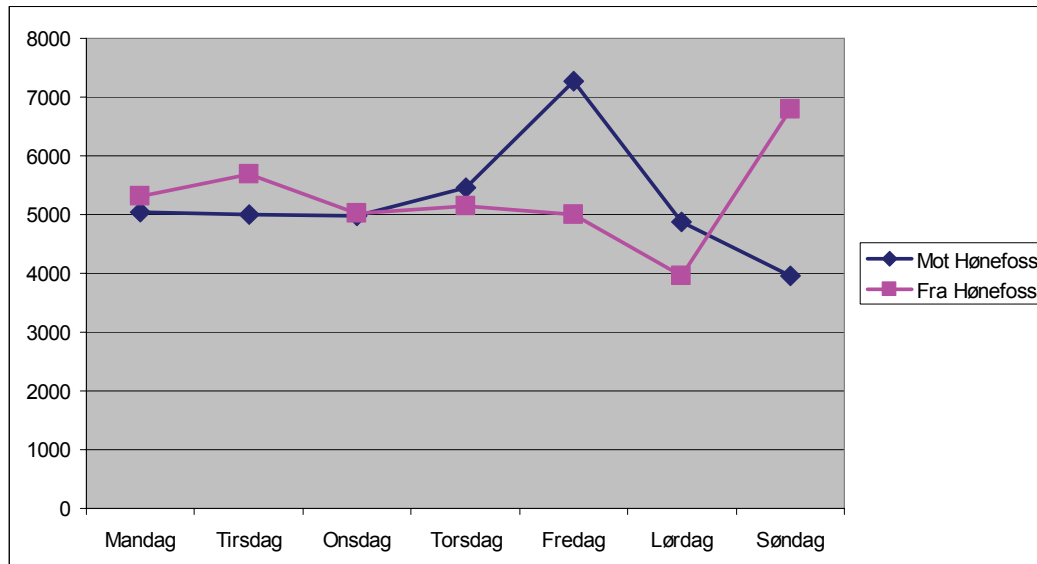


TØI rapport 891/2007

Figur 3.22: Trafikkprofil Strømsåstunnelen uke 23-24. Fordelt på retning og ukedag, alle kjøretøy

Sollihøgda (E16)

Junitrafikken er også her større enn marstrafikken – rundt 1000 kjøretøy mer i hver retning i gjennomsnitt for hverdager, men weekendtrafikken er mindre utpreget. Både fredagstoppen mot Hønefoss og søndagstoppen i motsatt retning inneholder rundt 2000 færre kjøretøy enn i mars.

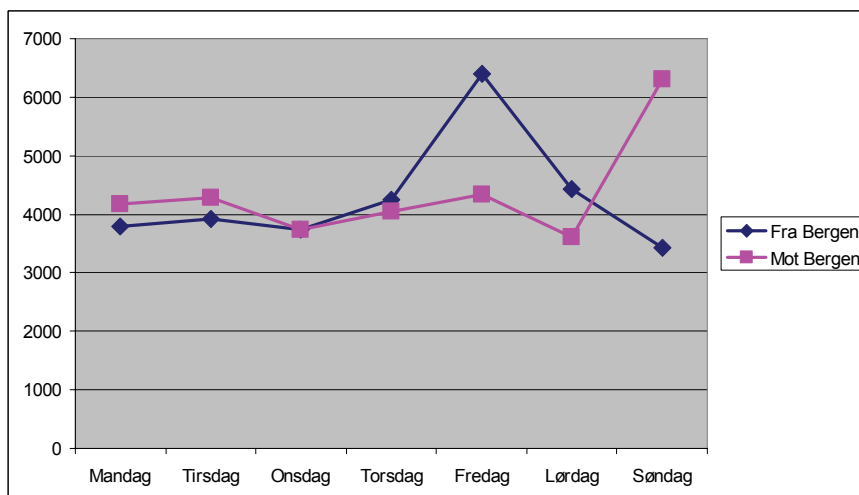


TØI rapport 891/2007

Figur 3.23: Trafikkprofil over Sollihøgda, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Herland (E16 øst for Bergen)

Gjennomsnittstrafikken på hverdager har rundt 1000 flere kjøretøy i begge retninger enn i mars, men fredagstoppen ut fra byen ligger omtrent på samme nivå. Søndagsrushet i motsatt retning har roet seg noe – da passerer ca 1000 færre biler enn tilsvarende i mars. Likevel er helgeutfart og -innfart ukas trafikktopper med rundt 2000 flere kjøretøy enn på hverdager. E16 ved Herland har derfor betydelig fritidstrafikk både vinter og forsommer, men tallene tyder på at helgeturer om sommeren i større grad kan ha andre alternative reiseretninger, for eksempel mot ytre kystkommuner.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.24: Trafikkprofil ved Herland, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Storlersbakken (E6 sør for Trondheim)

På E6 sør for Trondheim har døgntrafikken i juni svært lik profil som i mars. Både gjennomsnittstrafikken for hverdager og trafikktoppene fredag og søndag ligger ca 2000 kjøretøy høyere enn mars. Fredag går det nå mer enn 15 000 kjøretøy i retning ut fra byen. Til tross for en viss innreisetrafikk søndag, er dette fortsatt lavtrafikkdag sammenliknet med hverdager.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.25: Trafikkprofil ved Storlersbakken, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

3.5.3 Trafikkutvikling en ferieuke i juli

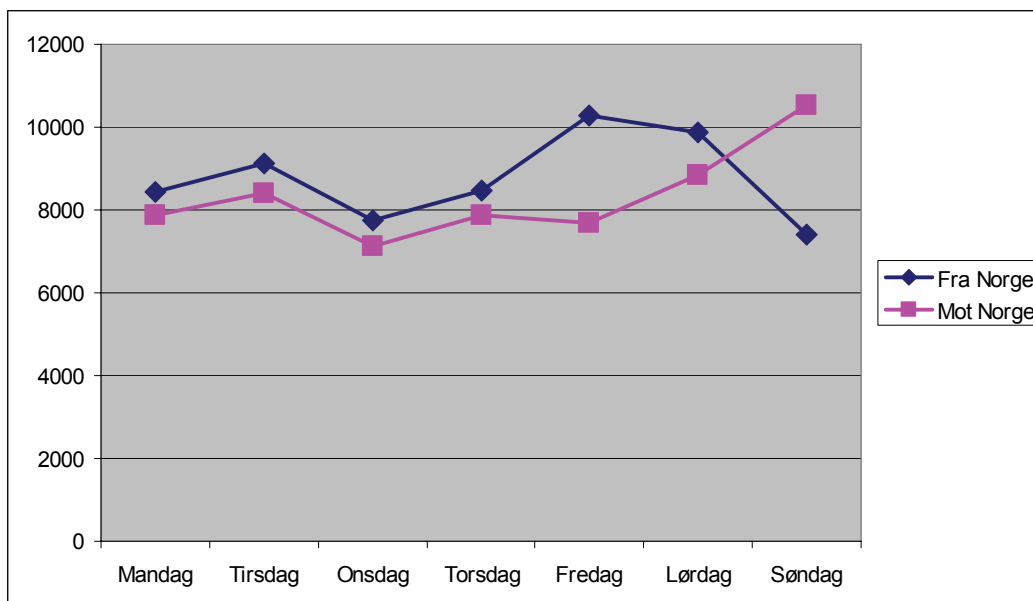
Sommerferiemåneden juli er årets topptrafikk måned på de fleste de åtte tellepunktene. I dette avsnittet beskrives nivået og profilene for døgntrafikken over en uke i juli.

De fleste av de detaljerte trafikktallene beskriver uke 28 i 2006. For tellepunktene Espå og Storlersbakken er tilsvarende uke i 2005 benyttet på grunn av manglende 2006-data. Hovedfunn er som følger:

- Juli er årets travleste måned for reiselivstrafikk på veg. På mange vegstrekninger opphever eller overstiger denne trafikken bortfallet av yrkestrafikk i denne perioden.
- I Strømsåstunnelen ved Drammen består trafikken i hovedsak av yrkestrafikk, og her er juli lavtrafikk sesong.
- På de andre strekningene vi har sett på er juli årets toppsesong. Trafikktoppene er fortsatt fredag og søndag, men turisttrafikken er mer spredt over flere ukedager enn ellers i året.
- Langs Oslofjorden, ved Espå, Sollihøgda og Storlersbakken ved Trondheim øker hverdagstrafikken mer enn helgetoppene.
- Ved Svinesund grense og ved Herland utenfor Bergen øker trafikktallene både hverdager og helg.

Nye Svinesund (E6)

Gjennomsnittlig hverdagstrafikk er doblet siden juni. Ferietrafikken i juli slår sterkt ut for alle ukedager. Weekendtoppene og lørdagshandelen er også tilstede i juli, og toppunktene ligger nå i overkant av 10 000 kjøretøy.

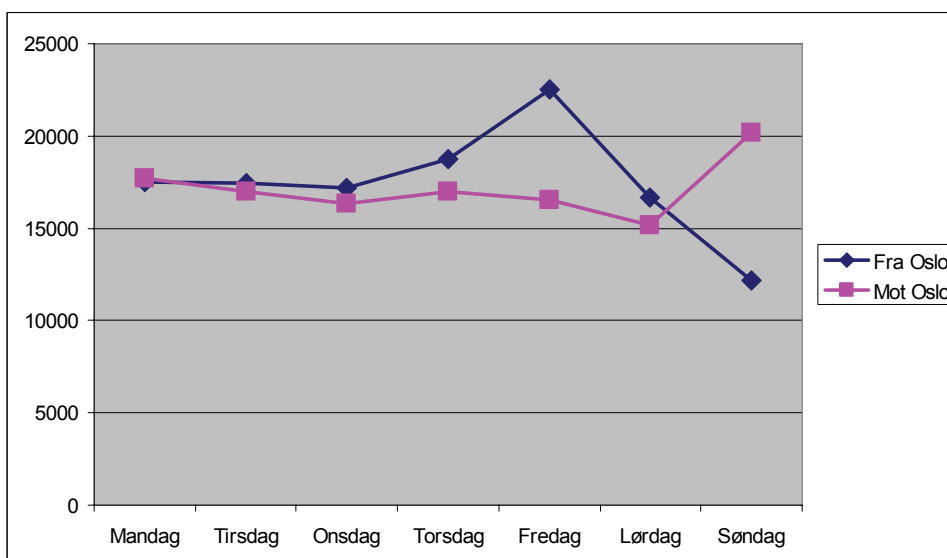


TØI rapport 891/2007

Figur 3.26: Trafikkprofil på Nye Svinesund, uke 28. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Storebaug (E6 ved Moss)

Ferietrafikken i juli gir seg utslag på rundt 2000 flere kjøretøy i hver retning på hverdage. Helgetrafikkøkningen er ikke like kraftig som i juni, men likevel såpass at toppunktene ligger høyere i juli.



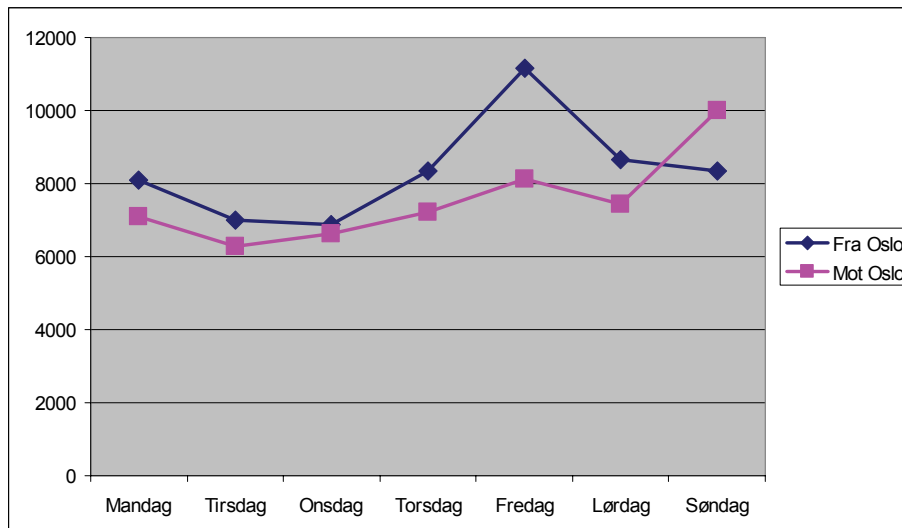
TØI rapport 891/2007

Figur 3.27: Trafikkprofil ved Storebaug, uke 28. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Espa (E6)

Sammenliknet med mars er julitrafikken ca 3000 kjøretøy større på hverdager i retning fra Oslo. Økningen i hverdagstrafikken er noe mindre i motsatt retning. Totalltall for uken er også vesentlig høyere i nordgående enn sørgående retning. Det kan skyldes at en del trafikk bruker alternative traseer.

Topptrafikken ut av Oslo fredag ligger på samme nivå som i juni. Søndagsrushet i motsatt retning ligger litt lavere. Det kan dermed være søndagstrafikantene som særlig bruker omkjøringsmuligheter sørover.



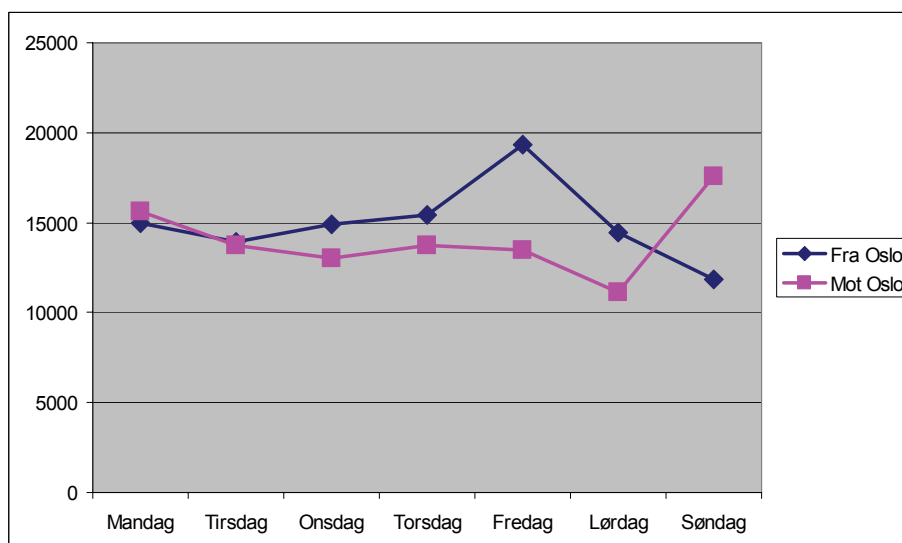
TØI rapport 891/2007

Figur 3.28: Trafikkprofil ved Espa, uke 28. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Bergsenga (E18 Buskerud-Vestfold grense)

Også her er juli årets topptrafikk måned, men økningen fra juni er ikke svært stor. Profilen for døgntrafikk og retninger er også ganske lik i juni og juli.

Sannsynligvis øker reiselivstrafikken også her fra juni til juli, men i det samlede trafikkbildet oppveies dette av bortfall av yrkestrafikk og lokaltrafikk i juli måned.

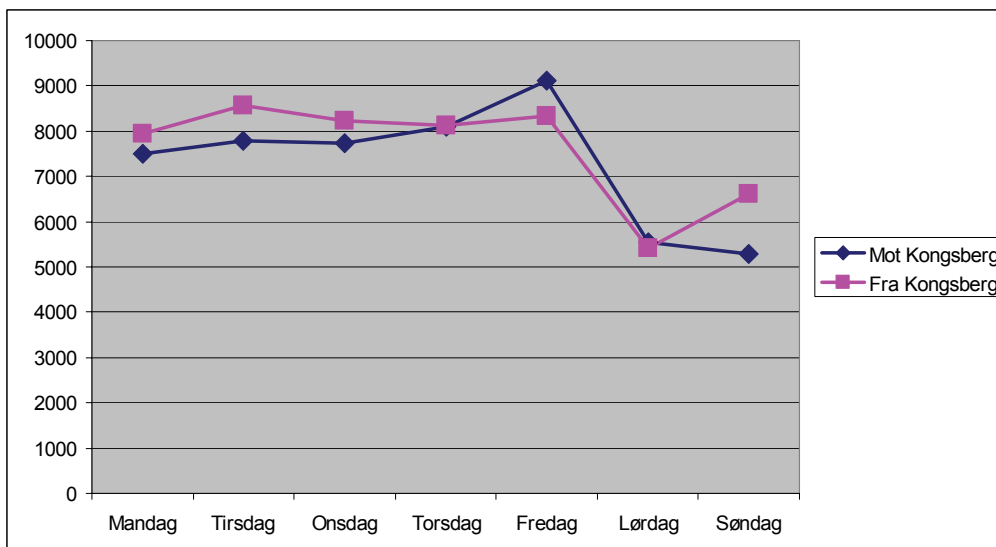


TØI rapport 891/2007

Figur 3.29: Trafikkprofil ved Bergsenga, uke 28. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Strømsåstunnelen (E139 ved Drammen)

På dette punktet er det trafikken på yrkesdøgn som har størst betydning, og juli er lavtrafikkssesong. I forhold til juni reduseres trafikken litt på både hverdager og i helgen.

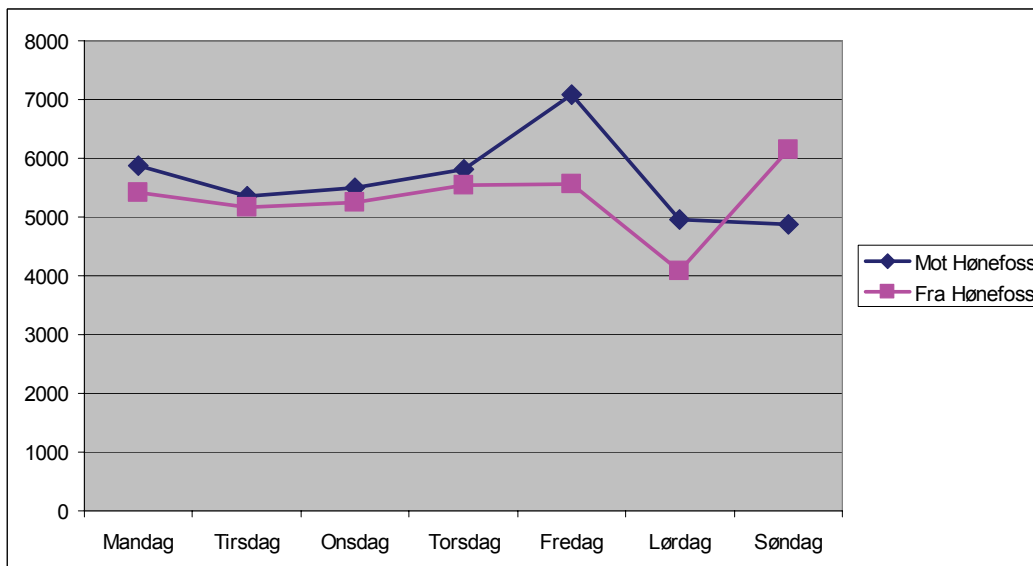


TØI rapport 891/2007

Figur 3.30: Trafikkprofil i Strømsåstunnelen, uke 28. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Sollihøgda (E16)

Sollihøgda har toppsesong om sommeren, men forskjellene mellom juni og juli er ikke store. I juli har hverdagsdøgn litt mer trafikk, mens utslagene av helgetrafikk er lavere.

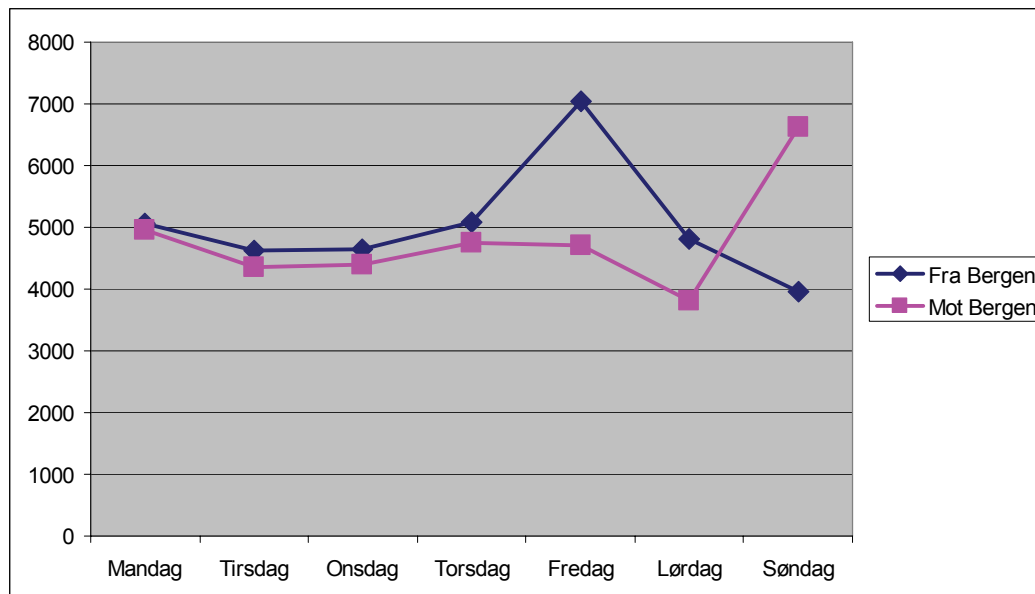


TØI rapport 891/2007

Figur 3.31: Trafikkprofil over Sollihøgda, uke 28. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Herland (E16 øst for Bergen)

Juli er årets topptrafikk måned på E16 utenfor Bergen. Døgntrafikkprofilen er svært lik juli, men øker jevnt over med 500 kjøretøy eller noe mer i hver retning både på hverdager og i topppunktene for helgetrafikken.

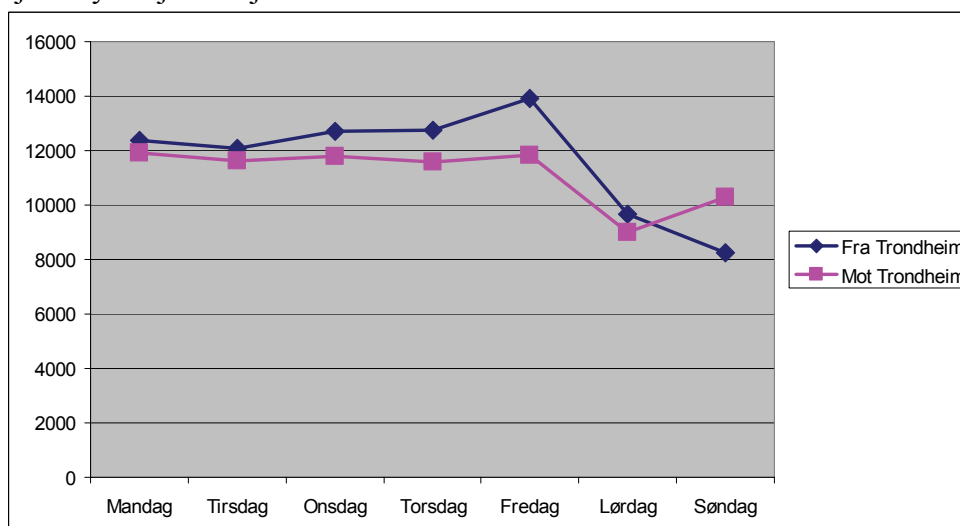


TØI rapport 891/2007

Figur 3.32: Trafikkprofil ved Herland, uke 28. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

Storlersbakken (E6 sør for Trondheim)

Sommeren er den mest trafikkerte perioden i året, og i juli er hverdags trafikken noe større enn i juni. Til gjengjeld minker utfartstoppen på fredag med ca 1000 kjøretøy fra juni til juli.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.33: Trafikkprofil ved Storlersbakken, uke 23-24. Fordeling på retning og ukedag, alle kjøretøy

3.6 Trafikksituasjonen på store utfarts- og innfartsdager

Ut fra ukeprofilene i ulike sesonger kan vi identifisere dager med spesielle trafikksituasjoner knyttet til reiselivstrafikk. Enkelte steder ser vi at trafikktoppene er så store at både reiselivstrafikken og andre trafikanter må bli vesentlig berørt. Dette merkes særlig av de mange som reiser fredag og søndag.

Følgene av trafikktoppene for trafikantene på vegen er belyst ved å se på utvikling i timetrafikken og kjørehastighet på noen av de mest spesielle og strekningene og dagene. I tabellen nedenfor gis en oversikt over hvilke trafikksituasjoner som blir nærmere beskrevet i dette avsnittet.

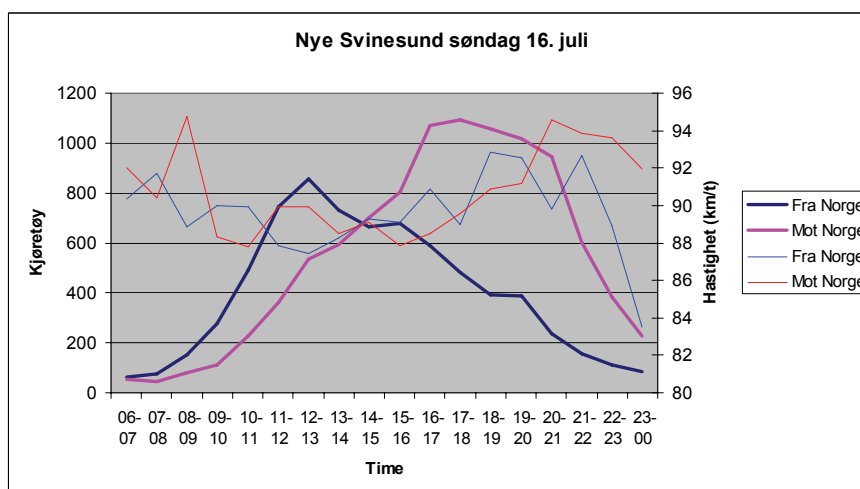
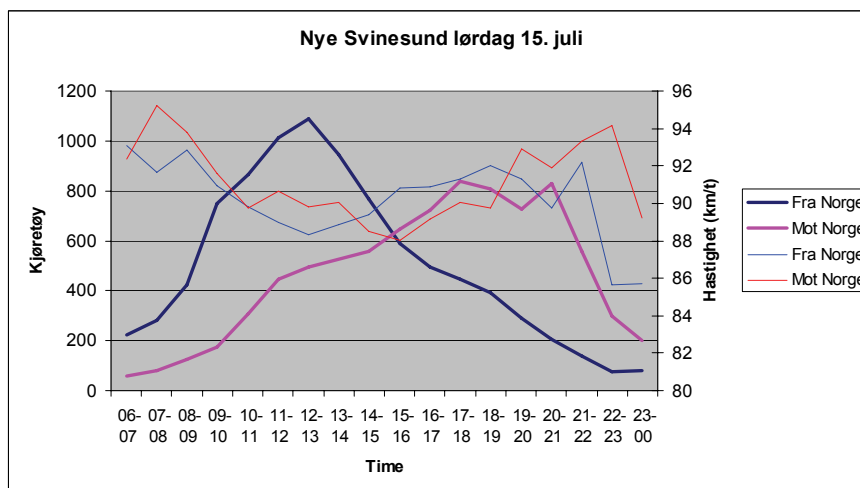
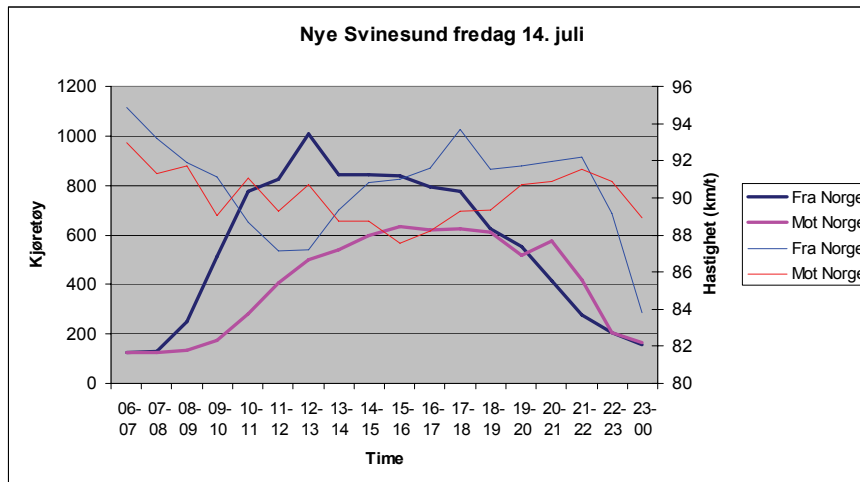
Tabell 3.2: Oversikt over vegstrekninger og dager med store trafikktopper knyttet til reiseliv

Tellepunkt	Dato	Ukedag	Måned
E6 Nye Svinesund	14.07.06-16.07.06	Fredag-søndag	Juli
E6 Storebaug	14.07.06 og 16.07.06	Fredag og søndag	Juli
E6 Espa	10.03.06 og 12.03.06 15.07.05 og 17.07.05	Fredag og søndag	Mars Juli
E18 Bergsenga	14.07.06 og 16.07.06	Fredag og søndag	Juli
E139 Strømsåstunnelen	10.03.06	Fredag	Mars
E16 Sollihøgda	10.03.06 og 12.03.06	Fredag og søndag	Mars
E16 Herland	10.03.06 og 12.03.06 14.07.06 og 16.07.06	Fredag og søndag	Mars Juli
E6 Storlersbakken	09.06.06	Fredag	Juni

TØI rapport 891/2007

Helgetrafikk over Svinesund i juli

Den store julitrafikken over Nye Svinesund grense på E6 fordeler seg jevnt over hele dagen uten de helt spisse rushtidstoppende. Maksimal timetraffikk i helgene kan ligge ligger på 1000-1100 kjøretøy, og det er det kapasitet for. Gjennomsnittsfarten i topptrafikktimer er 87-88 km/t. I mindre trafikkerte timer er hastigheten 90-95 km/t.



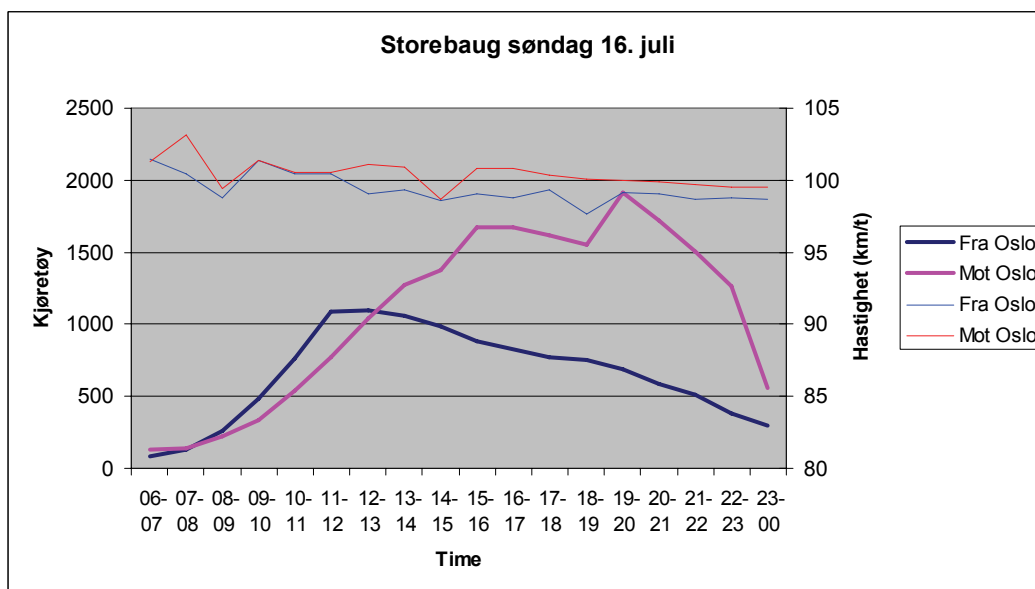
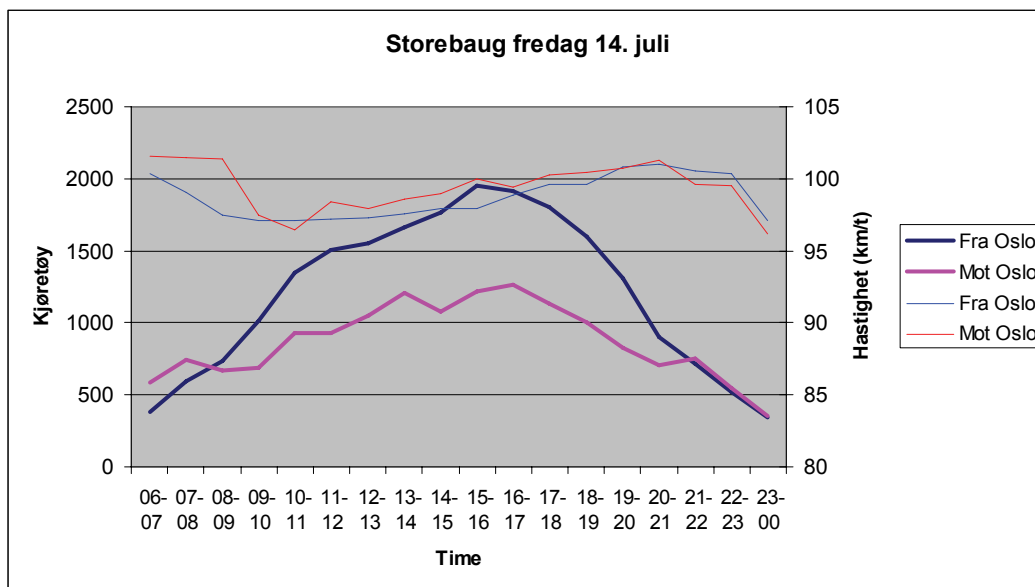
TØI rapport 891/2007

Figur 3.34: Trafikkprofil over Nye Svinesund fredag-søndag uke 28 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Helgetrafikk ved Storebaug i juli

E6-strekningen forbi Storebaug i Østfold må tåle nær 2000 kjøretøy i topptrafikkperiodene på fredag og søndag i juli. Det ser ikke ut til å skape store problemer her.

I de tetteste trafikkperiodene ligger gjennomsnittshastighetene rundt 96-97 km/t. Ellers vipper hastighetene rundt 100 km/t.



TØI rapport 891/2007

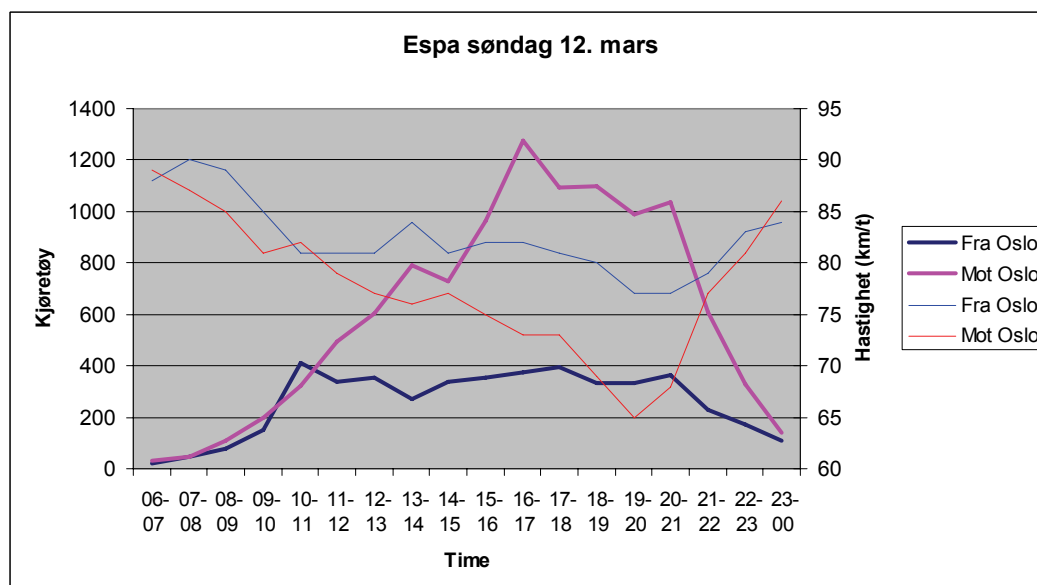
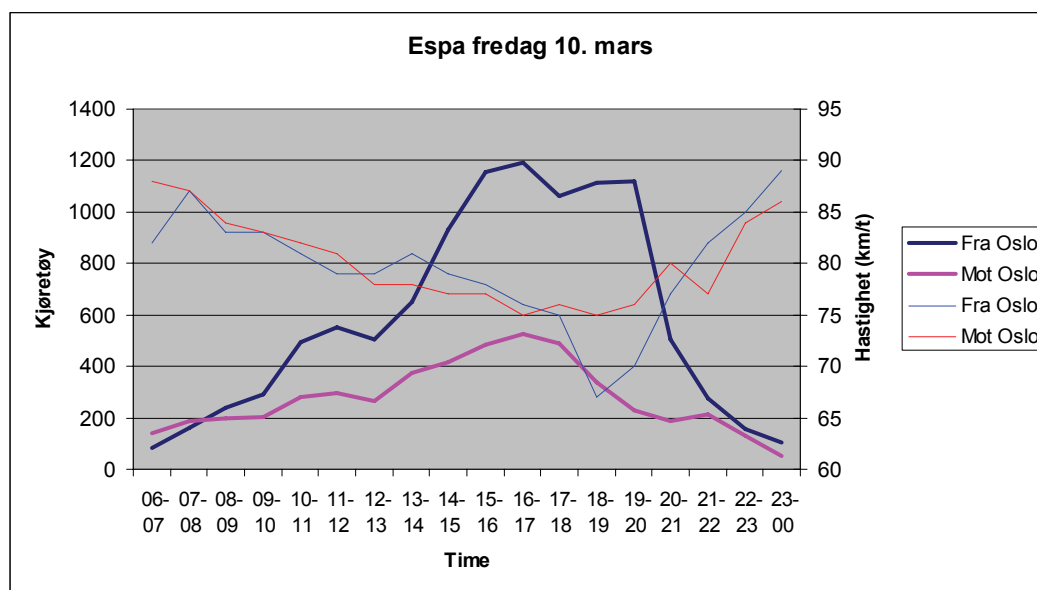
Figur 3.35: Trafikkprofil over Storebaug fredag og søndag uke 28 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Helgetrafikk ved Espa i mars og juli

Fredags- og søndagstrafikken i mars har sterke innslag av hytte- og skiturister. De største trafikkvolumene er konsentrert i tid og retning. Topptrafikken avvikles i løpet av en 7-timersperiode fra kl 14 til 21. På de tidspunktene passerer trafikkvolumene 800 kjøretøy pr time, og da påvirkes hastighetene. Timetrafikken ligger på 1000-1200 kjøretøy i rundt 5 timer. Det er køtrafikk og gjennomsnittshastigheten kommer ned i 65-67 km/t.

En større flaskehals for ferietrafikken ligger om lag 15 km lenger nord, ved Kolomoen, hvor på trafikken fra Rv3 og E6 møtes. På de store innfartsdagene er køproblemene vesentlig større her enn ved Espa.

Kødannelse i én kjøreretning påvirker til en viss grad også motgående trafikk selv om denne er vesentlig lavere. Hastighetene for disse kan reduseres ned mot 75 km/t ved Espa.

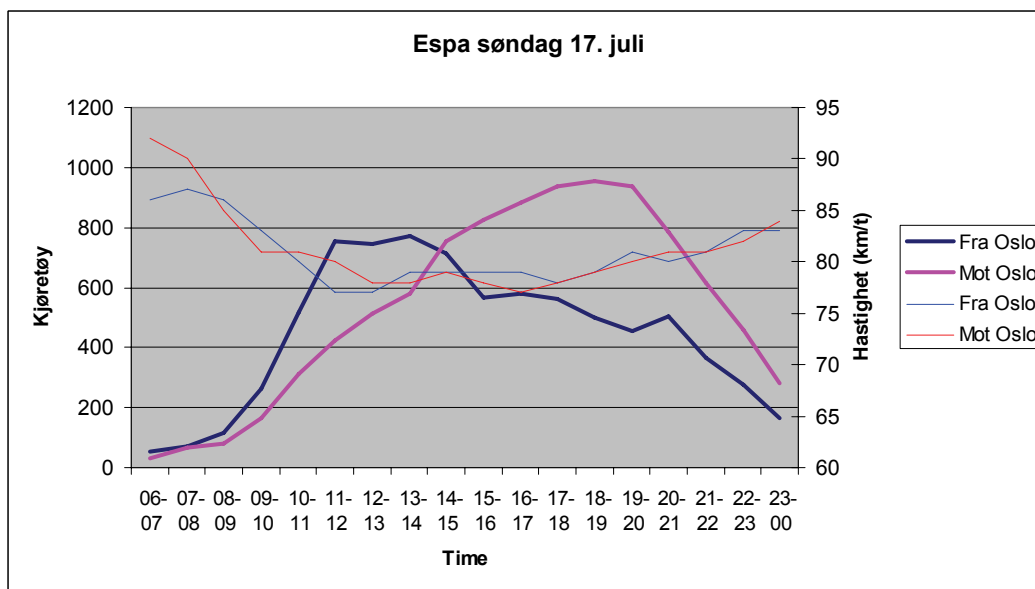
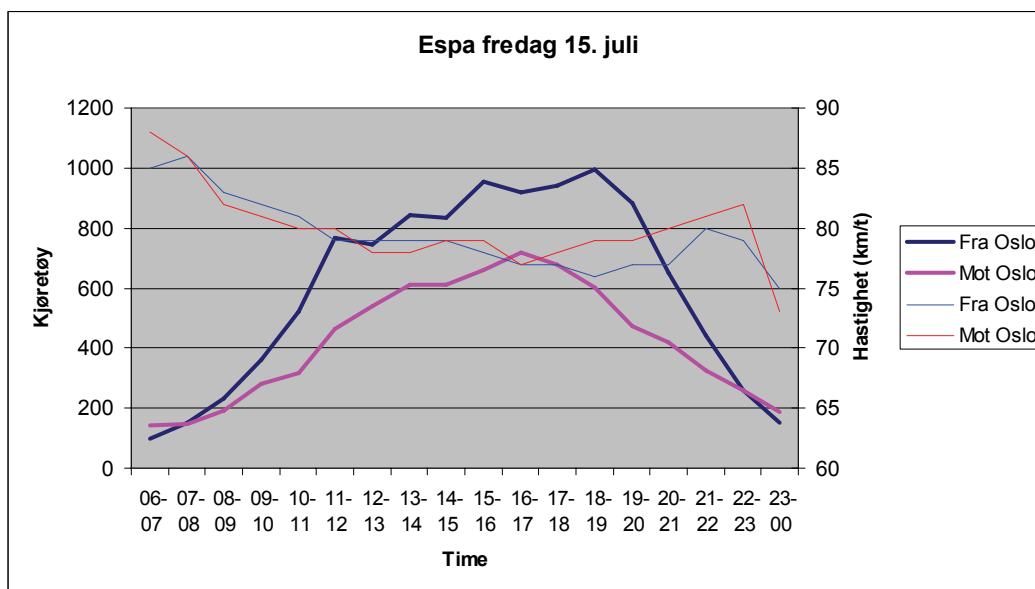


TØI rapport 891/2007

Figur 3.36: Trafikkprofil over Espa fredag og søndag uke 10 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Den store julitrafikken forbi Espå er mer jevnt fordelt i tid og får dermed noe lengre og lavere trafikktopper enn i mars. Spesielt for juli er at det går relativt store trafikktopper i begge retninger samtidig. Det ses spesielt fredag.

De store trafikkstrømmene gir i lengre perioder av dagen noe redusert framkommelighet, men utslagene på hastighetene er mindre enn i trafikktoppene vinterstid.



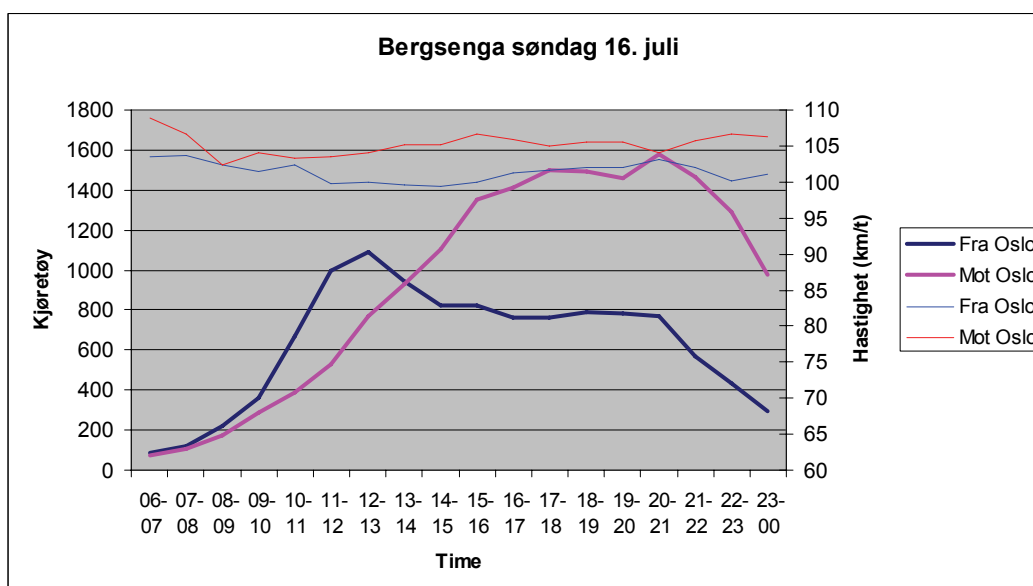
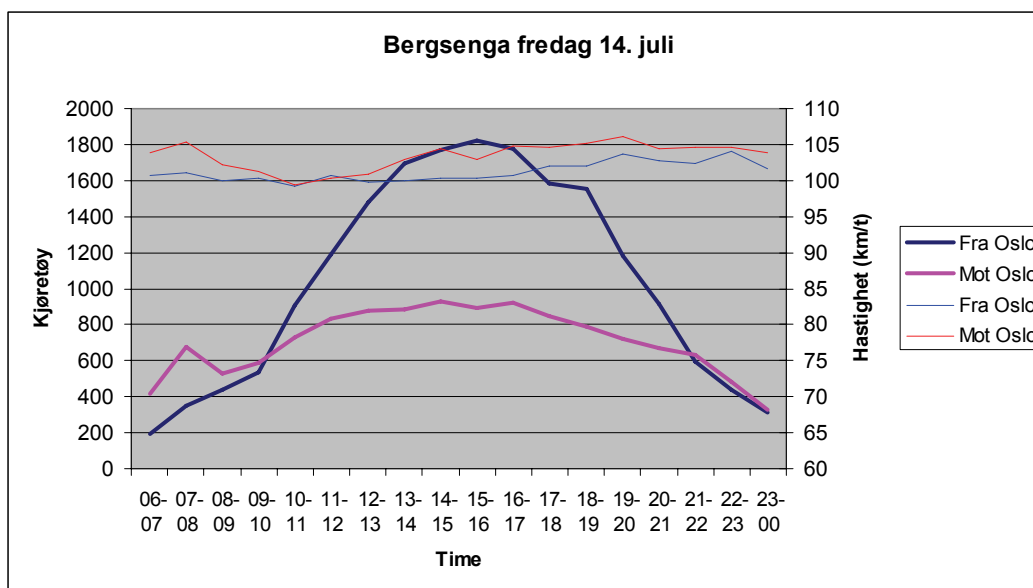
TØI rapport 891/2007

Figur 3.37: Trafikkprofil over Espå fredag og søndag uke 28 2005. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Helgetrafikk over Bergsenga i juli

På E18 forbi Bergsenga viser fredagstrafikken sørover en jevn kurve med topp i 15-16-tiden. Søndagstrafikken er enda jevnere fordelt og har et lavere toppunkt senere på kvelden, i 20-21-tiden. Ut fra gjennomsnittshastighetene ser det ikke ut til at 1600-1800 kjøretøy pr time skaper framkommelighetsproblemer på denne strekningen. Uavhengig av trafikkprofilene kjøres det i gjennomsnitt hele tiden noen km/t fortere i nordgående felt enn i motsatt retning.

Bergsenga med fire kjørefelt er dermed ikke noen flaskehals for ferietrafikken på E18. Kjøproblemer i topptrafikk nordover vil oppstå nærmere Drammen, før tofeltstunnelen som planlegges ferdig utvidet til fire felt i 2008.



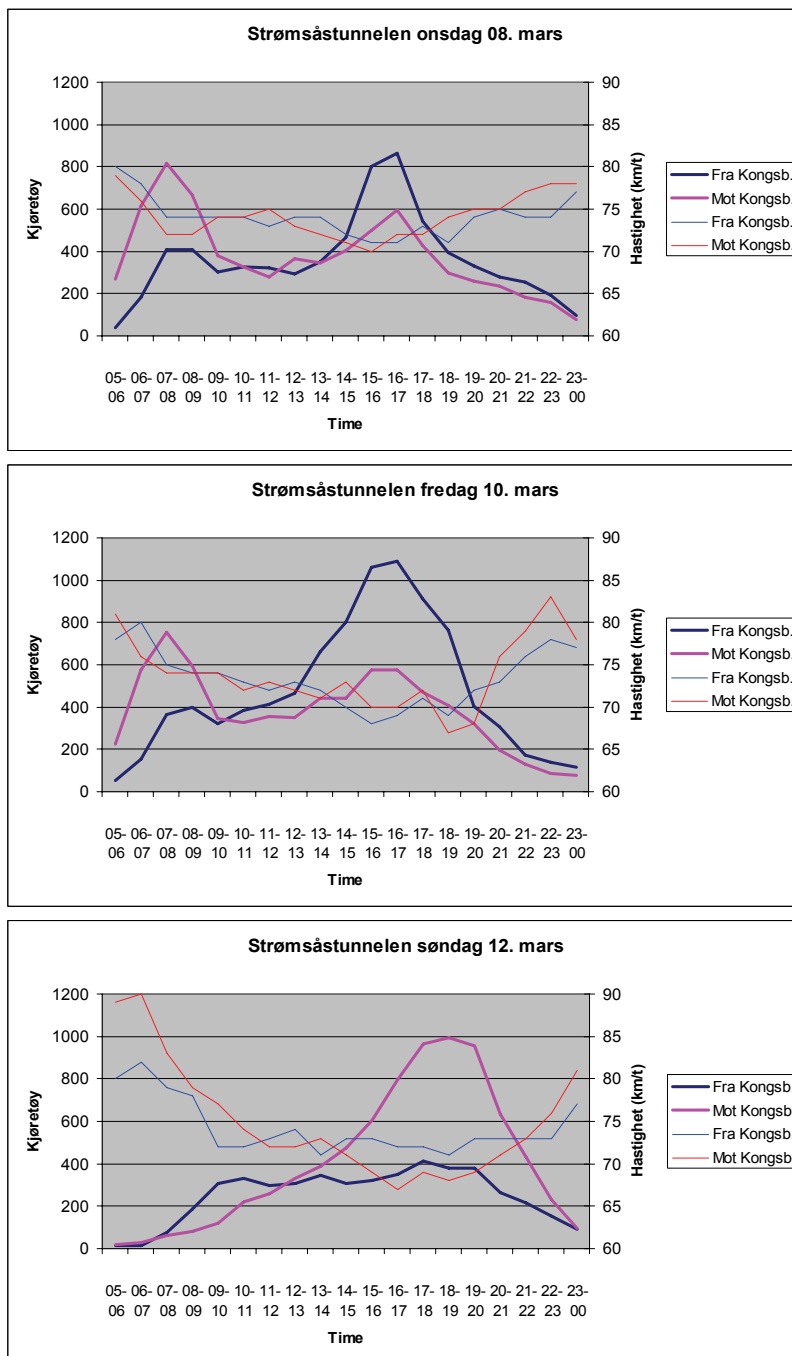
TØI rapport 891/2007

Figur 3.38: Trafikkprofil over Bergsenga fredag og søndag uke 28 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Hverdags- og helgetrafikk i Strømsåstunnelen i mars

Strømsåstunnelen har nest etter Storlersbakken ved Trondheim høyest YDT per kjørefelt. Her kan det derfor være interessant å se avviklingen av helgetoppene i sammenheng med situasjonen på en virkedag. Derfor er onsdag tatt med i tillegg til fredag og søndag i mars.

Generelt kjøres det litt langsommere enn tillatt fart. Rushet i 15-16-tiden skaper noe kø på vanlige hverdager, men framkommelighetsreduksjonen er mindre og mer kortvarig enn i trafikktoppene på fredag og søndag hvor volumene i mest belastet kjørefelt kan komme opp i 1000 kjøretøy.

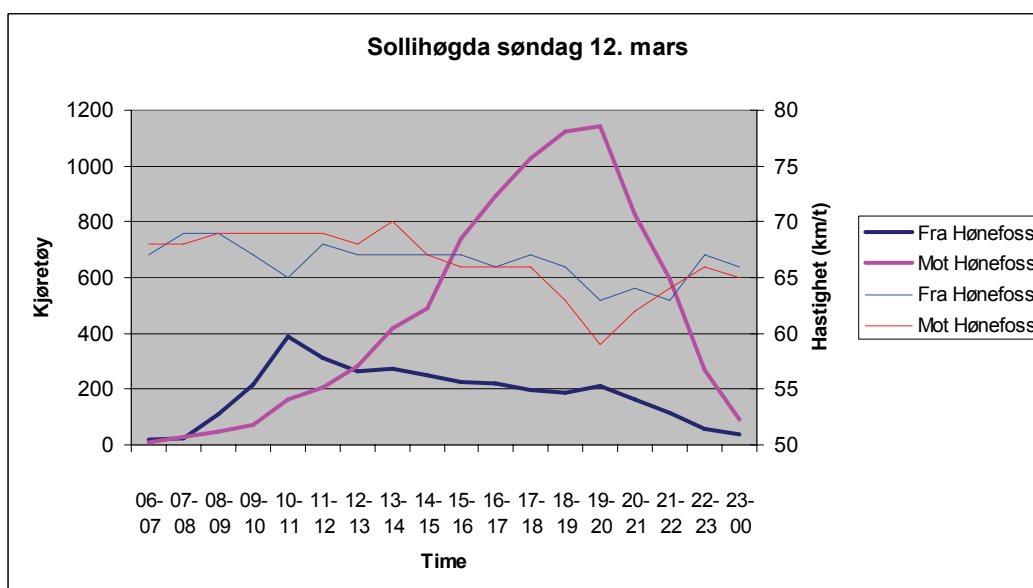
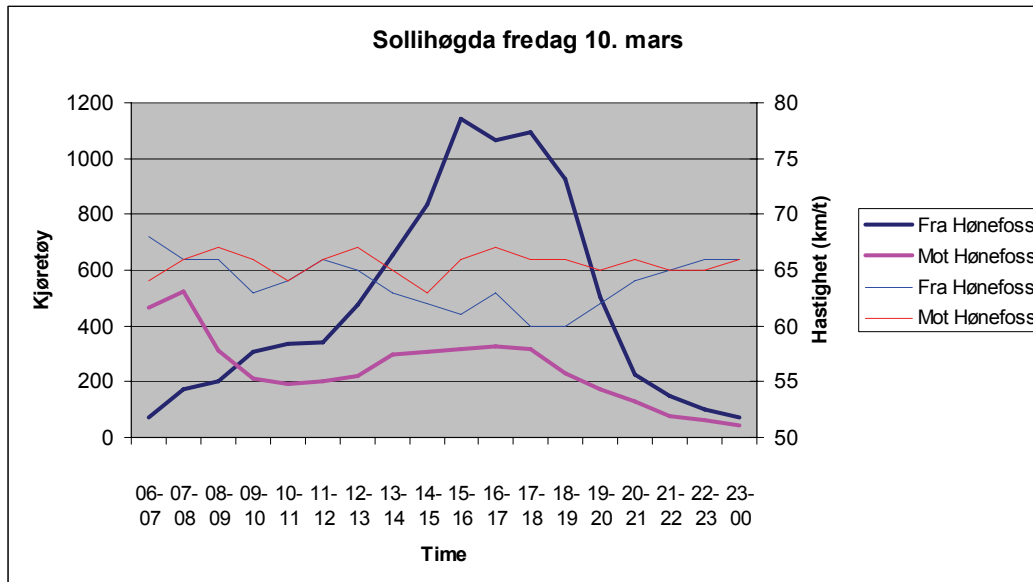


TØI rapport 891/2007

Figur 3.39: Trafikkprofil i Strømsåstunnelen onsdag, fredag og søndag uke 10 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Helgetrafikk ved Sollihøgda i mars

Hytte- og skitrafikken rundt helgene om vinteren kan bringe trafikken over Sollihøgda opp i nærmere 1200 biler pr time i mest belastede retning. Dette skaper køkjøring over lengre perioder. For fredagstrafikken er det mest merkbart i timene mellom kl 15 og 19, søndag noe senere fra ca kl 17 til 22.

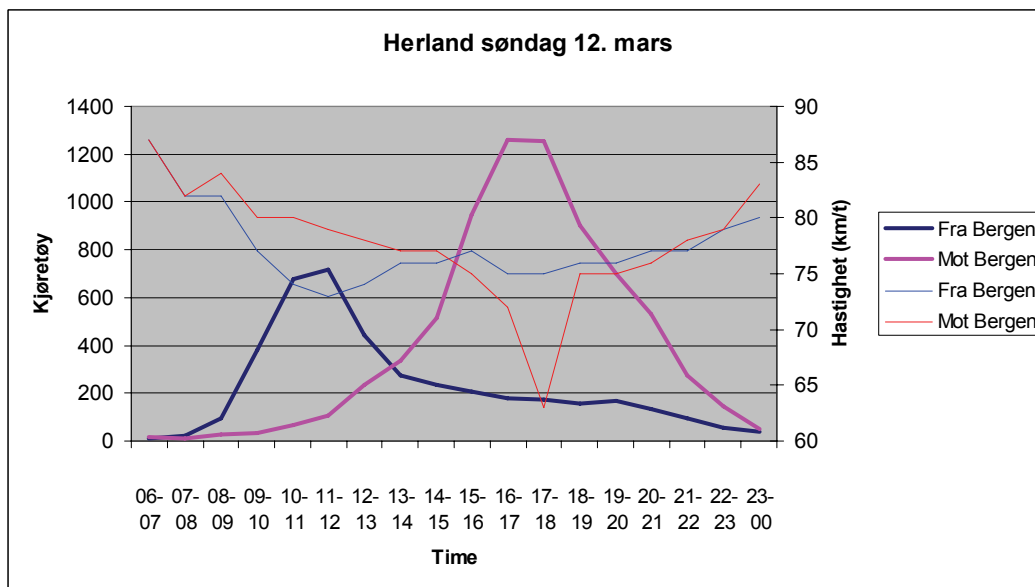
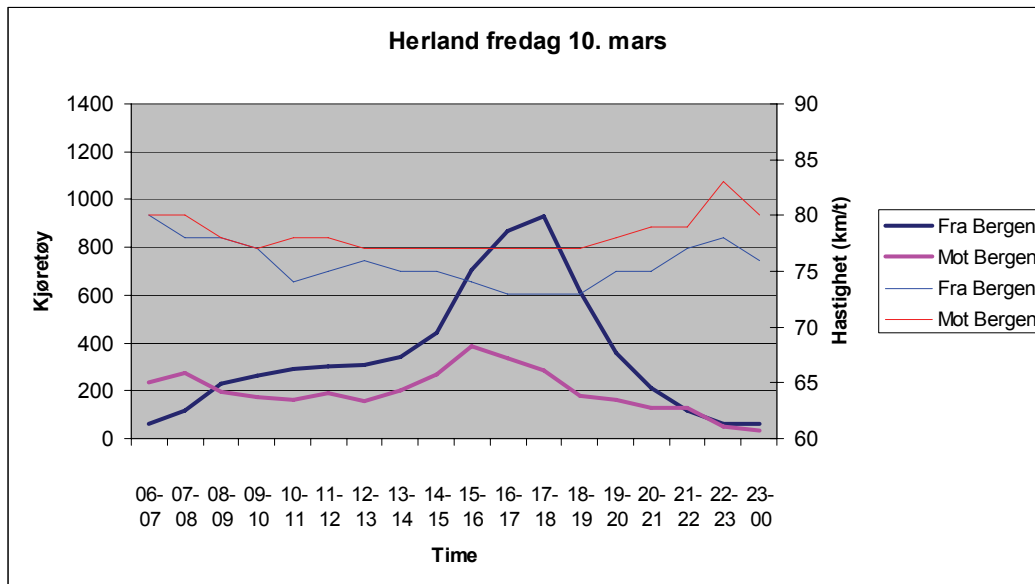


TØI rapport 891/2007

Figur 3.40: Trafikkprofil for Sollihøgda fredag og søndag uke 10 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Helgetrafikk ved Herland i mars

Weekendtrafikken til og fra Bergen om vinteren ser ut til å avvikles lettere for utreisetrafikken fra byen enn innreisene som er svært konsentrert om noen få timer på søndag. Søndag ettermiddag faller gjennomsnittshastigheten fra 77 til 63 km/t i løpet av en kort periode, men tar seg også raskt opp igjen etter at trafikktoppen er avviklet.



TØI rapport 891/2007

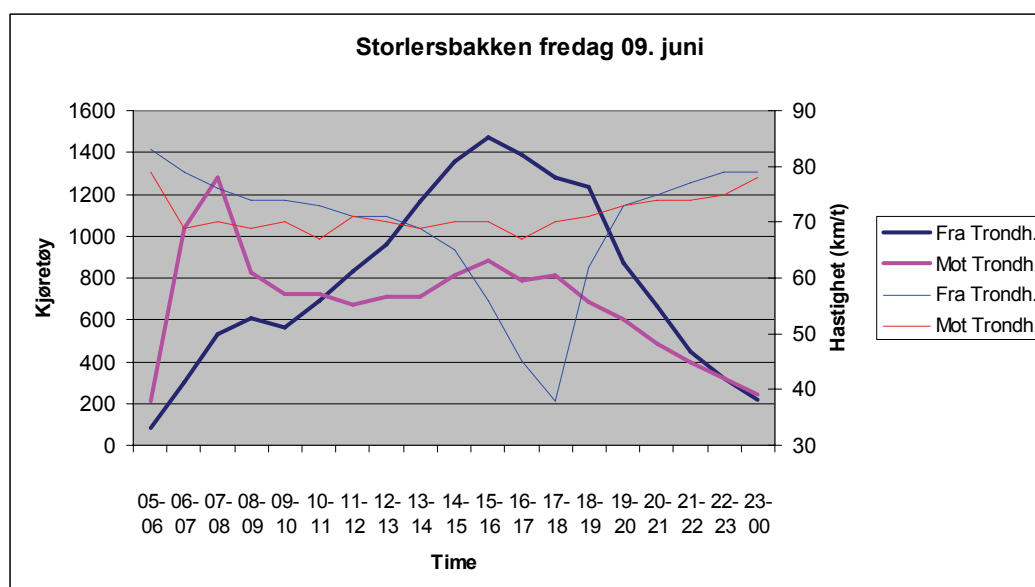
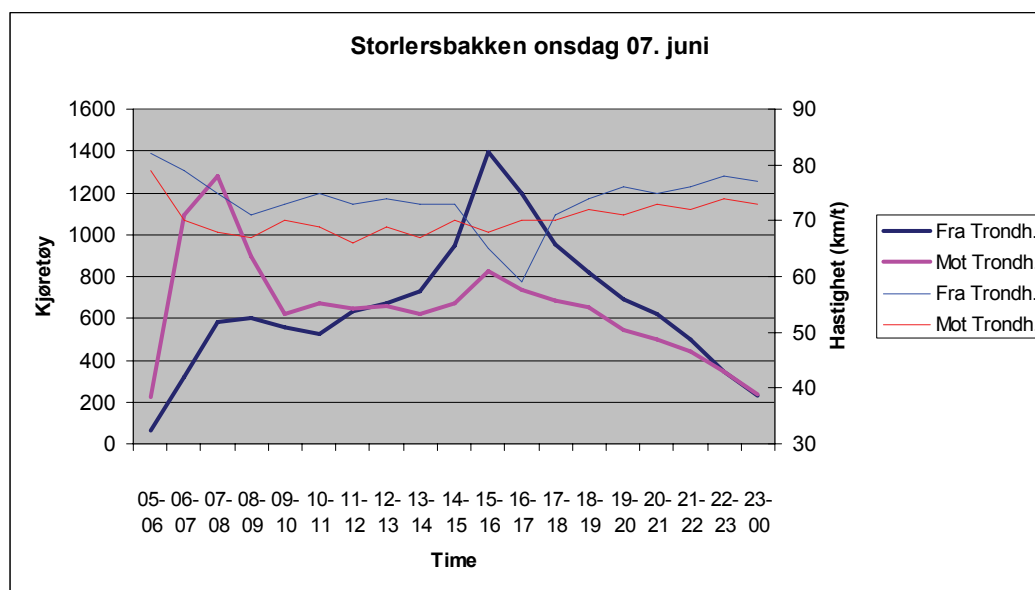
Figur 3.41: Trafikkprofil for Herland fredag og søndag uke 10 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

Hverdags- og helgetrafikk over Storlersbakken i juni

Tellepunktet Storlersbakken har generelt høyt trafikknivå på hverdager hvor toppdagen i våre oversikter var en fredag i juni med 15 000 kjøretøy i retning fra Trondheim. Hverdagstrafikken på denne strekningen er også høy og nærmer seg 13 000 kjøretøy i hver retning.

Tellepunktet ligger nær byen og i kort avstand til pendlingskommuner. Vegtrafikken på fredag kan derfor være preget av stor helgeutfart i kombinasjon med annen rushtrafikk i forbindelse med arbeids- og yrkesreiser. Vi ser her på hvordan avviklingen av trafikktoppen skjer på fredagen i juni sammenliknet med onsdagen som har normalt høy trafikk for en virkedag i juni.

Dette tellepunktet gir et tydelig eksempel på trafikksituasjoner hvor reiser av ulike formål har trafikktopp på samme tid. Her sammenfaller helgetrafikken fredag med den øvrige rushtrafikken ut av byen. Det gir i perioder stillestående kø.



TØI rapport 891/2007

Figur 3.42: Trafikkprofil for Storlersbakken onsdag og fredag uke 23 2006. Antall kjøretøy (fete linjer) og gjennomsnittshastighet (smale linjer) pr time og retning

4 Nordmenns reiseliv med bil

I RVU 2005 er respondentene spurt om alle lange reiser de har foretatt i løpet av siste måned. Som lange reiser registreres turene som er 10 mil eller lenger én veg, dessuten alle reiser til eller fra utlandet.

Nøkkeltall fra reisevaneundersøkelsene viser at befolkningens reiseaktivitet på turer lenger enn 10 mil har økt de senere år. Mer enn halvparten av befolkningen er på én eller flere lange reiser i løpet av en måned (Denstadli et al 2006).

75 prosent av de lange reisene har private formål, og størstedelen av disse foregår innen Norge eller til/fra naboland og med bil som transportmiddel. Fordelingen av reisemål mellom innland og utland er vist i Tabell 4.1.

Tabell 4.1: Fordeling av reisemål mellom Norge og utland, etter hovedformål for lange reiser

	Private formål	Arbeid-/studieformål	Alle formål
Reise innen Norge	72	80	74
Reise til/fra SE, DK, FI	18	10	16
Reise til/fra annet land	10	9	10
Sum	100	100	100

TØI rapport 891/2007

Tabell 4.2 viser bilandelene for de lange reisene og bilreisenes gjennomsnittlige kjøreavstand. Bil er det vanligste transportmiddelet på de private reisene. $\frac{3}{4}$ av reisene innen Norge og til nabolandene gjennomføres som bilfører eller passasjer. De private bilreisene innen Norge er i gjennomsnitt 200 km. På reiser i tilknytning til arbeid og studier er bilreisene noe kortere og andre transportmiddel har større betydning. Alle kjøreavstander er beregnet i én retning.

Tabell 4.2: Bilbruk og kjøreavstander. Bilandeler (prosent) for de lange reisene. Gjennomsnittlig lengde (km) på bilreisene innen Norge

	Private formål	Arbeid-/studieformål	Alle formål
<i>Bilandeler for de lange reisene innen Norge og til/fra utland (prosent)</i>			
Reise innen Norge	76	58	71
Reise til/fra SE, DK, FI	75	41	69
Reise til/fra annet land	3	2	3
Alle reiser	68	51	64
<i>Gjennomsnittlig lengde på bilreisene innen Norge (km)</i>			
	200	175	195

TØI rapport 891/2007

Beregning av kjøreavstander er bare gjort for de innenlandske bilreisene. Av bilreiser til utlandet er Sverige det viktigste reisemålet, og for disse har vi beregnet den norske delen av turen til/fra sannsynlig sted for grensepassering. Disse turene har færre kilometer på det norske vegnettet enn innlandsreisene. En god del av svensketurene er ganske lokale, slik at gjennomsnittsavstand til grensen er beregnet til 104 km for de private reisene.

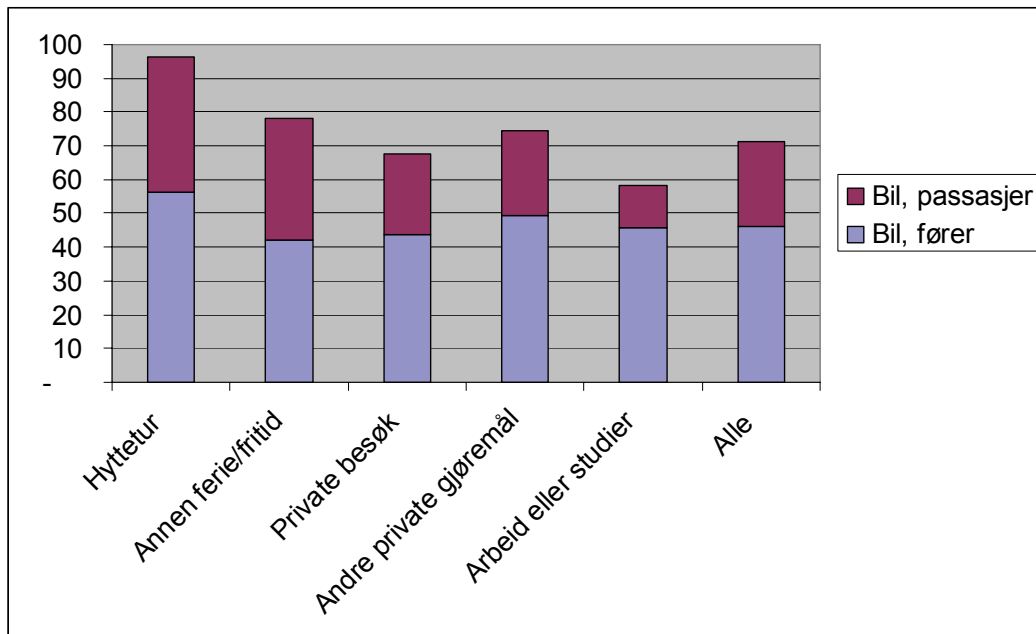
4.1 Fritidsreiser med bil

Grovt inndelt består de lange private bilreisene i Norge av feriereiser (46 prosent), besøk hos familie/venner (34 prosent) og andre private formål (20 prosent). Felles for disse er at alle eller de fleste reisene har fritidsformål som i mange tilfeller kan kombineres. En del av reisene inneholder derfor flere av formålene, men er kategorisert ut fra det som er oppgitt å være hovedformålet.

I RVU 2005 svarer 38 prosent av respondentene at de eier eller kan disponere hytte eller fritidsbolig i Norge. I tillegg kommer et par prosent som eier eller disponerer slike boliger i utlandet. Medregnet som fritidsbolig er også campingvogn på fast plass. For enkelhets skyld lar vi alle fritidsboliger inngå i begrepet "hytte" og reisene omtales som "hytteturer".

Hyttenes beliggenhet er registrert i RVU 2005, men hytteturer er ikke registrert som eget reisemål blant de lange reisene. De fleste vil finnes under den store kategorien feriereiser. Hytteturene i figur 4.1 framkommer ved å skille ut feriereiser som foregår mellom hjemstedet og kommunen hvor fritidsboligen ligger. Disse utgjør 44 prosent av kategorien lange feriereiser med bil i Norge.

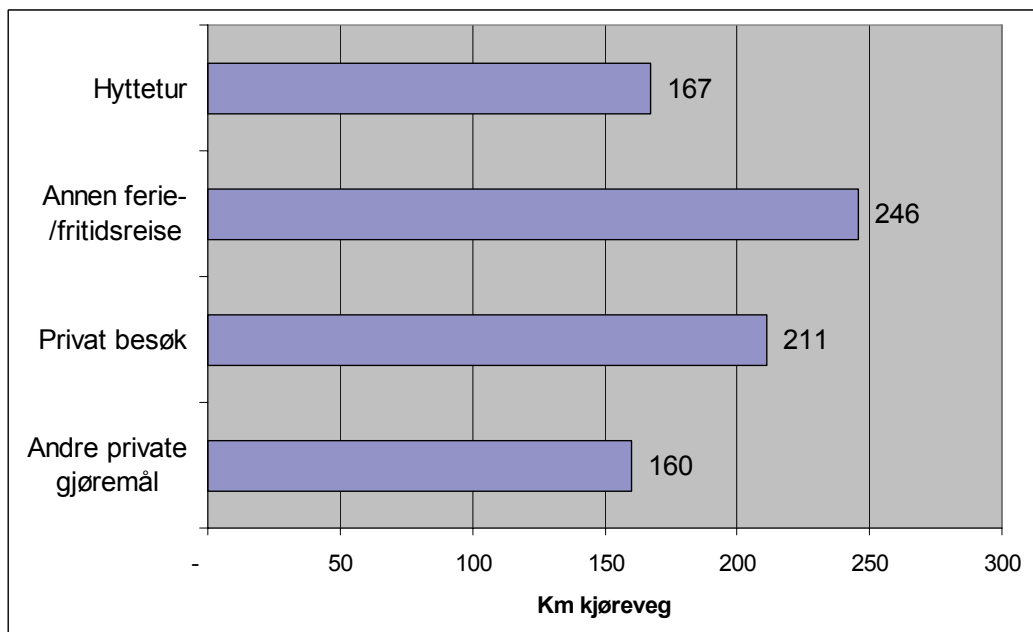
I figuren ser vi at bilandelene på reiser innen Norge varierer mellom ulike private reisemål, og at bil og biltrafikk har spesielt stor betydning for hytteturene. Kun fire prosent av disse reisene utføres på annen måte enn som bilfører eller bilpassasjer.



TØI rapport 891/2007

Figur 4.1: Bilbruk i prosent av lange reiser innen Norge. Fem hovedkategorier av reiseformål. RVU 2005

Hytteturene er også relativt korte sammenliknet med andre private reiseformål (Figur 4.2). Kortest er bilreisene i samlekategorien ”andre private” reiser, som er sammensatt av en rekke mindre kategorier privatreiser hvorav enkelte ikke er typisk ferie- eller reiselivstrafikk, som for eksempel følge/hente andre personer eller oppsøke medisinske tjenester.



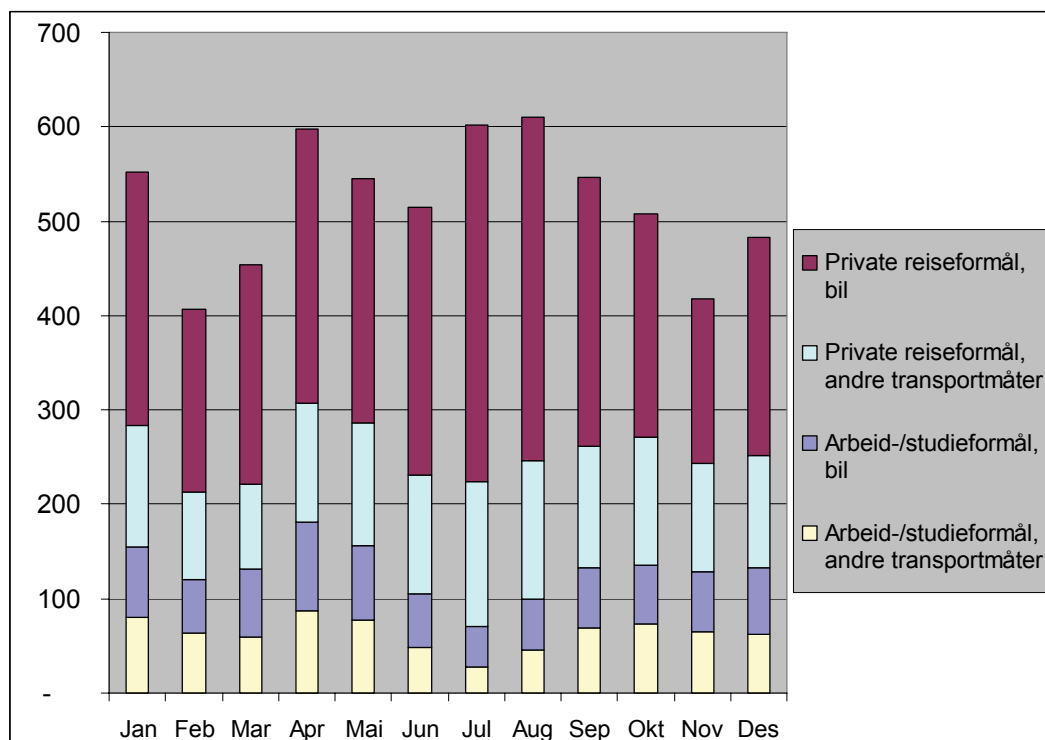
TØI rapport 891/2007

Figur 4.2: Avstand (km) langs veg mellom startkommune og endekommune for ulike kategorier lange private bilturer innen Norge. RVU 2005

En stor gruppe reiser som ikke er med i Figur 4.1 og Figur 4.2, er handlereisene til Sverige. Disse kjøres med bil i nesten like stor utstrekning (94 prosent) som hytteturene i Norge. Blant bilreisene over svenskegrensa er det mye lokal trafikk, og gjennomsnittlig kjøredistanse er ca 80 km for den norske delen av handleturen.

Sesongvariasjoner

I gjennomsnitt foretar befolkningen over 12 år 1,62 lange reiser pr måned, men antallet varierer i stor grad mellom befolkningsgrupper (Denstadli et al 2006). I tillegg har deler av denne reiseaktiviteten store sesongsvingninger, og dette gjelder også ferie- og fritidstrafikken med bil (Figur 4.3).

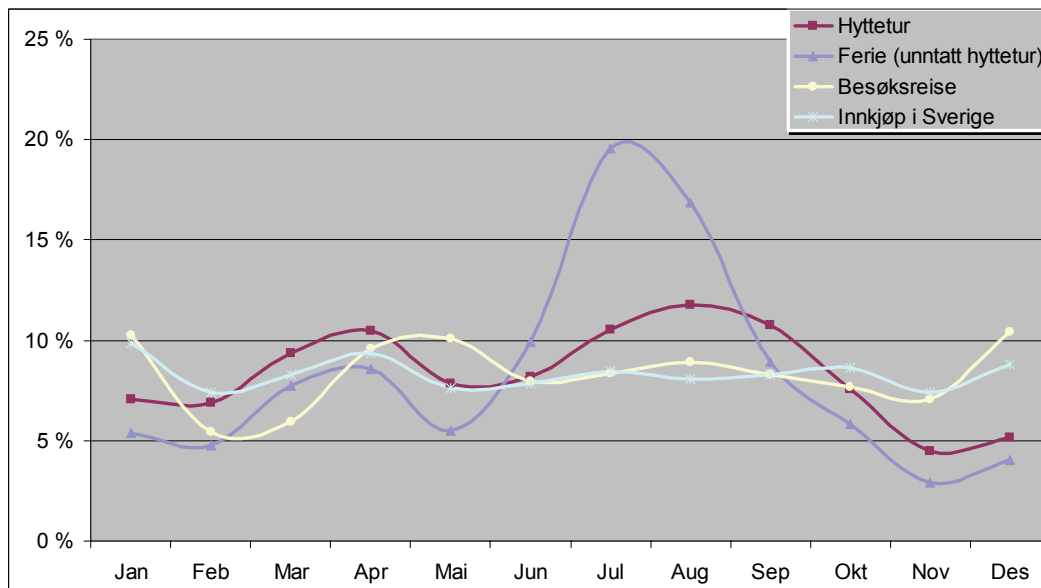


TØI rapport 891/2007

Figur 4.3: Antall lange reiser (i 1000) pr måned etter formål og transportmiddelbruk. Glattede verdier for intervjumåned og måneden før²

Figur 4.4 viser hvordan fire kategorier reiselivstrafikk med bil er fordelt over årets måneder. Hytteturene teller 16 prosent av de lange private bilreisene i en gjennomsnittsmåned. Denne reiseaktiviteten er lav om vinteren (november-februar) og jevnt høy resten av året, men med tydelige topper i sommer- og påskeferien. Beliggenhet og transportavstander har betydning for reiseaktiviteten til hyttene alle deler av året. Dette er nærmere beskrevet i avsnitt 4.2.

² Siste måneds lange reiser er ikke nøyaktig datofestet, og kan derfor være reiser foretatt i intervjumåned og/eller i kalendermåned før. Figurene viser derfor glattede gjennomsnittsverdier for intervjumåned og foregående måned. Det blir likevel en viss overrapportering for januar på bekostning av desember. Tilsvarende gjelder for forholdet mellom april og mars da påsken falt sent i mars 2005.



TØI rapport 891/2007

Figur 4.4: Lange bilreiser med fritidsformål. Prosentfordeling over årets måneder. Glattede verdier for intervjumåned og måneden før

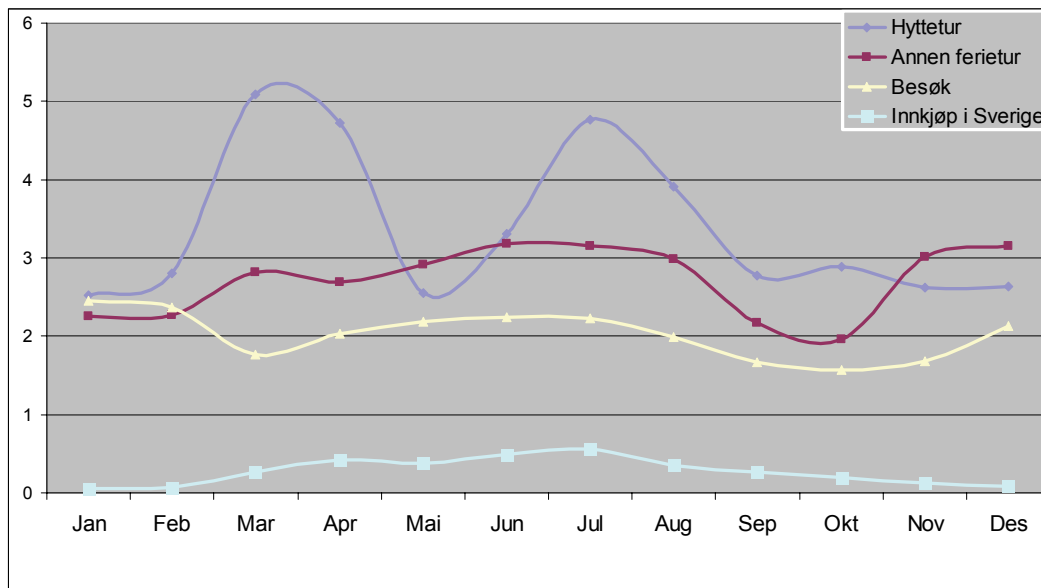
Kategoriene feriereiser (uten hytteturene) og besøksreiser er omtrent jevnstore. Til sammen utgjør de 45 prosent av alle de lange reisene og 56 prosent av de private totalt for året, men sesongfordelingen er svært ulik.

I Figur 4.4 ser vi at ferieturene har lavsesong om vinteren og en formidabel toppsesong i sommerferien juli-august. Det er i hovedsak økningen i feriereiser som gjør sommermånedene til årets mest trafikkerte når det gjelder bilturer over lengre distanser.

Besøksreisene er noe jevnere fordelt over året. Besøk hos familie og venner er det klart viktigste reisemålet for de lange bilturene i oktober-januar og i mai måned.

Handleturene til Sverige er ikke svært preget av sesongsvingninger, men holder jevnt volum gjennom hele året. I denne kategorien er det også med en del kortere turer fordi alle utlandsturer er registrert som lange reiser.

Blant bilreisene gjennomføres de lengste ferieoppholdene av de som besøker egne hytter (3,5 døgn i gjennomsnitt for året). Toppesongene for hyttereiser, påske og sommer, er også markert med klare økninger i varighet av ferieopphold på hyttene. Bilferier med andre reisemål enn hytta varer i gjennomsnitt 2,8 døgn og besøksreiser 2,0 døgn. Figur 4.5 viser bilferienes gjennomsnittlige varighet per måned.



TØI rapport 891/2007

Figur 4.5: Lange bilreiser med fritidsformål. Reiseoppholdets gjennomsnittlige varighet (døgn) etter reisemåned. Glattede verdier for intervjumåned og måneden før

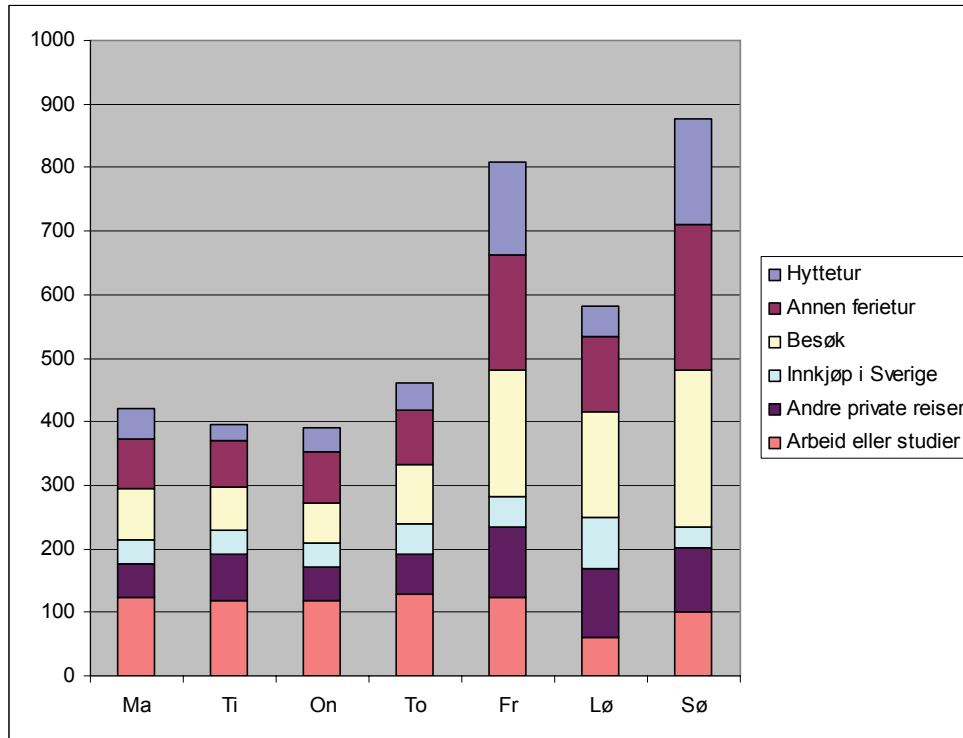
Fordeling på ukedager

Om reiselivstrafikken viser noe ulike mønstre for sesongfordeling, ligger fordelingen på ukedager mer likt. Uavhengig av sesong og reisemål kjøres størstedelen av de lange fritidsreisene med bil i tilknytning til helgene. Fredag og søndag har trafikktoppene. Her er det et unntak for handleturene til Sverige, hvor lørdag i størst grad benyttes.

Antallet lange bilreiser ligger ganske stabilt fra mandag til onsdag hvor arbeidsrelaterte reiser har omtrent 30 prosent av volumene. Torsdag tilføyes noe mer fritidstrafikk før den store økningen på fredag.

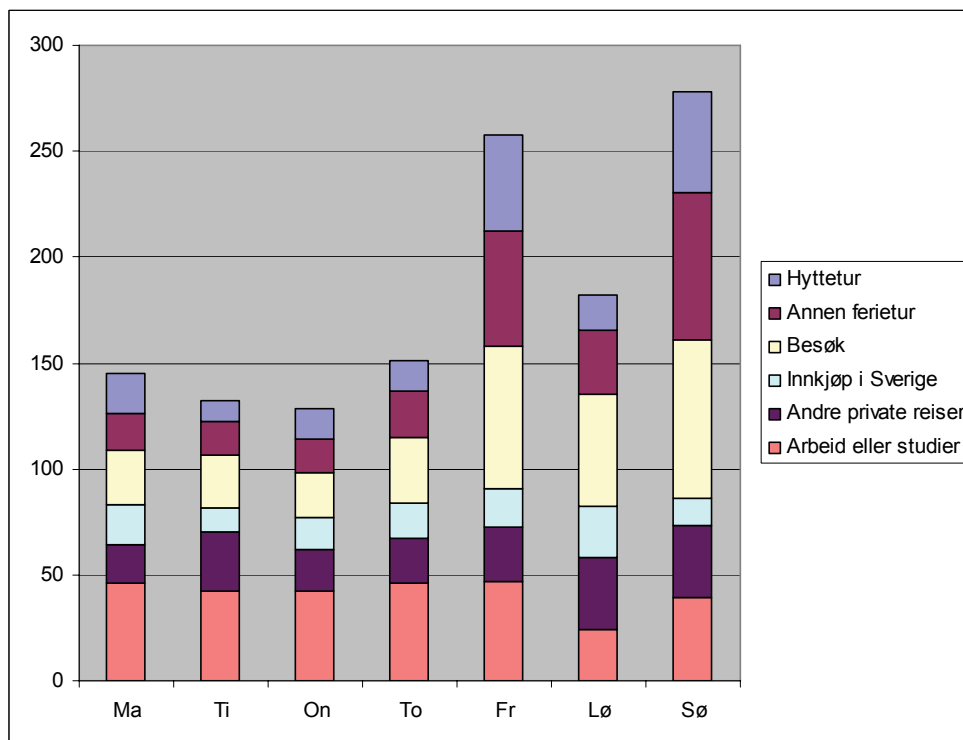
Lørdag er en litt roligere dag for helgetrafikken. Antallet fritidsreiser er likevel så stort at lørdagens lange bilreiser overstiger volumet på hverdager. Søndag er ukedagen med aller størst konsentrasjon av lange bilreiser. Over året er fredags- og søndagstrafikken av lange reiser mer enn dobbelt så stor som på hverdagsdøgn, og fritidsreisene utgjør 90 prosent disse dagene.

De følgende figurene viser reisevolumer gjennom ukens dager for de lange bilturene. Her ser vi at sommersesongen har flest lange fritidsreiser med bil både på hverdager og helgedager. I lavsesongen mot slutten av året er det særlig hverdagens som har færre slike reiser, mens helgetrafikken ligger omtrent på samme nivå som i vintersesongen.



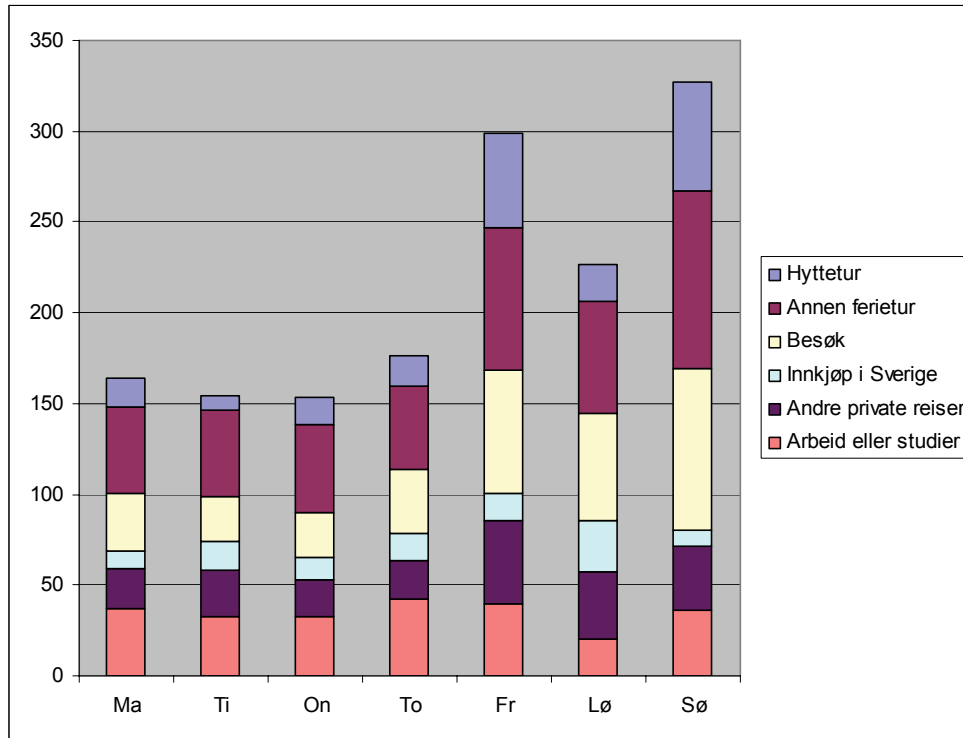
TØI rapport 891/2007

Figur 4.6: Antall lange bilreiser (i 1000) årlig fordelt på formål og ukedag



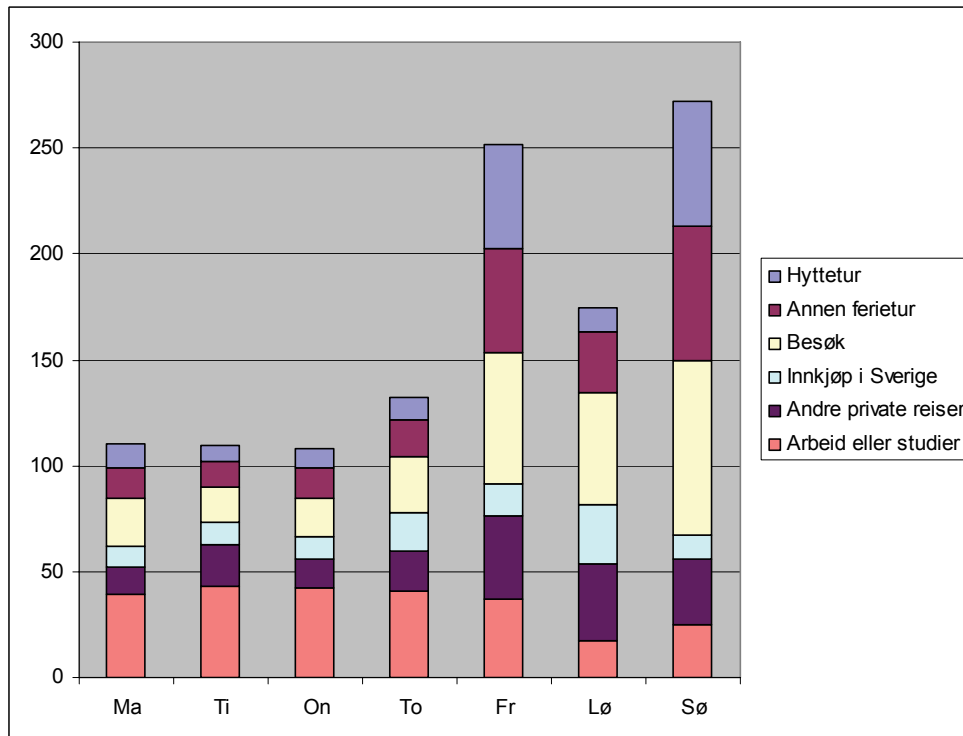
TØI rapport 891/2007

Figur 4.7: Antall lange bilreiser (i 1000) fordelt på formål og ukedag. Vintersesong (jaunar-april)



TØI rapport 891/2007

Figur 4.8: Antall lange bilreiser (i 1000) fordelt på formål og ukedag. Sommersesong (mai-august)

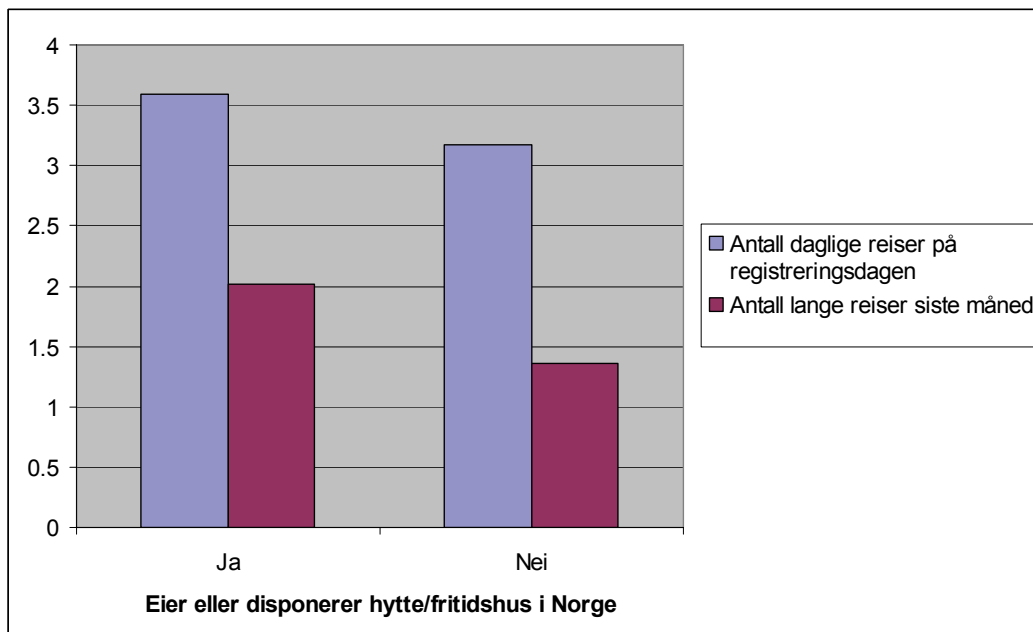


TØI rapport 891/2007

Figur 4.9: Antall lange bilreiser (i 1000) fordelt på formål og ukedag. Høstsesong (september-desember)

4.2 Bruksomfang for hyttene

De som har tilgang til hytte eller annen fritidsbolig har i gjennomsnitt større reiseaktivitet enn de som ikke har hytte (Figur 4.10). Forskjellen vises tydeligst i antallet lange reiser gjennomført i løpet av en måned.



TØI rapport 891/2007

Figur 4.10: Reiseaktivitet etter tilgang til hytte/fritidsbolig i Norge

Uten å gå nærmere inn på formålet med hytteeierens reiser, er det ikke utenkelig en god del av reiseaktiviteten til denne gruppen er hytteturer og at mange av disse reisene er lenger enn 100 km.

Hytteturer er vanligvis forbundet med ferie og fritid. Hvor ofte slike turer gjennomføres vil avhenge av hvor mye tid innehaveren har til disposisjon, og avstander og reisetider til hytta vil dermed spille en rolle.

48 prosent av hyttene i RVU 2005 ligger i annet fylke enn innehaverens bosted. 33 prosent har hytte innenfor eget fylke, men i en annen kommune, og 19 prosent innen egen kommune. Både hytteinnehav, lokalisering og avstand til hytter varierer etter hvor man er bosatt (Tabell 4.3).

Den geografiske grovinndelingen av hyttenes beliggenhet forteller ikke alt om avstand mellom hjem og hytte, men som grupper vil de tre kategoriene ha svært forskjellige reiseavstander for hytteturer.

Tabell 4.3: Innehav og beliggenhet for hytter og fritidsboliger etter hjemfylke

Bostedsfylke	Andel som eier / disponerer hytte/fritidsbolig i Norge (prosent)	Hyttes/fritidsboligens beliggenhet i forhold til bosted (prosentfordeling)			Gjennomsnittlig kjøreavstand til hytte (km) ³		
		I hjemkommunen	I hjemfylke, annen kommune	I annet fylke	I hjemfylke, annen kommune	I annet fylke	Alle hyttebrukere
Østfold	26	18	31	51	38	299	168
Akershus	44	2	7	92	45	236	219
Oslo	39	1	0	99		231	229
Hedmark	38	31	42	27	94	323	131
Oppland	41	35	37	28	73	273	109
Buskerud	40	15	40	45	84	197	125
Vestfold	34	10	12	78	31	207	168
Telemark	40	22	52	26	76	233	103
Aust-Agder	29	23	38	39	62	416	189
Vest-Agder	39	23	33	44	54	189	105
Rogaland	34	9	41	50	62	242	148
Hordaland	36	15	60	24	67	291	113
Sogn og Fjordane	41	51	31	18	92	239	80
Møre og Romsdal	33	29	41	30	60	305	121
Sør-Trøndelag	47	21	50	29	96	347	153
Nord-Trøndelag	38	39	43	19	58	186	66
Nordland	41	44	46	10	138	723	141
Troms	36	32	51	17	104	801	196
Finnmark	47	49	44	7	130	679	114
Hele landet	38	19	33	48	79	260	154

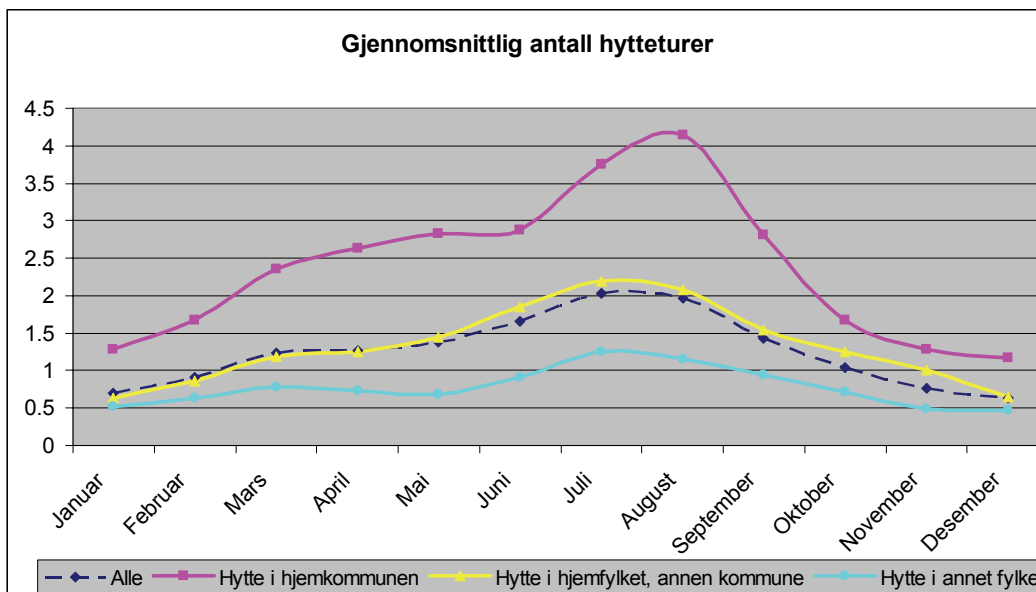
TØI rapport 891/2007

I forbindelse med registrering av hytteholdet i RVU 2005 er det spurt om hvor ofte de med tilgang til hytte hadde besøkt hytta i løpet av den siste måneden.

Nesten halvparten oppgir at de ikke var hytta i det tidsrommet. De øvrige hadde gjennomført én eller flere hytteturer. Gjennomsnittet for alle hytteinnehaverne er 1,2 besøk, men variasjonene er store og avhenger av flere forhold.

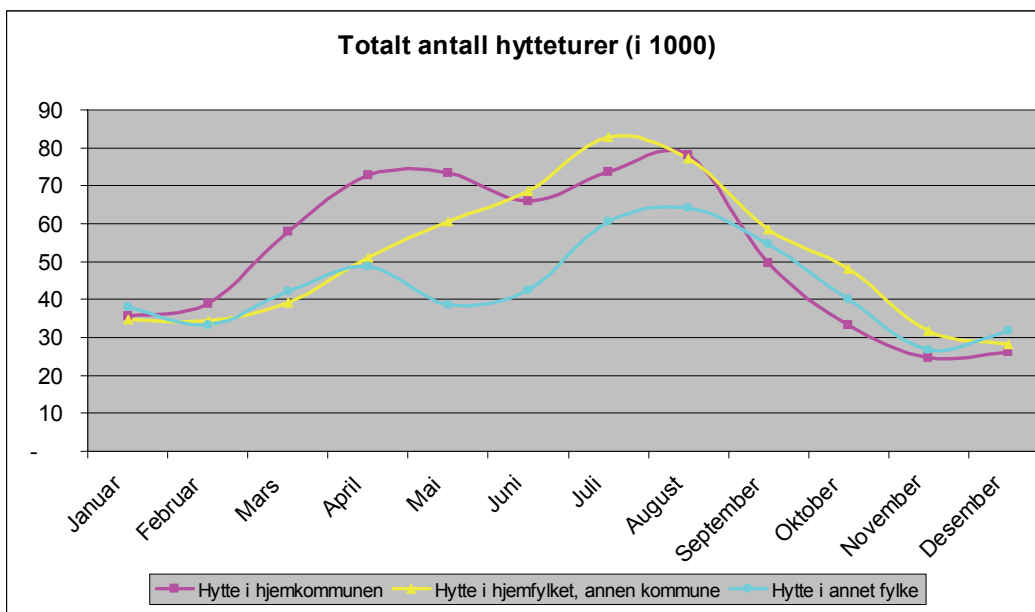
Årstid er en viktig faktor. Juli-august er toppsesong for hyttebesøk. Antallet hytteturer synker mot slutten av året, øker ganske markert i februar mot vårsesongen og igjen i juni mot toppsesongen. Endringene er mest markert for gruppen med kortest avstand til hyttene. Lengre avstander begrenser sesongeffektene på hyttebruken. Hytteinnehavere med hytte utenfor eget fylke har i gjennomsnitt lavest reisefrekvens til hytta gjennom hele året (Figur 4.11).

³ Kjøreavstand er beregnet som antall kilometer mellom tyngdepunkt (kommunesentra) i hjemkommunen og hyttekommunen. For hytter beliggende i hjemkommunen er en gjennomsnittsavstanden 17 km brukt. Dette er gjennomsnittsverdien for hytteturene blant de daglige reiser i RVU 2005. For disse reisene er avstanden anslått av respondentene.



TØI rapport 891/2007

Figur 4.11: Gjennomsnittlig antall hytteturer pr måned etter hyttas lokalisering i forhold til bosted. Glattet gjennomsnitt for intervjumåned og foregående måned



TØI rapport 891/2007

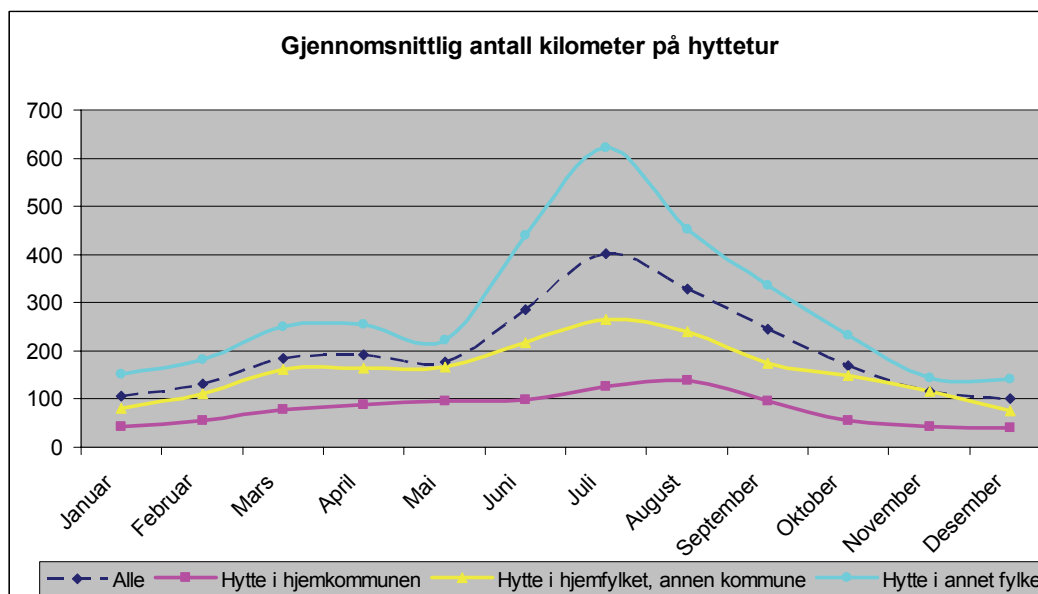
Figur 4.12: Totalt antall hytteturer (i 1000) pr måned etter hyttas lokalisering i forhold til bosted. Glattede verdier for intervjumåned og foregående måned

Da det er mange som har hytte utenfor eget fylke, har de likevel en ganske stor betydning for *totalvolumet* av hytteturer (Figur 4.12). Besøksstoppene for denne gruppen er mer konsentrert rundt perioder med flere sammenhengende helligdager, som påske og jul i tillegg til sommerferien.

Målt i antall kilometer reiseveg øker betydningen av hytteturene som krysser fylkesgrenser ytterligere (Figur 4.13). Her finner vi de fleste hytteeiere i Oslo/Akershus.

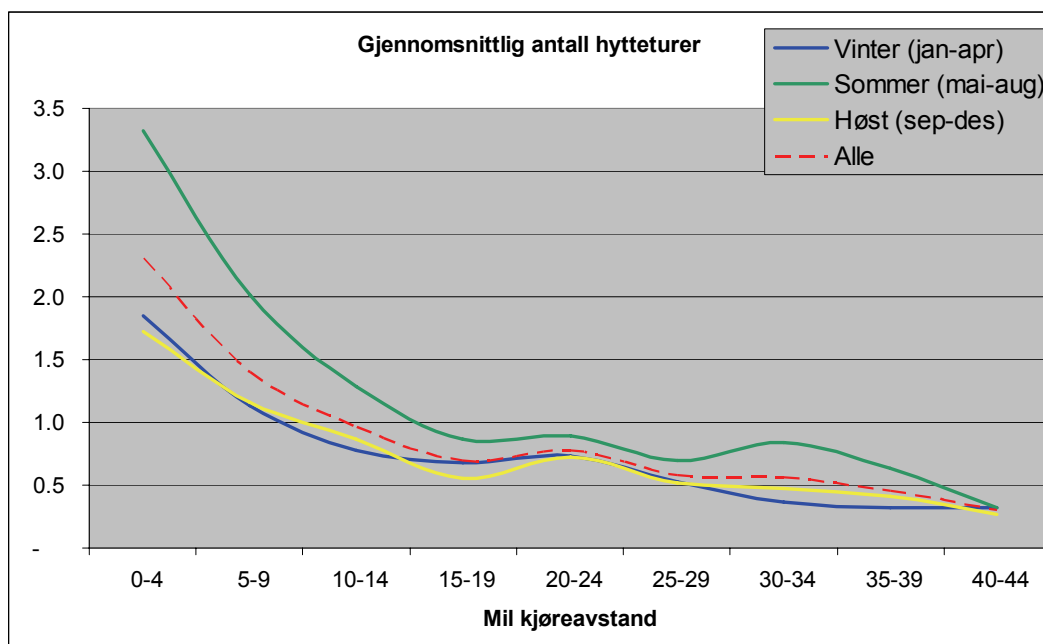
Folk med hytte utenfor eget fylke reiser altså sjelden til hytta, men på grunn av relativt lange avstander er de som tilbakelegger flest kilometer på hyttetur i løpet av året. For folk med hytte i egen kommune er det motsatt. De har flest turer, men kjører færrest kilometer til/fra hytta.

I toppmåneden juli tilbakelegger en gjennomsnittlig hyttebruker til sammen 400 km på veg til og fra hytta.



TØI rapport 891/2007

Figur 4.13: Gjennomsnittlig antall kilometer tilbakelagt på hyttetur pr måned etter hyttas lokalisering i forhold til bosted. Glattet gjennomsnitt for intervjumåned og foregående måned



TØI rapport 891/2007

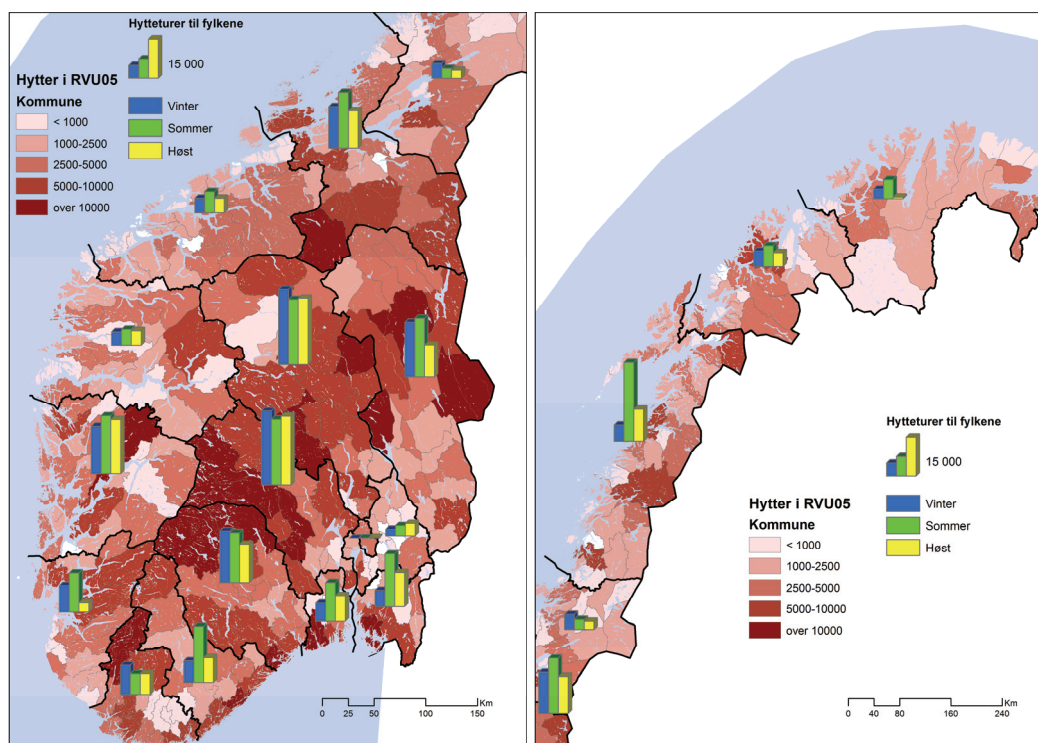
Figur 4.14: Antall hytteturer per måned etter sesong og avstand til hytta

Avstandsfølsomheten for besøk på hyttene er vist i Figur 4.14. 94 prosent av alle hyttene ligger i området under 45 mil kjøreavstand. På de korteste avstandene har sesong størst betydning for bruken, men sesongforskjellene avtar når reisevegen øker mot 20-24 mil. Deretter avtar vinter- og høsttrafikken jevnt, mens sommertrafikken faller sterkest etter 34 mil.

Uansett kjøreavstand har hyttene generelt mest besøk om sommeren, og nivåforskjellen er faktisk størst med kortest avstand. Det kan skyldes flere ting. Muligheter og attraktivitet for helårsbruk har betydning og kan være knyttet både til hyttas standard, til omgivelsene eller transportforholdene, for eksempel framkommelighet på lokale atkomstveger om vinteren.

Kartene i Figur 4.15 viser geografisk fordeling av hyttebesøkene. Sommertrafikken relativt stor til alle fylkene. I de to fylkene med flest vinterbesøk, Buskerud og Oppland, er de andre sesongene nesten like viktige. Vintersesongen står relativt sterkt i fylker med store hytteområder i innlandskommuner.

Andre steder er sommeren en markert toppsesong. Sommeren skiller seg tydelig ut som viktigste hyttesesong i fylker man forbinder med sommerturisme, som Nordland, Aust-Agder, Østfold og Vestfold.



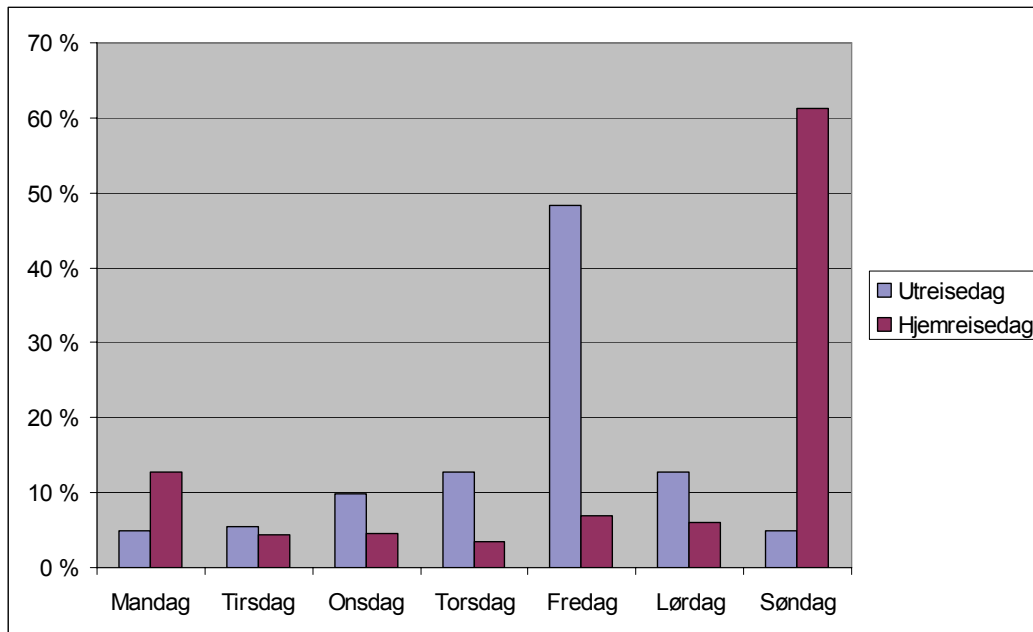
TØI rapport 891/2007

Figur 4.15: Hytteturer, 5 mil eller lenger, fra RVU 2005. Antall hyttebesøk i fylkene etter sesong (vinter: januar-april, sommer: mai-august, høst: september-desember)

Oversikten over privatreisene (Figur 4.2) viste at hytteturer i gjennomsnitt er kortere enn de fleste andre kategorier av lange bilreiser.

At halvparten av hytteeierne har fritidsboligen innen eget fylke tyder på at svært mange hytter ligger i rimelig kjøreavstand fra bosted med tanke på bruksfrekvens og biltransport. De fleste av de lange hytteturene (dvs. 10 mil eller lenger) med bil avvikles også i løpet av en helg, slik fordelingen i Figur 4.16 viser.

Av fritidsreisene med bil er det hytteturene som i aller størst grad er konsentrert om helgene. Hele 70 prosent av bilturene i tilknytning til hyttebesøk kjøres fredag, lørdag eller søndag.



TØI rapport 891/2007

Figur 4.16: Prosentfordeling av utreisedager og hjemreisedager for de lange hytteturene med bil

5 Utenlandske gjester på norske veger

I følge Gjesteundersøkelsen for 2006 kom 1,9 millioner utenlandske bilturister på ferie med overnatting i Norge dette året. Dette er den største gruppen utenlandske besøkende i Norge. Til sammen hadde de nesten 12 millioner overnattinger i Norge i 2006 (Haukeland og Rideng 2007).

Personbil, bobil og busser frakter nesten dobbelt så mange feriegjester som den nest viktigste transportmåten, fly. Det er likevel flyturismen som øker mest markant, fra 474 tusen overnattingsgjester i 2001 til en million i 2006. Feriebesøkene med bil på veg og ferge har hatt svakere vekst, og økte med kun 8 prosent over samme femårsperiode.

Tabell 5.1: Utenlandske feriegjester (og deres kjøretøyer) med minst én overnatting i Norge. Registrert utreise med ferge og på veg fra Norge. 2001–2006. Enhet = 1000 for antall gjester, gjestedøgn og kjøretøyer

	I alt						Endring i % 2005–2006	Transportmiddel ved utreise 2006	
	2001	2002	2003	2004	2005	2006		Ferge	På veg
Feriegjester	1 771	1 774	1 781	1 861	1 925	1 909	-1	626	1 283
Gjestedøgn	12 264	12 124	12 590	12 928	12 935	11 997	-7	5 551	6 446
Gjestedøgn per pers.*	6,9	6,8	7,1	6,9	6,7	6,3	-6	8,9	5,0
Personbiler	442	487	492	499	507	518	2	161	357
Bobiler	35	34	40	45	48	41	-15	5	36
Biler med camp.vogn	28	23	24	29	23	20	-12	2	18
Turbusser	13	14	12	13	14	14	0	3	11

Kilde: TØI rapport 864/2006

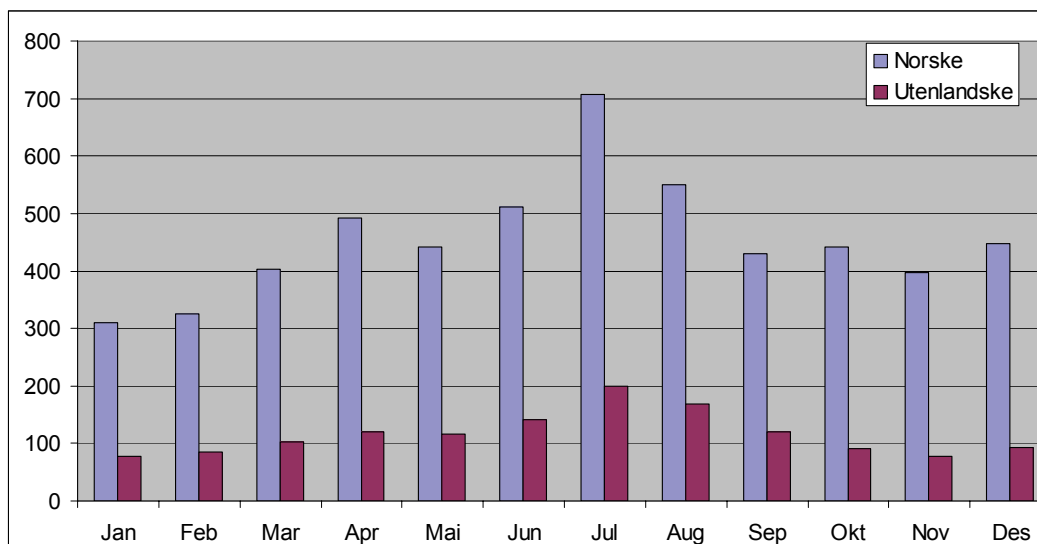
* Antall gjestedøgn i Norge

I løpet 2006 hadde utlendinger på ferietur med seg nær 600 000 kjøretøy, 14 prosent flere enn i 2001. Det er dermed blitt færre personer i hvert utenlandsk feriekjøretøy. Dette kan særlig knyttes til nedgang i antall campingturister med bobiler og campingvogner, samt stagnasjon i besøk av utenlandske turbusser. Kortere opphold i Norge har også gitt nedgang i antall gjestedøgn i 5-årsperioden.

Sommersesongen (mai-september) er viktigste periode for denne trafikken både målt i antall kjøretøy og oppholdstid i Norge. Sommersesongen hadde 62 prosent av kjøretøyene og 71 prosent av gjestedøgnene i 2006.

5.1 Sesongvariasjoner i grensetrafikken

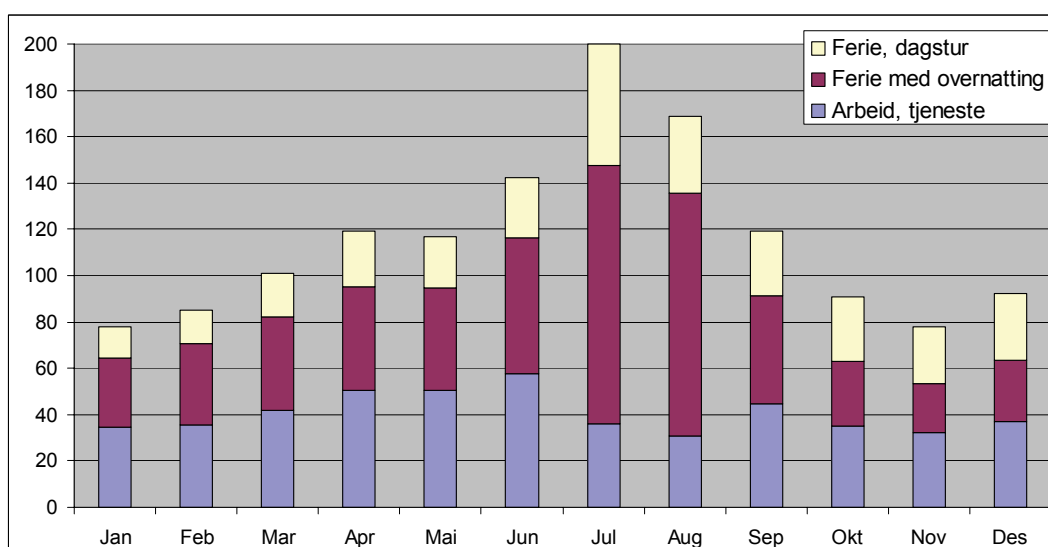
Det er vesentlige sesongsvingninger i antall personkjøretøy som passerer grenseovergangene på veg og ferge. I januar 2006 viser statistikken til sammen ca. 390 tusen utreiste personkjøretøy mot over 900 tusen i juli. Om lag 20 prosent av personkjøretøyene er utenlandske (Figur 5.1).



TØI rapport 891/2007

Figur 5.1: Antall personkjøretøy (i 1000) på utreise fra Norge. Sum for grenseovergangene på veg og ferge pr måned i 2006

Den store sommerøkningen skyldes ferietrafikk av både utenlandske og norskregistrerte kjøretøy. Mesteparten av året er ferie- og fritidsandelen blant de utenlandske kjøretøyene mellom 55 og 65 prosent. Unntaket er juli-august hvor ferietrafikken er størst og antallet arbeids-/tjenestereiser noe redusert. Rundt 370 tusen utenlandske personkjøretøy besøker Norge i juli-august, og hele 82 prosent av disse er på kortere eller lengre ferie-/fritidsopphold (Figur 5.2).



TØI rapport 891/2007

Figur 5.2: Utenlandske personkjøretøy (i 1000) på utreise fra Norge. Sum for grenseovergangene på veg og ferge pr måned i 2006

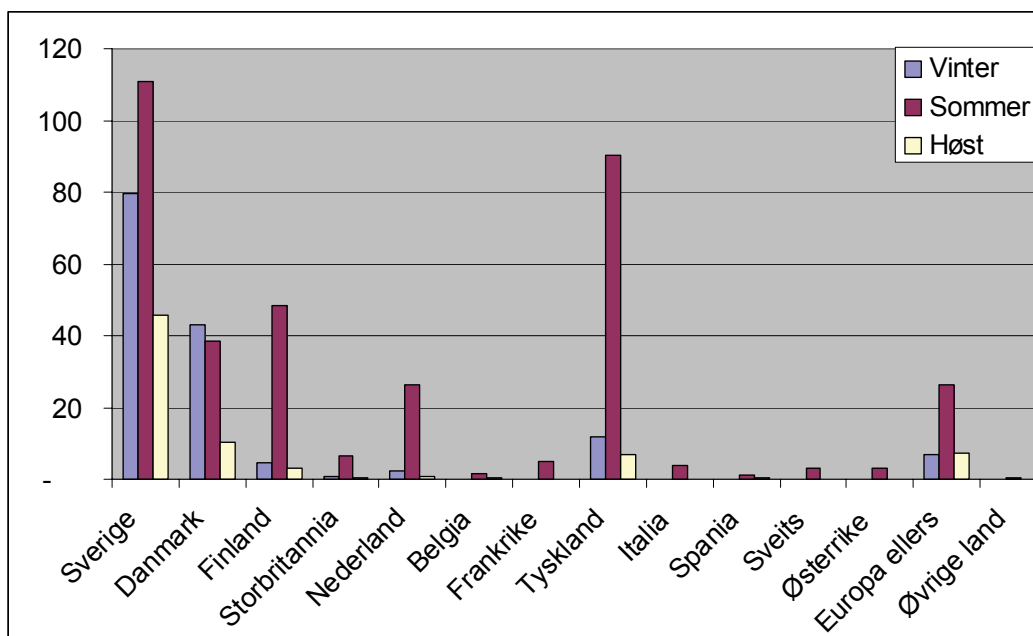
5.2 Feriegjestenes nasjonaliteter

590 tusen utenlandske kjøretøy ble brukt på feriereise med overnatting i Norge i 2006. Til sammen var disse kjøretøyene 3,6 millioner døgn i landet. Svensker, tyskere, dansker, finner og nederlendere er de største nasjonsgruppene på vegen. Briter utgjør også et visst innslag. Andre nasjonaliteter er mindre representert.

Av utenlandske kjøretøy på grensene finner vi flest svenske (40 prosent). På grunn av lengre ferieopphold i Norge er det er likevel de tyske bilturistene som utgjør det største innslaget på vegene med 30 prosent av den samlede oppholdstiden for kjøretøy i Norge.

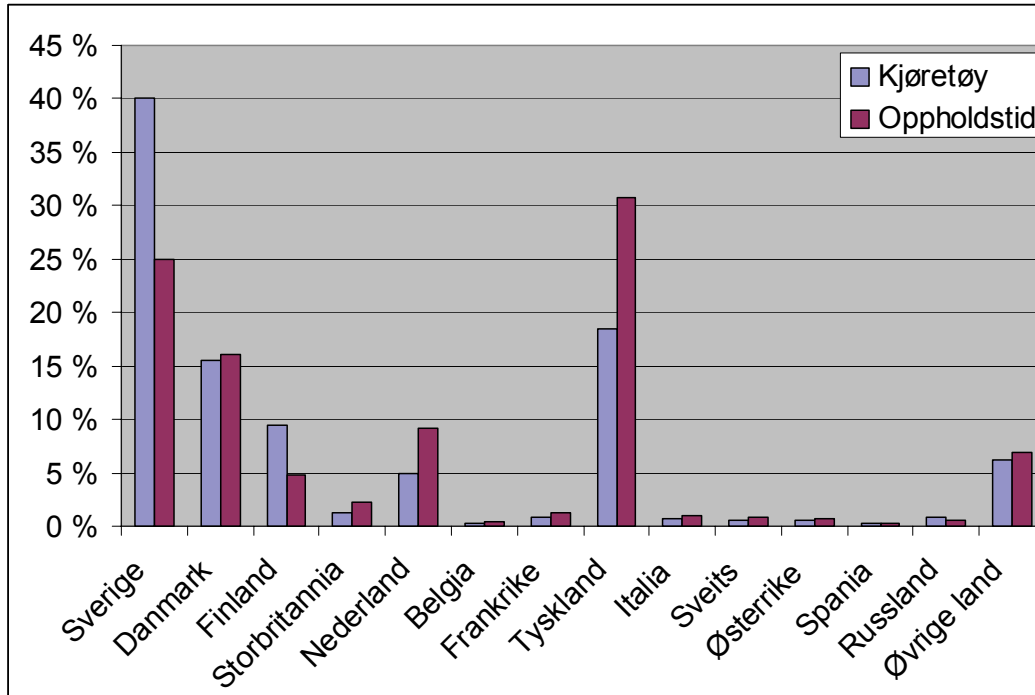
Sommersesongen (mai-september) er den klart viktigste perioden for utlendingenes feriebesøk i Norge. Både antallet biler og reisenes varighet er markert høyere enn resten av året. I 2006 sto sommertrafikken for 62 prosent av kjøretøyene og 72 prosent av oppholdstiden (Haukeland og Rideng 2007).

I sommerperioden øker tyskernes andel av ferietrafikken både i antall kjøretøy og varighet. Dansker og svensker er de ivrigste vinterturistene får dermed litt lavere andel om sommeren. Svenske kjøretøy er i klart flertall utenom sommersesongen. Danmark er det eneste landet som har like mange turistkjøretøyer på vinter- og sommerbesøk i Norge. Turistene fra land med lengre reiseavstander har i hovedsak sin besøkstid om sommeren (Figur 5.4-Figur 5.3).



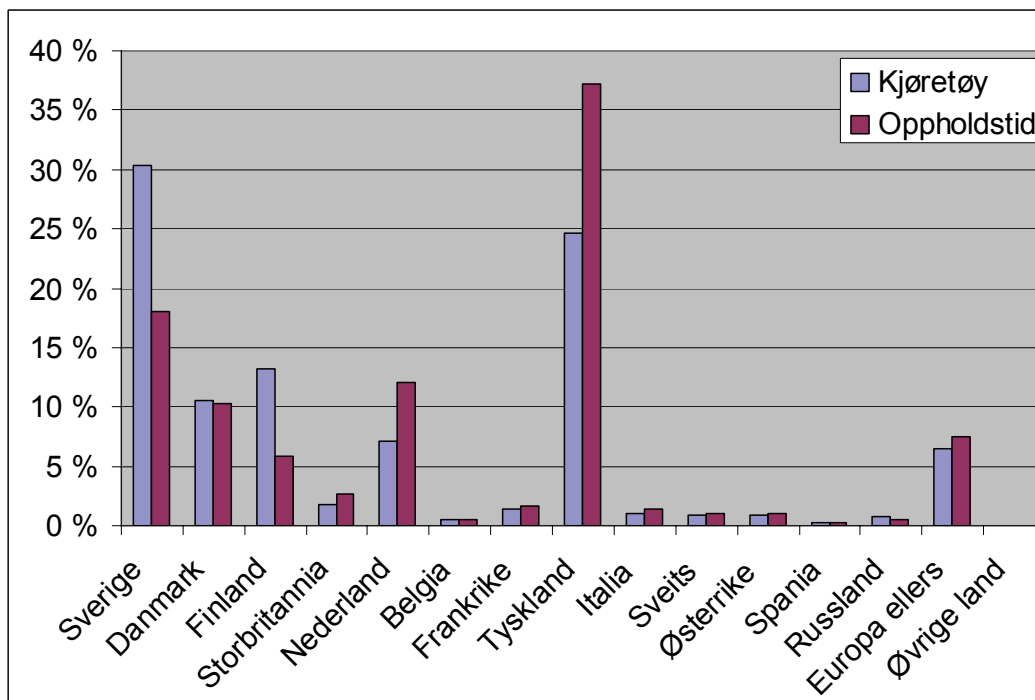
TØI rapport 891/2007

Figur 5.3: Antall utenlandske kjøretøy (i 1000) brukt på overnattingsferie i Norge i 2006, etter sesong og nasjonalitet



TØI rapport 891/2007

Figur 5.4: Utenlandske kjøretøy brukt på overnattingsferie i Norge 2006, etter nasjonalitet. Prosentfordeling av kjøretøy og oppholdstid i Norge



TØI rapport 891/2007

Figur 5.5: Utenlandske kjøretøy brukt på overnattingsferie i Norge i sommersesongen 2006, etter nasjonalitet. Prosentfordeling av kjøretøy og oppholdstid i Norge

5.3 Reismønster på bilferie i Norge

I de årlige gjesteundersøkelsene blir bilturistene intervjuet ved utreise over alle de viktigste grenseovergangene på veg og bilferger til utlandet. I løpet av sommeren intervjues utenlandske bilister på omlag 20 vegoverganger og fergeforbindelser. Geografisk kan disse grovinndeles i fire områder: veg i Sør-Norge, veg i Nord-Norge, ferger i Øst-Norge og ferger i Vest-Norge. Om sommeren reiser om lag $\frac{3}{4}$ av bilturistene inn i Norge i samme område som de reiser ut.

Vinterundersøkelsene er mindre i omfang enn sommerundersøkelsene. I vintersesongen gjennomføres det ikke intervjuer på vegoverganger i det nordlige Norge. Også utlandsfergene til Bergen har svært få bilturister.

Tabell 5.2: Antall utenlandske personkjøretøy (i 1000) brukt til overnattingsferie i Norge 2006. Etter sesong og utreisested

Utreisested	Vinter (jan-apr)	Sommer (mai-sept)	Høst (okt-des)	Hele året
Veg, Sør-Norge	82	139	48	269
Veg, Nord-Norge	26	119	10	155
Ferger, Øst-Norge	30	53	10	93
Ferger, Vest-Norge	11	55	7	73
Alle grensesteder	150	365	75	590

TØI rapport 891/2007

Blant bilturistene oppholder nederlendere, briter og tyskere seg lengst tid i Norge, i gjennomsnitt 10-12 døgn. Mange er typiske rundreiseturister som besøker mer enn én landsdel under oppholdet i Norge. Sommeren er hovedsesongen for rundreiser på norske veger. Da overnatter halvparten av bilturistene 3 eller flere ulike steder under Norgesferien.

Hele 30 prosent av tyskerne og 20 prosent av nederlenderne hadde sommeren 2004 besøkt alle landsdeler på reisen: Sørøst-, Sørvest- og Nord-Norge. Enda flere hadde reist rundt i det sørlige Norge og besøkt både Østlandet og Vestlandet.

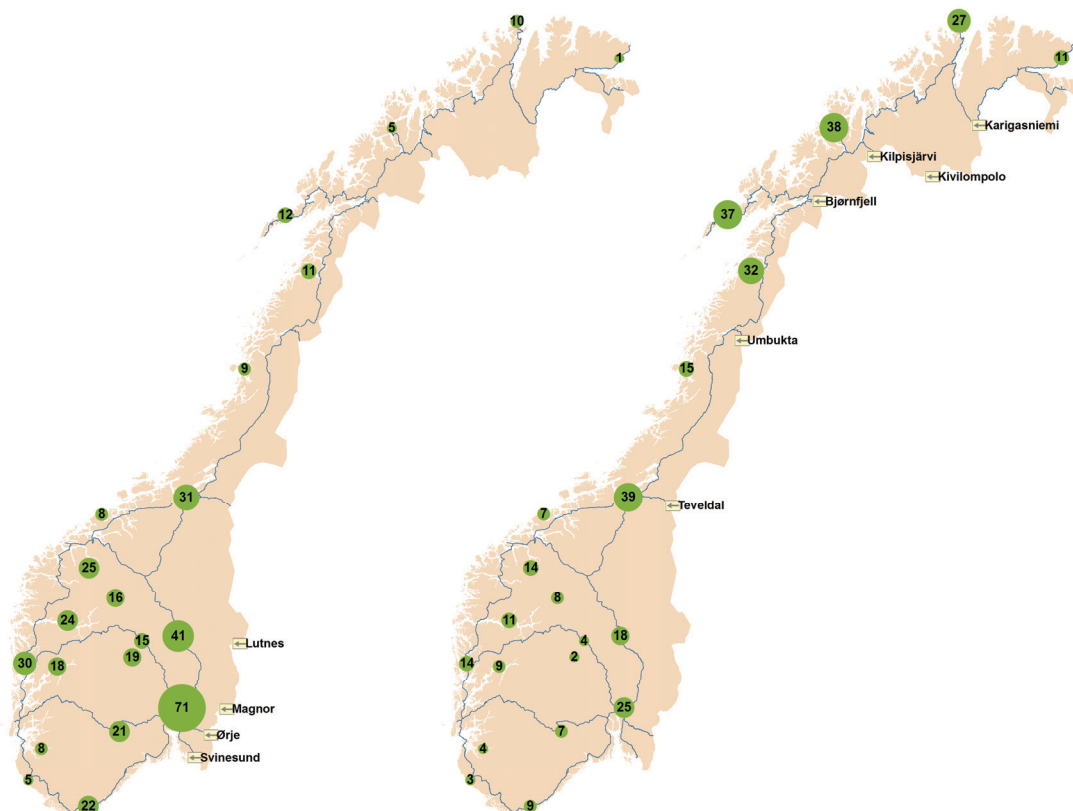
Mange briter drar på rundreise i Sør-Norge. Også danskene er ganske aktive omreisende i det sørlige Norge, men har litt kortere opphold i Norge - i underkant av én uke i gjennomsnitt om sommeren. 25 prosent av britene og 20 prosent av danskene fikk med seg både Østlandet og Vestlandet under ferieoppholdet.

Sommerturistene

I gjesteundersøkelsene er bilturenes geografiske utbredelse kartlagt ved avmerking av besøk på viktige steder for sommer- og vinterturisme. Sommerturistene med bil er inndelt i fire grupper etter grensepassering og andeler med besøk på de navngitte stedene er illustrert i de følgende fire kartene.

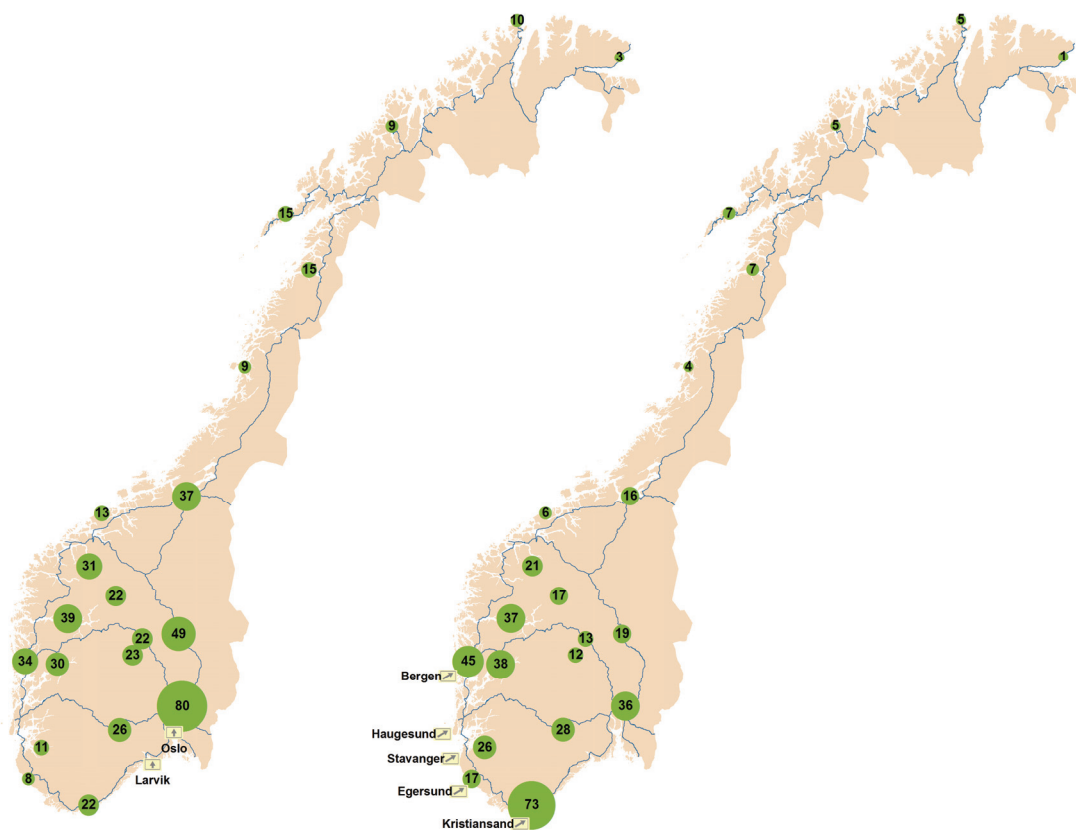
Besøksmønsteret tyder på at turistene som passerer grensa i Sørøst-Norge med bil eller ferge er ivrigst til å oppsøke ulike steder i andre deler av landet. Trondheim og Bergen er godt besøkt av disse, og 10 prosent tar hele turen til Nordkapp.

Bilturistene på grenseovergangene i Nord-Norge og på fergene til Vestlandet har noe mindre utbredelse i andre landsdeler. Unntaket er Oslo som har relativt høy besøksandel av bilturister fra alle kanter. 25 prosent av turistene på grenseovergangene i Nord-Norge hadde vært innom Oslo, og det er laveste andel blant de fire gruppene.



TØI rapport 891/2007

Figur 5.6: Utenlandske bilturister utreist på veg i Sør-Norge (venstre kart) og Nord-Norge (høyre kart) sommeren 2004. Andeler med besøk på steder i Norge (prosent)



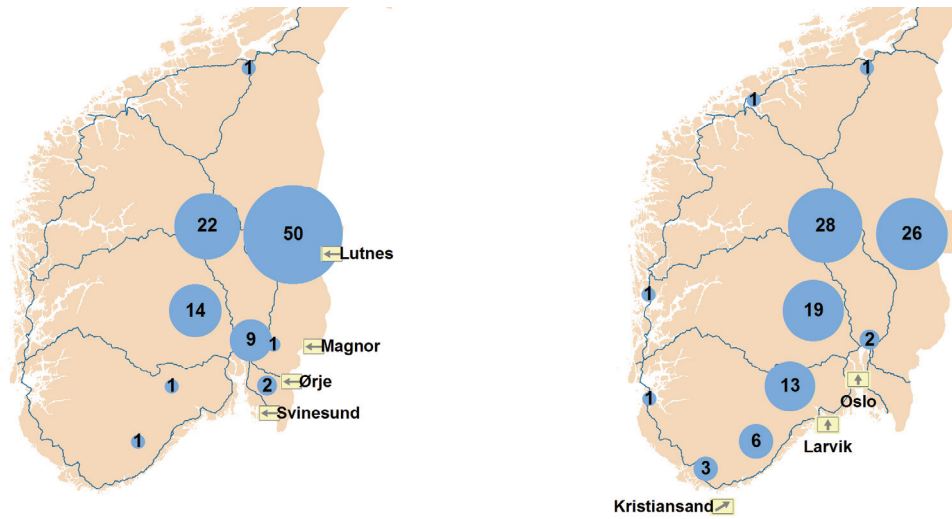
TØI rapport 891/2007

Figur 5.7: Utenlandske bilturister utreist med bilferge i Øst-Norge (venstre kart) og Vest-Norge (høyre kart) sommeren 2004. Andeler med besøk på steder i Norge (prosent)

Vinterturistene

Vinterturistene med bil er mer stasjonære enn sommerturistene. Om lag 85 prosent oppholder seg på samme overnattingssted under hele norgesoppholdet (Gjesteundersøkelsen 2003). I vinterundersøkelsene er det derfor tilstrekkelig å stedfeste hovedreisemålet. Turisttrafikken av utenlandske biler er langt mindre i vintersesongen enn om sommeren. Gjesteundersøkelsen for januar-april dekker derfor grensepasseringene i Sør-Norge og utlandsfergene fra Østlandet og Kristiansand.

Vinterturistene i Sør-Norge er inndelt i to grupper ut fra reismåte veg eller ferge. Deres hovedreisemål under vinterferien er vist på fylkesnivå i kartene i Figur 5.8. Hovedtyngden av bilturistene om vinteren er på skiferie og oppholdene er konsentrert om fjellområdene.



TØI rapport 891/2007

Figur 5.8: Utenlandske bilturister utreist på veg (venstre kart) og bilferge (høyre kart) i Sør-Norge vinteren 2005. Prosentfordeling av hovedreisemål (fylke)

6 Turisters opplevelser av vegene og deres omgivelser

Statens vegvesens turistvegprosjekt startet på nittitallet med fire prøvestrekninger, Sognefjellet, Gamle Strynefjellsvegen, Helgelandskysten Nord og Hardanger. Disse fikk status som nasjonale turistveger i 1997. To av strekningene, Sognefjellet og Gamle Strynefjellsvegen, har gjennomgått kvalitetsheving og fikk fornyet status som nasjonale turistveger i 2003. Ved årtusenskiftet økte satsingen. I 2007 fikk også Lofoten status som nasjonal turistveg. Ytterligere 13 strekninger er utpekt som framtidige nasjonale turistveger, og Statens vegvesens målsetning er at totalt 18 nasjonale turistveger er etablert innen 2015. Det er også opprettet en webside som skal informere om og innby til bruk av de nasjonale turistvegene og tilhørende omgivelser. Fra denne har vi hentet følgende oversiktskart over nåværende og framtidige nasjonale turistveger.



Figur 6.1: Kartoversikt fra websiden for de nasjonale turistvegene (www.turistveg.no). Kilde: Statens vegvesen

Innenfor turistvegprosjektet er det gjennomført flere undersøkelser hvor norske og utenlandske bilturister er intervjuet om sine reiseopplevelser langs utvalgte turistvegstrækninger (Jacobsen 2006; Jacobsen og Grue 1997).

Det er også gjort analyser basert på data fra noen av Gjesteundersøkelsene (Jacobsen 2003; Jacobsen et al 2002). Gjengangere i undersøkelsene er ulike varianter av spørsmål som dekker bilturistenes motiver, interesser og aktiviteter. I noen av undersøkelsene er det også spurt om konkrete forhold ved vegsystemet.

I dette kapitlet oppsummeres noen hovedtrekk av det som framkommer fra ulike undersøkelser om bilturistenes vegopplevelser.

Motiver for reisevalg

I alle vegkantundersøkelsene er det først og fremst landskapet og utsikt fra vegen som er motivene bak valget av turistvegen. Utenlandske turister legger større vekt på disse motivene enn norske vegfarende. En del av de norske turistene velger den aktuelle strekningen av hensyn til raskeste veg til reisemålet, men også disse vektlegger i stor grad at det er flott utsikt fra vegen. Svært få utlendinger legger vekt på at en turistveg er raskeste veg til reisemålet.

Ønske om å kjøre utenom allfarveg og unngå mer trafikkerte veger, er vanlig blant brukerne av turistveger. Også andre motiver har betydning, men der viser undersøkelsene større variasjoner mellom de ulike strekningene.

Funnene fra turistvegintervjuene stemmer overens med det Gjesteundersøkelsene avdekker om utenlandske bilturister generelt. Utlendingenes viktigste motiver for å velge Norge som ferieland er tilknyttet norsk natur og landskap. Det er mulighetene for nærkontakt med naturen og opplevelse av stillhet og ro som konsekvent gis høyest viktighet for ferieoppholdet. Flotte synsinntrykk fra bilen undervegs på reisen betyr mye.

Aktiviteter langs vegen

Intervjuundersøkelser på fire turistveger i 1995 og 1997 (Jacobsen og Grue 1997) avdekker at turistene generelt var mer opptatt av å se på storslagent og dramatisk landskap enn å ferdes i det.

Alle turistvegundersøkelser viser at svært mange stopper undervegs, og mange gjør flere stopp på strekningen. Den vanligste begrunnelsen er å se på og forevige utsikten. Dette gjelder så godt som alle de utenlandske turistene, og i litt mindre grad de norske.

Mange stopper også for å raste. Nordmenn er i noe større grad enn utlendinger innom serveringsstedene. Utlendingene stopper oftere enn nordmenn for å gå kortere turer ved vegen.

Av aktiviteter i naturen utover å beskue utsikten, er fotturer på egenhånd desidert mest utbredt blant utenlandske bilturister. Ved siden av rasteplasser og stoppmuligheter ved utsiktspunkter, er dette er noe av det viktigste det kan tilrettelegges for, blant annet ved merking og informasjon ruter (Jacobsen et al 2002). En ganske stor gruppe turister er også interessert i å fiske. Mange avlegger besøk på turistattraksjoner langs vegen.

Omfang og kvalitet på fasiliteter langs vegen

Viktige aspekter i undersøkelsene på turistvegene, har vært turistenes vurderinger av omfang og kvalitet på ulike fasiliteter. Svarene avhenger mye av hvilken vegstrekning det gjelder, men det var en gjennomgående oppfatning av for få toaletter langs strekningene (Jacobsen 2006). Intervjuresultatene fra sommeren 2005 tyder også på at antallet serveringssteder ligger noe lavere enn etterspørselen.

Utbredt er også oppfatningen av for få stoppmuligheter med interessant utsikt, og det er generelt ønske om flere rasteplasser.

Generelt kan turistene sies å være mer fornøyd med kvaliteten enn med omfanget på turistvegens fasiliteter. Vegstrekningene vurderes som bra og svært bra, og utlendingene er noe mer tilfredse enn norske bilturister. Kvalitetsvurderingene viser at noen strekninger har større kvalitetsmangler enn andre, men hovedinntrykket er at turister er positive til kvaliteten. Unntaket er standarden på toalettene.

Serveringstilbudet skårer noe lavt på enkelte kvalitetskriterier i undersøkelsene.

I Gjesteundersøkelsen sommeren 2001 ble turistene bedt om å bedømme kvaliteten på overnattingstilbud, serveringstilbud og turistinformasjonskontorer. Serveringstilbudene kom dårligst ut. Det er særlig utvalget på menyene og prisnivået utlendingene ser på som negativt.

De utenlandske turistene ble også spurt om sin vurdering av den norske befolkningen, og da kom gjestfrihet best ut foran serviceinnstilling og språkforståelse.

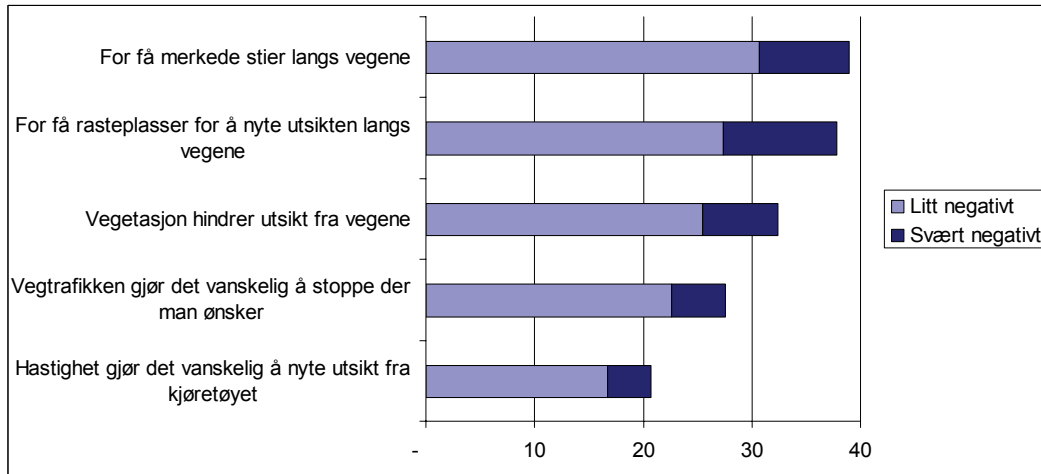
Trafikkforhold

På mange vegstrekninger er det forhold direkte knyttet til vegsystemet og trafikken som oppfattes mest problematisk av turister. Trafikksituasjonen kan bli konfliktfylt ved at noen trafikantgrupper ønsker å komme raskt fra mens andre har valgt kjøreruten for å nyte utsikten. Store trafikkmengder og høye hastigheter kan forringe reiseopplevelsen for turister. Det er også negative reaksjoner på mange tunneler på noen strekninger (Jacobsen og Grue 1997).

Også i noen av de nyere Gjesteundersøkelsene har utenlandske bilturister vurdert norske veger og vegtrafikk.

Sommeren 2004 ble det stilt spørsmål om hvordan de norske vegene tilfredsstilte behovet for naturopplevelser og synsintrykk. Det største problemet viste seg å være vanskeligheter med å finne steder å stanse bilen for å se på utsikten eller ta små avstikkere til fots i naturen. Rasteplasser og merkede stier som egner seg til slike opplevelser er det største savnet. Vegetasjon og vegtrafikk oppleves av en del som hinder for naturopplevelsene langs vegen. Hastighetene oppleves ikke i like stor grad som problematisk.

Å kunne stoppe bilen for å nyte natur og landskap kan for mange turister ha større betydning enn inntrykkene fra kjøretøyet i fart. Tilrettelegging av mulighetene for å stoppe er kanskje spesielt viktig langs naturskjønne veger med en del trafikk og høye hastigheter.



TØI rapport 891/2007

Figur 6.2: Andel utenlandske bilturister på sommerferie som opplevde forhold ved veg og trafikk som litt eller svært negativt. Gjesteundersøkelsen sommeren 2004

Oppsummering av viktige reiselivsfaktorer

For mange turister er vegnettet ikke bare transportårer, men en del av reiseopplevelsen. Forholdet mellom veger og attraksjoner antar forskjellige former: en veg kan føre til en eller flere attraksjoner, en veg kan binde flere attraksjoner sammen, vegen kan være utsiktssted til forskjellige slags attraksjoner og en veg (veganlegget og veglandskapet) kan være en attraksjon i seg selv.

Undersøkelsene blant bilturister generelt og på turistveger har avdekket en rekke faktorer av betydning for reiselivstilpasning av vegnettet på strekninger av særlig stor turistmessig betydning. Faktorer og tiltak som klart framstår som viktige for bilturistene kan oppsummeres i noen hovedpunkter:

- Estetiske elementer, det gjelder både vegsystemet, fasiliteter for de reisende langs vegene og vegenes omgivelser. Gode utsiktsforhold fra vegen.
- Stoppmuligheter for å oppleve attraksjoner/besøksseder, ta del i turistaktiviteter og nyte utsikt (fotografering og videoopptak er viktig for turister). For mange lokalsamfunn er turistenes stopp og tilhørende oppholdstid avgjørende for den økonomiske verdiskapningen – det blir mao viktig å "bremse" turisttrafikken i et område innenfor dette næringsperspektivet.
- Tilgjengelighet er et viktig stikkord i utviklingen av ethvert turistprodukt, og denne typen tilgang handler både om effektiv transportinfrastruktur, stopp- og parkeringsmuligheter, godt tilrettelagt retningskiltning og andre former for informasjonsformidling om (avstikkere til) severdigheter, aktiviteter, overnatting og servering samt sikring av gode utsiktsforhold til interessante landskaper mv.
- Tilrettelegging for turisme kan komme i konflikt med rene fremkommelighetskrav. Turister som er ute for å oppleve et landskap ønsker gjerne moderat fart. Kjørestilen kan også variere mellom dem som er godt kjent på en strekning (som fastboende) og førstegangsbesøkende

turister. Et stikkord kan kanskje være ”anbefalte fartsgrenser” på enkelte strekninger i sommerperioden.

- Rasteplasser er spesielt viktige (de reisende må raste, gå på toalett, hvile, ta seg tid til å nyte dagen). Utformingen av disse og bruken av dem står derfor sentralt (mange klager på at rasteplassene brukes som campingplasser av enkelte reisende som slår seg til på disse plassene over lang tid)
- Fergene har stor betydning på flere vegstrekninger med mye turisttrafikk. På mange måter fyller fergene de samme funksjonene som rasteplassene, men har trolig en vel så sterk opplevelsesverdi som andre former for fjordkryssinger. Utforming og tilrettelegging, for eksempel med tanke på fergestrekningenes kapasitet og venteforhold, kan øke kvaliteten på turistopplevelsen og bidra til økt økonomisk omsetning og dermed lokal verdiskapning.
- Tunneler i områder med dramatisk og vill natur kan virke negativt på turistopplevelsen (få er interessert i å ”se Norge fra innsiden”). På strekninger med mye tunneler kan det være ekstra viktig å sikre interessante stoppmuligheter, alternative kjøreruter mv.

7 Videre forskningsoppgaver

I dette prosjektet har vi sett på ulike trafikksituasjoner på store veger i sentrale områder med mye reiselivstrafikk og annen trafikk. Basert på tilgjengelig datamateriale og rapporter har vi også tatt et overblikk over strukturen på nordmenns og utlendingers feriereiser med bil på norske veger, og hvordan turister oppfatter vegen og vegens omgivelser.

I framtidige prosjekter kan det være naturlig å ta opp flere aspekt rundt reiselivstrafikk på veg. I dette kapitlet presenteres derfor noen aktuelle problemstillinger:

A) Videre studier av vegstrekninger med mye eller stor andel reiselivstrafikk

Turistenes opplevelse av noen viktige faktorer ved veg- og trafikksystemet har avgjørende betydning for utforming av en god turistveg. Vurderingene vil antakelig variere mellom ulike typer av turister, og det kan naturligvis være forskjeller fra sted til sted (behovene for tilrettelegging er mer omfattende der hele områder kan betraktes som sammenhengende turistattraksjoner, som f.eks. i fjordområdene på Vestlandet eller Lofoten) – noe som innretningen av framtidige prosjekter bør ta høyde for.

Som gjennomgangen i kapittel 6 viser, er det allerede gjort systematiske studier av reise-mønstre, opplevelser og aktiviteter blant vegfarende på noen av strekningene i turistvegprosjektet. Vegbrukeres vurderinger av tilretteleggingen for bilturistene er belyst.

Tilsvarende brukerundersøkelser og –evalueringer, samt kartlegging av trafikkprofiler bør også gjennomføres langs andre veger eller på knutepunkter som har stor turistmessig betydning. Både de eksisterende nasjonale turistveger og kandidatene til framtidige nasjonale turistveger er av interesse her.

Eksempler på interessante knutepunkter med liten lokaltrafikk og periodevis stor turisttrafikk er Stryn, Sogn og Geiranger. Lom er et interessant eksempel som egen turistdestinasjon og som knutepunkt for turister på gjennomreise. Også stamvegnettet har stor betydning for bil- og bussreisende turister, og det er behov for å få kartlagt hvor stor andel turisttrafikken utgjør i sesonger og perioder med mye turisttrafikk.

Basert på kunnskap fra undersøkelser om reiseliv og turistveger kan videre forsknings- og utredningsarbeid bestå i:

- Evaluere effekter av tiltak. Til dette trengs kartlegging av hvilke tiltak og standardhevinger som allerede er gjennomført eller planlegges gjennomført.

Statens vegvesen har rettet fokus mot økt antall rasteplasser og bedre standard på toalettene for noen strekninger. Sentrale spørsmål er om tiltakene har virket og i hvilken grad de er blitt fulgt opp. Dersom det finnes data om kundetilfredshet knyttet til tiltakene, bør disse analyseres.

Effekter av tiltak kan måles ved sammenlikning av turisternes tilfredshet, tidsbruk og aktivitet i aktuelle områder. Effektene kan måles på ulike måter, for eksempel:

- Sammenlikning av turisternes vurderinger mellom områder hvor tiltak er gjennomført kontra områder hvor tiltak mangler
- Før- og etter-undersøkelser av enkeltstrekninger eller områder i forbindelse med planlegging og gjennomføring av tiltak
- Evalueringene av tiltak kan gi grunnlag for avveining/rangering mellom typer faktorer og tiltak ut fra anslått nytteverdi for turisttrafikken i ulike områder. Hvilke tiltak gir størst positiv effekt, og hvilke tiltak er mindre merkbare?
- Utforming av konkrete handlingsplaner for tiltak tilpasset spesifikke vegstrekninger, områder og knutepunkter

Utformingen av turistvegnettet for Norge er inne i en svært aktiv fase. Å oppnå et godt nasjonalt turistvegnett er en dynamisk prosess. Flere av de viktige kriteriene for et godt turistvegnett krever kontinuitet både i utformingsfasen og i oppfølging og vedlikehold. For å følge prosessene med utviklingen av turistvegnettet, kan det bli aktuelt med nye spesialundersøkelser rettet mot aktuelle strekninger og områder.

Vegkantintervjuer er blitt mye brukt i studier av turistveger. Dette er en velprøvd og god vitenskapelig metode som gir den nødvendige utvalgskontroll til bruk i analysesammenheng.

I tillegg bør en vurdere mulighetene for en mer løpende kommunikasjon med interessegrupper (turister, fastboende og næringsdrivende), noe som for eksempel kan inngå i videreutviklingen av websidene om turistvegene (www.turistveg.no). Her kan det åpnes for tilbakemeldinger om positive tiltak, innrapportering av manglende tilbud eller manglende kvalitet, vedlikeholdsbehov, eller turisternes anbefalinger fra egne opplevelser i områdene.

Også selve fenomenet turisme kan være gjenstand for endringsprosesser slik at målgruppene og deres verdsetting av tilbud og kvalitet kan endres over tid.

For å følge utviklingen i struktur og interesser i reiselivsmarkedet er det av stor betydning at de regelmessige utvalgsundersøkelsene, som Gjesteundersøkelsene og de nasjonale reisevaneundersøkelsene opprettholdes og videreføres.

B) Veginfrastruktur som tilgjengelighetsfaktor

Tilgjengelighet fra markeder og produksjon av tilgang til destinasjoner/attraksjoner er som nevnt et kjernepunkt i reiselivstilpasning av vegsystemet. Her vil det være interessant å lage modeller for hva avstand i reisetid faktisk betyr for

besøkstrafikken (f eks besøksfrekvenser i hytteområder, trafikkvolumer til vintersportssteder etc), med tilhørende økonomiske ringvirkninger.

I den norske delen av reiselivstrafikken er eiere av hytter og fritidshus en turistkategori med høy bilbruk. I Reisevaneundersøkelsen (RVU 2005) har vi tatt ut denne gruppas reisemønster i forbindelse med hyttebesøk. Resultatene viser at hyttebesøkene gjennomføres i svært konsentrerte tidsrom, og at avstandsfølsomheten for bruken av hyttene er stor. Hyttetrafikken har også spesielle geografiske konsentrasjoner, og sesongvariasjonene kan være store – dette er forhold som kommer fram i fylkesoversiktene for hyttreiser. En interessant videreføring vil derfor være effektstudier av vegforbedringstiltak – både for å belyse hytteeierens direkte nytte av økt tilgjengelighet og for å dokumentere ringvirkningene for kommuner hvor hyttebesøk har stor økonomisk betydning.

I denne sammenheng er også vintervedlikehold av sentral betydning. Hvordan vurderer skituristene brøyting, strøing, salting og kjøreforholdene til/fra norske vinterdestinasjoner?

C) Rundreiseturismens karakter

En stor del av de mange utenlandske turistene som besøker Norge med bil er innom flere landsdeler på rundreise, spesielt om sommeren. En viktig oppgave vil derfor være å identifisere de viktigste reiserutene (innfallsporter og steder/områder som de tilreisende besøker). Kartlegging av typiske reiseruter kan brukes for å klarlegge hvor det trengs spesielle tilretteleggingstiltak for utenlandsk turisttrafikk og hva slags rundreisetyper som kan anbefales overfor de utenlandske gjestene. Foreliggende data i TØIs Gjesteundersøkelse for utenlandske turistbesøk vil kunne gi et godt utgangspunkt for denne typen analyser.

Rundreiseturismen er altså viktig for Norge, men Gjesteundersøkelsen har de senere år vist nedgang i de utenlandske turistenes oppholdstid i landet. Videre nedgang kan ha konsekvenser for en del typiske ”rundreisedestinasjoner”. Et viktig spørsmål er dermed om nedgangen i bilferiens varighet skyldes endringer i denne turistgruppens sammensetning, konkurransen fra andre reisemåter (f eks økt tilbudsutvikling/reduerte priser på fly), endringer i trender for turistreiser eller økende knapphet på tid generelt. Det bør også kartlegges om det er tendenser at ulike områder/landdeler vil rammes ulikt av utlendingenes tendens til kortere ferieopphold.

D) Hvilke krav stiller reiselivsnæringen og hvordan vil framtidig tilbudsutforming påvirke reiselivstrafikken?

Reiselivsnæringen er avhengig av et velfungerende vegnett, og det kan være av interesse å få belyst hvordan næringen selv vurderer vegsystemets beskaffenhet. Her kan men gjennomføre spørreundersøkelser blant nasjonale organisasjoner (NHO reiseliv sine medlemmer, Transportbrukernes Fellesorganisasjon, regionråd, fylker, destinasjonsselskap (f eks Fjord-Norge), utvalgte hoteller som er basert på bussturister på rundreise og andre destinasjoner/ attraksjoner (f eks Nordkapp, Maihaugen, Hotel Alexandra i Loen, Geiranger, Beitostølen, Geilo) og

til transportselskaper/turoperatører som befrakter turistgrupper. Vegstandard, trafikkmengder/fremkommelighet, vinterstengning av veger, vedlikehold og tilrettelegging for turisttrafikk er eksempler på aktuelle problemstillinger.

Utvikling av destinasjoner, attraksjoner og endringer i reisemønstre og -volumer vil kunne påvirke framtidig etterspørsel og krav til kapasitetsutvidelse og turistilpassing av vegnettet (det er f eks liten tvil om at ferie-/fritidstrafikken langs E6 og E18 sørover fra Oslo har virket direkte inn på fremdriften i motorvegutbyggingen på disse vegstrekningene). Analyser av turistmessige vekstområder med tilhørende generering av vegtrafikk er derfor av interesse. Det samme gjelder andre nye infrastrukturiltak med stor reiselivsmessig betydning, som for eksempel utvidelser av fergekapasitet mellom Norge og utlandet eller reiselivsgenerert flyplassutvikling. Framtidsanalyser av foreliggende planer og framtidsscenarioer, med konsekvenser for vegtrafikken, er derfor ønskelig.

E) Innføring av ny teknologi

I personbilparken vil en se økende bruk av ny teknologi for navigering og annen informasjonsutveksling med omverdenen. Mobiltelefoner har allerede stor utbredelse. Slike mulighetene kan brukes aktivt i reiselivsutvikling ved å tilby informasjonstjenester med anvisninger til hoteller og restauranter i nærheten, eller av interessante attraksjoner og reisemål langs ruten (digital guiding).

Utbredelse og bruk av kommunikasjonsteknologi i bilene og bilturistenes ønsker og behov for informasjon bør derfor bli gjenstand for nærmere undersøkelser.

Dynamisk trafikkinformasjon baseres på dynamiske trafikkdata, det vil si informasjon som oppdateres kontinuerlig. Aktuell dynamisk informasjon om trafikken kan gjelde for eksempel, vær og føreforhold, ulykker og hendelser i vegnettet, køer og forsinkelser, omkjøringsmuligheter, navigeringshjelp, prognoser for trafikkavvikling og estimerte reisetider i vegnettet. Aktuelle informasjonskanaler kan være radio, internett, tekst-TV, telefon, SMS eller variabel skilting (Wahl et al 2003).

Alle typer trafikanter kan enten i hverdagen eller i gitte situasjoner ha nytte av dynamisk trafikkinformasjon. Blant bilturister peker det seg ut noen grupper som kan tenkes å ha spesiell nytte av dynamisk trafikkinformasjon.

Som vi har sett kan ferieturer med bil opptre svært konsentrert i vegsystemet, både når det gjelder strekning, sesong, ukedag, tidspunkt og retning. Mange av turene sammenfaller også i tid og sted med avvikling av annen trafikk. Store konsentrasjoner ferietrafikk oppstår på strekninger mellom byområder og helgedestinasjoner, med kødannelser fredag ut fra byen og søndag i motsatt retning som resultat.

En større gruppe feriebilister – hytteturistene – er ofte involvert i denne trafikken. Avstander og reisetider har betydning for bruksverdien av hyttene.

Utvikling av teknologi for løpende informasjon med sikte på redusere køkjøring kan derfor tenkes å ha spesiell verdi for hyttetrafikken. Meldinger om lokale vær- og føreforhold på vegstrekninger til/fra hytteområder og andre destinasjoner med vinterturisme kan bidra til sikker trafikkavvikling for vinterturistene.

8 Referanser

- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. og Vågane, L. (2006) *RVU 2005. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 844, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Haukeland, J. V. og Rideng, A. (2007) *Gjesteundersøkelsen 2006*. TØI-rapport 864, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Jacobsen, J. K. S. (2003) *En veg med utsikt. Utenlandsk bilturisme i utvalgte norske regioner*. TØI-rapport 629, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Jacobsen, J. K. S. (2006) *Reiser i unike landskaper. Opplevelser og vurderinger av nasjonale turistveger*. TØI-rapport 827, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Jacobsen, J. K. S. og Antonson, H. (2007) *Turistvægar i Sverige og utomlands. Visioner, konsept og planeringskriterier*. TØI-rapport 875, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Jacobsen, J. K. S. og Grue, B. (1997) *Nasjonale turistveger i Norge. Intervjuundersøkelser 1995 og 1997*. TØI-rapport 372, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Jacobsen, J. K. S., Grue, B. og Haukeland, J. V. H. (2002) *På veg mot drømmeferien? Aktiviteter, interesser og opplevelser blant utenlandske bilturister i utvalgte områder i Norge*. TØI-rapport 575, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Vågane, L. (2006) *RVU 2005. Daglige fritidsaktiviteter, hytte- og båtliv og svenskehandel. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI-rapport 861, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Statens vegvesen (2006) *Hovedrapport – Strategisk utredning øst-vest-forbindelsene. Region vest og Region sør*, Statens Vegvesen
- Statens vegvesen (2006) *Turistvegprosjektet – et felles løft*. Lillehammer, Statens vegvesen
- Statens vegvesen (2007) *Trafikkdata* [Online] URL: <http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?c=Page&cid=1160558139758&pagename=vegvesen%2FPage%2FSubSideInnholdMal>
- Statens vegvesen (2007) *Velkommen til Nasjonale Turistveger* [Online] URL: <http://www.turistveg.no/>
- Wahl, R., Flø, M., Haugen, T., Bang, B. og Lillestøl, P.J. (2003) *Dynamisk transportinformasjon. Kunnskapsstatus*. Sintef rapport STF22 A03305, Trondheim, SINTEF Bygg og miljø, Veg og samferdsel

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
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
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo