

**Sammendrag:**

# Nasjonale turistveger i Norge

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

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

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

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

---

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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