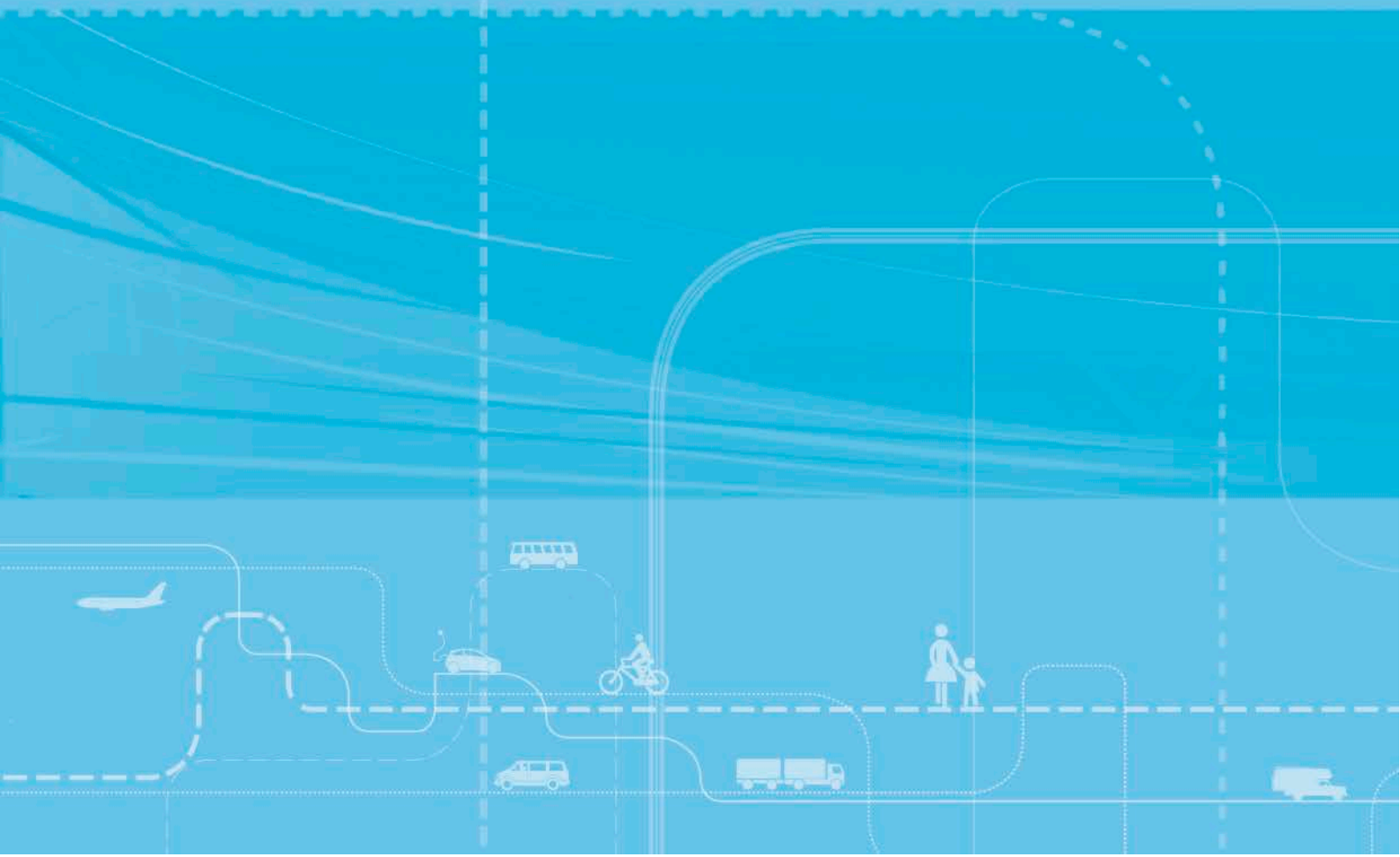


Omfang og strukturer i den utenlandske turisttrafikken til Norge

En evaluering av tilgjengelig statistikk og nøkkeltall



Omfang og strukturer i den utenlandske turisttrafikken til Norge

En evaluering av tilgjengelig statistikk og nøkkeltall

Petter Dybedal

Iratxe Landa-Mata

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Omfang og strukturer i den utenlandske turisttrafikken til Norge

Forfattere: Petter Dybedal
Iratxe Landa Mata

Dato: 04.2022

TØI-rapport: 1873/2022

Sider: 39

ISSN elektronisk: 2535-5104

ISBN elektronisk: 978-82-480-1918-3

Finansieringskilde: Transportøkonomisk institutt

Prosjekt: 4031 Regional Strategisk instituttsatsing (SIS)

Prosjektleder: Frants Gundersen

Kvalitetsansvarlig: Frants Gundersen

Fagfelt: Reiseliv

Emneord: Reiseliv, statistikk, utenlandske turister, grenseundersøkelser

Sammendrag:

Rapporten drøfter hvordan og under hvilke forutsetninger omfang og strukturer i dagens utenlandske turisttrafikk kan beregnes ved å kombinere eksisterende kunnskap på ulike måter. Det presenteres figurer og tabeller for sentrale variable fram til og med 2019 (tall for 2020 og 2021 gir ikke de samme mulighetene for vurderinger pga. koronapandemien), basert på dagens tilgjengelige trafikkdata og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2011. Det drøftes også bruk av andre hovedtyper datakilder om utenlandsturismen, spesielt Innovasjon Norges Turistundersøkelsen og SSBs overnattingsstatistikk. En hovedkonklusjon er at det er en betydelig svakhet at man mangler oppdaterte tall for antallet utenlandske turister som hvert år besøker Norge. Det finnes relativt gode tall for fly og ferge, men ikke for grensepasseringer på veg, hvor det bare finnes totaltall for antall kjøretøyer. Rapporten påpeker også at det er noen usikkerhetsmomenter i tallene fra SSBs overnattingsstatistikk og at utvalgene i Turistundersøkelsen ikke er representative.

Rapporten drøfter kort hvilke grep som kan være aktuelle for å forbedre kunnskapsgrunnet.

Title: Incoming tourism to Norway: Knowledge on volumes and structures

Authors: Petter Dybedal
Iratxe Landa Mata

Date: 04.2022

TØI Report: 1873/2022

Pages: 39

ISSN Elektonic: 2535-5104

ISBN Electronic: 978-82-480-1918-3

Financed by: Institute of Transport Economics

Project: 4031 Regional Strategic Institute Programme

Project Manager: Frants Gundersen

Quality Manager: Frants Gundersen

Research Area: Tourism

Keywords: Tourism, statistics, foreign visitors, border surveys

Summary:

The report discusses how and under what conditions the scope and structures of today's foreign tourist traffic can be calculated by combining different types of available data. Figures and tables for key variables up to and including 2019 (numbers for 2020 and 2021 cannot be used for this kind of evaluations) are presented, based on current traffic data and key figures from the Foreign Tourist Survey 2011. Also other main types of data sources on foreign tourism is discussed, especially Innovation Norway's Tourism Survey and Statistics Norway's accommodation statistics. A main conclusion is that it is a significant lack of updated figures for the number of foreign tourists who visit Norway. There are relatively good figures for aircraft and ferry traffic, but not for border crossings on roads. The report also points out uncertainties in figures from national accommodation statistics, and that the Tourist Survey samples may not be representative.

The report briefly discusses what measures may be relevant to improve the knowledge base.

Language of report: Norwegian

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Forskningsgruppen for regional utvikling og reiseliv på Transportøkonomisk institutt har, som en del av den strategiske instituttsatsningen innenfor dette feltet, ønsket å gjøre en gjennomgang av status for kunnskapen om utenlandske turister i Norge. Et internt prosjekt med dette formålet ble igangsatt og denne rapporten er resultatet av prosessen. Statistikker og datakilder er beskrevet helt opp til og med 2021, men siden formålet med rapporten er å sammenligne metodikk og kvalitet, og vi derfor er avhengig av stabil datasituasjon (f.eks. informasjon som ligger i utviklingstrekk), har vi begrenset oss til å presentere statistikk for perioden *før* koronapandemien, siden tall for 2020 og 2021 har så store avvik fra normalen. Denne gjennomgangen er blitt ekstra relevant siden ett av hovedtiltakene i Nasjonal reiselivsstrategi 2030, som Innovasjon Norge har laget på oppdrag for Nærings- og fiskeridepartementet, er å etablere et bedre kunnskapsgrunnlag.

Rapporten er skrevet av Petter Dybedal og Iratxe Landa Mata. Forskningsleder Frants Gundersen har hatt ansvaret for kvalitetssikringen, og Trude Kvalsvik har stått for rapportutforming og bearbeiding av tekst, tabeller og figurer.

Oslo, april 2022

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Silvia Olsen
Avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Formål og bakgrunn.....	1
1.2	Rapportens fokus: Innkommende turisme.....	2
2	Data om grensepasserende turisttrafikk	4
2.1	Gjesteundersøkelsen 1994-2011.....	4
2.2	Data om grensepasserende trafikk etter 2011	5
2.3	Avinors Reisevaneundersøkelse på fly	8
2.4	Innovasjon Norges Turistundersøkelse	8
2.5	Statistisk Sentralbyrås overnattingsstatistikk	10
2.6	Data om omfanget av norsk grensepasserende trafikk.....	14
3	Trafikktall for grensepasseringer basert på grunnlagsdata innhentet av TØI. 16	
3.1	Innledning.....	16
3.2	Vegtrafikk	16
3.3	Fergetrafikk	18
3.4	Flytrafikk.....	21
3.5	Buss- og togtrafikk	22
3.6	Sammenstilling	22
4	Estimering ut fra grunnlagsdata kombinert med andre kilder	24
4.1	Utgangspunktet.....	24
4.2	Hovedresultater – noen eksempler	25
4.3	Sammenlikninger med alternative beregningsgrunnlag for utenlandske ankomster	28
5	Konklusjoner og forslag	32
5.1	Mangel på volumtall for innkommende turisme.....	32
5.2	Mulighetene for volumberegninger med GU-tall er begrenset	32
5.3	Noen tanker om videre arbeid.....	34
	Referanser	36
	Vedlegg 1 – oversikt over årlig datainnhenting etter transportmiddel	37

Sammendrag

Omfang og strukturer i den utenlandske turisttrafikken til Norge

TØI rapport 1873/2022
Forfattere: Petter Dybedal og Iratxe Landa Mata
Oslo 2022 39 sider

Rapporten drøfter hvordan og under hvilke forutsetninger omfang og strukturer i dagens utenlandske turisttrafikk kan behyses ut fra den kunnskapen vi har per i dag. Dagens primære kilder for kunnskap om utenlandsturismen er Innovasjon Norges Turistundersøkelsen og SSBs overnattingsstatistikk, men ingen av disse gir tall for antall utenlandske turister som besøker Norge. Det finnes relativt gode oppdaterte tall for antall innreiste og nasjonalitetsfordeling i fly- og fergetrafikk, men slike tall finnes ikke for grensepasseringer på veg. Siste tall om nasjonalitetsfordeling og antall reisende per kjøretøy, oppholdstid i Norge etc. for de som reiser på veg er fra Gjesteundersøkelsen 2011.

I denne rapporten presenteres figurer og tabeller for omfang og noen hovedstrukturer i innkommende turisme til og med 2019 (for coronapandemien), beregnet ved å kombinere nye trafikkdata med nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen og/eller andre kilder. Siden sammensetningen av turister etter for eksempel transportmiddel, nasjonalitet og sesong har endret seg en del etter 2011, må man imidlertid anta at gyldigheten til nøkkeltallene fra Gjesteundersøkelsen er svekket.

En hovedkonklusjon i rapporten er at det er en betydelig svakhet at man mangler oppdaterte tall for antallet utenlandske turister som hvert år besøker Norge. Dette skaper også problemer rundt utvalg og representativitet i Turistundersøkelsen. Rapporten påpeker også at det kan være betydelige feil i tallene for ankomster og gjestedøgn i SSBs overnattingsstatistikk. Avslutningsvis drøfter rapporten kort hvilke grep som kan være aktuelle for å forbedre kunnskapsgrunnlaget.

Formål: Kunnskapsstatus innkommende turisme

Utgangspunktet for rapporten er et internt prosjekt på TØI i forskningsgruppen for regional utvikling og reiseliv med formål å oppsummere status for kunnskapen om utenlandske turister i Norge. Dette temaet er blitt ekstra aktuelt og relevant gjennom Nasjonal reiselivsstrategi 2030, hvor Innovasjon Norge har foreslått å etablere en nasjonal monitor for reiseliv. Innovasjon Norge har også igangsatt et forprosjekt (januar 2022) som skal berede grunnen for en slik kunnskapsplattform.

Kjernen i rapporten er en vurdering av kunnskapen om omfang og strukturer i den innkommende trafikken, basert på dagens datatilgang og på en vurdering av relevansen av strukturdata (nøkkeltall) fra Gjesteundersøkelsen (som ble avsluttet i 2011). Det tas opp spørsmål knyttet til usikkerhet og mangler ved tilgjengelige data og estimater, hvilke viktige problemstillinger som per i dag ikke er dekket og hvilke grep som kan gjøres for å forbedre kunnskapsgrunnlaget.

Nåværende statistikk om innkommende turisme

Utlendingers reiser til/fra og i Norge dekkes per i dag i hovedsak av tre periodiske undersøkelser som er etablert og administrert av ulike institusjoner og som har ulike formål. De er Statistisk Sentralbyrås (SSBs) overnattingsstatistikk, Innovasjon Norges (INs) turistundersøkelse og Avinors reisevaneundersøkelse på fly.

SSBs overnattingsstatistikk gir oversikt over antall månedlige kommersielle overnattinger totalt og etter reiseformål for hoteller på fylkes- og kommunenivå (for kommunen med

minst 3 bredriftsenheter). I tillegg utgir SSB månedlig statistikk (på fylkesnivå) over norske og utenlandske gjesters overnattinger i privateide hytter, feriehus og ferieleiligheter som er leid ut via en norsk formidler. Fra og med 2021 blir SSBs månedlige tall for hoteller og camping/hyttegjeng (og formidling) også presentert i en ny online portal på webområdet VisitNorway i samarbeid med Innovasjon Norge. I stedet for å bruke fylker og kommuner som geografisk enhet, har man her delt Norge inn i 67 reiselivsregioner.

Turistundersøkelsen er en utvalgsundersøkelse som har vært gjennomført av Innovasjon Norge siden 2013/2014. Undersøkelsen er helårlig og landsdekkende og omfatter norske og utenlandske ferie-, fritids-, og forretningsreisende. Intervjuene har vært basert på en forhåndsbestemt utvalgsplan som er utviklet på bakgrunn av SSBs overnattingsstatistikk. Fra og med 2018 ble turistene intervjuet ved både attraksjoner, overnattingssteder, lufthavner og fergehavner. I 2018 var datagrunnlaget 9 076 utenlandske feriereisende og 2 668 norske feriereisende (til sammen 11 744 respondenter), samt 1 010 utenlandske og 560 norske forretningsreisende (til sammen 1 570). Resultater publiseres i en hovedrapport og i flere sesongrapporter, regionale rapporter og temarapporter. Undersøkelsen er ikke blitt gjennomført blant utenlandske turister i 2020 og 2021. Avinors reisevaneundersøkelse på fly (RVU-fly), gjennomføres nå årlig både på innenlandsruter og internasjonale flygninger. Den er meget omfattende, bare på utenlandsrutene var det 91 000 respondenter i 2019-undersøkelsen. Avinor utgir også statistikk over antall passasjerer som reiser til og fra Avinors flyplasser.

Ingen av disse tre undersøkelsene gir noen samlet oversikt over antallet utenlandske turister som besøker Norge hvert år, men belyser hver for seg sentrale strukturer i den innkommende turismen.

Gjesteundersøkelsene og trafikkdata for ferge, fly og veg, tog og buss

Gjesteundersøkelsen blant utenlandske turister (TØI/Innovasjon Norge) kartla reisene til utenlandske dags- og overnattingsgjester i Norge hvert år i perioden 1994 – 2011, og ble gjennomført ved hjelp av spørreskjemaintervjuer ved utreise fra Norge med fly, ferge, personbil og buss/tog, samt trafikkdata fra fly, internasjonale fergeruter og kjøretøytellinger ved grenseoverganger. Undersøkelsen omfattet pluss/minus 10 000 respondenter hvert år (13 400 i 2010, 8 000 i 2011), noe som ga ganske gode estimater for antall turister og for en rekke atferdsrelaterte variabler.

TØI har hvert år etter 2011 fortsatt å samle inn trafikkdata fra disse ulike samarbeidspartnerne for å opprettholde basiskunnskap om utenlandsk persontrafikk til/fra Norge. Dette gjelder trafikktegninger for 15 grenseoverganger på veg, passasjertall for fergerelasjoner fra/til utlandet, antall bussavganger til/fra Sverige (Karlstad/Stockholm og Göteborg/København) fra Oslo bussterminal og passasjerdata for de fire grensepasserende togstrekningene. Det er også samlet inn trafikkdata for Torp og Rygge i tillegg til tallene fra Avinors passasjerstatistikk.

Rapporten drøfter også bruk av data om nordmenns utenlandsreiser som grunnlag for å beregne omfanget av utlendingers grensepasseringer. Det konkluderes med at datagrunnlaget her er for tynt til å kunne gi noe mer kunnskap om utenlandske ankomster.

Anvendelse av nøkkeltall fra GU på nye trafikkdata

Det er begrenset hva man per i dag kan si om utviklingen over tid for grensepasserende trafikk ut fra tilgjengelige trafikkdata for veg, ferge, fly og tog/buss. Passasjeroversiktene fra fergeselskapene, samt Avinors passasjerstatistikk kombinert med nøkkeltall fra RVU-fly, gir oss en god oversikt over antall ankomster og nasjonsfordeling for ferge og fly, men for grensepasseringer med bil på veg, har man kun kjøretøytellinger (tellepunktdata fra Statens

vegvesen). Disse skiller ikke mellom norske og utenlandske kjøretøyer og sier heller ikke noe om antall personer i kjøretøyene.

Rapporten drøfter hva vi kan si om omfang og strukturer i dagens utenlandske turisttrafikk ved å kombinere nye trafikk tall (som TØI har samlet inn) med nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen, og hvilke forutsetninger og usikkerheter dette er beheftet med. Det presenteres figurer og tabeller med en del eksempler på beregninger.

Totalt antall utenlandske besøkende

Tabell A viser estimater for antall *innreiste* turister til Norge, etter type transportmiddel. For veg er tall beregnet ut fra forutsetningen om at andel utenlandske kjøretøy og gjennomsnittlig antall personer i utenlandskregistrerte biler fortsatt er det samme som ble beregnet i GU 2011. Videre er tall for alle transportmidler beregnet ut fra antakelsen om at antall ankomende utenlandske besøkende er det samme som antall som reiser ut av Norge (spørreundersøkelsen ble gjennomført ved grense på vei ut av Norge).

I alt var det ca. 6,24 millioner utenlandske ankomster i 2011, mens beregnet antall i 2017 var 9,07 millioner. Dette innebærer at antallet ankomster økte med 45 prosent. Veksten har vært størst blant gjester som reiste ut fra Norge med fly (89 prosent), fulgt av gjester som brukte ferge (27 prosent) og veg (18 prosent) ved utreise.

Tabell B viser antall gjestedøgn, som er beregnet ut fra antall ankomster og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen om oppholdstid for ulike grupper av besøkende. Estimert antall gjestedøgn økte fra 32,6 til 49,3 millioner, omtrent samme prosentvise vekst som antall ankomster.

Tabell A: Utenlandske ankomster (1000) etter transportmiddel brukt ved utreise 2011 og 2017.

	2011 antall (1000)	2011 andel prosent	2017 antall (1000)	2017 andel prosent	endring 2011-2017 i prosent
Fly	2 281	36,5	4 303	47,5	88,6
Veg	2 774	44,4	3 278	36,2	18,2
Ferge	1 050	16,8	1 329	14,7	26,6
Buss og tog	136	2,2	156	1,7	14,7
Totalt	6 241	100,00	9 066	100,0	45,3

Kilder: Egne beregninger basert på RVU-fly, rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2011.

Tabell B: Utenlandske gjestedøgn (1000) etter transportmiddel brukt ved utreise 2011 og 2017.

	2011 antall (1000)	2011 andel prosent	2017 antall (1000)	2017 andel prosent	endring 2011-2017 i prosent
Fly	14 662	45,0	27 527	55,9	87,7
Veg	9 775	30,0	11 285	22,9	15,4
Ferge	7 528	23,1	9 740	19,8	29,4
Buss og tog	626	1,9	716	1,5	14,4
Totalt	32 591	100,0	49 268	100,0	51,2

Kilder: Egne beregninger basert på RVU-fly, rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2011.

Tilsvarende kan man bruke nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen for fordeling av ankomende turister på besøkssteder, overnattingsmåte, reiseformål, oppholdstid etc. Det er imidlertid tvilsomt om forutsetningene om at disse strukturene er noenlunde stabile holder. Vi ser jo for eksempel av tabell A og B at det har skjedd signifikante endringer i sammensetningen av turister i fordelingen mellom ferge og fly (og sannsynligvis for veg). Data-

grunnlaget viser også endringer i fordelingene på nasjonalitet og sesong for både fly og ferge. Dette indikerer at andre hovedstrukturer som nøkkeltallene i Gjesteundersøkelsen uttrykker, kan ha endret seg fordi de varierer med nettopp transportmiddel, sesong og nasjonalitet.

Kunnskapsstatus og identifiserte behov

Status for kunnskapen om utenlandske turister i Norge per i dag er at:

- Turistundersøkelsen gir strukturtall (fordelinger) for en rekke sentrale atferds- og segmenteringsvariable som nasjonalitet, alder, transportmåte, overnattingsmåte og reisemål og reisemotivasjon, samt data om aktiviteter og turistenes forbruk. Undersøkelsen antas å utgjøre det viktigste faktagrunnlaget om utenlandske turister i Norge. Det er imidlertid skjevheter i materialet fordi det er for dårlig kunnskapsgrunnlag til å sikre representative utvalg av respondenter.
- Overnattingsstatistikken til SSB gir nøkkeltall i form av fordeling av gjestedøgn på overnattingsmåte, besøkssted og sesong, men dette er begrenset til de anslagsvis 50 prosent av de utenlandske besøkende som benytter kommersiell overnatting. Det er også usikkert hvor nøyaktige data man har om fordeling på norske og utenlandske overnattende.
- Verken Turistundersøkelsen, SSBs overnattingsstatistikk eller andre statistikker gir informasjon om totalt antall utenlandske turister som besøker Norge.
- Tall for antall turister som reiser til/fra Norge med fly og ferge, etter nasjonalitet og måned, eksisterer og kan samles inn (Avinor og fergeselskapene), men for vegtrafikk finnes bare tall for totalt antall grensepasserende kjøretøyer.
- Nøkkeltall for biltrafikk fra Gjesteundersøkelsen – fordeling på nasjonalitet, antall passasjerer per kjøretøy, type kjøretøy – må antas å være gått ut på dato. Dermed svinner også mulighetene til å beregne totalt antall utenlandske turister ut fra eksisterende trafikkdata.

Litt forenklet kan man si at foreliggende statistikker omfatter en rekke indikatorer for hvordan den innkommende turismen utvikler seg, men at det ikke finnes volumtall å koble disse relative endringene opp mot.

Det mangler litt før man når det presisjonsnivået man kunne forvente i en kunnskapsplattform slik det legges opp til i Nasjonal reiselivsstrategi 2030. Spesielt vil vi trekke fram behovet for volumvektede indikatorer, det vil si at resultater fra utvalgsundersøkelser kan vektas ut fra kunnskap om turistpopulasjonens faktiske størrelse og fordeling på nasjonalitet, innreisemåte, sesong og overnattingsmåte.

Dette er et nødvendig grunnlag for forvaltnings- og planleggingsformål og for sentrale områder som for eksempel utvikling mot et bærekraftig reiseliv, segmentanalyser til bruk i produktutvikling og markedsføring og beregninger av økonomiske og andre ringvirkninger av turismen.

Kunnskap om antallet utenlandske turister i Norge etter innreisemåte og nasjonalitet, overnattingsmåte, sesong og hvor i Norge de reiser, er et mål i seg selv. Slik kunnskap vil også løse problemene med representativitet i Innovasjon Norges Turistundersøkelse gjennom presis stratifisering og vektning. Mens trafikkdata for ferger og flyplasser er bra dekket, og mulighetene for datainnsamling blant reisende ved utreise er relativt gode, er vegtrafikken – som i 2011 sto for i underkant av 40 prosent av alle ankommende turister – atskillig mer problematisk. Ideelt sett burde man gjennomføre alle intervjuer ved utreise, men både manuelle tellinger av kjøretøyer og intervjuer ved grenseovergangene er svært ressurskrevende. Dette krever for eksempel involvering av personell fra trafikkstasjoner,

politi og/eller tollvesen, og kostnader og praktisk gjennomføring av tellinger og intervjuer må anses som betydelige barrierer for framtidige grenseundersøkelser.

Bruk av mobildata har lenge vært diskutert som alternativ til manuell telling. En kontinuerlig registrering av mobiltelefoner ved innreise ville gi gode anslag på antall turister og nasjonalitetsfordeling og innreisested/reisemåte, men ikke sagt noe om oppholdstid og besøksmål. Da måtte man ha en kontinuerlig registrering fra innreise til utreise, noe som innebærer svært store datamengder og relativt høye kostnader. Noen omforent løsning mht bruk av kontinuerlige mobildata har etter det TØI kjenner til foreløpig ikke materialisert seg.

Et mulig alternativ for vegtrafikken vil være å fortsatt intervju bilturister ved overnattingssteder, attraksjoner og liknende. Dette betinger at man har representative tellinger av kjøretøyer og nasjonalitet ved grenseovergangene – samt data om oppholdstid – som kan brukes til vektning av hver enkelt respondent.

Det er også behov for en gjennomgang av SSBs overnattingsstatistikk, spesielt med tanke på nasjonalitetsfordeling og rapportering av gjestedøgn og ankomster fra aktører med ulike blandingsformer av ordinær drift, utleie og formidling av overnattingsfasiliteter.

SSB arbeider kontinuerlig med å oppgradere innsamlingsprosedyrene og grunnlaget for overnattingsstatistikken. Det bør likevel vurderes å gjennomføre et eget undersøkelsesprosjekt om eventuelle forskjeller i innrapporteringspraksis knyttet til ulike typer virksomheter og ulike forretningsmodeller. Målet må være å få en oversikt over i hvilken grad det faktisk kan forekomme rapportering til «feil» statistikk eller at overnattinger som faller innenfor en kommersiell kontekst rett og slett ikke blir rapportert til SSB.

1 Innledning

1.1 Formål og bakgrunn

Utgangspunktet for rapporten er et internt prosjekt på TØI i forskningsgruppen for reiseliv og regional utvikling. Prosjektet ble igangsatt ut fra et ønske om å oppsummere status for kunnskapen om utenlandske turister i Norge. I løpet av 2021 er dette temaet blitt ekstra aktuelt og relevant gjennom Nasjonal reiselivsstrategi 2030, som Innovasjon Norge har laget på oppdrag for Nærings- og fiskeridepartementet. Strategien ble overlevert Solbergregjeringen 2. mai 2021.

I kapittel 6.0 *Satsinger og tiltak*, avsnitt 6.3 *Styrke håndteringsevnen*, pkt. 14. *Nasjonal monitor – all innsikt på ett sted*, er det stilt opp et relativt ambisiøst mål om å utvikle analyseverktøy for norsk reiseliv (gjengitt i tekstboksen under).

14. Nasjonal Monitor – all innsikt på ett sted

Mål: *Etablering av en nasjonal monitor, et felles stordata analyseverktøy for norsk reiseliv.*

Reiselivets kunnskapsgrunnlag er mangelfullt og fragmentert, og det tas mange suboptimale beslutninger i alle ledd og på alle nivåer. Dagens datakilder er ikke godt sammenstilt og ikke egnet til å gi et helhetlig bilde av reiselivet som næring og sektor. Målet er å etablere en nasjonalt anerkjent analysemodell (slik eksempelvis finansnæringen har), som beskriver næringen, viktige

kjennetegn ved utviklingen i sektoren og designes slik at den også etter hvert kan simulere fremtidig utvikling basert på kunstig intelligens.

Monitoren må gi innsikt om omfang, trafikkstrømmer, verdiskaping, konsum, ringvirkninger, sysselsetting, gjestetilfredshet, markedsutvikling, innbyggertilfredshet, klimaavtrykk og reiselivets bidrag til det grønne skiftet. Den bør kunne kobles mot alle relevante og tilgjengelige datakilder, eksempelvis også slike som utvikles i regi av Smart Cities og bærekraftsnettverket i regi av Kommunesektorens organisasjon (KS). I tillegg må eksisterende data fra kilder som SSB, Innovasjon Norge, bransjeorganisasjonene og andre institusjoner kobles sammen og tilgjengeliggjøres.

Monitoren vil gjøre det mulig å sette tydelige mål for utviklingen mot 2030 på mange nivå, og øker presisjonsnivået for strategiske beslutninger for næringsaktører, planleggere og politiske beslutningstakere. Det vil også gi alle aktører en felles kilde til innsikt og kunnskap om næringen.

Oppfølging: Nærings- og fiskeridepartementet i samarbeid med Forskningsrådet, SSB og Innovasjon Norge.

Kvaliteten på datagrunnlaget for reiselivets omfang (antall turister, antall overnattinger osv.) og om selve trafikkstrømmene vil være nokså essensielt når man skal skape et felles stordata analyseverktøy for reiselivet som skal «øke presisjonsnivået for strategiske beslutninger for næringsaktører, planleggere og politiske beslutningstakere».

Presise anslag på hvor mange turister som reiser i Norge, både norske og utenlandske, er nødvendige data i seg selv, og ikke minst som input for estimering av verdiskaping, konsum, ringvirkninger, sysselsetting, klimaavtrykk mm.

Kunnskap om totale antall og hvordan de fordeler seg etter sentrale variabler som bostedsland, oppholdstid, reisemåte og overnattingsmåte er også svært viktig fordi nesten all besøksstatistikk utenom SSBs overnattingsstatistikk er basert på utvalgsundersøkelser (Innovasjon Norges Turistundersøkelsen (norske og utenlandske turister i Norge) og SSBs Reiseundersøkelsen (nordmenns reiser i Norge og til utlandet)). Denne kunnskapen er avgjørende for å kunne lage representative utvalg, for eksempel ved å dele opp populasjonen i strata og vekte datamaterialet i etterkant.

1.2 Rapportens fokus: Innkommende turisme

I denne rapporten setter vi søkelyset på kunnskapen om den utenlandske turismen i Norge. Denne formen for eksport av tjenester bidrar til å skape inntekter og sysselsetting, bevare kultur og naturmiljø og være en pådriver for økonomisk vekst og utvikling (UNWTO, 2018). I tillegg til å etterspørre reiselivsspesifikke produkter og tjenester, er internasjonale turister også brukere av viktig infrastruktur, naturområder samt diverse tjenester (inkl. helse-, miljø- og kulturtjenester) som også benyttes av bosatte i Norge. Planlegging og forvaltning av denne infrastrukturen og disse tjenestene krever at man har en god oversikt over brukerne.

Utlendingers reiser til/fra og i Norge dekkes av flere undersøkelser som er etablert og administrert av ulike institusjoner og som har ulike formål. De viktigste per i dag er Statistisk Sentralbyrås (SSBs) overnattingsstatistikk, Innovasjon Norges (INs) turistundersøkelse og Avinors reisevaneundersøkelse på fly (RVU-fly). Ingen av disse undersøkelsene gir noen samlet oversikt over antallet utenlandske turister som besøker Norge hvert år. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2. Gjesteundersøkelsen blant utenlandske turister 1994-2011 (TØI/Innovasjon Norge) kartla reisene til utenlandske dags- og overnattingsgjester i Norge, se kapittel 2.3. Den ble gjennomført ved hjelp av spørreskjemaintervjuer ved utreise fra Norge med fly, ferge, personbil og buss/tog, samt trafikkdata fra fly, internasjonale fergeruter og kjøretøytellinger ved grenseoverganger, og ga ganske gode estimater for antall turister og for en del adferdsrelaterte variabler.

Data om nordmenns reiser i Norge og utenlands kan i noen sammenhenger være nyttige for å kunne beregne utlendingers reiser i Norge (residualbestemmelse). Kunnskapen om reiseaktivitet og -atferd for bosatte i Norge er relativt godt dekket, selv om det er noen mangler i både den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) og SSBs Reiseundersøkelse. Disse gir tall for nordmenns turistreiser innenlands og til utlandet etter UNWTOs definisjoner av turistreiser¹ og innenlands turisme².

I denne gjennomgangen diskuteres eksisterende kunnskapsgrunnlag om den innkommende turismen og hvor det kan være behov for å forbedre dette. Vår hovedinnfallsvinkel er en kunnskapsoversikt som tar utgangspunkt i TØIs Gjesteundersøkelse 1994-2011. Det presenteres en gjennomgang av trafikkdata etter 2011 (fly, ferge, veg), som TØI har fortsatt å samle inn, og det drøftes hvordan dette materialet kan anvendes i sammenheng med

¹ Iht UNWTO (2015, p. 19), “a visitor is a traveler taking a trip to a destination outside his/her usual environment, for less than a year, for any purpose (business, leisure or other personal purpose) other than to be employed by a resident entity in the country or place visited”.

² Iht UNWTO (2015, p. 19) ‘domestic tourism’ “comprises the activities of a resident visitor within the country of reference, either as part of a domestic tourism trip or part of an outbound tourism trip”.

nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen og andre typer relevante data som er tilgjengelige gjennom ulike undersøkelser og statistikker. Vi ser altså på

- i) hvilken type informasjon TØIs innsamlede trafikkdata gir om utenlandsk trafikk
- ii) muligheter for å kombinere dette med annen tilgjengelig statistikk og nøkkeltall for å tallfeste den utenlandske turisttrafikken i Norge,
- iii) usikkerhet og mangler knyttet til ulike typer av tilgjengelige data og estimater
- iv) hvilke viktige spørsmål som per i dag er ubesvarte
- v) hvilke grep som kan gjøres for å forbedre kunnskapsgrunnlaget

I tillegg ser vi på statistikker som har andre innfallsvinkler for å beskrive innkommende turisme, spesielt ser vi på de for tiden viktigste statistikkene hvor utenlandske turister inngår; Innovasjon Norges Turistundersøkelsen og SSBs overnatningsstatistikk.

Rapporten er strukturert som følger:

Kapittel 2 gir en oversikt over tilgjengelig og relevant datamateriale; hva som finnes av undersøkelser, statistikk og nøkkeltall. I gjennomgangen av eksisterende kunnskap er det viet relativt stor plass til å beskrive og påpeke muligheter og begrensninger knyttet til Turistundersøkelsen og SSBs overnatningsstatistikk.

Kapittel 3 beskriver hva man per i dag kan si om utviklingen over tid for grensepasserende trafikk ut fra tilgjengelige trafikkdata for veg, ferge, fly og tog/buss. Passasjeroversiktene fra fergeselskapene, samt Avinors passasjerstatistikk kombinert med nøkkeltall fra RVU-fly, gir oss en god oversikt over antall ankomster og nasjonsfordeling. Hovedproblemet er grensepasseringer med bil på veg, hvor man kun har kjøretøytellinger (tellepunktdata fra Statens vegvesen). Disse skiller ikke mellom norske og utenlandske kjøretøyer og sier heller ikke noe om antall personer i kjøretøyene.

Kapittel 4 viser hva vi kan si om omfang og strukturer i dagens utenlandske turisttrafikk ved å kombinere nye trafikkdata (som TØI har samlet inn) med «gamle» nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen, illustrert med en del eksempler på figurer og tabeller. Her drøftes også kort bruk av andre typer eksisterende datamateriale.

I kapittel 3 og 4 presenteres en del tallmateriale om turisttrafikken. Vi har her tatt med tall til og med 2019, det vil si før koronapandemien begrenset utlendingers reiser til Norge.

Kapittel 5 oppsummerer muligheter og begrensninger med hensyn til å beskrive utenlandsk turisttrafikk i Norge, og det drøftes kort hvilke grep som kan være aktuelle for å forbedre kunnskapsgrunnlaget.

2 Data om grensepasserende turisttrafikk

2.1 Gjesteundersøkelsen 1994-2011

Gjesteundersøkelsen (GU) ble etablert sommeren 1994, og den ble gjennomført av TØI på helårsbasis fra 1995. Undersøkelsen ble de første årene finansiert av Norges Turistråd/ Nærings- og handelsdepartementet, og fra 2004 til og med 2011 av Innovasjon Norge (Farstad et al. 2011). Den siste GU ble altså gjennomført i 2011. Formålet med GU var å gi en oversikt over det totale besøket av utlendinger i Norge, og å hente inn informasjon om de utenlandske gjestene gjennom en spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av disse (Farstad et al. 2011).

GU var basert på intervjuer (spørreskjema) med et utvalg av utenlandske turister ved utreise fra Norge. Det ble også gjennomført tellinger av nasjonalitetsfordeling av kjøretøyer på veg ut av Norge på utvalgte registreringsdatoer på grenseoverganger mellom Norge og Sverige, Finland og Russland.

Spørreundersøkelser ved utreise gir generelt bedre informasjon om reisen (f. eks. forbruk, overnattingsmåte, opplevelser, steder som er besøkt, osv.) enn intervjuer underveis eller ved innreise. Utreisebaserte undersøkelser muliggjør at alle typer gjester kan komme med i utvalget uavhengig av hvor man har oppholdt seg i Norge. Ikke minst har alle turister tilnærmet samme sannsynlighet for å bli intervjuet, i motsetning til ved undersøkelser foretatt på ulike steder rundt i landet, hvor sannsynligheten for å bli intervjuet er større jo lenger man oppholder seg i Norge.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført på utvalgte datoer spredt over hele året ved ulike grensepasseringer som omfattet fergeterminaler, veggrensepasseringer³, flyplasser, tog og Oslo bussterminal⁴ med sikte på at utvalget skulle være mest mulig representativt. Spørreskjemaene omfattet spørsmål om bl. a. bostedsland, reisens hovedformål, overnattingsmåte, oppholdets varighet og steder man hadde besøkt.

I 2010 ble det samlet inn 13 389 spørreskjemaer ved ulike grensepasseringer (veg, ferge, fly, tog, buss). Disse var sesongfordelt (vinter, sommer, høst) og fordelt på ulike ukedager. I 2011, som er det siste året GU ble gjennomført, ble det samlet inn 7 987 spørreskjemaer mellom mai og desember på ulike ukedager ved grensepasseringer på veg (1 545), fergehavnterminaler (2 258), Oslo bussterminal (321) og på flyplasser (3 863).

Utvalgsdataene i GU ble kombinert med tilgjengelig statistikk og trafikkdata, for eksempel kjøretøytellinger, trafikkdata fra fergeselskaper, passasjerstatistikk fra Avinor og data fra Avinors Reisevaneundersøkelse på fly. Det ble beregnet antall utenlandske besøkende til Norge fordelt på reisemåte, reiseformål og nasjonalitet, samt fordelinger på en rekke andre variabler.

³ Et utvalg av utenlandske gjester som forlot Norge i eget kjøretøy på veg fikk spørreskjemaet med seg og ble bedt om å sende den inn etter utfylling (porto var forhåndsbetalt).

⁴ Fra og med 1998 omfatter undersøkelsen utreiser foretatt på veg, ferge, fly eller tog, fra og med år 2004 også rutebuss.

Gjesteundersøkelsen omfattet dermed reiser til/fra Norge som ble foretatt av personer bosatt utenfor Norge, uansett reisemål og/eller overnattingsmåte. Unntatt var reiser til/fra arbeid foretatt av bosatte i utlandet med fast arbeid i Norge (Farstad et al. 2011). Statens vegvesen, Tollvesenet, Avinor samt ferge-, buss- og jernbaneselskapene med ruter mellom Norge og utlandet bidro til å samle inn trafikkdata og/eller organisere intervjuer og trafikktegninger.

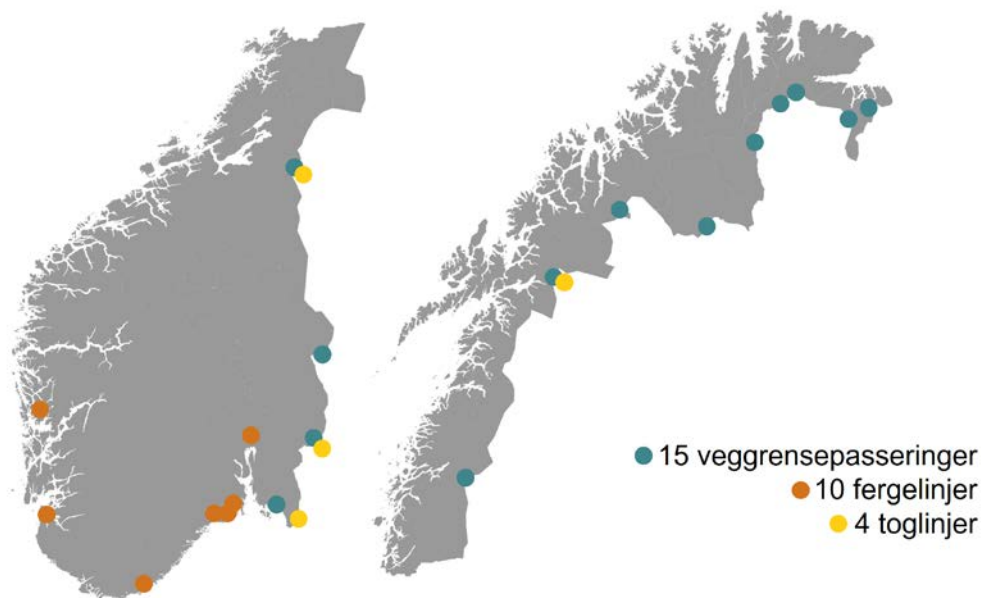
2.2 Data om grensepasserende trafikk etter 2011

2.2.1 Oversikt

TØI har etter 2011 fortsatt å samle inn trafikkdata fra disse ulike samarbeidspartnerne for å opprettholde basiskunnskap om utenlandsk persontrafikk til/fra Norge. Dette gjelder trafikktegninger for 15 grenseoverganger på veg, passasjertall for fergereisasjoner fra/til utlandet, passasjertall for Avinors flyplasser og antall bussavganger til Karlstad/Stockholm og Göteborg/København fra Oslo bussterminal. Det er også samlet inn trafikkdata for Torp og Rygge, samt for fire togstrekninger etter 2011.

TØI har på grunnlag av disse tallene og strukturer fra Gjesteundersøkelsen 2010 og 2011 laget en forlengelse av Gjesteundersøkelsen for året 2012 (Farstad, Dybedal og Landa Mata 2013).

For enkelte grensepasseringer/ transportmidler mangler det data for enkelte år eller måneder av året, dette er omtalt nærmere i tabellen I til IV i vedlegget bakerst i rapporten. Figur 2.1 gir en oversikt over grensepasseringer på veg og tog samt ferjehavner som TØI har hentet inn data for.



Figur 2.1: Oversikt over grensepasseringer på veg og tog samt ferjehavner som TØI har samlet data for.
Kilde: TØI, basert på kart fra <https://www.schjodt.no/aktuelt/nyhetsbrev/kommunereformen-og-offentlige-anskaffelse>

De neste avsnittene beskriver nærmere data etter transportmåte. Tabellene i Vedlegg 1 – oversikt over årlig datainnhenting etter transportmiddel, supplerer denne beskrivelsen.

2.2.2 Veg

TØI samlet inn trafikktall for 15 grensepasseringer på veg mot Sverige, Finland og Russland i årene 1995-2011. Disse omfatter (regnet fra sør til nord) Svinesund (ny), Svinesund (gammel), Ørje, Magnor, Lutnes, Teveldal, Umbukta, Bjørnfjell, Helligskogen, Kivilompolo, Karigasniemi, Utsjoki, Polmak, Neiden og Storskog. Trafikktall for de fleste av disse grensepasseringene ble sendt per e-post til TØI fra ulike aktører: Statens Vegvesen, Tollvesenet i Nord-Norge og Politiet ved Storskog grenseovergang.

Fra og med 2019 hentes trafikktall for de fleste grensepasseringer fra www.trafikldata.no, med unntak av grenseoverganger i Troms/Finmark (Kilpisjärvi, Neiden, Storskog, Kivilompolo, Karigasniemi, Utsjoki og Polmak). Her bruker TØI fortsatt trafikktall som er publisert av de finske transportmyndighetene på deres nettsider, eller som sendes til TØI per epost (gjelder Neiden). Format og grad av detaljering for trafikktall som er samlet inn, har variert noe mellom de ulike grensepasseringene, men dette er mer standardisert nå gjennom bruken av www.trafikldata.no.

- For Svinesund (både ny og gammel) og Ørje fikk vi til og med 2019 tilsendt telldata på timebasis for de ulike felt i begge retninger, mens for Magnor fikk vi oppgaver over det daglige antallet kjøretøyer som kjører ut fra Norge. For alle fire grensepasseringer ble det oppgitt antall kjøretøyer fordelt på ulik kjøretøylengde, inkludert antallet lette kjøretøyer under 5,6 meter.
- For Lutnes, Teveldal, Umbukta og Bjørnfjell fikk vi til og med 2019 tilsendt det gjennomsnittlige, daglige totale antallet kjøretøyer og det gjennomsnittlige daglige antallet kjøretøyer med 5,6 meter lengde eller mer for hver måned og retning (inn til/ut fra Norge).
- Fra Neiden får vi det totale månedlige antallet av personbiler og busser for utvalgte land som kjører ut fra Norge, mens fra Storskog får vi det totale månedlige antallet kjøretøyer i begge retninger samt antallet kjøretøyer som er visumpliktige. For alle andre grensepasseringer i Troms/Finmark rapporteres aggregerte månedlige tall for i) antall lastebiler og busser (delt til og med 2013) og ii) antall person- og varebiler for hver måned og retning fra finske transportmyndigheter.

Siden vegtrafikktallene fra grenseovergangene hovedsakelig gjelder antall kjøretøyer, mangler informasjon om nasjonaliteten til førere og passasjerer (med unntak av Neiden), samt antall passasjerer per kjøretøy. Det gis naturlig nok heller ikke informasjon om for eksempel reiseformål, reisemål, oppholdstid, reisefølge etc. for dem som krysser grensen.

Vi mangler trafikktall for enkelte måneder for enkelte grensepasseringer, noe vi har kompensert for ved å bruke estimater basert på tall fra tidligere år for disse månedene og på utvikling i de øvrige månedene.

Tabell I i vedlegg gir en oversikt over de årene vi har og ikke har fullstendige trafikktalldata for hver av grenseovergangene.

2.2.3 Ferger

TØI har også løpende samlet inn månedlige trafikktall fra fire fergeselskaper for følgende fergestrekninger til/fra utlandet:

- Color Line Larvik-Hirtshals
- Color Line Kristiansand-Hirtshals
- Color Line Oslo-Kiel
- Color Line Sandefjord-Strømstad
- DFDS Oslo-København
- Fjord Line Bergen-Stavanger-Hirtshals

- Fjord Line Kristiansand-Hirtshals (tidligere Hanstholm).
- Fjord Line Langesund-Hirtshals
- Fjord Line Sandefjord-Strømstad
- Stena Line Oslo-Frederikshavn (nedlagt mars 2020)

Fergetrafikktallene omfatter – i motsetning til trafikktall fra grensepasseringer på veg – informasjon om bostedslandet til fergepassasjerene og om kjøretøyer. Statistikken er også ganske fullstendig, som vist i tabell II i vedlegget, men detaljeringsgraden varierer en del.

Fjord Line rapporterer for eksempel antall norske, danske og tyske passasjerer, mens Stena Line rapporterte fram til februar 2020 antall for alle nasjonaliteter blant sine passasjerer. Color Line rapporterer om antall passasjerer fra Norge, Sverige, Danmark, Finnmark, Tyskland, Polen, Nederland, Belgia, Østerrike, Storbritannia, Italia, Frankrike og Spania, USA og (i de siste årene) Japan. Resten aggregeres under kategoriene «Europa ellers» og «andre land». DFDS har endret rapporteringsmåten underveis. Til å begynne med fulgte rapporteringen omtrent samme opplegg som Color Line, men siden juli 2018 har DFDS rapportert tall for alle nasjonaliteter.

Rapporteringsmåte varierer også mht. antall av passasjerer som reiser med ulike typer kjøretøy og uten kjøretøy. Stena Line og Fjord Line rapporterer det totale antallet passasjerer, mens Color Line og DFDS i tillegg gir informasjon om antall mini-cruise-passasjerer, passasjerer som reiser med ulike kjøretøy (eks. med lette kjøretøy og varebil og med bobil e.l.) samt antall busspassasjerer⁵.

Trafikktallene inneholder naturlig nok ikke noe informasjon om f. eks. reisemål og reisemål for fergepassasjerene.

2.2.4 Fly

Statistikk over utenlandsk flytrafikk til/fra Norge hentes fra Avinors nettsider. Statistikken omfatter månedlige oppgaver over antall terminalpassasjerer på utenlandsk ruteflytrafikk og charter samlet for hver enkelt flyplass. Disse tallene inkluderer også transferpassasjerer og spedbarn i begge retninger.

Månedstall for henholdsvis rute- og chartertrafikk gis kun for alle norske flyplasser samlet, mens fordeling på charter- og rutetrafikk for hver enkelt flyplass gis kun på årsbasis. Unntaket er Gardermoen, herfra får TØI løpende oppgitt (ikke-publiserte) månedstall for rute og charter separat. Torp (til og med 2014) og Rygge (til og med 2012, stengt siden 2016) har også oppgitt månedsvise tall for charterpassasjerer.

Antall passasjerer for henholdsvis charter- og rutetrafikk for alle øvrige flyplasser samlet kan man dermed finne ved å trekke tallene for charter- og rutepassasjerer fra Gardermoen (og tidligere også Torp og Rygge) fra antall passasjerer som reiser fra alle norske flyplasser. Denne statistikken sier ikke noe om bostedsland, reisemål og destinasjon for utenlandske gjester som ankommer med fly til Norge. Utvalgsbaserte tall for fordeling av trafikk etter disse variablene finnes i Avinors reisevaneundersøkelse på fly (som er omtalt i avsnitt 2.3).

2.2.5 Tog

TØI har samlet inn data om passasjertrafikktall for fire toglinjer fra/til utlandet, over Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure. Grensekryssende passasjertall på disse fire linjer ble sendt fra SJ og NSB til TØI per e-post. Tall aggregeres for tre sesonger: vinter

⁵ Fram til juni 2018 rapporterte DFDS kun tall for antall mini-cruise-passasjerer og passasjerer som reiser med kjøretøy

(januar-april), sommer (mai-september) og høst (oktober-desember). Noen rapporterte trafikk tall inkluderer tall i begge retninger mens andre data begrenser seg til antall passasjerer som reiser fra Norge til utlandet. For noen år mangler vi data for enkelte sesong og toglinjer, og vi mangler data for tre av de fire linjene i de siste årene (se tabell IV i vedlegget).

Disse togtrafikdataene sier ikke noe om hvem disse passasjerene er, for eksempel bostedsland eller hvor har de oppholdt seg i Norge.

2.2.6 Buss

TØI henter også inn informasjon om antall ukentlige bussavganger fra Oslo bussterminal til Stockholm og København med selskaper Swebus (nå FlixBus) og GoByBus/Nettbuss (nå Vy Buss AS). Vi kjenner ikke belegget for disse bussavgangene. Tallene for grensekryssende busstrafikk kan derfor anses som meget usikre. Andelen av utenlandske besøkende som reiser til og fra Norge med buss er imidlertid marginale sammenliknet med andelene for bil, ferge eller fly (se kapittel 3.6).

2.3 Avinors Reisevaneundersøkelse på fly

Reisevaneundersøkelsen på fly er en undersøkelse som er blitt gjennomført av Avinor blant sine passasjerer og dokumentert i TØI-rapporter siden 1972 (Thune-Larsen & Farstad, 2018). Siste publiserte undersøkelse ble gjennomført i 2017. Den omfattet intervjuer på 10 lufthavner som står for tilnærmet all innlandstrafikk og all utlandstrafikk⁶ med fly (Thune-Larsen & Farstad, 2018).

Undersøkelsen er blitt gjennomført på nettbrett fra og med 2013, og intervjuer er fordelt på ulike avganger, uker, ukedag og tid på døgnet slik at man får et representativt utvalg av flypassasjerer for hver flyplass og måned. På Oslo lufthavn, som har størst trafikk i landet, ble det intervjuet så godt som hver dag i 2017 (Thune-Larsen & Farstad, 2018).

Undersøkelsen er rettet mot både norske og utenlandske flypassasjerer, og deltakere må ha fylt 12 år for å kunne delta i undersøkelsen (Thune-Larsen & Farstad, 2018). Spørreskjemaet omfatter spørsmål om reisens formål, varighet, reisendes bostedsland og flyreise (eks. flyselskap, transfer). Undersøkelsen kartlegger både innenlands flytrafikk og flytrafikken fra/til utlandet. Den gjennomføres blant avreisende passasjerer, det vil for eksempel si at på internasjonale ruter blir utenlandske turister intervjuet ved avreise fra Norge (hjemreise), mens nordmenn blir intervjuet ved utreise.

Materialet i RVU fly er svært omfattende. I 2017 omfattet undersøkelsen 89 000 passasjerer på utenlandsruter og 58 000 på innenlandsruter. I rapporteringen fra undersøkelsen kombineres tall fra undersøkelsen med passasjerstatistikk fra Avinor. For eksempel presenteres beregnet antall utenlandske (innkommende) passasjerer med formål ferie- og fritidsreise (se Thune-Larsen & Farstad, 2018).

2.4 Innovasjon Norges Turistundersøkelse

2.4.1 Omfattende og bred undersøkelse

Turistundersøkelsen gjennomføres av Innovasjon Norge, og startet i 2013/2014, blant annet for å erstatte den avsluttede Gjesteundersøkelsen.

⁶ Lufthavner i Finnmark deltok ikke i undersøkelsen i 2017.

Ifølge IN (2018b) er undersøkelsen «en belårlig, landsdekkende undersøkelse, hvor både norske og utenlandske ferie-, fritids-, og forretningsreisende intervjues». Fra og med 2018 er turistene intervjuet ved både attraksjoner, overnattingssteder, lufthavner, havner mv. I 2018 var datagrunnlaget 9 076 utenlandske feriereisende og 2 668 norske feriereisende (til sammen 11 744 respondenter), samt 1 010 utenlandske og 560 norske forretningsreisende (til sammen 1 570).

DATAGRUNNLAG OG METODE Turistundersøkelsen 2019

Denne rapporten ser nærmere på turistene som besøkte Norge i løpet av 2019. I tabellen til høyre kan vi se antall svar fra norske og utenlandske ferie- og forretningsreisende, med en fordeling av antall intervju gjennomført per tertial i 2019. Samtlige intervju er samlet inn av Epinion i løpet av 2019. Intervjuene er basert på en forhåndsbestemt utvalgsplan som er utviklet på bakgrunn av overnattingsstatistikken som administreres av Statistisk Sentralbyrå (SSB). Turistene er i 2019 intervjuet ved alt fra attraksjoner, overnattingssteder, lufthavner, havner mv. Respondenter som enten har svart at de har over et halvt års opphold i Norge, ikke har noen overnattinger i Norge, eller er som er sesongarbeidere inngår ikke i analysen. Cruiseturister inngår heller ikke i denne rapporten.

De overnattingene som turistene har foretatt på hotell eller campingplasser (registrerte overnattingsformer) er vektet på overnattingsnivå med en vekt som er beregnet på bakgrunn av hotell- og campingovernattinger i overnattingsstatistikken fra Statistisk Sentralbyrå (SSB). Overnattinger som turistene har foretatt på andre typer overnattingssteder enn hotell og campingplasser (ikke-registrerte overnattingsformer) er vektet basert på fordelingen i datagrunnlaget og den samlede fordeling av overnattinger fra alle bedrifter. Vekten fungerer slik at den enkelte respondent blir vektet til å representere en andel av populasjonen. De vektete respondentene representerer derfor den samlede populasjonen. For å unngå at enkelte respondenter får uforholdsmessig stor betydning, er den maksimale vekt trimmet slik at hver respondent ikke kan få en for høy vekt. På denne måten vektet gjester med mange overnattinger tyngre enn gjester med få overnattinger, men uten at enkelte gjester kan påvirke gjennomsnittene uforholdsmessig mye. Når vi estimerer et omtrentlig antall overnattinger gjøres det under antakelsen av at stikkprøven er representativ for den kommersielle turismen.

(Innovasjon Norge: Reiselivsåret 2019. Turistundersøkelsen – Årsrapport 2019)

Intervjuene er basert på en forhåndsbestemt utvalgsplan som er utviklet på bakgrunn av overnattingsstatistikken fra SSB (Innovasjon Norge 2020).

IN publiserer resultater fra denne undersøkelsen i en hovedrapport og i flere delrapporter. Det utgis sesongrapporter, regionale rapporter, og temarapporter om for eksempel cruise-turisme, skiturisme, nordlysturisme, osv. Undersøkelsen er ikke blitt gjennomført blant utenlandske turister etter 2019.

I rapporten finner vi blant annet informasjon om antall norske og utenlandske gjestedøgn (og deres utvikling) etter reisendes bostedsland, sesong og region (Fjord Norge, Østlandet, Nord-Norge, Sørlandet og Trøndelag). Rapporten publiserer også forbrukstall etter bostedsland, reiseformål og region samt tilfredshet med oppholdet i Norge og oppfatninger av Norge som reisemål.

2.4.2 Svakheter knyttet til representativitet og vekting

Turistundersøkelsen er en svært viktig undersøkelse for kunnskap om den innkommende turismen, den har etter hvert fått et ganske stort omfang og kartlegger et bredt spekter av viktige variabler. Den er imidlertid ikke laget for å beregne antallet utenlandske turister, og siden det ikke finnes noe tallmateriale for dette fra andre kilder, har den noen svakheter, knyttet til representativitet og vekting av materialet.

Opplegget for undersøkelsen er at den i hovedsak gjennomføres «on-site», og i noe mindre grad ved utreise, som UNWTO anbefaler som beste metode. Dette innebærer at resultatene baseres på et utvalg som ikke kan vurderes som representativt, primært fordi individene i populasjonen har ulik sannsynlighet for å komme med i utvalget. Denne sannsynligheten vil være økende med (og isolert sett være proporsjonal med) antall dager man oppholder seg i Norge. Videre er det vanskelig å kontrollere og eventuelt korrigere skjevheter i utvalget gjennom stratifisering og/eller vekting av materialet, fordi man ikke kjenner til størrelsen på populasjonen og dens sanne fordeling på sentrale stratifiseringsvariabler som nasjonalitet, innreisemåte eller overnattingsmåte.

I hovedrapportene fra Turistundersøkelsen gjøres det rede for usikkerheten med hensyn til representativitet og vekting av materialet. I tekstboksen nedenfor gjengis teksten i kapitlet «Datagrunnlag og metode» (minus tabell over antall respondenter) i Turistundersøkelsen året 2019 (IN 2020).

En mer detaljert gjennomgang – men hvor vektingsbeskrivelsen ble betegnet som 'foreløpig' – finnes i kapitlet 'Metode og datagrunnlag' i bakgrunnsrapporten for året 2018 (IN 2018b).

Beskrivelsen i metodekapitlene understreker problemene med å vekte antatt disproporsjonalt innsamlede data når man ikke kjenner populasjonen og sammensetningen av den. I metodekapitlet for 2018-rapporten uttrykkes det at «Den sentrale utfordringen i vektingsprosessen er at det ikke foreligger populasjonstall for alle overnattingene i Norge», det vil si kun for de overnattingene som dekkes av SSBs overnattingsstatistikk (se kapittel 2.5). Dette forteller for det første at mangelen på oversikt over populasjonen gjør stratifisering, trekking av representative utvalg innen hvert stratum og vekting problematisk. For det andre forteller det at vektingsgrunnlaget primært er fordeling av overnattinger. Vektingen baseres dels på fordelinger man finner i utvalget av respondenter (kommersiell eller andre overnattingsformer), men i hovedsak på fordelinger av overnattinger på beliggenhet, formål og nasjonalitet i den kommersielle overnattingsstatistikken (SSB). Rapportenes metodebeskrivelser sier videre at vektingen er utført på en populasjon av overnattinger (ikke turister) og at gjester med mange overnattinger dermed veier tyngre enn gjester med få overnattinger. Dette innebærer rett og slett at populasjonsenheten er overnattinger (gjestedøgn), og at resultatrapportenes prosentfordelinger på nasjonalitet, besøksmål, reiseformål, transportmåte osv. viser fordelingen av gjestedøgn og ikke fordelingen av personer.

2.5 Statistisk Sentralbyrås overnattingsstatistikk

2.5.1 Månedlig statistikk hoteller, camping og hyttegrend

Den månedlige overnattingsstatistikken fra SSB dekker hotell, camping, hyttegrend og vandrerhjem. SSBs overnattingsstatistikk gir oversikt over antall månedlige kommersielle overnattinger totalt og etter reiseformål (ferie/fritid; kurs/konferanse og annen yrkesreise). Statistikken omfatter alle hoteller og lignende overnattingsbedrifter, campingplasser med minst 20 utleieenheter (oppstillingsplasser, seng i hytte) og hyttegrender med minst 10 sengeplasser, samt vandrerhjembedriftene (SSB, 2018a). Ifølge SSB er det om lag fem prosent av de oppgavepliktige bedriftene som ikke rapporterer tall til SSB, for disse samt for de som faller under størrelsesgrensen, beregner SSB overnattingstall ved å blant annet bruke nøkkeltall fra de bedriftene som rapporterer.

Fram til 2020 ble det i SSBs publikasjoner gitt tall på fylkesnivå, mens tall på kommunenivå for hver overnattingskategori (hvis det fantes minst tre bedriftsenheter i kommunen) ble publisert på nettstedet www.statistikknett.no. Fra og med 2020 publiserer SSB fortsatt overnattingstall for hoteller, camping og hyttegrend separat på fylkesnivå. På kommunenivå

publiseres samlet antall overnattinger, samt tall for kapasitet i form av antall bedrifter, antall rom og antall senger.

I tillegg utgir SSB statistikk over formidling av privateide hytter, feriehuse og ferieleiligheter. Statistikken omfatter norske og utenlandske gjesters overnattinger på private hytter/huse som er leid ut via en norsk formidler. Det gis tall for de viktigste nasjonalitetene målt i antall overnattinger. Statistikken publiseres kun på fylkesnivå. Fram til mars 2021 ble den også kun utgitt på årsbasis, men er nå oppgradert til å omfatte månedlige tall.

Fra og med 2021 blir SSBs månedlige tall for hoteller og camping/hyttegjeng (og formidling) også presentert i samarbeid med Innovasjon Norge i en ny portal man har lansert som «Dashbord for overnatningsstatistikk». Denne finnes på temasiden VisitNorway Innsikt⁷. I stedet for å bruke fylker og kommuner som geografisk enhet, har man delt Norge inn i 67 reiselivsregioner⁸. Materialet omfatter tall for overnatting, ankomster, kapasitet, oppholdstid og omsetning per gjest, samt for sysselsetting og bearbeidingsverdi. Materialet publiseres også på SSB sine websider for overnatningsstatistikk.

Overnatningsstatistikken gir fra og med 2020 også tall for antall ankomster for henholdsvis hoteller og liknende, camping og hyttegjeng/vandrerhjem. Dette gir imidlertid ikke riktige tall for antall ankomster til Norge (for turister som bruker disse overnatningsformene), fordi de telles på nytt hver gang det skiftes overnatningssted i løpet av reisen. Dermed vil en stor andel av turistene telles flere ganger, siden rundreise i Norge er en svært vanlig ferieform for utlendinger i Norge – spesielt i sommerhalvåret (Dybedal, Haukeland og Stemmer 2020).

For mer grundig beskrivelse av produksjonen av og innholdet i overnatningsstatistikken, se Kvile (2020).

2.5.2 Noen mulige svakheter i rapportering

Innhentingsprosessen for overnatningsstatistikken forbedres stadig, (Kvile 2020), men det er likevel noen svakheter knyttet til feilregistreringer og ulik praksis i rapportering av overnattinger.

Det er spesielt i forbindelse med overnattingstilbud hvor den kommersielle virksomheten reelt sett er formidling, eller at driften er helt eller delvis basert på utleie av boenheter, at det er eller kan være et visst frafall i rapporteringen til SSB. Det kan også være noe feilrapportering i fordeling på nasjonalitet.

Mange av svakhetene er kjent for SSB, og SSB arbeider løpende med å redusere frafall som kan skyldes

- Registrering av overnatningsvirksomhet under en annen næringskode, som oftest er dette utleiehytter eller -leiligheter registrert som næringsbygg i landbruksvirksomhet eller fiskerivirksomhet, eller i eiendomsrelaterte næringer⁹. Overnattingene skulle normalt vært oppgitt til hyttegjengstatistikken.

⁷ <https://business.visitnorway.com/no/markedsinnsikt/overnatningsstatistikk/>

⁸ I beskrivelsen av portalen heter det at «De nye regionene er så langt det lar seg gjøre tilpasset den etablerte reiselivsstrukturen i Norge, og er kommet på plass etter flere runder med innspill fra både destinasjons- og landdelselskap.»

⁹ SSB arbeider løpende med omklassifisering av bedrifter, se Kvile (2020).

- Utleie av private fritidsboliger gjennom de utenlandske selskapene som opererer i Norge rapporteres ikke til SSB, verken tradisjonelle utleievirksomheter som Novasol og DanCenter og nyere typer av internettbasert formidling som for eksempel Airbnb¹⁰. Dette skulle i prinsippet gå inn i formidlingsstatistikken.
- En del små nasjonale næringsaktører «går under radaren» - både innen drift av hytter og leiligheter og innen formidling – selv om SSB løpende arbeider med å fange opp slike. SSB bruker for eksempel såkalt «webscraping», kartlegging av overnattingstilbud på internettportalen campingportalen.no.

Rapportering fra gråsonen mellom utleie og ordinær drift

Vi mener at det er klare indikasjoner på mulige feilkilder relatert til ansvar og anvendt praksis for rapportering når utleie/formidling i økende grad blandes inn i tradisjonell hotell- og hyttegrendvirksomhet. Det finnes etter hvert mange overnattingsvirksomheter som opererer i denne gråsonen, det vil si en blanding av (i) overnattingsvirksomhet med rom, hytter og leiligheter som virksomheten eier og (ii) enheter som de drifter på vegne av andre eiere og/eller formidler på vegne av andre eiere. Dette kan være seksjonerte (salg til private eiere) og ikke-seksjonerte enheter i eksisterende overnattingsanlegg, eller nye frittstående leilighetsanlegg og hyttebyer for utleie. I begge tilfeller kan de egentlige tilbyderne av overnattingsfasiliteter være sameier bestående av enkelteiere eller anlegg som i sin helhet eies av private investorer, som ikke nødvendigvis må være engasjert i formidling eller drift. Innen samme overnattingsanlegg kan man altså ha overnatting i enheter som eies og driftes av overnattingsbedriften og i privateide enheter som er integrert i driften. En leilighet kan for eksempel transformeres til to hotellrom eller hotellsuiter, og i dette bildet kan man også finne et spekter av varianter fra full hotellstandard (med romstell, resepsjon, måltider, etc.) til opphold med full selvhusholdning. Overnattingene kan være formidlet enten gjennom hotell- eller hyttegrendvirksomheten selv, gjennom en av de mange internettbaserte bookingaktørene, eller gjennom pakketilbud fra selskaper med beslektede virksomheter (for eksempel Skistar i Trysil og Hemsedal). Samme hytte eller leilighet kan i prinsippet formidles av flere norske og flere utenlandske formidlere.

Dette samrøret mellom drivere og enhetseiere og formidlere kan forekomme i alle typer av destinasjoner hvor det er etterspørsel etter fritidsboliger, og det kan være uklart hvor grensen går mellom det hotellet (eller hyttegrenda) skal rapportere inn, og hva formidler eller enhetseiere skal rapportere inn til formidlingsstatistikken. Her kan det være både bortfall og ulik praksis i rapportering.

Det månedlige rapporteringsskjemaet som hotellbedrifter skal sende inn til SSB gir ingen distinksjon eller avklaring på om drift av privateide enheter skal regnes med, man spør etter antall «tilgjengelige gjesterom» og antall faste sengeplasser uten å spesifisere dette nærmere. Derimot presiseres det på skjemaet til hyttegrendstatistikken at det med utleieenheter menes enheter bedriften selv eier, men at «dersom virksomheten formidler utleie av et fåtall private hytter, kan du også rapportere disse.» (Kvile 2020, vedlegg).

På flere av de viktigste destinasjonene blir utleie av privateide enheter i leilighetskomplekser og hyttelandsbyer rapportert til SSB som ordinære overnattinger i hoteller eller i hyttegrend når det er slike overnattingsbedrifter som har hånd om utleien. Enkelte virksomheter rapporterer derimot slik utleie korrekt som formidling. Eksempelvis viser hytteformidlingsstatistikken at det var 388 000 overnattinger i Hedmark i 2019 (vesentlig innrapportert fra

¹⁰ Eurostat arbeider med en statistikk for internettbasert utleie, som omfatter de fire antatt største internasjonale plattformene (Airbnb, Booking, Expedia Group og Tripadvisor). SSB publiserte regionale tall for Norge for 2019 fra denne statistikken på hjemmesidene for overnattingsstatistikken i en artikkel datert 21. juni 2021.

Trysil), men bare 43 000 i Oppland og 136 000 i Buskerud. Det kan være forskjeller i hvor tungt utenlandske formidlere (som ikke rapporterer) er representert i disse fylkene, men det kan ikke være forskjeller i antall tilbudte utleieenheter som alene forklarer disse tallene. Vi har ikke data om antall utleieenheter, men både Buskerud og Oppland er (var) betydelig større reiselivsfylker enn Hedmark i 2019. Oppland hadde 74 prosent flere rapporterte overnattinger til sammen i hoteller, camping/hyttetrend og hytteformidling enn Hedmark i 2019, mens Buskerud hadde 54 prosent flere overnattinger.

Dette tyder på ulik rapporteringspraksis, og at overnattinger som skulle vært rapportert til formidlingsstatistikken av norske formidlere ikke kommer dit. Spørsmålet om hvor mye dette kan dreie seg om har vi ikke noe klart svar på, annet enn at man sannsynligvis vil finne store variasjoner fra virksomhet til virksomhet, fra kommune til kommune – se for eksempel tekstboksen nedenfor.

Eksempler fra to store reiselivskommuner

I TØIs ringvirkingsstudier av reiseliv i Hol kommune (tall for 2015) fant vi for eksempel at gjestedøgn for 1 631 senger i utleieenheter i Hol ikke var rapportert til statistikk for hyttegrender/leiligheter (Dybedal 2016). Noe kan være rapportert til formidlingsstatistikken, men 1 600 senger genererer sannsynligvis minst 125 000 overnattinger (75-80 per seng per år), og samlet antall overnattinger i formidlingsstatistikken for hele Buskerud var 158 000 i 2015.

Tilsvarende fant vi for Trysil (2016, kilde Destinasjon Trysil) at snaut 900 utleieenheter (leiligheter/hytter) med 7500 senger genererte 589 000 overnattinger som skulle vært rapportert til formidlingsstatistikken – og som ikke er rapportert til hotell- eller hyttegrendstatistikk (Dybedal 2017). Samlet for Hedmark fylke ble det i 2016 rapportert inn 410 000 overnattinger til formidlingsstatistikken, men en del av differansen på 179 000 overnattinger kan være utleie formidlet av utenlandske formidlere.

En annen mulig indikasjon på at innrapporteringspraksis kan være ulik er følgende eksempel (kilde: SSB overnattingsstatistikk/Statistikknnett.no):

- Oppgitt antall hoteller i Oppland gikk ned fra 189 i år 2000 til 101 i 2019, mens antallet senger gikk ned fra 23 262 til 14 594. Antallet hotellovernattinger sank fra 2,2 millioner til 1,3 millioner, mens antall overnattinger i camping/hyttetrend økte fra 860 000 til nesten 1,3 millioner. Antall overnattinger i formidling gikk ned fra 74 000 til 44 000 (men var oppe i 114 000 i 2005!).
- I Buskerud gikk antallet hoteller ned fra 114 til 70, mens antall senger var omtrent det samme i 2019 som i 2000 – 13 746 mot 13 546. Antallet hotellovernattinger gikk ned med 170 000, mens antall overnattinger i hyttegrend/camping økte med nesten 450 000. Antall overnattinger i formidling sank fra 176 000 i år 2000 til 136 000 i 2019, men var oppe i 243 000 i 2009.
- I Hedmark gikk antallet hoteller ned fra 62 til 42, mens antallet hotellsenger økte fra 6 054 til 7 055. Antallet hotellovernattinger økte fra 560 000 til 664 000, mens antallet overnattinger i camping/hyttetrend gikk litt ned, fra 490 000 til 466 000. I formidling har antall overnattinger hatt en økende trend, omkring 300 000 i begynnelsen av perioden, og omkring 400 000 de siste årene.

Vi sitter ikke med noen komplett forklaring på nedgangen i antall hotellsenger i Oppland. Seksjonering til ferieleiligheter (for eksempel Nordseter/Lillehammer, Beitostølen/Valdres) slår ikke ut på formidlingsstatistikken, og utleie gjennom utenlandske formidlere eller så omfattende nedleggelse kan vanskelig være hele forklaringen. Det kan være vanskelig å forstå at hotellnæringen i Oppland skal ha utviklet seg så dårlig sammenliknet med de

gamle nabofylkene uten at dette har slått ut i gjestedøgn i for eksempel formidling. Økningen på over 400 000 overnattinger i hyttegrend/camping kan være en delforklaring, men det har jo vært like stor økning i slike overnattinger i Buskerud fra 2000 til 2019.

Fordeling etter bostedsland kan være et usikkerhetsmoment

Overnattinger skal rapporteres (av overnattingsforetaket) etter gjesters bostedsland, men det gjøres sannsynligvis en del feil når det gjelder fordeling på norske og utenlandske gjester. Eksempelvis har TØI pekt på at nesten all vekst i SSBs oppgaver over kommersielle gjestedøgn i perioden 2000-2011 var norske gjestedøgn (4,6 millioner mot 575 000 utenlandske gjestedøgn, eller prosentvis økning 27,5 prosent mot 7,9), og at dette for eksempel langt fra harmonerer med utviklingen i tall for nordmenns hotellovernattinger i SSBs Reiseundersøkelse. I en TØI-rapport (Dybedal, Farstad 2013, kapittel 5) føres det argumenter for at antallet norske gjestedøgn måtte ha vært betydelig overrapportert og utenlandske gjestedøgn tilsvarende underrapportert i denne perioden.

Etter 2011 ser imidlertid dette ut til å ha endret seg. Veksten i norske kommersielle overnattinger fra 2012 til 2019 var på 2,49 millioner gjestedøgn (11 prosent), mens utenlandske gjestedøgn økte med 2,75 millioner (35 prosent).

Det er likevel noen indikasjoner på at nasjonalitetstall kan være beheftet med feil. Dette tas opp blant i et nyhetsoppslag i Dagens Næringsliv («Strid om overnattingstall») 11.11.2019. Det vises til at såkalte online travel agents (OTA) sannsynligvis står for mer enn hver fjerde hotellbestilling i Norge, og at disse i liten grad oppgir kundenes landkoder ved bestilling. Dette problemet vil da ikke bare gjelde hoteller, men også OTA-bestillinger av leiligheter, feriehus og liknende. Ett utslag kan være at «norske gjester» i tidligere år har vært brukt som en sekkepost ved innrapporteringen til SSB, eller som artikkelen i DN antyder, at «amerikanere» kan være benyttet som sekkepost i senere år. Antall amerikanske kommersielle gjestedøgn økte for eksempel fra 303 000 til 956 000 fra 2012 til 2019 ifølge SSBs tall. Det dreier seg altså bare om indikasjoner, vi vet lite om hvordan virksomhetene håndterer manglende nasjonalitetsdata eller større flernasjonale gruppebestillinger i rapporteringen av nasjonalitet til SSB, og hvilken feilkilde dette eventuelt kan representere.

2.6 Data om omfanget av norsk grensepasserende trafikk

2.6.1 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU)

Den mest omfattende kilden til reisevaner i Norge er den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Den første RVUen ble gjennomført i 1985, og ble fram til 2014 gjennomført syv ganger; 1985, 1992, 1998), 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Bortsett fra i 1985 ble data samlet inn gjennom telefonintervjuer (Hjorthol et al., 2014). Fra og med 2016 samles RVU-data inn kontinuerlig, og respondentene får anledning til å fullføre undersøkelsen online¹¹. Transportøkonomisk institutt (TØI) har vært ansvarlig for tidligere RVUe, men fra 2016 overtok Samferdselsdepartementet med transportetatene ansvaret, med TØI som rådgiver for RVU.

Formålet med RVU er å samle inn data som kan brukes til å beskrive reiseatferden til personer med registrert bostedsadresse i Norge. Et representativt utvalg av personer som er 13 år eller eldre blir trukket tilfeldig fra Folkeregisteret. Resultatene brukes i nasjonal og

¹¹ Hvis respondenter ikke besvare undersøkelsen online, blir de kontaktet av intervjufirmaet og bedt om å fullføre undersøkelsen per telefon.

regional transportplanlegging og transportforskning, for eksempel til å utvikle og kalibrere modeller for å estimere konsekvensene av ulike transporttiltak (TØI, 2018).

Respondentene blir stilt en rekke spørsmål om reisevalg og reisevaner; antall daglige turer, transportmiddelvalg, reiseformål og destinasjon, samt om egenskaper ved reisene (f.eks. om reisetidspunkt, om respondenten reiser alene eller sammen med andre, etc.). Det blir også spurt om alder, kjønn, husholdningsstruktur, tilgang til bil og andre transportressurser, inntekt, arbeidssituasjon og arbeidssted.

I reiselivssammenheng er det de lange reisene i RVU som er interessante. Undersøkelsen omfatter en egen del om reiser over 100 km og/eller reiser til utlandet siste måned. Her registreres blant annet reiseformål, reisens start- og endepunkter, transportmiddelbruk, og overnattingsmåte (hvis overnatting). Det er antatt at lange reiser er underrepresenterte i RVU. RVU vektlegger daglige reiser i størst grad, og selv om man tar med reiser siste måned, utgjør lange reiser en svært liten andel av de daglige reisene, slik at sannsynligheten for at respondentene har hatt en slik tur, er lav. Det kan også være at glemselseffekter under rapporteringen spiller inn (Denstadli, 2006).

2.6.2 Statistisk Sentralbyrås Reiseundersøkelse

SSBs Reiseundersøkelse er en utvalgsundersøkelse som kartlegger reisevirksomhet i Norge og utlandet for personer som er bosatte i Norge, og som omfatter reiser med minst en overnatting, uansett reisens formål (SSB, 2018b). Denne kartleggingen er basert på en spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av bosatte i Norge i alderen 16-79 år, som trekkes tilfeldigvis hvert kvartal fra SSBs befolkningsdatabase og som intervjues på telefon (CATI¹²).

Statistikken ble etablert i 2002 og publiseres på nasjonalt nivå og kvartalsvis¹³. Standard-tabeller viser antall personer på reise, og antall reiser, antall overnattinger og forbruks-utgifter totalt i befolkningen etter reisetypen (feriereise/yrkesreise, innenlands/utenlands, korte reiser/lange reiser etter varighet). Reiser fordeles også etter transportmåte, innkvarteringstype og type reisemål. Det gis også data for antall reiser til utvalgte land, etter formål med reisen og etter kjønn og aldersgruppe (SSB, 2018b). Statistikken omfatter i utgangspunktet 2 000 respondenter per kvartal. Den har imidlertid et frafall på 35-40 prosent (ifølge SSBs presentasjon på ssb.no), det vil si at det er ca. 5 000 respondenter totalt per år.

¹² Computer Assisted Telephone Interview

¹³ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/reiseliv/statistikk/reiseundersokelsen>

3 Trafikktall for grensepasseringer basert på grunnlagsdata innhentet av TØI

3.1 Innledning

Dette kapittelet beskriver hva vi vet om samlet trafikk til/fra Norge ut fra trafikktallene som TØI har samlet inn for ulike transportmidler, og som er omtalt i kapittel 2.2. Figurer og tabeller viser utviklingen i utgående (fra Norge) trafikktall¹⁴.

Et vesentlig poeng her er at det er kun for fergetrafikk at tilgjengelige trafikktall angir omfanget av utenlandsk trafikk (antall ankomster og avreiser) direkte. For veg, fly og tog/buss gis tall for samlet trafikk, og for å skille mellom utenlandsk og norsk trafikk for disse transportmåtene trenger vi tilleggsdata fra for eksempel Gjesteundersøkelsen (GU) og RVU fly. Dette stadiet i beregning av den utenlandske turisttrafikken presenteres først i kapittel 4.

Noen figurer presenterer tall for hver sesong. Følgende sesongfordeling er brukt i dette arbeidsdokumentet: Vintersesong (januar-april), sommersesong (mai-september, høstsesong (oktober-desember).

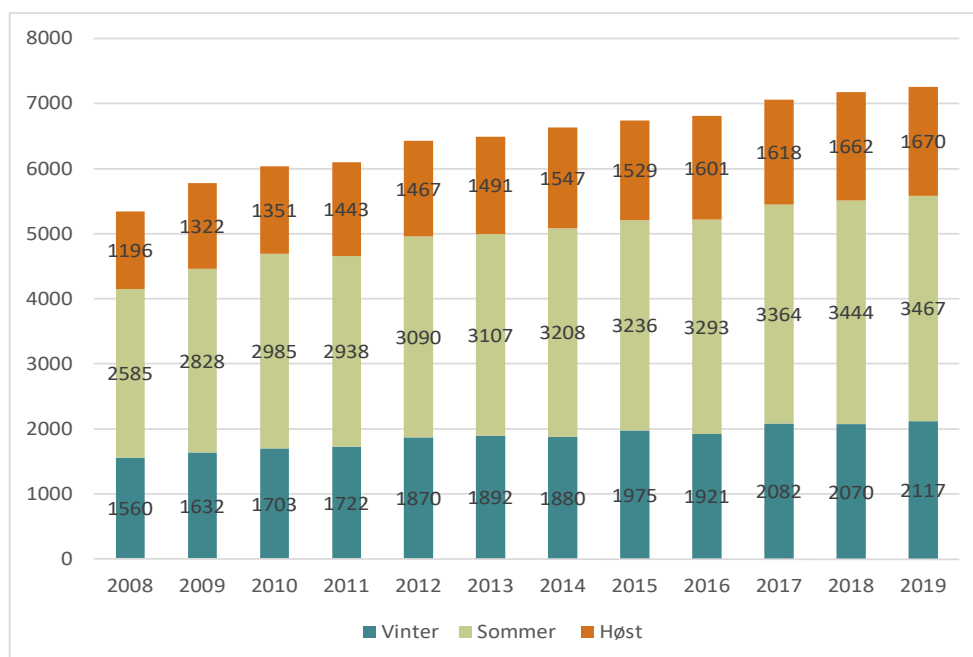
For noen figurer og tabeller har vi vært nødt til å gjøre noen forutsetninger. Disse er omtalt i teksten der dette har vært aktuelt.

3.2 Vegtrafikk

Vegtrafikken har økt betydelig i perioden fra 2008 til 2019. Figur 3.1 viser antall lette kjøretøy (1000 enheter) etter sesong som kjørte ut fra Norge på de grensepasseringene som er beskrevet i avsnitt 2.1.2.

Det var 556 594, 882 128 og 473 776 flere lette kjøretøy i henholdsvis vinter, sommer og høst 2019 enn det var i tilsvarende sesonger i 2008. Økningen i absolutte tall er dermed størst i sommersesongen, men den relative økningen er størst i høsttrafikken (40 prosent mot 34 prosent i sommertrafikken). Vekstratene er såpass like at sesongfordelingen framstår som stabil gjennom hele perioden. Sommertrafikken utgjør ca. halvparten av helårstrafikken mens vintertrafikken representerer mellom 28 og 29 prosent. Figur 3.1 gir et aggregert bilde av utgående vegtrafikk.

¹⁴ Undersøkelser om turistenes reise og opphold (for eksempel forbruk, besøkte steder, tilfredshetsnivå) bør fortrinnsvis skje ved utreise (jf. diskusjonen i avsnitt 2.2 om Gjesteundersøkelsen), og det er derfor hensiktsmessig at også totale trafikktall gjelder utreise.



Figur 3.1: Antall lette kjøretøy¹⁵ som kjørte ut fra Norge i perioden 2008-2019, etter sesong, 1000 kjøretøy. Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Statens Vegvesen, Tollvesenet, finske vegmyndigheter og politiet ved Storskog grenseovergang.

Det er stor variasjon i antall utgående kjøretøy ved de ulike grensepasseringene (tabell 3.1).

Tabell 3.1: Antall lette kjøretøy¹⁶ som kjørte ut fra Norge ved de viktigste grenseovergangene i 2008 og i 2017 samt endring (%) i tidsperioden.

Grensepassering	2008	2019	Endring (%) 2008-2019
Svinesund (ny bru)	1 936 405	2 721 780	41
Svinesund (gammel bru)	580 444	1 032 094	78
Ørje (Østfold)	816 182	983 489	20
Magnor (Hedmark)	1 097 601	1 290 060	18
Lutnes (Hedmark)	101 201	84 971	-16
Teveldal (Trøndelag)	179 966	309 225	72
Umbukta (Nordland)	80 831	133 952	66
Bjørnfjell (Nordland)	95 828	149 530	56
Helligskogen (Troms)	73 499	108 651	48
Finnmark ¹⁷	366 620	406 970	11
Storskog (Varanger)	7 926	33 118	318
I alt	5 341 343	7 253 840	36

Kilde: Tall rapportert fra Statens Vegvesen, Tollvesenet, finske vegmyndigheter og politiet ved Storskog grenseovergang.

¹⁵ For Storskog rapporteres totalt antall kjøretøy; for Polmak, Utsjoki, Karigasniemi og Kivilompolo rapporteres antall person- og varebiler; og for Neiden rapporteres antall personbiler. For alle andre grensepasseringer rapporteres antall kjøretøy lik/under 5.6 meter.

¹⁶ Se forrige fotnote.

¹⁷ Inkluderer grensepasseringer Neiden, Polmak, Utsjoki, Karigasniemi og Kivilompolo

Rapporterte data viser at trafikken er størst ved Svinesund (ny bru) og lavest ved Storskog. I 2019 var det til sammen ca 3,8 millioner lette kjøretøy som reiste ut av Norge ved Svinesund, mer enn halvparten av alle utgående grensepasseringer. Det er også betydelig forskjeller i de relative endringene i tidsperioden 2008-2019. I gjennomsnitt økte trafikken 36 prosent i perioden, men økningen var betydelig større ved den gamle Svinesundbrua, og i Trøndelag og Nordland (samt ved Storskog ved grensen mot Russland).

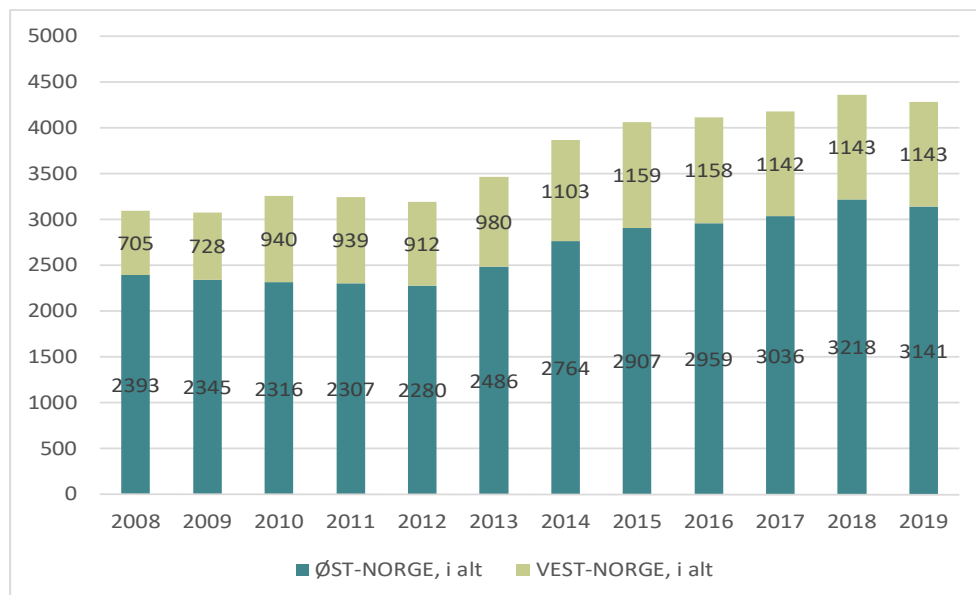
Som nevnt i avsnitt 2.2.2, gis det ikke informasjon om nasjonalitet for kjøretøy som krysser grensen, med ett unntak: Neiden i Finnmark. Nasjonsfordelingen av personbiler som kjørte ut av Norge ved Neiden i 2019 viser 47 prosent nordmenn, 36 prosent finner, 12 prosent russere og 5 prosent andre europeere.

3.3 Fergetrafikk

3.3.1 Alle passasjerer

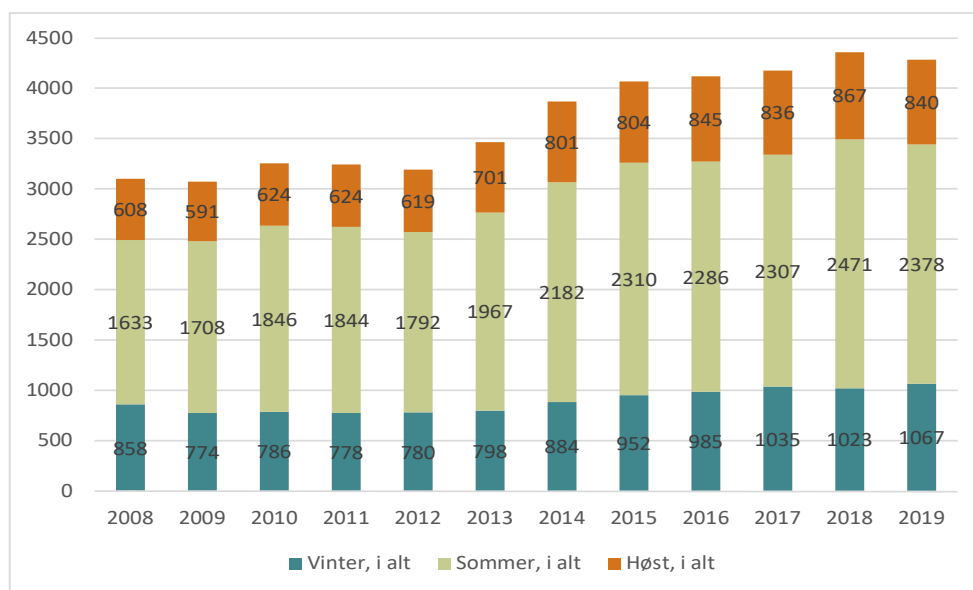
Fergetrafikken, målt i totalt antall passasjerer, økte fra ca 3,1 millioner i 2008 til snaut 4,3 millioner i 2019, en økning på 38 prosent.

Figur 3.2 viser fordelingen av fergepassasjerer etter om de reiste til utlandet fra havn lokalisert i Sørvest-Norge (Kristiansand, Stavanger og Bergen) eller i Øst-Norge (Oslo, Sandefjord, Langesund og Larvik). Rundt tre fjerdedeler av fergepassasjerene reiser fra Øst-Norge, men siden den relative økningen i fergetrafikken til utlandet har vært størst fra Sørvest-Norge, har Østlandets andel gått noe ned (fra 77 til 73 prosent) fra 2008 til 2019. Antall fergepassasjerer fra Øst-Norge til utlandet økte med 31 prosent i denne perioden, mens antall fergepassasjerer fra Sørvest-Norge økte med 62 prosent.



Figur 3.2: Antall fergepassasjerer (1000) som reiste fra havn i Sørvest-Norge og Øst-Norge i perioden 2008-2019. Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Color Line, Fjord Line, DFDS og Stena Line.

For vinter-, sommer- og høstsesong var økningene i antall passasjerer henholdsvis 208 562 (24 prosent), 745 199 (46 prosent) og 231 867 (38 prosent). Økningen har dermed vært størst i sommersesongen, både absolutt og relativt sett, og sommertrafikkens andel økte fra 53 prosent i 2008 til 57 prosent i 2019. Vintertrafikkens andel har gått ned fra 28 prosent i 2008 til 25 prosent i 2019. Høsttrafikkandelen har holdt seg relativt stabil omkring 20 prosent i perioden.

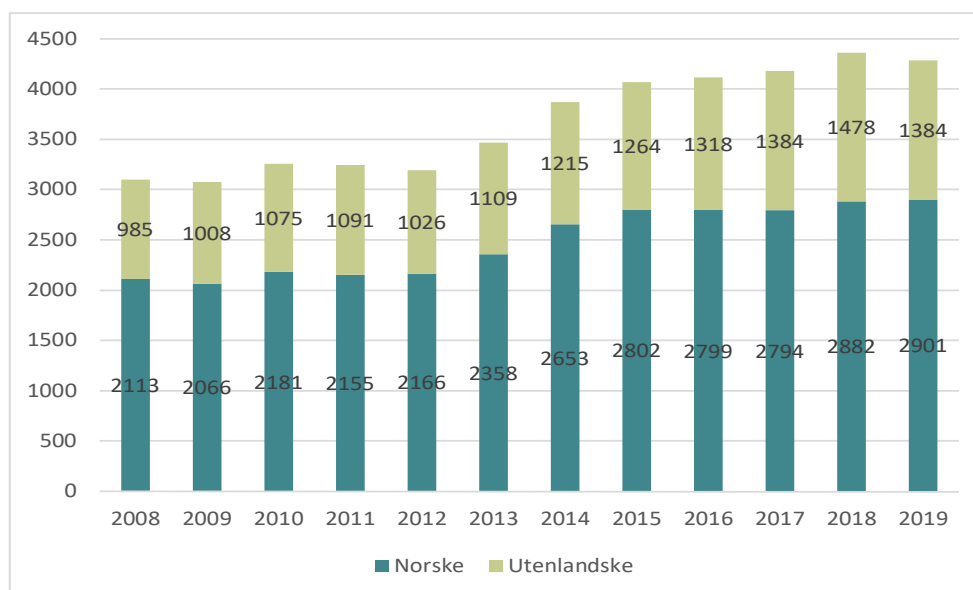


Figur 3.3: Antall fergepassasjerer (1000) som reiste ut fra Norge i perioden 2008-2019, etter sesong. Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Color Line, Fjord Line, DFDS og Stena Line

3.3.2 Utenlandske passasjerer

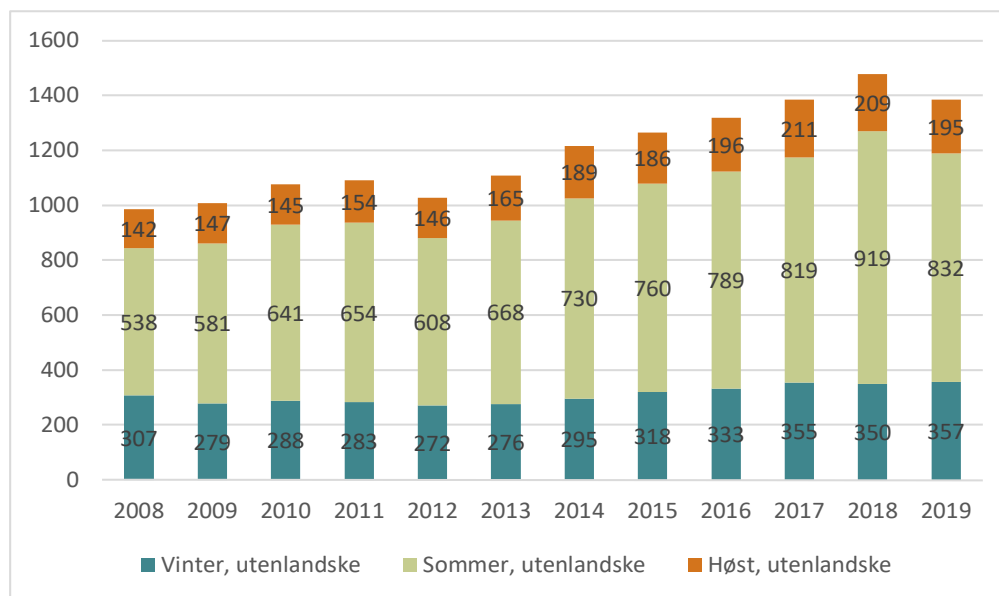
Som allerede omtalt i avsnitt 2.2.3, er det omfattende og detaljerte trafikktall som er blitt rapportert av de fire fergeselskapene som har (eller hadde) fergelinjer til/fra utlandet. Dette gjør at vi – selv om ikke alle fergeselskapene gir fullstendige nasjonalitetsfordelinger – kan gi et meget godt bilde av antallet utenlandske (og norske) passasjerer på utenlandsfergene, etter bostedsland.

Som vist i figur 3.2, er rundt to tredjedeler av de som reiser med ferge fra Norge til utlandet bosatt i Norge. Andelen utenlandske fergepassasjerer har vært stabil mellom 2008 og 2019 på omkring 32 prosent, den relative økningen blant utenlandske passasjerer i denne perioden var på 40 prosent mens økningen blant norske fergepassasjerer var på 37 prosent.



Figur 3.4: Antall norske og utenlandske fergepassasjerer (1000) som reiste fra Norge i perioden 2008-2019. Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Color Line, Fjord Line, DFDS og Stena Line.

Antallet utenlandske reisende med ferge i sommersesongen utgjorde i 2019 60 prosent, mens vintertrafikken utgjorde 26 prosent og høsttrafikken 14. Det er sommertrafikken som har vokst mest også når det gjelder utenlandske fergereisende. Antallet passasjerer økte fra 2008 til 2019 med 55 prosent i sommersesongen, og med henholdsvis 16 prosent og 37 prosent i vintersesong og høstsesong (figur 3.4).



Figur 3.5: Antall utenlandske fergepassasjerer (1000) som reiste fra Norge i perioden 2008-2019, etter sesong. Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Color Line, Fjord Line, DFDS og Stena Line.

Tabell 3.2 viser antall passasjerer etter bostedsland i 2008 og 2019. De fleste utenlandske fergepassasjerene (tre av fire) er bosatt i Danmark eller Tyskland. Av øvrige land sto Sverige, Nederland og Storbritannia for i underkant av 10 prosent i 2019 (13 prosent i 2008). Mens antallet tyske og danske passasjerer har økt kraftig, har antallet svenske og nederlandske passasjerer gått ned. Antallet passasjerer som kommer fra land utenfor Europa har også økt relativt mye, og utgjorde i 2019 10,5 prosent. Andelen av passasjerer som kommer fra andre land i Europa har gått relativt mye ned.

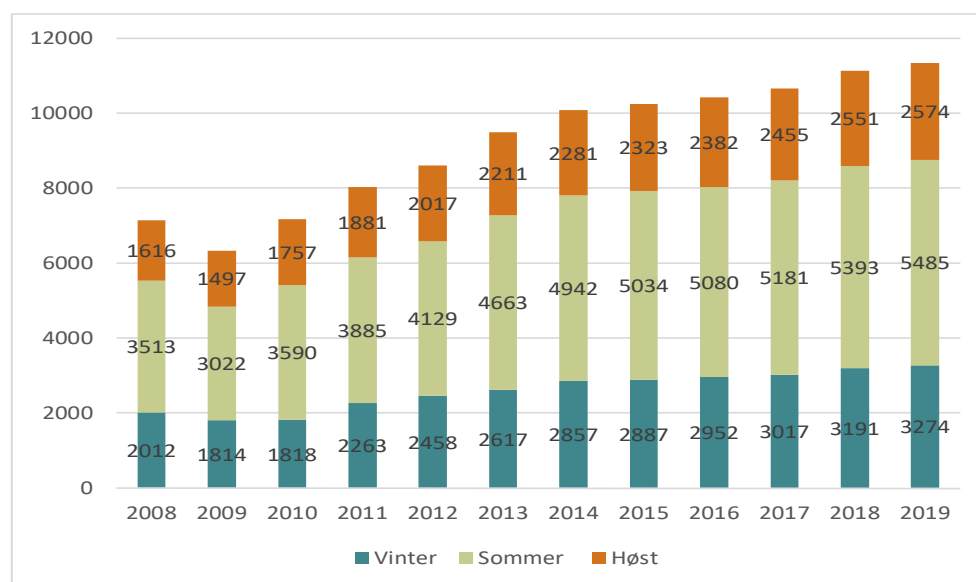
Tabell 3.2: Antall fergepassasjerer fra utvalgte land i 2008 og 2019 samt endring (%) i tidsperioden.

Nasjonalitet	2008		2019		Endring (%) 2008-2017
	antall	andel	antall	andel	
Tyskland	369557	37,5	573520	41,4	55,2
Danmark	340569	34,6	468504	33,9	37,6
Nederland	50114	5,1	47425	3,4	-5,4
Sverige	55001	5,6	38082	2,8	-30,8
Storbritannia	21383	2,2	42979	3,1	101,0
Polen	6943	0,7	10112	0,7	45,6
Europa ellers	68322	6,9	58581	4,2	-14,3
Andre land	73123	7,4	144700	10,5	97,9
Sum	985012	100	1383902	100,0	40,5

Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Color Line, Fjord Line, DFDS og Stena Line

3.4 Flytrafikk

Som beskrevet i avsnitt 2.2.4, inkluderer tall som rapporteres fra Avinor antall passasjerer til/fra utlandet, dvs. sum begge retninger. Vi antar at flytrafikken hver vei er like stor, altså at trafikken fra Norge utgjør halvparten av totalt registrert antall passasjerer. Basert på denne antakelsen, viser figur 3.2 antall flypassasjerer reiset til utlandet fra norske flyplasser i perioden 2008-2019.

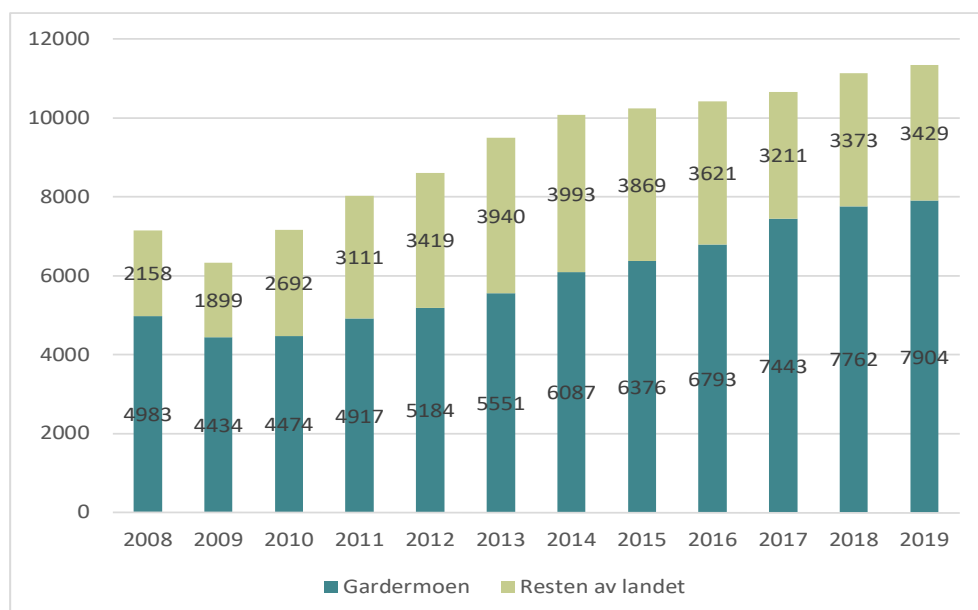


Figur 3.6: Antall passasjerer reist fra norske flyplasser til utlandet i perioden 2008 – 2019 etter sesong. Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Avinor samt fra Gardermoen, Torp og Rygge.

Flytrafikken til og fra Norge har økt betydelig, 59 prosent fra 2008 til 2019. I vinter-, sommer- og høstsesong 2019 var det hhv. 63, 56 og 59 prosent flere flypassasjerer enn i tilsvarende sesonger i 2008. Nær halvparten av flytrafikken fant sted i sommersesong, mens vinter- og høsttrafikken utgjorde hhv. 29 og 23 prosent av flytrafikken i 2019. Sesongfordelingen var omtrent den samme i 2008 som i 2019.

Figur 3.2 viser at et flertall av flypassasjerer på utenlandsruter fra Norge reiser fra Gardermoen. Andelen av flypassasjerer som reiste fra Gardermoen i 2019, var om lag 70 prosent (og dermed lik andelen i 2008). Andelen var lavere mellom 2010 og 2016, og den var lavest i 2013 (58 prosent).

Avinors passasjerstatistikker gir ikke nasjonalitetsfordeling (oppgis ikke av flyselskapene). Nasjonalitetsfordeling kan imidlertid beregnes ut fra nasjonalitetsdata fra RVU-fly (se avsnitt 4.2).



Figur 3.7: Antall flypassasjerer fra Norge til utlandet fra Gardermoen og andre norske flyplasser i perioden 2008 – 2019. Kilde: Egne beregninger basert på tall rapportert fra Avinor, OSL, Torp og Rygge.

3.5 Buss- og togtrafikk

Antall passasjerer som reiser fra Norge med buss og tog er vesentlig lavere enn for andre transportmidler, og utgjør anslagsvis mindre enn to prosent av alle utreiser fra Norge.

Tallene for busstrafikk er meget usikre (jf. avsnitt 2.2.6). TØIs anslag angir om lag 250 000 passasjerer i året (2019), og at dette tallet var ca 200 000 i perioden 2008-2012.

Som beskrevet i avsnitt 2.2.5, får vi oppgaver over totaltall for togtrafikk, dvs. antall passasjerer på vei inn til og ut fra Norge for enkelte toglinjer og sesong. Vi har her forutsatt at antallet passasjerer en vei utgjør halvparten av totalt antall påstigninger (tabell 3.3).

Tallene for utgående togtrafikk kan kontrolleres mot (sammenliknes med) antall påstigninger ved grensekryssende tog (reiser til Norge), som rapporteres fra SSB (2020c). Disse tallene er vist i andre rad i tabell 3, og viser et ganske bra samsvar med tallene for togpassasjerer fra SJ og NSB.

Tabell 3.3: Antall passasjerer ut av Norge og påstigninger til Norge på grensekryssende tog, 1000 passasjerer.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Beregnet antall passasjerer fra Norge ¹	245	260	252	239	269	279	245	251
Antall påstigninger til Norge ²	239	244	237	248	270	297	221	248

¹ Tall rapportert fra SJ (Charlottenberg og Ofotbanen) og NSB (Storlien og Kornsjo)

² Beregninger basert på tall fra SSB (2020c).

3.6 Sammenstilling

Trafikkdata som er samlet inn av TØI omfatter – slik de framkommer fra primærkilden (og noen enkle forutsetninger om retningsbalanse) – antall kjøretøyer ut av Norge (lette personbiler) for veg, og antall passasjerer reist ut av Norge for fly, ferge, tog og buss. Det er kun for fergetrafikk at vi har primærkildetall for fordeling på utlendinger og personer bosatt i Norge.

Siden grunnlagsdataene for vegtrafikk angir antall kjøretøyer, mens trafikk tall for andre transportmidler angir antall passasjerer kan man ikke direkte sammenligne endringer i trafikk tall ved grensepasseringer på veg med tall fra ferge, fly, buss og tog. Da måtte man i så fall anta at antall personer per bil har vært konstant. Et annet problem er at kjøretøypasseringene omfatter et stort antall arbeidspendlere, noe det ble korrigert for i TØIs Gjesteundersøkelse, men som man etter 2011 ikke har hatt tall for. Man måtte derfor ha antatt at forholdet mellom antall biler med turister og antall biler med arbeidspendlere også har vært konstant.

Tabell 3.4 viser derfor antall kjøretøy (for veg) og ellers antall passasjerer (i alt, dvs. både norske og utenlandske) som reiser fra Norge med ulike transportmidler, basert på kildene som er omtalt foran.

Grensepasserende trafikk har økt vesentlig i perioden fra 2008 til 2018. Økningen har vært størst i flytrafikken med 59 prosent flere passasjerer i 2019 enn i 2008, fulgt av fergetrafikk (38 prosent), vegtrafikk (36 prosent) og trafikk med buss (25 prosent) og tog (7 prosent).

Tabell 3.4: Antall kjøretøy (veg) og antall personer (ferge, fly, tog og buss) som reiste ut fra Norge i perioden 2008-2019, etter transportmiddel. Tall i hele 1000.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Veg (kjøretøy)	5341	5782	6039	6102	6428	6489	6636	6740	6815	7063	7176	7254
Ferge (pax)	3098	3074	3257	3246	3206	3467	3867	4067	4117	4178	4361	4285
Fly (pax)	7141	6333	7165	8029	8603	9491	10080	10245	10414	10653	11135	11333
Tog (pax)	234	253	257	253	245	260	252	239	269	279	245	251
Buss (pax)	203	204	207	205	208	221	249	269	255	258	269	253

Til tross for at det finnes noen usikkerheter knyttet til disse tallene, spesielt for buss, samt for vegtrafikk når det gjelder antall turister, er det tydelig at de fleste grensepasseringer finner sted på veg og med fly, mens trafikken med tog og rutebuss er lavest.

Analysen av rapporterte trafikk tall viser også at sommertrafikken utgjør den største andelen av den årlige trafikken og at sesongfordelingen totalt sett har vært relativt stabilt i perioden 2008 til 2019. Sommertrafikken har dermed økt mest i absolutte tall, men samtidig har den relative økningen i vegtrafikken vært størst i høstsesongen, mens den relative veksten i flytrafikken har vært størst vintersesongen.

4 Estimering ut fra grunnlagsdata kombinert med andre kilder

4.1 Utgangspunktet

Gjesteundersøkelsen (GU) gir til og med 2011 statistiske fordelinger for en rekke variabler, basert på registerdata, egne tellinger og gjennom intervju-skjemaer. Dette gjelder for eksempel fordeling på transportmiddel (for veg også type kjøretøy og antall personer per kjøretøy), bostedsland, overnattingsmåte, reiseformål, type reisefølge, områder/landsdeler besøkt og varighet av reisen.

Disse fordelingene kan for det første brukes som nøkkeltall for å beregne det vi kan kalle hovedstørrelser, som antall utenlandske besøkende og fordeling på bostedsland, samt antall gjestedøgn, for senere år enn 2011. For det andre for å beregne strukturer i form av fordelinger på de øvrige variablene som er nevnt ovenfor.

Vegtrafikken er det området hvor man fortsatt er mest avhengig av nøkkeltall fra GU. Omfanget av utenlandske reisende på veg kan beregnes ved å kombinere registerdata fra kjøretøytellinger og annen statistikk fra vegmyndighetene med nøkkeltall fra GU 2011 om andel utenlandske kjøretøy og antall passasjerer per kjøretøy. Disse beregningene er preget av relativt usikre anslag på f. eks. andel bobil og turbusser, men oss bekjent finnes det ingen andre kilder som kan gi bedre nøkkeltall enn GU. Antall gjestedøgn og strukturdata beregnes ut fra nøkkeltall (historiske fordelinger for disse variablene) i GU, men disse kan også ha endret seg over tid.

For grensekryssende reiser med **tog og ekspressbuss** har det vært samlet inn trafikkdata også etter 2011. Disse dataene er såpass usikre – blant annet når det gjelder passasjerbelegg – at det ikke kan gjøres andre beregninger enn eventuelt totalt antall utenlandske reisende. Det vil si at vi ikke har godt nok grunnlag for å estimere fordelinger på bostedsland, overnattingsmåte etc. for senere år på grunnlag av historiske GU-tall.

For **fergetrafikk** kan vi beregne antall passasjerer, antall kjøretøyer og nasjonalitetsfordeling, basert på data levert av fergeselskapene. For beregning av antall gjestedøgn og fordelinger på ulike typer variable (strukturdata) som overnattingsform, reiseformål, besøkssteder etc., kan vi anvende nøkkeltall fra GU.

For **flytrafikk** er det mest relevant å bruke RVU fly framfor nøkkeltall fra GU fordi RVU gir nyere data om bostedsland og reiseformål. RVU fly gir også nyere data om reisemål i Norge, transportmiddel i Norge, overnattingsmåte mm.

RVU-fly-tallene for 2017 viser en ganske sterk økning i andelen utlendinger blant fritidsreisende på fly ut av Norge (Thune-Larsen og Farstad 2018). Bruk av nøkkeltall fra GU 2011 ville ikke fanget opp disse endringene. Eksempelvis brukte man i GU 2011 en utlendingsandel på 33 prosent (fra RVU-fly 2011) for utenlandske reisende (både ferie og yrke), mens data fra RVU-fly angir at denne andelen var økt til 47 prosent i 2017 (jfr. tabell 5). Det er særlig ferie- og fritidsreisene som øker: Antallet gikk opp 119 prosent (fra 1,93 til 4,23 millioner) fra 2011 til 2017 ifølge RVU-fly.

Bruken av trafikkdata, data fra RVU-fly og nøkkeltall fra GU for å beregne antall ankomster og antall gjestedøgn og fordeling av disse på ulike typer av kjennetegn også for årene etter 2011, er illustrert med noen eksempler i avsnitt 4.2. Dette innebærer at for de

estimatene hvor det inngår GU-nøkkeltall fra 2011, må man forutsette at disse ikke har endret seg i særlig grad i de etterfølgende årene. Dette er ganske usikre forutsetninger, noe som er diskutert videre i kapittel 5 (avsnitt 5.2.2).

I avsnitt 4.3 drøftes muligheter for beregning av utenlandsk trafikk ut fra andre typer av eksisterende data og statistikk.

4.2 Hovedresultater – noen eksempler

4.2.1 Totalt antall utenlandske besøkende

Dersom vi antar at andel utenlandske kjøretøy og gjennomsnittlig antall personer i utenlandskregistrerte biler fortsatt er det samme som ble beregnet i GU 2011, kan vi estimere antall utenlandske passasjerer som kjører ut fra Norge på veg og sammenstille disse med tilsvarende trafikk tall fra ferge, fly, buss og tog. Videre må vi anta at antall ankomende utenlandske besøkende er det samme som antall som reiser ut av Norge. Tabell 4.1 gjengir i utgangspunktet antall utenlandske besøkende som reiser fra Norge med ulike transportmidler, men ut fra nevnte forutsetning har vi brukt disse tallene som estimat for antall *ankommende* turister til Norge for hvert transportmiddel.

I alt var det ca. 6,24 millioner utenlandske ankomster i 2011, mens beregnet antall i 2017 var 9,07 millioner. Dette innebærer at antallet ankomster økte med 45 prosent. Veksten har vært mye større for fly (89 prosent) enn for ferge (27 prosent) og veg (18 prosent).

Tabell 4.1: Utenlandske ankomster (1000) etter transportmiddel brukt ved utreise 2011 og 2017.

	2011 antall (1000)	2011 andel prosent	2017 antall (1000)	2017 andel prosent	endring 2011-2017 i prosent
Fly	2 281	36,5	4 303	47,5	88,6
Veg	2 774	44,4	3 278	36,2	18,2
Ferge	1 050	16,8	1 329	14,7	26,6
Buss og tog	136	2,2	156	1,7	14,7
Totalt	6 241	100,00	9 066	100,0	45,3

Kilder: Egne beregninger basert på RVU-fly, rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2011.

4.2.2 Besøkende etter bostedsland

Ved å bruke nøkkeltall fra GU, trafikk tallene fra fergeselskapene, og RVU-fly kan vi for eksempel vise fordeling av antallet utenlandske besøkende (fra tabell 5) etter bostedsland, for veg-, fly- og fergetrafikk.

Tabell 4.2 viser at fordelingene av utenlandske gjester etter nasjonalitet på henholdsvis veg, ferge og fly er ganske ulike. Rundt tre firedeler av utenlandske gjester som forlater Norge på veg, kommer fra Sverige og Finland, mens de fleste utenlandske gjester som benytter ferge, kommer fra Tyskland og Danmark. På flysiden dominerer oversjøiske land samt Storbritannia, mens nærmarkeder som Norden og Tyskland har mer beskjedne andeler.

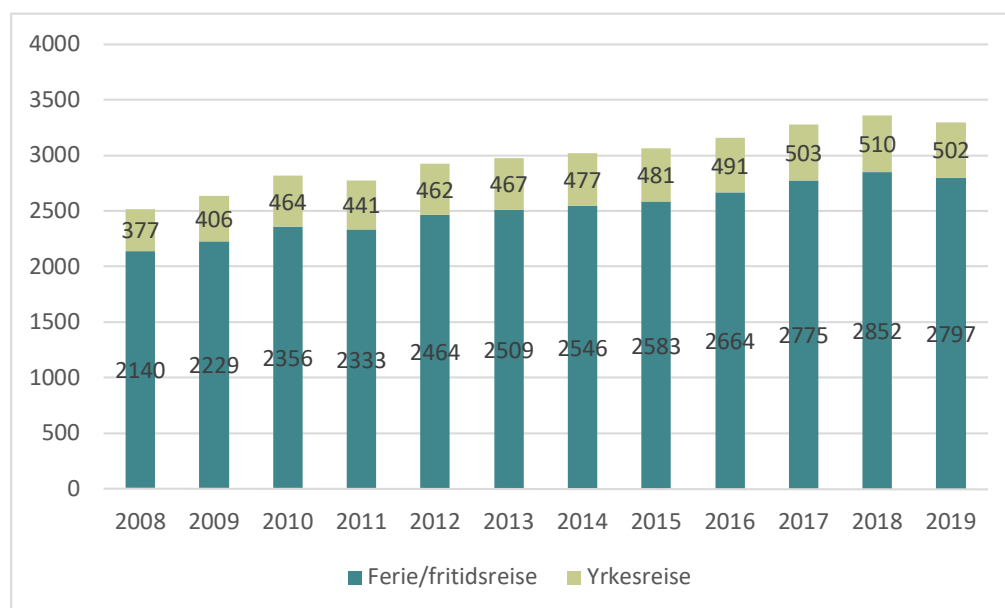
Tabell 4.2: Nasjonsfordeling av utenlandske gjester som reiste ut fra Norge på veg, ferge og fly 2017. Antall (1000) og prosentandel.

	Veg		Ferge		Fly	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Belgia	6	0,2	10	0,7	74	1,7
Danmark	117	3,5	448	33,8	247	5,7
Finland	451	13,7	1	0,1	75	1,7
Frankrike	10	0,3	5	0,4	223	5,2
Italia	31	0,9	4	0,3	138	3,2
Nederland	72	2,2	47	3,5	199	4,6
Polen	109	3,3	10	0,7	145	3,4
Spania	3	0,1	2	0,2	205	4,8
Storbritannia	12	0,4	42	3,1	647	15,0
Sveits	17	0,5	5	0,4	84	2,0
Sverige	2009	60,9	36	2,7	300	7,0
Tyskland	175	5,3	549	41,3	402	9,3
Østerrike	12	0,4	3	0,2	40	0,9
Europa ellers	273	8,3	28	2,1	441	10,2
Øvrige land	3	0,1	140	10,5	1084	25,2
I alt	3299	100	1328	100	4303	100,0

Kilde: Egne beregninger basert på RVU-fly, rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2011.

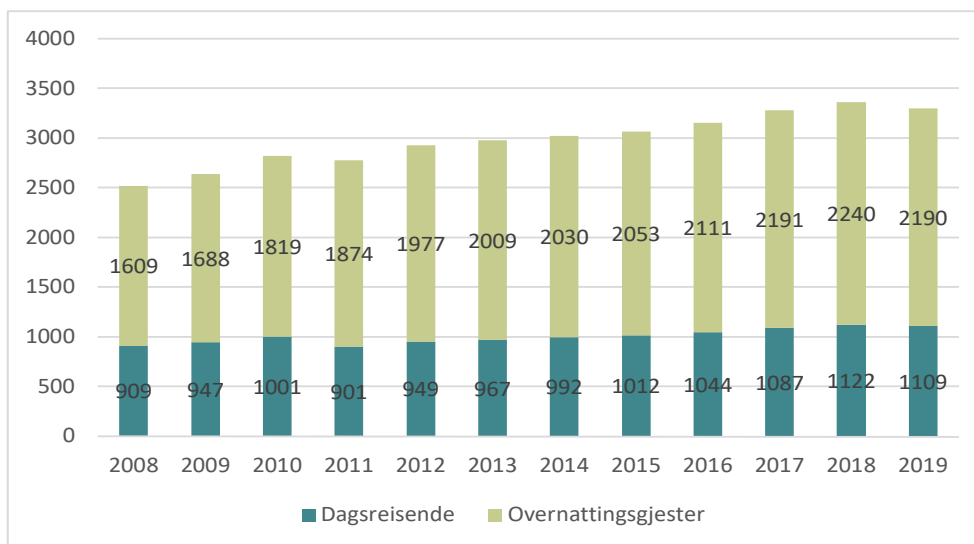
4.2.3 Ankomster etter reisetype

Ved å bruke nøkkeltall fra GU kan vi også vise fordeling av ankomster etter reisetype. Figur 4.1 viser fordeling av utenlandske gjester som reiser ut av Norge på veg etter om de var på feriereise eller yrkesrelatert reise. For årene f.o.m. 2012 har vi brukt samme fordeling på reisetype som det som ble beregnet for 2011, da siste GU ble gjennomført. Vi ser at de fleste er på ferie- eller fritidsreise. Utenlandske gjester på yrkesreise utgjør rundt 15 prosent av alle gjester som reiser fra Norge på veg.

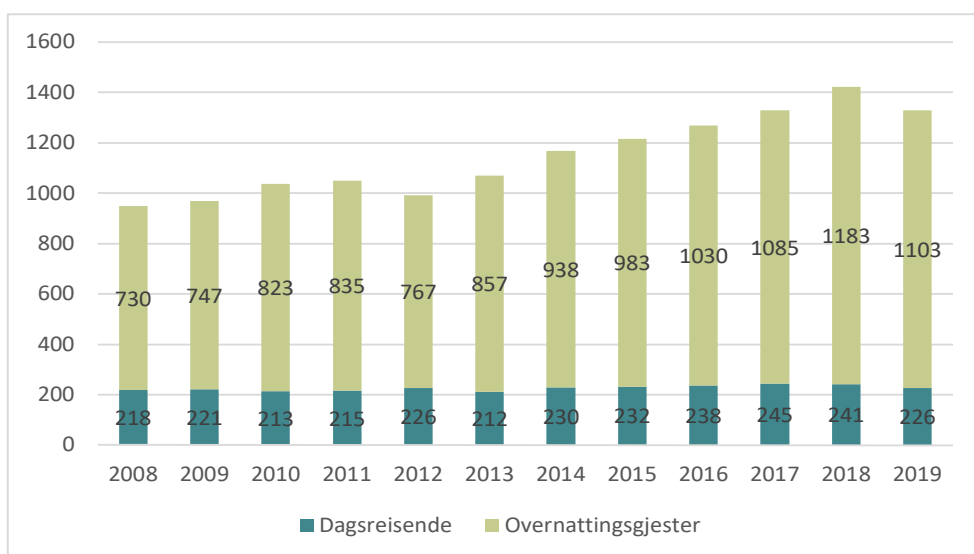


Figur 4.1: Antall utenlandske gjester (1000) på veg i perioden 2008-2019, etter om de er på ferie eller yrkesreise. Kilde: Egne beregninger basert på rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2008-2011.

Figur 4.2 (veg) og figur 4.3 (ferge) viser fordelingen av utenlandske besøkende etter om de er dagbesøkende eller overnattingsgjester, for perioden 2008-2019. For årene f.o.m. 2012 har vi brukt samme fordeling som det som ble beregnet for 2011, da siste GU ble gjennomført. Vi ser at de fleste utenlandske gjestene som besøkte Norge, var på en overnattingsreise. Andelen overnattingsgjester var klart lavere på veg (64-68 prosent) enn på ferge (77-83 prosent). Det er om lag fire ganger så mange dagsturister som kommer over grensen på veg som det er turister på svippeturer med internasjonale fergeruter.



Figur 4.2: Antall utenlandske dagsbesøkende og overnattende (1000) i 2008-2019 som reiste ut fra Norge på veg. Kilde: Egne beregninger basert på rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2008-2011.



Figur 4.3: Antall utenlandske dagsbesøkende og overnattende (1000) i 2008-2019 som reiste ut fra Norge med ferge. Kilde: Egne beregninger basert på rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2008-2011.

Figurene og tabellene ovenfor viser eksempler på kombinasjoner av strukturer (nøkkeltall) fra GU 2011 og nyere trafikk tall. Tilsvarende kan vi bruke nøkkeltall for overnattingstype (kommersielle vs. ikke-kommersielle, hotell, camping, hytte, slekt/privat, osv.) eller type kjøretøy, og vi kan lage fordelinger hvor vi kombinerer for eksempel nasjonalitet og transportmiddel, overnattingsmåte eller oppholdstid.

4.2.4 Antall utenlandske gjestedøgn

Antall utenlandske gjestedøgn beregnes ut fra antall ankomster (GU og RVU-fly) og oppgitt antall oppholdsdøgn i Norge (fra GU). Tabell 4.3 viser antall gjestedøgn etter transportmiddel brukt ved utreise fra Norge i 2011 og i 2017. For årene f.o.m. 2012 har vi brukt samme tall for oppholdstid som det som ble beregnet for 2011¹⁸, da siste GU ble gjennomført.

Tabell 4.3: Utenlandske gjestedøgn (1000) etter transportmiddel brukt ved utreise 2011 og 2017.

	2011 antall (1000)	2011 andel prosent	2017 antall (1000)	2017 andel prosent	endring 2011-2017 i prosent
Fly	14 662	45,0	27 527	55,9	87,7
Veg	9 775	30,0	11 285	22,9	15,4
Ferge	7 528	23,1	9 740	19,8	29,4
Buss og tog	626	1,9	716	1,5	14,4
Totalt	32 591	100,0	49 268	100,0	51,2

Kilder: Egne beregninger basert på RVU-fly, rapporterte trafikk tall og nøkkeltall fra Gjesteundersøkelsen 2011.

I alt var det rundt 32,6 millioner utenlandske gjestedøgn i 2011, mens i 2017 var antallet økt til nær 49,3 millioner. Dermed har antall utenlandske gjestedøgn økt med 51 prosent fra 2011 til 2017. Veksten har vært størst blant gjester som reiste ut fra Norge med fly (88 prosent), fulgt av gjester som brukte ferge (29 prosent) og veg (15 prosent) ved utreise.

Som for ankomster (antall turister) kan vi ved hjelp av GUs nøkkeltall og under forutsetningen om at disse fortsatt er tilstrekkelig holdbare, fordele gjestedøgn etter varighet og type av reise, bostedsland, type overnattingssted eller type kjøretøy, osv.

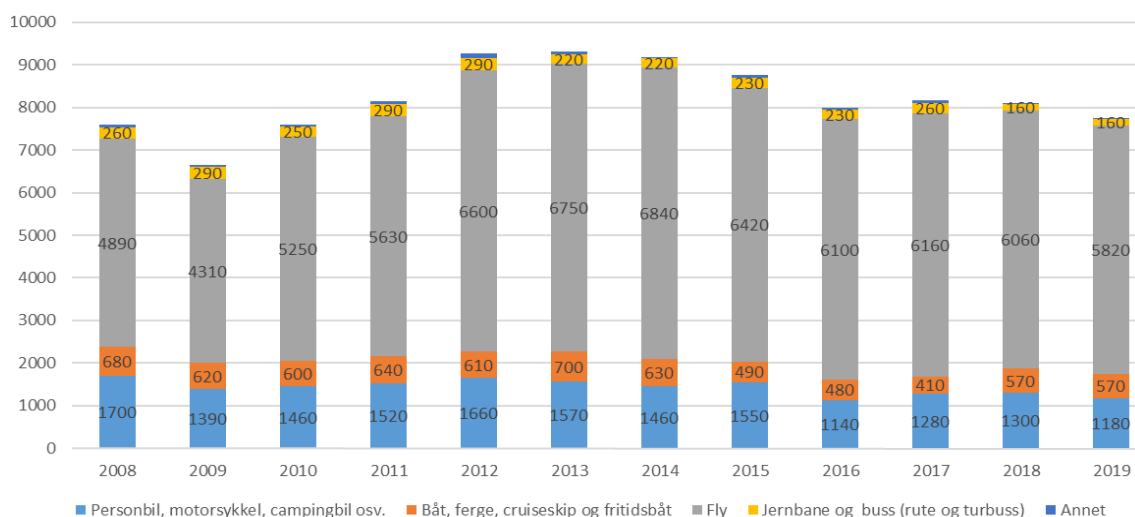
4.3 Sammenlikninger med alternative beregningsgrunnlag for utenlandske ankomster

4.3.1 RVU og SSBs Reiseundersøkelse

Som beskrevet i avsnitt 2.6.1 har TØI kunnskap om og tilgang til datamaterialet som er samlet inn gjennom RVU. Undersøkelsen egner seg kun i noen grad for å anslå antall grensekryssende reiser (blant norske bosatte) samt transportmiddelvalg på disse reisene, fordi lange reiser er underrapportert i RVU (se avsnitt 2.6.1).

Det finnes mer omfattende informasjon om lange reiser i SSBs Reiseundersøkelse. Dette er en undersøkelse SSB gjennomfører blant annet for å kunne rapportere til Eurostat om nordmenns utgående reiser. Reiseundersøkelsen gir informasjon om antall reiser nordmenn foretar til utlandet hvert år, fordelt på transportmidler (se avsnitt 2.6. for nærmere omtale av Reiseundersøkelsen). Figur 4.4 baserer seg på tall fra denne undersøkelsen.

¹⁸ Vi har her også brukt GU-tall for oppholdstid for flypassasjerer.



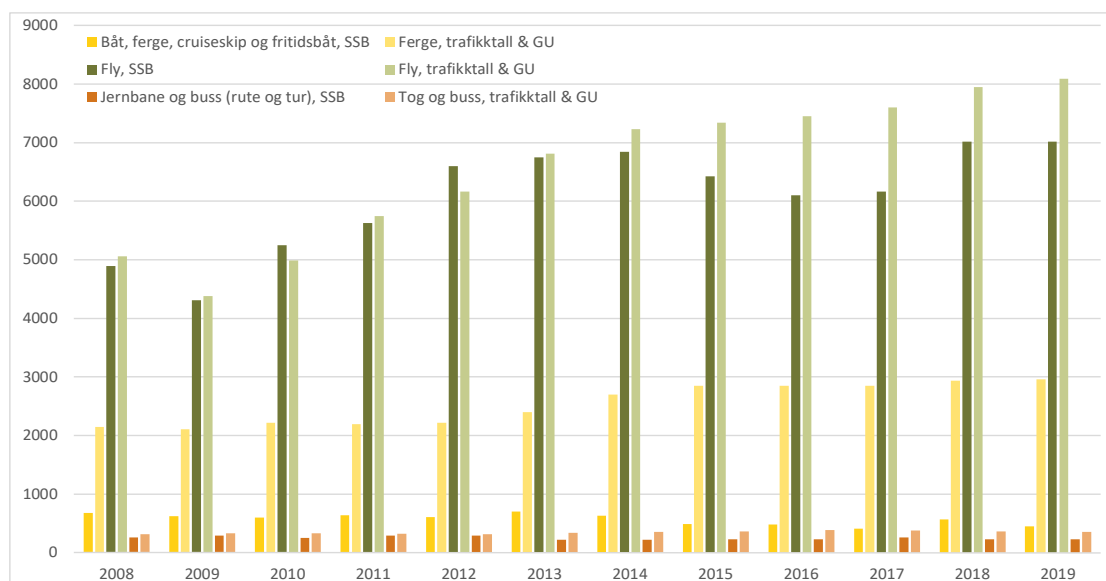
Figur 4.4: Antall reiser til utlandet foretatt av nordmenn (1000) etter transportmiddel 2008 – 2019.

Kilde: SSBs Reiseundersøkelse.

Figuren viser at nordmenn reiser først og fremst med fly til utlandet og at andelen av nordmenns reiser som foregår med fly har økt i perioden fra 2008 til 2016, og vært stabil i perioden 2016-2019. Mens rundt 64 prosent av nordmenns reiser til utlandet i 2008 gikk med fly, var tilsvarende andel 75 prosent i 2019. Andelen av nordmenns reiser som foregikk med private og leide kjøretøy og på sjøen i 2008 var henholdsvis 22 og 9 prosent. Disse andelenes har fra 2008 til 2019 sunket til henholdsvis 15 og 7 prosent.

Når man har gode tall for totalt antall reiser, samt et estimat på hvor mye grensekryssende (utgående) trafikk som kan tilskrives norske reisende, skulle man kunne anslå omfanget av den utenlandske trafikken **som en residual størrelse**.

Vi har gjort noen omtrentlige anslag på hvor gode våre beregninger av utenlandsk trafikk er ved å sammenligne antallet reisende som blir igjen etter å ha trukket våre beregninger av antall utenlandske reisende (kapittel 4.2) fra total trafikk (kapittel 3.6) med tall fra SSBs Reiseundersøkelse om nordmenns reiser til utlandet (figur 12). Sammenligningen er vist i figur 4.4. Vi har valgt å ikke inkludere reiser på veg, fordi det her er betydelig usikkerhet knyttet til **både** totalt antall grensepasserende turister og til resultatene i SSBs reiseundersøkelse, som har et relativt lite utvalg. I tillegg er det vanskelig å anslå omfanget av lokal arbeidspendling og lokale handleturer, som antas å utgjøre en stor del av de kjøretøypasseringene som registreres av Statens vegvesen.



Figur 4.5: Antall reiser utenlands foretatt av nordmenn (1000) i perioden 2008-2019 iht SSBs Reiseundersøkelse og antall norske passasjerer iht TØIs beregninger basert på rapporterte trafikk tellinger og GU 2008-2011.

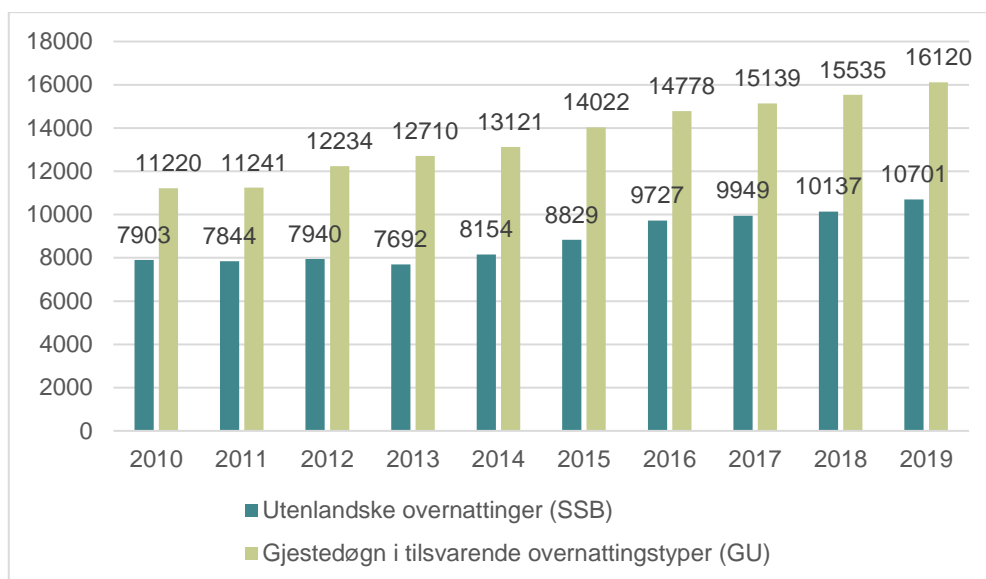
Figuren viser betydelige forskjeller mellom antall reiser rapportert fra SSB og antall ut fra beregninger basert på trafikk tall og GU) tilskriver den norske befolkningen. Mye av dette skyldes sannsynligvis usikkerheter i materialet, men det er flere forhold som kan forklare disse forskjellene. For det første er kategoriene brukt av SSB ikke helt overlappende med trafikk tellingene, for det andre er det også en del metodiske forskjeller, som omtalt i kapittel 2.

Det er relativt mye trafikk – også på fly og buss – av arbeidspendlere fra Sverige og andre land (særlig Polen) til Norge, som ikke skal regnes som utenlandske turister. TØI har kartlagt omfanget av dette i egne undersøkelser parallelt med arbeidet med GU, og korrigererte GU-materialet for denne feilkilden.

4.3.2 SSBs overnattingsstatistikk

Slik som det er beskrevet i avsnitt 2.5, gir SSBs overnattingsstatistikk oversikt over gjestedøgn og forbruk knyttet til utenlandske turister fordelt på ulike norske regioner og fylker. Når vi sammenlikner SSBs tall med beregninger basert på GU-strukturer og trafikk tall for årene 2010-2019, finner vi at antallet utenlandske gjestedøgn rapportert fra SSBs overnattingsstatistikk ligger vesentlig lavere enn antall gjestedøgn basert på trafikk tall og nøkkeltall fra GU. Overnattings tallene fra GU er her begrenset til gjestedøgn i hotell, pensjonat, kro, vandrerhjem, campinghytte, telt, bobil, bil m/campingvogn på campingplass, for å være sammenliknbare med SSBs tall. Forskjellene er illustrert i figur 4.6.

Det viser seg også at både absolutt og relativ vekst i antall utenlandske gjestedøgn rapportert fra SSB er lavere enn veksten som trafikk tall kombinert med nøkkeltall fra GU viser. Ifølge SSBs overnattingsstatistikk var det i 2019 rundt 2,8 millioner flere utenlandske overnattinger enn i 2010 (som tilsvarer en økning på 35 prosent). Tilsvarende økning i GU-baserte beregninger er 4,9 millioner (44 prosent).



Figur 4.6: Antall utenlandske gjestedøgn (1000) i perioden 2010-2019 ifølge SSBs overnattningsstatistikk og beregninger for kommersielle overnattinger basert på rapporterte trafikktegninger og GU 2010-2011. Kilde: Egen figur basert på SSBs overnattningsstatistikk og TØIs beregninger basert på rapporterte trafikktegninger og resultater fra GU 2010-2011.

En mulig årsak til disse forskjellene kan være at SSBs overnattningsstatistikk – etter TØIs oppfatning – underrapporterer utenlandske overnattinger i hoteller og kommersiell utleie av leiligheter og hytter. Et annet moment er at utleie av private leiligheter og hytter, selv der hvor dette er tilknyttet hoteldrift og resepsjonstjenester, skal rapporteres til SSBs fritidsboligformidlingsstatistikk (som ikke er med i SSB-tallene i figur 4.6). I 2019 var det i henhold til SSB i alt 768 000 utenlandske overnattinger i denne kategorien i Norge. I figur 14 omfatter GU-tallene alle turister i kategorier som «hotell» og «leid hytte» fra undersøkelsen, hvor det ikke skilles mellom privat og kommersiell utleie. Disse momentene er diskutert nærmere i omtalen av overnattningsstatistikken i avsnitt 2.5.

På den annen side kan man argumentere for at beregninger av antall utenlandske gjester som reiser til/fra Norge på veg er usikre, siden disse bygger på forutsetninger om at andelen utenlandske kjøretøyer ved grenseovergangene har vært uendret siden 2011 (siste GU). Videre er GU-tallene utvalgsundersøkelser, som til tross for relativt store antall respondenter har en viss usikkerhet, for eksempel med hensyn til gjennomsnittlig antall overnattinger i Norge blant de utenlandske besøkende.

I motsatt retning trekker det at det i TØIs tall i figur 4.6 ikke er tatt hensyn til at utlendingenes andel av flytrafikken fra Norge har økt betraktelig etter 2011, fra 33 til 47 prosent (ifølge RVU fly, jf avsnitt 4.1). Tallene i figur 4.6 er basert på at utlendingenes andel av flytrafikken har vært den samme hvert år etter 2011 (33 prosent), idet vi ikke vet prosentvis endring for reisende som benytter kommersiell overnatting.

De ovennevnte momentene indikerer at det er knyttet en del usikkerhet til overnattningsstatistikkenes tall for omfanget av utenlandske overnattinger og antallet utenlandske ankomster.

5 Konklusjoner og forslag

5.1 Mangel på volumtall for innkommende turisme

Det er liten tvil om at reiselivsaktører og myndigheter trenger et bedre analyseverktøy for å beskrive og forstå «omfang, trafikkstrømmer, verdiskaping, konsum, ringvirkninger, sysselsetting, gjestetilfredshet, markedsutvikling, innbyggertilfredshet, klimaavtrykk og reiselivets bidrag til det grønne skiftet», slik det uttrykkes i Nasjonal reiselivsstrategi 2030. Gjennomgangen i denne rapporten viser at sentrale deler av dagens statistikk om utenlandske turister som besøker Norge har noen usikkerhetsmomenter knyttet til innrapportering og representativitet. Det mangler litt før man når den datakvaliteten man trenger for å kunne etablere en slik kunnskapsplattform.

Først og fremst mangler oppdaterte tall for antallet utenlandske turister som hvert år besøker Norge. Tall for antall reisende med fly og ferge eksisterer og kan samles inn, men for vegtrafikk er grunnlaget tynt. Overnattingsstatistikken til SSB forteller om antall overnattinger for anslagsvis 50 prosent av de utenlandske besøkende, men er ikke innrettet for å si noe om antallet besøkende.

Hovedstatistikken for utenlandske turistens reiser i Norge er Innovasjon Norges 'Turistundersøkelsen', som er en utvalgsundersøkelse. Som vi har påpekt kunne denne undersøkelsen stått sterkere dersom man kjente totalt antall utenlandske besøkende og «sann fordeling» på sentrale struktur- og stratifiseringsvariabler. Dermed kunne man ha sikret oppfylging av representativitetskriterier og rettet opp mulige utvalgsskjevheter, og derigjennom langt mer sikre og nøyaktige data om populasjonen av utenlandske turister i Norge. For eksempel fordeling på sentrale atferds- og segmenteringsvariable som nasjonalitet, alder, transportmåte, overnattingsmåte og reisemål og reisemotivasjon, og ikke minst turistenes forbruk i Norge.

Litt forenklet kan man si at foreliggende statistikker omfatter en rekke indikatorer for hvordan den innkommende turismen utvikler seg, men at det ikke finnes gode nok volumtall å koble disse relative endringene opp mot.

Volumvektede indikatorer er etter vår oppfatning nødvendig for å få tilstrekkelig grunnlag for å kunne håndtere forvaltnings- og planleggingsutfordringene knyttet til reiseliv. Herunder hvilke typer tjenester og infrastruktur som er mest brukt, og dermed hva som kan trenge særlig oppmerksomhet blant tilbydere og planleggere. Andre viktige felt er segmentanalyser til bruk i produktutvikling og markedsføring, og beregninger av økonomiske og andre ringvirkninger av turismen, både på nasjonalt nivå (for eksempel satellittregnskap) og hvordan ringvirkningene er fordelt på regioner og destinasjoner.

5.2 Mulighetene for volumberegninger med GU-tall er begrenset

5.2.1 God oversikt over ankomster med fly og ferge

Det vi har i dag er tall for innkommende turisttrafikk med ferge og fly, som man har god oversikt over gjennom trafikk tall fra fergeselskapene og Avinor (passasjerstatistikker og den

omfattende utreiseundersøkelsen RVU-fly). Disse trafikkdataene gir også informasjon om hovedstrukturer i form av nasjonalitetsfordeling og fordeling over året.

5.2.2 Nøkkeltall fra GU foreldes

Det er også teoretisk mulig å lage estimater på antall utenlandske ankomster og gjestedøgn ved grensepasseringer på veg og tog/buss ved å kombinere henholdsvis trafikktellingstall og rapporterte passasjertall med nøkkeltall fra GU.

Tilsvarende kan man – ved å bruke GUs nøkkeltall som grunnlag – lage estimater for fordelingen av utenlandske besøkende (og beregnede gjestedøgnstall) etter variabler som nasjonalitet, overnattingsmåte, besøkslandsdel, reiseformål og oppholdstid.

Vi har illustrert disse typene av beregninger i kapittel 4 med noen eksempler, men må likevel erkjenne at toget er i ferd med å gå når det gjelder bruk av nøkkeltall fra GU. De strukturene som nøkkeltallene beskriver er sannsynligvis ikke mer stabile enn at de kan endre seg en del på relativt kort tid. Trafikktallene for ferge og fly gir tydelige indikasjoner på dette:

- Trafikktallene for ferge og fly viser at det har skjedd signifikante endringer i sammensetningen av turister; både i fordelingen mellom ferge og fly (større andeler med fly) og i fordelingene på nasjonalitet og sesong for både fly og ferge.
- Flytrafikken har økt langt sterkere (89 prosent 2011-2017) enn fergetrafikk (27 prosent) og bil på veg (estimert til 18 prosent). Dette endrer nasjonalitetsfordelingen i total innkommende turisme fordi flytrafikken har en mer global nasjonalitetsfordeling – omtrent all oversjøisk turisme og mye fra Sør-Europa er flybasert. Nasjonalitetsstrukturen innen flytrafikken har også endret seg ved at det har vært spesielt stor økning i antallet asiatiske turister de siste årene (før 2020). Det har for øvrig vært størst relativ vekst i vintersesong, noe som delvis henger sammen med veksten i trafikk fra Asia.
- Fergetrafikken er primært bilbasert trafikk fra Nord-Europa. De fleste utenlandske fergepassasjerene i perioden 2008-2019 er bosatt i Tyskland og Danmark. Det har vært noen vridninger i nasjonalitetsfordeling, først og fremst økning i andel tyske besøkende og turister bosatt utenfor Europa, og relativ nedgang fra Europa ellers utenom Danmark. Hele økningen på 400 000 passasjerer fra 2008 til 2019 kom fra Tyskland (203 000, andel økt fra 37,5 til 41,4 prosent), fra Danmark (128 000, andel uforandret på 34 prosent) og fra land utenfor Europa (72 000, andel økt fra 7,4 til 10,5 prosent).

Dette indikerer at andre hovedstrukturer som nøkkeltallene i GU uttrykker (fordeling på overnattingsform, oppholdstid, reiseformål, besøkte områder etc.), kan ha endret seg fordi de varierer med nettopp transportmiddel, sesong og nasjonalitet.

5.2.3 Vegtrafikken er viktig – og vanskelig å måle

Når det gjelder vegtrafikken, vet vi som sagt relativt lite. Vi kan se av kjøretøytellingene at den relative økningen i vegtrafikken (antall kjøretøyer totalt) har vært størst i vintersesongen, men vi vet ikke hvordan nasjonalitetsfordelingen ser ut etter 2011.

Ifølge Gjesteundersøkelsen 2011 (Farstad, Rideng og Landa Mata 2011) reiste 41,5 prosent av alle utenlandske overnattende gjester ut av Norge på veg (38 prosent av alle ankomende turister, inkludert cruise og dagsbesøkende) via grenseovergangene mellom Norge og Sverige, Finland og Russland.

Det man har av nyere årlige data er kun totaltall for antall små og store passerte kjøretøyer (sum norske og utenlandske) per år og sesong. I tillegg til at GU-tallene for veg er i ferd

med å bli foreldet, var dataene i utgangspunktet beheftet med en del usikkerhet. Utvalgene var små, både med hensyn til antall telledager for nasjonalitetskjennermerker og antall dager med utdeling av spørreskjemaer. Usikkerhetsmomentene knyttet til tallmaterialet om vegtrafikken var for øvrig et av argumentene bak beslutningen om å legge ned Gjesteundersøkelsen.

Det å beregne utenlandsk trafikk på veg residualt, det vil si som total trafikk på veg minus norsk trafikk på veg, er også beheftet med mange usikkerhetsfaktorer, jfr. avsnitt 4.3.1. Her er man for eksempel avhengig av «riktige» tall for totaltrafikk av turister (norske pluss utenlandske). Det vil si at man ikke kommer utenom problemene med til dels utdaterte anslag (GU) på personbelegg i kjøretøyene, omfanget av arbeidspendling (GU) og omfanget av lokal trafikk ved de ulike grensepasseringene. Datagrunnlaget fra de nevnte utvalgsundersøkelsene om norsk trafikk er også relativt tynt (se for eksempel avsnitt 2.6.1 og 2.6.2).

5.3 Noen tanker om videre arbeid

5.3.1 Innovasjon Norges Turistundersøkelse

Det videre arbeidet med å forbedre kunnskapen om innkommende turisme i norsk reiselivsstatistikk – for blant å sikre at en reiselivsmonitor får et godt nok fundament – bør ut fra drøftingene i denne rapporten ta utgangspunkt i å sikre kunnskap om antallet utenlandske turister i Norge etter innreisemåte og nasjonalitet, samt etter sesong og hvor i Norge de reiser. Dette er nødvendig for å redusere problemer med representativitet i Innovasjon Norges Turistundersøkelse – som peker seg ut som det potensielt viktigste faktagrunnlaget om utenlandske turister i Norge og deres atferd, tilfredshet, forbruk osv. Det beste ville også være å gjennomføre alle intervjuer ved utreise istedenfor «on site» for å eliminere problemet med at de som er i Norge lengst har størst sannsynlighet for å komme med i utvalget.

For ferge og fly kan man i prinsippet vekte individdataene ved å eksplisitt spørre respondentene om innreisested/innreisemåte, og så vekte materialet ut fra dataene om totalt antall turister – etter nasjonalitet og innreisested – innreist ved henholdsvis fergeterminaler og flyplasser.

Men, det er som nevnt vegtrafikken som er akilleshælen. Telling av kjøretøyer på i alt ca. 15 grenseoverganger etter nasjonalitetsmerke kan gjøres manuelt uten assistanse fra for eksempel politi og veimyndigheter, men er en omfattende og krevende jobb. Adskillig mer problematisk er det å gjennomføre intervjuer/spørreskjemaundersøkelser på grenseoverganger. Man er helt avhengig av hjelp av uniformert politi, mannskap fra trafikkstasjoner eller tollvesen for å kunne stanse reisende i bil. Kostnadene ved dette og tilgjengeligheten av personell fra de nevnte etatene er en betydelig barriere for framtidige grenseundersøkelser.

Et mulig alternativ vil være å fortsatt intervju bilturister «on site», det vil si ved overnattingssteder, attraksjoner og liknende. Man må da vekte hver enkelt respondent ut fra representative tellinger av kjøretøyer og nasjonalitet ved grenseovergangene, og dessuten korrigere for oppgitt oppholdstid i Norge. Usikkerheten i resultatene vil være mindre enn ved det opplegget som til nå har vært fulgt i Turistundersøkelsen.

Et alternativ til manuell telling, som lenge har vært diskutert, er å få på plass et operasjonelt opplegg med bruk av mobildata. Det har gjennom årene vært flere runder med drøftinger mellom forskere, Innovasjon Norge og mobiloperatører som Telenor og Telia for å undersøke kostnader og muligheter for en registrering av utenlandske turistenes inn- og utreise. Telling av antall utenlandske mobiltelefoner som passerer grensen og når de reiser ut igjen er imidlertid en mye mer omfattende operasjon enn å registrere tverrsnitt, det vil si hvor

mange utlendinger som befinner seg i Norge eller på bestemte steder på et gitt tidspunkt. Dette har en viss analogi med hva som kreves av datakapasitet for å se på levende bilder versus stillbilder digitalt.

En slik registrering av mobildata ville i hvert fall gi oversikt over antall turister og nasjonalitetsfordeling og innreisested/reisemåte, men ikke løst problemet med innsamling av data om atferd, holdninger, opplevelser etc. Her har det vært drøftet mulighetene for å konstruere en applikasjon (mobil-app) hvor reisende med utenlandsk mobilabonnement ble spurt om å fylle ut et enkelt skjema på mobilen ved utreise.

Noen omforent løsning har etter det TØI kjenner til ikke materialisert seg foreløpig på verken inn- og utreiseregistrering eller spørreskjema via mobilapp.

5.3.2 SSBs overnattingsstatistikk

I avsnitt 2.5 påpekte vi noen indikasjoner på at det kan være overnattinger som blir feilrapportert eller rett og slett «blir borte». Det kan være gråsoner knyttet til ulike hybrider av utleie og formidling av overnattingsfasiliteter som gjør at ansvarstaking for og praksis med hensyn til innrapportering kan variere. Når er utleieenheter en del av overnattingsvirksomheten i hotell eller hyttegrend, og er det drifter (av hotellet eller hyttegrenda), kommersiell utleier (for eksempel eiendomsbransjeforetak) eller kommersiell formidler som skal rapportere? For eksempel kan rapporteringsskjemaene som overnattingsvirksomheter skal sende etter vår oppfatning inn gi litt uklare signaler om hva som er rett praksis.

SSB har fra 2021 også begynt å publisere statistikk fra Eurostat om formidling av overnatting i private fritidsboliger i Norge fra de antatt viktigste utenlandske nettplattformene (Airbnb, Tripadvisor, booking.com og Expedia Group) for delvis å eliminere problemet med at utenlandske formidlere ikke rapporterer til SSB. Kan det oppstå noen form for dobbelttelling her ved at disse også (eventuelt) rapporterer formidling av fritidsboliger som driftes av en overnattingsbedrift?

SSB arbeider kontinuerlig med å oppgradere innsamlingsprosedyrene og grunnlaget for overnattingsstatistikken. Siden en reiselivsmonitor bør bygge på et mest mulig korrekt antall ankomster og overnattinger etter nasjonalitet, og mest mulig korrekt fordeling av gjestedøgn på hotell, camping, hyttegrend og kommersiell utleie, bør det være minst mulig usikkerhet omkring rapportering av turistovernattinger.

Det bør vurderes å gjennomføre et eget undersøkelsesprosjekt (primært i regi av SSB) om konkret innrapporteringspraksis fra destinasjoner og virksomheter hvor utleieenheter helt eller delvis inngår i tilbudt sengekapasitet. I et slikt prosjekt bør man kunne avdekke forskjeller i innrapporteringspraksis fra like typer virksomheter og forskjeller som kan skyldes ulike forretningsmodeller. For eksempel delvis seksjonert hotell med privateide enheter og avtale om utleie med eller uten drifting, sameier i leilighetsbygg/hyttegrend med private enkelteiere og ulike former for organisert utleie, anlegg med utleieenheter eid av private investorer (for eksempel aktører innen eiendom) og for eksempel med en tredjepart som utleier eller formidler, osv. Målet må være å få en oversikt over i hvilken grad det faktisk kan forekomme rapportering til «feil» statistikk eller at overnattinger som faller innenfor en kommersiell kontekst rett og slett ikke blir rapportert til SSB.

Referanser

- Denstadli, J. M. (2006). Reiseomfang og transportmiddelbruk på lange reiser. TØI rapport 865/2006.
- Dybedal, P. og E. Farstad (2011). Utenlandske turister i Norge – utviklingstrekk 2000 - 2011. TØI rapport 1268/2013
- Dybedal, P. (2016). Reiselivets økonomiske betydning for Hol kommune 2014/2015. TØI arbeidsdokument 50847/2016
- Dybedal, P. (2017). Reiselivets økonomiske betydning for Trysil kommune. TØI arbeidsdokument 51158/2017
- Dybedal, P., Haukeland, J. V. og K. Stemmer (2020). Naturbaserte aktiviteter – en undersøkelse blant utenlandske turister i Norge sommeren 2018. TØI rapport 1781/2020
- Farstad, E., Rideng, A. & Landa Mata, I. (2011). Gjesteundersøkelsen 2011. Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge. TØI rapport 1166/2011
- Farstad, E., Dybedal, P. & Landa Mata, I. (2013). Reisevaneundersøkelsen for utenlandske besøkende 2012. Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge. TØI rapport 1295/2013
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. & Uteng, T. P. (2014). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI rapport 1383/2014
- Innovasjon Norge. (2018a). Nøkkeltall for norsk turisme 2017. Rapport. Oslo: Innovasjon Norge.
- Innovasjon Norge. (2018b). Turistundersøkelsen året 2018. Bakgrunnsrapport for alle turister. Oslo: Innovasjon Norge
- Innovasjon Norge. (2020). Reiselivsåret 2019. Turistundersøkelsen – Årsrapport 2019. Oslo: Innovasjon Norge
- Kvile, Jarle (2020) Produksjonsmessige endringer i overnattingsstatistikken. SSB notat 2020/42
- Statistisk Sentralbyrå Overnattingsstatistikk <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/overnatting>
- SSB. (2020b). Statistisk Sentralbyrå, Reiseundersøkelsen, <https://www.ssb.no/reise>, siste utgave 1. november 2020.
- SSB (2020c). Statistisk Sentralbyrå, Persontransport med jernbane, <https://www.ssb.no/statbank/table/10484>, 1.november 2020,
- Thune-Larsen, H. & Farstad, E. (2018). Reisevaner på fly. TØI rapport 1646/2018.
- TØI. (2018). Transportøkonomisk institutt, Reisevaner og mobilitet, Den nasjonale reisevaneundersøkelse, <https://www.toi.no/rvu/>
- Vinogradov, E. & Strømmen-Bakhtiar, A. (2017). Effekt av Airbnb på det generelle utleiemarkedet og bomiljøet i Norge. NF rapport nr.: 12/2017. ISBN-nr: 978-82-7321-724-0. ISSN-nr: 0805-4460
- WB. (2020). The World Bank. Data, International tourism, number of arrivals. Available at { HYPERLINK “<https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL>” }, last retrieved 2020, October 22nd
- UNWTO. (2015). Methodological notes to the tourism Statistics Database. Madrid: World Tourism Organization
- UNWTO. (2020a). UNWTO World Tourism Barometer. Volume 18, Issue 1, January 2020.
- UNWTO. (2018). UNWTO Tourism Highlights, 2018 Edition, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284419876>
- UNWTO. (2020b). UNWTO World Tourism Barometer. Volume 18, Issue 5, August/September 2020.
- UNWTO. (2021). UNWTO World Tourism Barometer. Volume 19, Issue 1, January 2021.

Vedlegg 1 – oversikt over årlig datainnhenting etter transportmiddel

Tabell I: Oversikt over data som hentes inn. Veg

Grensepassering	Type data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kilde
Svinesund ny	telldata, timebasis, ulike felt (< 5,6 m kjøretøy)													Statens Vegvesen Region øst
Svinesund														
Ørje														
Magnor	totalt antall kjøretøy per dag ut av Norge; % av kjøretøy < 5,6 m													Statens Vegvesen Region øst
Lutnes	daglig gj. antall kjøretøy og daglig gj. antall kjøretøy over/lik 5,6 for hver måned og retning (inn/ut av Norge)													Statens Vegvesen Region vest
Teveldal														
Umbukta														
Bjørnfjell														
Helligskogen	totalt antall lastbilar og bussar og totalt antall person- og pakkebilar for hver måned og retning (til Norge/til Finland)													Finsk Transportbyrå nettside
Kivilompolo														
Karigasniemi														
Utsjøki														
Polmak														
Neiden	totalt antall personbiler & busser ut fra Norge for hver måned for utvalgte land													Tollregion Nord Norge
Storskog	totalt antall kjøretøy i begge retninger for hver måned; antall visumpliktige kjøretøy													Storskog grenseovergangssted

Grønne celler indikerer at data er oppdatert for hele året mens oransje celler indikerer at data mangler.

Tabell II: Oversikt over data som hentes inn. Ferge

Selskap/strekning	Type data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kilde
ColorLine Oslo-Kiel	månedlige antall pax (i alt, sviptur, uten kjøretøy; buss, person/vare/kombinertbil, bo-/campingbil, bil m/campingvogn); ut/til Norge, nasjonsfordelt													ColorLine
ColorLine Larvik/Moss-Hirtshals/Frederikshavn														
ColorLine Kristiansand-Hirtshals														
ColorLine Sandefjord-Strømstad														
Stenaline Oslo-Frederikshavn	månedlige antall passasjerer for hvert land													Stenaline
Fjordline Bergen-Stavanger-Hirtshals	månedlige antall norske, tyske og danske passasjerer													ColorLine
Fjordline Kristiansand-Hirtshals/Hantsholm														
Fjordline Langesund-Hirtshals														
Fjordline Sandefjord-Strømstad														
DFDS Oslo-København	månedlige antall pax (i alt, sviptur,buss, person/vare/kombinertbil, bo-/campingbil, bil m/campingvogn); ut/til Norge, nasjonsfordelt													DFDS

Grønne celler indikerer at data er oppdatert for hele året. Blanke celler indikerer at linjen ikke var operativ.

Tabell III: Oversikt over data som hentes inn. Fly

Lufthavn	Type data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kilde
Hele landet	månedlig terminalpassasjerer (transferpassasjerer og spedbarn* inkludert) på rute fly for hele landet													Avinor statistikk (nettsider)
Gardermoen	månedlig utlands terminalpassasjerer (spedbarn* inkludert) ankomster/avreiser og transfer													
	månedlig charter passasjerer til utlandet													
Torp	månedlig utlands terminalpassasjerer (spedbarn* inkludert) ankomster/avreiser og transfer													Avinor statistikk (nettsider)
	månedlig charter passasjerer til utlandet													Torp
Rygge	månedlig utlands terminalpassasjerer (spedbarn* inkludert) ankomster/avreiser og transfer													Avinor statistikk (nettsider)
	månedlig charter passasjerer til utlandet													Rygge

Grønne celler indikerer at data er oppdatert for hele året mens oransje, celler indikerer at data mangler.

Tabell IV: Oversikt over data som hentes inn. Tog

Grensepasseringer	Type data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Kilde
Storlien	Antall passasjerer, på månedsbasis, én retning													NSB
Charlottenberg	Antall passasjerer, på kvartalsbasis (begge retninger)													SJ
Ofotbanen	Antall passasjerer, på månedsbasis, én retning													SJ
Kornsjø	Antall passasjerer, på kvartalsbasis (begge retninger)													NSB

Grønne celler indikerer at data er oppdatert for hele året, mens oransje celler indikerer at data mangler

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

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

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

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

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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