



Statens vegvesen

REISELIVSNÆRINGENS TRANSPORT- BEHOV I REGION SØR



Sluttrapport
mars 2009





Forord

Denne utredningen er utarbeidet på bakgrunn av et vedtak i Regionrådet for Buskerud, Telemark og Vestfold (BTV). Formålet med utredningen er å belyse dagens situasjon og fremtidige utfordringer for reiselivet når det gjelder transport. Utredningen skal brukes som grunnlag for handlingsprogrammet til Nasjonal Transportplan 2010-2013. Den skal også brukes i planarbeidet i fylkene og hos Statens vegvesen, og skal gi premisser for ønsket fremtidig utvikling.

Tilnærmingen i utredningen er at reiselivsnæringens behov for trygge veier, god standard og effektiv kollektivtransportløsninger generelt er sammenfallende med samfunnet for øvrig. Utredningen skal primært peke på de behov som er viktig for utvikling av reiseliv som næring, dvs der transportløsningene kan bidra til å skape konkurransefordeler eller motsatt; fører til ulemper.

Også med en slik avgrensning er saksfeltet komplisert og påvirket av en rekke forhold (som veiutbygginger, regional utvikling (som hytteutbygging) og markedsforhold (turistenes preferanser)). Det er derfor ikke mulig å foreta en detaljert analyse av nåsituasjon eller fremtidig utvikling. Når det gjelder fremtidige transportløsninger må hvert enkelt tiltak vurderes individuelt. Denne rapporten skal trekke opp overordnede sammenhenger og anbefalinger som gir grunnlag for et operativt arbeid lokalt.

Det er i rapporten lagt vekt på å:

- Vise hovedtrekkene i etterspørselen og transportløsninger i dag, det vil si det de store trafikkstrømmene og hva som påvirker dem.
- Vurdere mulige endringer i reiselivsetterspørselen fremover, og hvordan denne kan komme til å påvirke behovet for transport.

Målet er å bidra til en forståelse for reiselivsnæringens transportbehov, som grunnlag for den kommunale, regionale og nasjonale planleggingen fremover.

Arbeidet med utredningen ble igangsatt i mai 2007 og ble avsluttet desember 2008. Det har i løpet av prosessen vært avholdt to seminarer med deltakelse fra reiselivsaktørene. Referatene fra disse møtene ligger som vedlegg 1 og 2.

Arbeidsgruppa for prosjektet har bestått av Bente Bjerknes og Terje Moen (Buskerud fylkeskommune), Siri Asdal/Borghild Krossli (Telemark fylkeskommune), Gunnar E. Knudsen (Aust-Agder fylkeskommune, ansvar også for Vest-Agder i prosjektet) og Gunnar Ridderström (Statens vegvesen Region sør).

Prosjektansvarlig har vært leder av strategistaben i Statens vegvesen Region sør Tore Kaurin. Torill Olsson fra Mimir as har bistått i ferdigstilling av rapporten.

Gunnar Ridderström

Prosjektleder

Sammendrag

Formålet med utredningen er å kartlegge reiselivsnæringens transportbehov samt å gi premisser for fremtidig utvikling. Tilnærmingen er at reiselivets behov for trygg transport er sammenfallende med samfunnet for øvrig. Utredningen skal dermed primært peke på de behov som er viktige for utvikling av reiseliv som næring, dvs der transportløsninger kan bidra til konkurransefordeler eller – ulemper for reiselivsaktørene i Region sør. Utredningen har et markedsorientert fokus og opererer med at de reisende har to ulike tilnærminger til transport:

- *Reisen som en del av opplevelsen* (for eksempel for rundreiseturister)
- *Reisen som veien til opplevelse* (for eksempel turister på vei til egen hytte eller konferansejester)

Over halvparten av de besøkende til Region er nordmenn. Oslo/Akerhus, men også Vestlandet og områder innad i regionen er de viktigste startpunktene. For utenlandske turister er det fergene og grenseovergangene fra Sverige som er viktigste innfallspor, mens reisende med fly (til Gardermoen og Kjevik) er innfallspott for rundt 16 % av de besøkende. Bil er dominerende transportform.

Det er Øvre Hallingdal, Kystregionen, Kristiansand-regionen og Arendal som har størst volum i ankomster på helårsbasis. Ser en på sommersesongen er inntrykket mye det samme. I vintersesongen derimot er reisestrømmen til Hallingdal økt med 10 %, mens reisestrømmen til områdene ved kysten er redusert med nesten 30 %.

Effekten av reisestrømmene i regionen avhenger naturlig nok av veistandard. I tillegg er det viktig å se at reiselivsnæringens transportbehov ikke bare er knyttet til antall trafikanter, men også hvilke trafikanter (for eksempel om de har veien som opplevelse eller veien som transport). Seminarene med reiselivsaktørene viser at de største transportmessige utfordringene i Region sør er knyttet til:

- For dårlige veier til de viktigste turistdestinasjonene
- Manglende evne til å tenke på veien som opplevelse
- For dårlig offentlig kommunikasjon
- For svak samordning av samferdsel og reiseliv på alle nivå i forvaltningen

Behovet fremover vil påvirkes av hvordan det tilrettelegges på og langs transportårene, økt tilgjengelig (for eksempel nye fergekonsepter som Superspeed), utvikling av nye destinasjoner eller attraksjoner, miljø (mer kollektivtransport, økt fokus på intertransport på destinasjoner) samt trender og endringer i reisevaner.

Reiselivsaktørenes forventninger er at transporttilbudet i Region sør minst bør være på linje med sammenliknbare områder som Østfold, Hedmark og Oppland. Tilretteleggingen må benyttes strategisk i forhold til om veien er en del av opplevelsen eller veien til opplevelsen. Transport-sektoren må sees på som en integrert del av reiselivet på en annen måte enn i dag. Følgende fire strategier foreslås:

- Bruke vei strategisk i forhold til næringsutvikling og ulike målgrupper
- Satsning på miljø og kollektivtransport
- Informasjon og skilting
- Kunnskap, arenaer og ressurser



Innhold

1	Rammer og avgrensninger	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Organisering og gjennomføring	5
1.3	Avgrensning	5
1.4	Tilnærming	5
1.5	Metode	6
2	Relevante kjennetegn ved reiselivsnæringen	7
2.1	Definisjoner og begreper	7
2.1.1	Definisjon "reiseliv"	7
2.1.2	Definisjon "transport"	7
2.1.3	Definisjon "turist"	7
2.1.4	Definisjon "reiselivsnæringene"	7
2.2	Transportens betydning i et opplevelsesperspektiv	7
2.2.1	Rundreiseturister	7
2.2.2	Gjennomreiseturister og resortturister	8
2.2.3	Baseturister	9
2.2.4	Dagsturister	9
2.3	Det helhetlige reiselivsprodukt	10
3	Reiselivet i Region sør	11
3.1	Transporten betydning for reiselivet generelt	11
3.2	Etterspørselstall i Region sør	12
3.2.1	Innfallsporster for besøkende til Region sør	13
3.2.2	Reisestrømmer i Region sør	13
4	Transportmessige utfordringer i Region sør	17
4.1	Transportmessige utfordringer i Region sør	17
4.1.1	For dårlige veier til de viktigste turistdestinasjonene	17
4.1.2	Manglende evne til å tenke på reisen som opplevelse	17
4.1.3	For dårlig offentlig kommunikasjon	18
4.1.4	For svak samordning av samferdsel og reiseliv på alle nivå i forvaltningen	18
4.2	Hva påvirker reiselivets transportbehov fremover	18
4.2.1	Tilrettelegging på og langs transportåren	18
4.2.2	Økt tilgjengelighet	19
4.2.3	Utvikling av trafikkskapende destinasjoner og attraksjoner	19
4.2.4	Miljø	19
4.2.5	Trender og endringer i reisevaner	19
5	Forslag til strategier	21
5.1	Utgangspunkt for strategiene	21
5.2	Strategier	21
5.2.1	Bruke vei strategisk i forhold til næringsutvikling og ulike målgrupper	21
5.2.2	Satsning på miljø og kollektivtransport	21
5.2.3	Informasjon og skilting	21
5.2.4	Kunnskap, arenaer og ressurser	21
6	Vedlegg	22
6.1	Referat fra seminaret 4. september	(vedlegg)
6.2	Referat fra seminaret 16. oktober	(vedlegg)
6.3	Beregninger innfallsporster for utenlandske turister til Region Sør (TØI)	(vedlegg)
6.4	Gjestedøgn og ankomster i de fem fylkene (TØI)	(vedlegg)
7	Kilder	29

1 Rammer og avgrensninger

Denne utredningen er initiert av Regionrådet for Buskerud, Telemark og Vestfold. Utredningen skal kartlegge reiselivets transportbehov og skal også gi premisser for fremtidig utvikling. Utredningen tar utgangspunkt i at reiselivsnæringens behov for trygg transport er sammenfallende med samfunnet for øvrig. Den konsentreres derfor om tema der transport er viktig for næringsutviklingen knyttet til reiseliv og for gjennomføring av den nasjonale reiselivsstrategien.

1.1 Bakgrunn

I forbindelse med sak 06/2065 "Strategi for næringslivets godstransporter i Region sør – Høring" i Regionrådet for Buskerud, Telemark og Vestfold 29. mars 2006 ble det fattet følgende vedtak, (utdrag): "Regionrådet ber Statens vegvesen Region sør foreta en tilsvarende utredning og kartlegging av reiselivsnæringens totale transportbehov/utfordringer (veg, bane, sjø, luft, sykkel) i regionen."

Bakgrunnen for vedtaket i regionrådet er at utredningen av næringslivets transportbehov ble avgrenset til godstransport. Regionrådet ønsket altså å supplere denne med en tilsvarende utredning for reiselivsnæringens behov.

Utredningen skal omfatte hele Region sør, dvs fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder. Utredningen skal brukes som grunnlag for en administrativ innstilling til fylkestingene/regionrådene. Strategiene for reiselivsnæringenes transportbehov i Region sør skal være et grunnlag for overordnet utrednings- og planarbeid.

Et viktig delmål er at utredningen skal bidra til forståelse av grunnleggende sammenhenger i reiselivsnæringens transportbehov, og at dette vil gjøre det enklere å planlegge både på kommunalt og regionalt nivå fremover.

1.2 Organisering og gjennomføring

Arbeidsgruppen for prosjektet har bestått av Bente Bjerknes og Terje Moen (Buskerud fylkeskommune), Siri Asdal/Borghild Krossli (Telemark fylkeskommune), Gunnar E. Knudsen (Aust-Agder fylkeskommune, ansvar også for Vest-Agder i prosjektet) og Gunnar Ridderstrøm (Statens vegvesen Region sør). Prosjektansvarlig har vært leder av strategistaben i Statens vegvesen Region sør Tore Kaurin. Torill Olsson fra Mimir AS har bidratt i ferdigstilling av rapporten.

I forbindelse med utredningen er det avholdt to seminarer med aktiv deltagelse fra næringen. Hensikten med dette var å få innspill til hva reiselivsaktørene oppfatter som utfordringer knyttet til transport. Temaene var som følger:

Seminar 1- Dagens situasjon, aktuelle problemstillinger og utviklingen fremover – hva har vi behov for å vite?

Seminar 2 - Perspektiver fremover og aktuelle strategier
Referatene fra de to arbeidsseminarene ligger i vedlegg 1 og 2.

1.3 Avgrensning

Utredningen tar utgangspunkt i at reiselivsnæringens behov for trygge veier, god standard og effektiv kollektivtransportløsninger generelt er sammenfallende med samfunnet for øvrig. *Utredningen skal derfor primært peke på de behov som er viktig for utvikling av reiseliv som næring, dvs der transportløsningene kan bidra til å skape konkurransefordeler eller motsatt; fører til ulemper for reiselivsnæringene i Region sør.*

Utredningen tar utgangspunkt i at det er de reisendes behov som er det sentrale. Disse behovene avhenger av hvilke motiv som ligger til grunn for reisen, noe som varierer med formål og avstand. Vanligvis deles de reisende inn etter hvorvidt de er utlendinger eller nordmenn. I tillegg skilles det mellom ferie- og fritidstrafikk, yrkestrafikk og kurs- og konferansetrafikk. Det er store variasjoner mellom de ulike reisemålene, også når det gjelder preferanser i forhold til transport. I tillegg er det stor forskjell på reisemålene i forhold til årstidene. Etterspørselssiden av transportbehov er derfor svært komplekst.

Når det gjelder *fremtidig utvikling i transportbehov* er også dette temaet svært komplisert. Både fordi det er vanskelig å vite hvordan de reisendes preferanser vil endres - og fordi transportbehovet påvirkes av endringer både innenfor og utenfor reiselivet som veiutbygging og -omlegging (ofte begrunnet i helt andre forhold enn reiselivsmessige), fergeetableringer/nedleggelser, regional utvikling (som hytteutbygging, men også fraflytting/tilflytting), megatrender (for eksempel økt fokus på miljø) og reguleringer (for eksempel begrensninger i luftfart).

Dette betyr at temaet "reiselivets transportbehov" er en svært komplisert problemstilling som kontinuerlig påvirkes av ytre forhold. Det er derfor verken mulig eller hensiktsmessig å foreta en *detaljert* utredning av dagens situasjon eller fremtidige behov.

Målet med utredningen er å peke på noen grunnleggende forhold og sammenhenger som øker forståelsen av reiselivets transportbehov. I tillegg er hensikten å foreslå noen prinsipper som kan brukes både av reiselivsaktører, vegvesen samt kommunale og regionale myndigheter i planlegging av lokale løsninger.

1.4 Tilnærming

Som nevnt i punkt 1.3 skal utredningen primært peke på de behov som er viktig for utvikling av reiseliv som næring, dvs der transportløsningene kan bidra til å skape konkurransefordeler eller motsatt; fører til ulemper for aktørene i Region sør. I et slikt kundeperspektiv er det viktig å se at reisen kan oppleves på to ulike måter, det vil si som

- **Veien til opplevelsen** – som handler om transport til og fra et definert sted, dvs der fokuset er å komme seg raskest fra A til B. Transport til og fra steder er effektivitetsfokusert og må skje så raskt, sikkert og enkelt som mulig.
- **Veien som opplevelse** – som handler om å være underveis. Reisen i seg selv er da en del av ferieopplevelsen og fokuset



er blant annet hva man kan se og gjøre, interessante natur- og kulturlandskap, attraksjoner å besøke, god tilrettelegging for stopp m.m.

Utredningen tar utgangspunkt i at reiseliv er en prioritert næring i Norge, og målsettingen om at Norge skal øke sin markedsandel av internasjonale turister. Regjeringens nye reiselivsstrategi "Verdifulle opplevelser – nasjonal strategi for reiselivsnæringen" har tre hovedmål:

- Økt verdiskapning og produktivitet i reiselivsnæringen
- Levedyktige distrikter gjennom flere helårs arbeidsplasser innenfor reiselivsnæringen
- Norge – et bærekraftig reisemål

Transport og transportløsninger er sentrale tema/virkemidler både i forhold til distrikts- og bærekraftperspektivet. Kapitlet "Et bærekraftig reiseliv" omhandler både natur- og kulturlandskap, behovet for mer bærekraftige reisemål og utslipp/miljøproblematikk. Dette er tema som berøres i denne utredningen. Når det gjelder transport spesifikt sier strategien bl.a.: "*Forurensende utslipp fra for eksempel transport er en utfordring. Vi må finne og ta i bruk mer miljøvennlige transportløsninger og løsninger for miljøvennlig energi*".

I forhold til reiselivet i Region sør er det viktig å merke seg strategiens formulering om at 37 % av de besøkende til Norge i 2006 kom med bil og 18 % med ferge, "*noe som gjør at fergene, veistandard og service for bilturistene langs veinettet er viktige*". Det er også viktig å se at Bergensbanen fremheves som en av de fire viktigste jernbanene i reiselivssammenheng (de andre er Flåmsbanen, Raumabanen og Ofotbanen).

Ettersom Region sør omfatter fire nasjonale sykkelruter¹ er det også verdt å merke seg hva strategien sier om disse: *Norge har i dag flere ruter tilrettelagt for sykkelferie. Statens vegvesen arbeider med å skilte nasjonale sykkelruter og stiller krav til en tilfredsstillende trafiksikkerhets- og fremkommelighetsstandard. Rutene er merket med egne sykkelskilt, og det er utarbeidet kart, rutebeskrivelse og annet nødvendig informasjonsmateriell. Langs rutene finnes servicetilbud og mange attraksjoner. Stiftelsen Sykkelturisme i Norge utvikler Norge som sykkeldestinasjon i samarbeid med lokale regionale og nasjonale aktører, blant annet Innovasjon Norge og Statens vegvesen.*

I forbindelse med denne utredningen fikk Statens vegvesen Region sør² gjennomført en studie av hvordan sammenliknbare land (Finland, Sverige, Danmark, Island, New Zealand og Østerrike) behandlet reiselivets transportbehov i nasjonale reiselivsstrategier og samferdselsplaner. Gjennomgangen viser at man også i disse landene kobler sammen reiselivets forutsetning for å utvikle næring i distriktene med transport og infrastruktur. Tilnærmingen beveger seg fra å betrakte "tilgjengelighet som en barriere", til en strategi om å "bygge ut når behovet er der" og videre til å bruke transportutvikling som et virkemiddel til å "forløse mulighetene".

1.5 Metode

Det er ikke foretatt primærundersøkelser i prosjektet.

Petter Dybedal fra Transportøkonomisk Institutt (TØI), har i forbindelse med dette prosjektet gjennomført analyser av den turismerelaterte trafikken i Region sør. Både disse og andre analyser bygger på data som er offentlig tilgjengelig.

I tillegg er det gjennom de to seminarne innhentet signaler på hva private og offentlige reiselivsaktører i regionen oppfatter som sentrale utfordringer knyttet til transportløsninger i regionen.

¹ Telemarkskanalen, Numedalsruta, Hallingdalsruta, Setesdalsruta

² Mimir as: "Hvordan omtales reiselivets transportbehov i nasjonale reiselivs- og samferdselsplaner i andre land", 2007

2 Relevante kjennetegn ved reiselivsnæringen

I vurderingen av reiselivsnæringens transportbehov er det viktig å skille mellom besøkende som betrakter reisen som en del av opplevelsen og besøkende som betrakter reisen som veien til opplevelsen. For dem som ser på reisen som transport er det viktigste å komme raskt og sikkert frem. Deres behov er dermed knyttet til gode veier og effektive kommunikasjonsmidler. For reisende som ser på transporten som opplevelse er det viktigste at reiseruten er tilrettelagt med rasteplasser, fotostopp, informasjon og at det gjennomføres generelle skjøtselstiltak som gjør at utsikt med mer beholdes.

2.1 Definisjoner og begreper

Under seminar 1 ble det definert en rekke begreper som brukes i denne rapporten. Nedenfor er de viktigste oppsummert.

2.1.1 Definisjon "reiseliv"

Det finnes en rekke definisjoner på reiseliv. Vi har i denne rapporten benyttet den samme som Buskerud fylkeskommune benytter i sin reiselivsstrategi. Her defineres reiseliv defineres som:

- Rekreasjon for befolkningen uten at det nødvendigvis betyr næringsvirksomhet
- Service til folk på reise i næringsøyemed eller reise for å få tilgang på sentralisert offentlig service
- Service til næringslivet og offentlige sektorer i utdanningsøyemed (kurs, konferanser og møter)
- Opplevelses- og attraksjonstilbud rettet mot folk (turister) i ferie- og fritidsøyemed. Slike tilbud er sentrale elementer i det helhetlige reiselivsproduktet slik turistene vil se det. I tillegg kommer blant annet overnatting, servering og transport.

Definisjonen betyr at reisende på dagsturer inkluderes. I tillegg inkluderes også ikke-kommersiell rekreasjon. Reiseliv som næring dreier seg om verdiskapning og produksjon av tjenester som omsettes i et marked.

2.1.2 Definisjon "transport"

Transport defineres i dette prosjektet som langt mer enn veg, og det vegvesenet tradisjonelt forbindes med. Helhetsbildet og fokus i denne rapporten består av:

- Veg som transportåre
- Veg som opplevelse
- Kollektivtrafikk
- Formidling av informasjon til reisende
- Kombinasjonen av ulike transportelementer, for eksempel tilgjengelighet/samkjøring mellom offentlig transport/infrastruktur og mellom ulike transportelementer

2.1.3 Definisjon "turist"

Alle som har reiselivsformål (se definisjon av reiseliv over) defineres her som turister eller reisende. Både begrepet turist og reisende benyttes i dette dokumentet.

Gjestedøgn benyttes ofte som for å beskrive antall overnattinger knyttet til turisme.

2.1.4 Definisjon "reiselivsnæringene"

Reiselivsnæringene leverer tjenester til de reisende. Reiselivsnæringene består følgelig av alle virksomheter som er med å dekke de reisendes behov.

Reiselivsetterspørselen utgjør større og mindre deler av mange forskjellige næringer. Disse næringsdelene er samlet i et eget nasjonalt regnskap (satellitregnskap) som gir oversikt over størrelse og utvikling av alle leveransene til de reisende.

Begrepet "næringene" brukes i flertall, da mange næringer og sektorer er direkte med når vi snakker om reiselivsvirksomhet, og for å synliggjøre at verdiskapningen skjer i bransjer utenfor hotell, opplevelser og serveringssteder.

2.2 Transportens betydning i et opplevelsesperspektiv

Turistens motiv for reisen avgjør i stor grad hva slags krav og behov den reisende har i forhold til vei- og transportløsninger. Motivet påvirker også turistens transportmessige atferd. Det er dette reisemønsteret som synes i veibildet i form av køer og trafikktopper, behov for rasteplasser, parkeringsplasser m.m. og som kan gjøre at en reisende velger en rute fremfor en annen.

For å foreta en brukerorientert vurdering av reiselivets transportbehov i dag og i fremtiden er det altså sentralt å forstå forskjellene på de ulike *reisemønstrene*. Det er også viktig å se at en destinasjon kan ha en type gjester (og dermed en type behov i forhold til transportløsninger) i sommersesongen og en annen i vintersesongen.

Som nevnt i punkt 1.4 går det et hovedskille mellom reisende som ser reisen som en **"del av opplevelsen"** eller som **"reisen til opplevelsen"**. Nedenfor gjennomgår vi de sentrale reisemønstrene i norsk turisme og gir våre kommentarer til hvordan de fremstår i et samferdselsperspektiv. Vi relaterer også ulike reisemønstrene til destinasjoner og strekninger i Region sør.

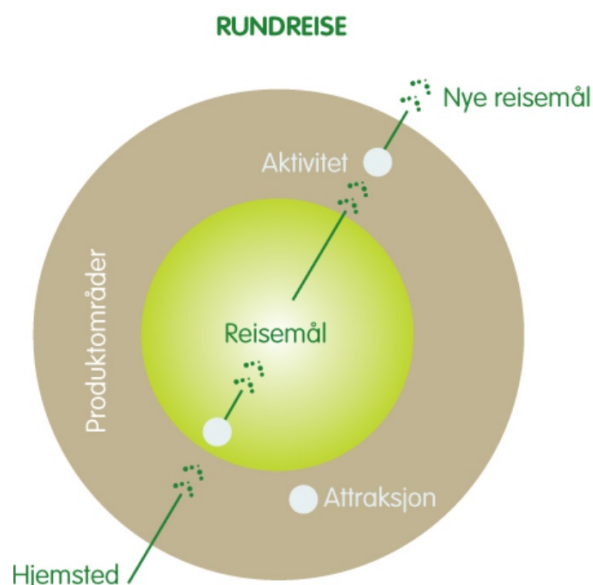
Først beskrives rundreiseturistene som betrakter veien *som opplevelse*, deretter beskrives motsatsen: gjennomreiseturistene og resortturistene som vurderer transport som veien *til opplevelse*. Avslutningsvis beskrives baseturister og dagsturister som, avhengig av situasjon, kan betrakte vei både som *opplevelse* og som *transport*.

2.2.1 Rundreiseturister

Rundreiser er det dominerende reisemønster for utenlandske sommerturister i Norge, særlig førstegangsbesøkende. Også for nordmenn på ferie i eget land, og som ikke er på hytte eller hos slekt eller venner, er rundreise vanligste reiseform. For rundreiseturistene er definitivt *"veien = opplevelsen"*.

Nesten all rundreiseturisme er knyttet til privatbil, bobil eller buss. Rundreisen går langs reiseruter som gir spesielle opplevelser, og har innlagte stopp. Attraksjonskraften i ruten eller regionen/landsdelen er viktig.

Region sør har mange rundreiseturister på veg mellom fergeleiene i Larvik og Kristiansand og langs E134, rv. 40, rv. 7 mot Vestlandet. I tillegg kommer norske rundreiseturister, først og fremst fra de befolkningstette områdene rundt Oslofjorden og på Vestlandet.



Figur 2.1: Illustrasjon reisemønster rundreise

For rundreiseturistene er det veien som er målet. Rundreiseturisten har fokus på opplevelse, særlig "å se vakre landskaper". Å feriere med bil, bobil eller buss er den desidert foretrukne reiseform. Dette fører til behov for landskapspleie, rasteplasser, informasjon om alternative ruter og attraksjoner rundt rutene med mer. Turistene ser ikke kommune- og fylkesgrenser og det er ønskelig med informasjon og veiledning som er bygd opp over samme lest.

2.2.2 Gjennomreiseturister og resortturister

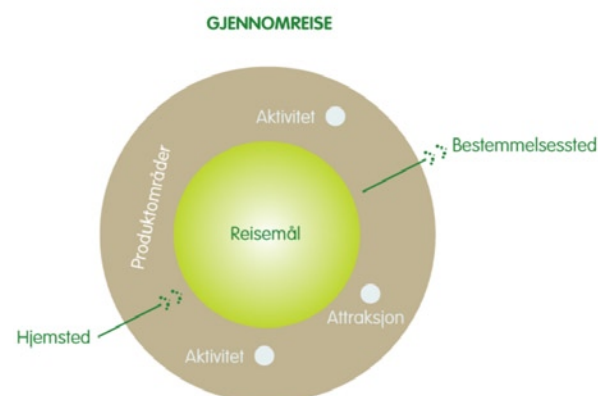
For gjennomreiseturister og såkalte resortturister er transporten først og fremst betraktet som "veien til opplevelsen". Fokus for disse er rask/effektiv transport, og å unngå flaskehalser som skaper kø. Kravene til rask overgang fra hverdag til ferie øker, og gjør at det stilles stadig større krav til infrastrukturen. Samtidig er det grunn til å tro at estetiske kvaliteter ved veien (utsikt, kulturlandskap) også for disse betraktes som en positiv attributt.

Gjennomreiseturisten har et bestemt mål for turen og har egentlig ikke ønske om å stoppe før målet er nådd. Transporten betraktes på mange måter som et "nødvendig onde". Trafikksikkerhet og veistandard er viktig. Kjøretid og komfort kan være vel så avgjørende som antall kilometer. Typiske gjennomreiseturister i Region sør er hytteeiere, campinggjester med sesongkontrakt, besøkende til slekt og venner eller konferanseturister.

Gjennomreiseturistene i Region sør varierer altså med årstidene: konferansetrafikken er relativt jevn over året, i sommersesongen er det mange som reiser nedover Sørlandet på vei til feriested,

tilsvarende er det mange som høst og vinter reiser til hytter og leiligheter i fjelldestinasjonene i Agder, Telemark og Hallingdal. I tillegg er det betydelig reiselivsrelatert gjennomreisetraffikk på veiene mellom Østlandet og Vestlandet i sommersesongen.

At markedet oppfatter tilgjengeligheten som god er et hovedkriterium dersom man ønsker næringsutvikling knyttet til hytter eller mer resortpreget turisme. Slik det er i dag kan for eksempel veistandard på RV 7 fremstå som en konkurranseulempet i forhold til næringsutvikling i Hallingdal sett i forhold til Lillehammer-Hafjellområdet.

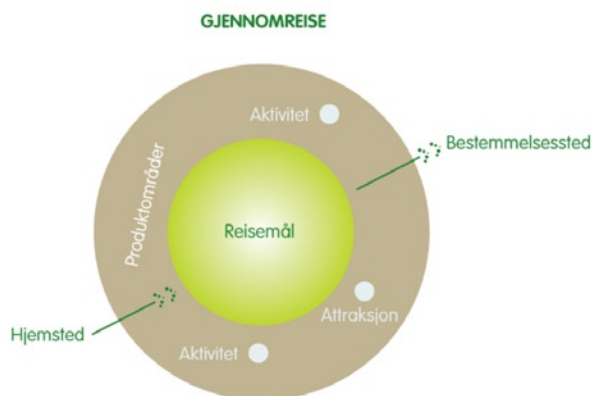


Figur 2.2: illustrasjon reisemønster gjennomreise

Resortturisten er på mange måter gjennomreiseturisten som har kommet frem til reisemålet. Resortturisten har liten bevegelsesradius når reisemålet er nådd. Perspektivet er altså "Veien til opplevelsen". Skiturister er, sammen med spatourister, fisketurister og visse former for kulturturister, typiske resortturister. Campingturister på langtidsleie og folk med private hytter har også ofte en resortpreget atferd.

Privatbil er dominerende. Offentlig kommunikasjon er først og fremst av betydning for ungdom og andre uten førerkort. Resortturistene kan la bilen stå når de har kommet frem, gitt at det finnes god internttransport på stedet (for eksempel skibusser, taxi, taxibåter med mer). Reiseformen stiller dermed krav til god tilrettelegging og utforming på reisemålene (for å unngå internttransport) og gode arealløsninger i forhold til parkering, parkeringshus med mer. I region sør finnes typisk resortturisme på store fjelldestinasjoner som Hemsedal, Geilo, Hovden, Norefjell, Gaustablikk, Vrådal, Rauland i vintersesongen, samt langs hele kysten i sommersesongen.

Langs hovedveiene er den største effekten av disse turistene knyttet til reisen til/fra reisemålet. Store destinasjoner og/eller konsentrasjoner av destinasjoner gjør at det i forbindelse med helger og ferier blir trafikktopper. I Region sør registreres dette oppover i dalførene i vinterhalvåret og langs kysten i sommersesongen.


Figur 2.3: Illustrasjon reisemønster resort

Både gjennomreiseturister og resortturister ønsker å komme raskt og sikkert frem til feriemålet. Privatbil dominerer og ev servicebehov langs veiene er knyttet til informasjon om rutealternativer (raskeste vei), veiarbeid og servicepunkter som rasteplasser, bensinstasjoner med mer. Ved bruk av kollektivtransport vil det være ønske om ekspresstilbud med høy frekvens og få stopp.

Norske hytteeiere utgjør en stor andel av gjennomreise- og resortturismen. Veistandard og kjøretid er sentrale kriterier i forbindelse med kjøp av hytte/fritidsbolig. Dette er viktig å ta hensyn til om man ønsker næringsutvikling knyttet til private hytter eller destinasjoner med mange kommersielle senger.

Fordi både gjennomreise- og resortturisme er knyttet til typiske ferieperioder, vil disse reisende også synes på veiene i form av trafikktopper rundt ferier og høytider.

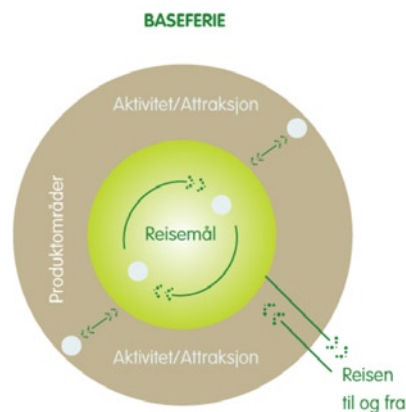
2.2.3 Baseturister

Baseturistene reiser direkte til eller fra feriestedet (*veien til opplevelsen*), men er en aktiv veifarende i den regionen de ferierer (*vei som en del av opplevelsen*). De vanligste baseturister er utlendinger og nordmenn på leid eller eid hytte, leilighet eller likende. Fordi oppholdstiden ofte er lang ønsker baseturisten å bo i selvhusholdsenheter.

Bil er dominerende transportmiddel. Baseturistene kan imidlertid godt ta utflukter med offentlige transportmidler dersom det er tilgjengelig. Ett eksempel på dette kan være "Norway in a Nutshell" som kombinerer tog, ferge og buss.

Når det gjelder reisen til og fra reisemålet kan også baseferieturister ofte være i et "kjøremodus", det vil si slik at de prioriterer fremkommelighet og reisetid. De reiser oftest med fastsatte tidspunkt for avreise og ankomst. For eksempel har mange hyttegrender, rorbuanlegg og ferieanlegg faste byttedager (*ofte lørdag*) i høysesongen. Dette påvirker også trafikkvolumene i helgene for steder med mange baseferieturister.

I Region sør vil en særlig finne mange baseturister langs kysten, og på fjelldestinasjonene i Telemark og Hallingdal, særlig der en kan ta dagsturer over til Vestlandet. Baseturistene er en strategisk viktig gruppe for å få økt trafikk på fjelldestinasjonene i sommersesongen. Det er dermed sannsynligvis en gruppe som vil øke betraktelig fremover.

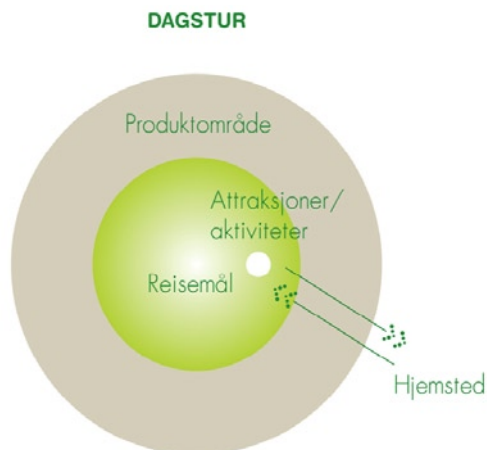

Figur 2.4: Illustrasjon reisemønster baseturisme

Baseturistene reiser raskt til feriestedet (basen), og tar utflukter ut derfra. Typiske baseturister har bil som transportform og bor i private hytter og kommersielle selvhusholdsanlegg langs kysten og på fjelldestinasjonene. Baseturismens transportmessige behov er tredelt: I forbindelse med reise til/fra basen er gode veier og tilgjengelighet viktig. Under oppholdet på basen er både intertransporten, skilting med mer på destinasjonen viktig. På utfluktene har baseturistene samme behov for rasteplasser, utkikkspunkter, informasjon med mer som rundreiseturistene. *For baseturistene er vegen følgelig både transport og opplevelse.*

2.2.4 Dagsturister

Dagsturistene har mye til felles med baseturister på utflukt: de reiser fra hytte (eller hjemsted) til en attraksjon eller ett område de ønsker å besøke. Region sør har store innslag av dagsturister, særlig knyttet til store attraksjoner som Dyreparken, Sommarland i Bø, Blaafarveværket eller arrangement som Kongsberg Jazzfestival, Dyrskun i Seljord eller Slottsfjellfestivalen i Tønsberg). I tillegg er det en del dagsturisme med fergene for eksempel mellom Strømstad og Sandefjord. Andelen utenlandske dagsturister med bil antas imidlertid å være lav i Region Sør.

Hoveddelen av dagsturismen er altså innen regionen eller fra nærområdene i Oslofjordregionen. Om transporten er en del av opplevelsen eller om den betraktes som "nødvendig onde" (*veien til opplevelsen*) avhenger av motivet for dagsturen. Det er imidlertid grunn til å tro at opplevelseskvaliteter knyttet til landskap langs veien uansett slår positivt ut for totalinntrykket.


Figur 2.5: Illustrasjon reisemønster dagsturisme

Dagsturistene reiser fra base eller hjemsted og til/fra en attraksjon på en dag. Om reisen betraktes som "transport" eller "del av opplevelsen" avhenger av formål med utfukten.

Fordi dagsturistene har begrenset med tid er skilting, merking, informasjon med mer svært viktig. Store attraksjoner og arrangement vil også bidra til økt dagsturisme og dermed trafikktopper og behov for omkringliggende infrastruktur.

2.3 Det helhetlige reiselivsprodukt

En vanlig tilnærming er at reiselivsproduktet består av fire grunnleggende elementer: attraksjon, mat, overnatting og transport. Både disse og omkringliggende elementer må fungere for at gjesten skal få en god opplevelse. Dette illustreres av Georg Kamfjord³ slik:

Det helhetlige reiselivsprodukt - og den allsidige opplevelsen



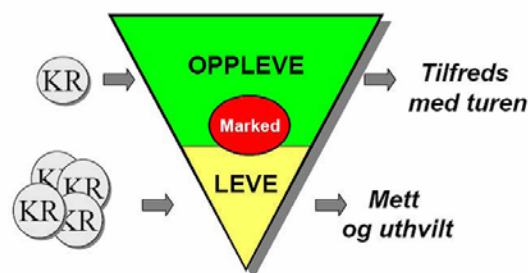
Figur 2.6: Illustrasjon "det helhetlige reiselivsprodukt" (kilde: Georg Kamfjord)

Som illustrasjonen viser er det sammenheng mellom tilbyderne av reiselivstjenester og omkringliggende tilbud som landskap, infrastruktur, fellesgoder og annet næringsliv. I denne rapporten er viktige stikkord:

- Infrastruktur: veien og offentlig kommunikasjon som infrastruktur, helt kritisk for å sikre tilgjengeligheten til destinasjoner og reisemål.
- Landskap – behov for skjøtselstiltak og annen tilrettelegging langs vei slik at de reisende ser landskapet de reiser gjennom. "Å se vakker natur" er hovedmotiv for dem som velger Norge som reisemål.
- Med fellesgoder menes tiltak som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, men som allikevel er av stor betydning for de besøkende. Eksempler på transportrelaterte fellesgoder er sykkelstier og – veier, skibusser og liknende opplegg for interntransport på destinasjonen
- Andre næringsaktører: for eksempel de reisendes bruk av transporttilbud som primært er bygget opp for lokalbefolkningen, men som fremstår som attraktivt også for de reisende. Et slikt tilfelle er Kragerø Fjordbåtselskap, både tilbyr selsafari og øyhopping til driften.

En sentral utfordring i utvikling av reiselivstilbud er det som kalles reiselivets paradoks. Paradokset består i at pengestrømmene i reiselivet primært er knyttet til fysiske elementer som overnatting, mat, transport og entrébetingede attraksjoner, mens for eksempel naturen, som er et hovedmotiv for turister i Norge, er gratis. Et klassisk eksempel er fossene eller fjordene på Vestlandet, som besøkes av store volumer mennesker med forventning om tilrettelegging i form av fotostopp, toaletter, merkede turstier med mer. Vi har i dag ingen ordninger for å tilrettelegge og drifte slike fellesgoder, men i regi av Innovasjon Norge skal det nå gjennomføres tre pilotprosjekter.

Den delen av reiselivsproduktet som har stor opplevelsverdi har ofte liten pengeverdi.



Figur 2.7: Illustrasjon "Reiselivets paradoks"

Et godt eksempel er imidlertid Turistvegprosjektet i Statens vegvesen som høster anerkjennelse for sitt arbeid med å tilrettelegge "unike reiseruter i norsk natur". Tilretteleggingen skjer gjennom utvikling av ikke-kommersielle tiltak som rasteplasser, utkikkspunkter og fotostoppsteder, skilting og landskapstiltak. Prosjektet er dermed spesielt rettet mot turister som har "vegen som opplevelse". En undersøkelse TØI har foretatt på 7 turistveger⁴ viser at 72-93 % av de spurte hadde stoppet for å se på utsikten, mens 58-86 % av de spurte hadde stoppet for å ta bilde. Det næringsmessige potensialet knyttet til slikt tilrettelegging er blant annet dokumentert på Turistveg Rondane der en kafé har fått nærmere 50 % omsetningsøkning pga tilrettelegging av den såkalte Sohlberg-plassen.



Foto: Turistvegprosjektet/Helge Stikbakke

3 I Georg Kamfjords bok: Reiselivsproduktet

4 Valdresflye, Sognefjellet, Geiranger/Trollstigen, Helgeland N, Lofoten, Senja og Varanger

3 Reiselivet i Region sør

Kapittel 3 viser at bil, gjerne i kombinasjon med for eksempel ferge eller fly, er den dominerende transportformen for både nordmenn og utlendinger på ferie. De største trafikkløstømmene i Region sør går nedover Sørlandet og opp Hallingdal. For Sørlandets vedkommende er denne trafikken knyttet til nordmenns reiser i sommersesong. Hallingdal har en jevnere trafikkløstøm over året; bestående av hytteturister og skiturister i vintersesongen samt baseturister, hytteturister, rundreiseturister og gjennomreiseturister i sommersesong.

3.1 Transportens betydning for reiselivet generelt

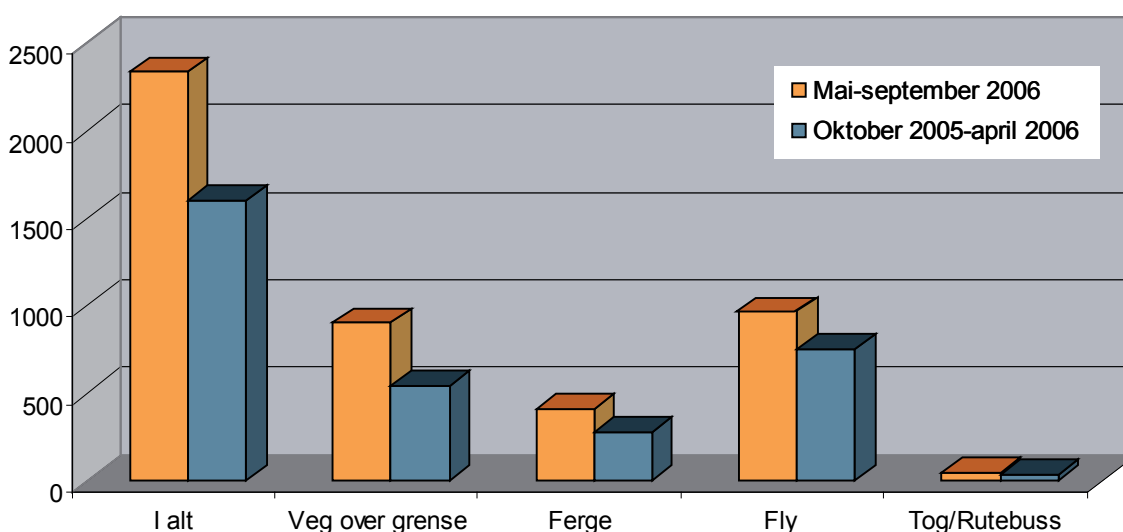
Transportøkonomisk Institutt (TØI) reisevaneundersøkelse fra 2005 beskriver nordmenns reisevaner. Denne viser at 76 % av alle ferie- og fritidsreiser i Norge tas med bil og at 44 % av alle lange bilreiser foregår fra hjemsted til egen fritidsbolig (hytte eller campingvogn med fast plass). På hver feriereelatert biltur er det gjennomsnittlig 1,8 personer i bilen.

Når det gjelder utlendinger i Norge viser TØIs gjesteundersøkelse 2006 at det i var nesten 4 mill overnattende utenlandske turister i Norge.⁵ Disse fordeler seg slik på transportmiddel og årstid.

Som det fremgår av figuren er fly det dominerende enkeltstående transportmiddel. Dette stemmer godt med veksten i flytrafikk senere år: I følge Innovasjon Norge er mer enn 80 % av veksten i utenlandske ankomster til Norge fra 2001 til 2006 knyttet til

veksten i flytrafikk. Særlig bidrar de rimelige flybillettene økning i kortferier. Mange av disse går til byene. Legger en sammen tallene for "veg over grense" og "ferge" vil en se at det er bil som totalt sett dominerer. Dette gjelder sannsynligvis også Region sør.

I turismesammenheng er det altså biler og andre motorkjøretøyer som dominerer i dag. Dette gjør at veistandard og service langs veiene er det sentrale tema i reiselivets transportbehov, jf. det som er sagt i den nasjonale reiselivsstrategien. Økt fokus på miljø kan bidra til endringer, for eksempel økt etterspørsel etter kollektivløsninger. Samtidig er det grunn til å tro at med Norge, med spredt befolkningsgrunnlag og et svært distriktsbaserte reiseliv med korte sesonger, vanskelig kan bygge opp et tilbud innen offentlig kommunikasjon som fullt ut tilfredsstiller de reisende. Bilen (og andre personkjøretøy) vil derfor sannsynligvis være dominerende også i overskuelig fremtid.



Figur 3.1: Antall overnattende utenlandske turister i Norge etter årstid og transportmiddel (i 1 000)

⁵ I tillegg var det rundt 1,3 mill utenlandske dagsturister. Hovedtyngden av disse kommer med bil og det antas at få av disse besøker Region sør.

3.2 Etterspørselstall i Region sør

Det som i denne rapporten er kalt Region sør dekker Aust- og Vest-Agder, Buskerud, Telemark og Vestfold.

Inndelingen i 19 delregioner følger den som er benyttet i TØIs "Analyse av Ringvirkninger i reiselivet". Inndelingen er:

AUST- OG VEST-AGDER:

Arendal-regionen: Grimstad, Arendal, Froland, Risør, Tvedestrand, Gjerstad, Vegårshei, Åmli
Setesdal: Evje og Hornnes, Bykle, Valle og Bygland

Mandal-regionen: Mandal, Lindesnes, Marnardal, Audnedal, Åserval

Region Lister: Flekkefjord, Farsund, Lyngdal, Sirdal, Kvinesdal, Hægebostad

Kristiansand-regionen: Kristiansand, Søgne, Vennesla, Songdalen (Vest-Agder), Lillesand, Birkeland og Iveland (Aust-Agder)

BUSKERUD:

Hallingdal: Kommunene Hol, Ål, Gol, Hemsedal, Nes og Flå

Numedal/Kongsberg: Kongsberg, Flesberg, Rollag, Nore og Uvdal

Midt-Buskerud: Sigdal, Krødsherad og Modum

Drammensregionen: Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen, Lier, Røyken, Hurum

Ringerike: Ringerike og Hole

TELEMARK:

Fjell: Vinje og Tinn

Midt/øst Telemark: Notodden, Bø, Sauherad, Nome

Vest Telemark: Hjartdal, Drangedal, Tokke, Kviteseid, Fyresdal, Nissedal, Seljord

Grenland: Skien, Porsgrunn, Bamble, Siljan

Kragerø: Kragerø kommune

VESTFOLD:

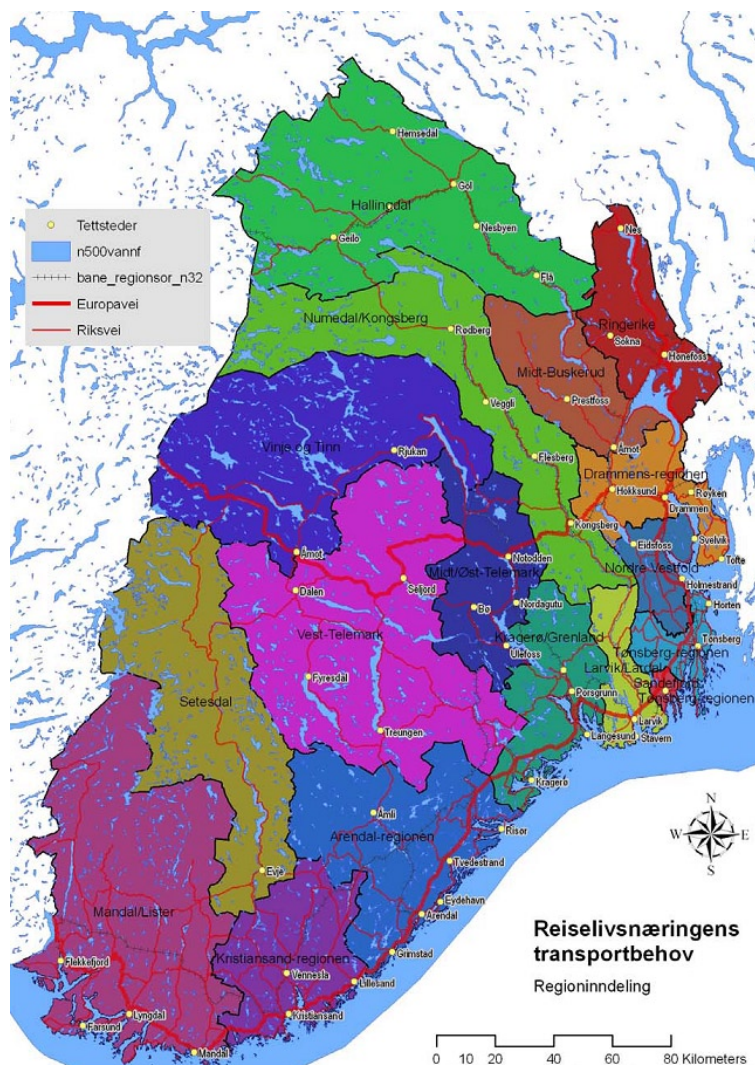
Larvik/Lardal: Kommunene Larvik og Lardal

Sandefjord: Sandefjord kommune

Kystregionen ellers: Horten, Tønsberg, Andebu, Nøtterøy, Tjøme, Stokke

Nordre Vestfold: Svelvik, Sande, Holmestrand, Re, Hoff

Dette betyr at Region sør omfatter destinasjoner med stor variasjon i både i størrelse og type turisme/sesong.



Figur 3.2: Delregioner i fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder

3.2.1 Innfallsporter for besøkende til Region sør

Omtrent halvparten av de besøkende til Region sør er nordmenn. Hovedtyngden av disse kommer sannsynligvis fra Oslo-fjordregionen som har 1,5 mill innbyggere.

Med utgangspunkt i Reisevaneundersøkelsen for 2005 har TØI beregnet antall overnattende etter sesong, startpunkt og transportmiddel. Dette viser generelt at bil er den dominerende transportform uansett sesong. De viktigste startpunktene varierer noe mellom områdene og kan stikkordsvis oppsummeres slik:

ten (primært Vestfoldkysten). (Det var i undersøkelsen anledning til å gi flere svar).

3.2.2 Reisesstrømmer i Region sør

I transportsammenheng er det to typer tall som er sentrale:

- **Trafikkstrømmen til/fra reisemålene.** Det er denne som bidrar til køer og trafikale utfordringer på hovedvegnettet. Indikatoren på denne trafikkstrømmen er antall ankomster på destinasjonene.

Område i region Sør	Viktigste startpunkt for norske reisende
Hallingdal	Oslo/Akershus/Østfold, Buskerud/Vestfold over Noresund, Hordaland, Sogn og Fjordane
Kongsberg/Numedal	Oslo/Akershus/Østfold, Vestfold, Drammensregionen
Ringerike/Hole	Oslo/Akershus, Østfold, Hedmark, Vestlandet
Midt-Buskerud	Oslo/ Akershus, Østfold, Vestfold
Drammensregionen	Oslo/Akershus, Hedmark, Oppland, Agder Jæren. (i sommersesongen har Drammensregionen også stort innslag av reisende med startpunkt andre steder i BTV-regionen.),
Vestfold	Oslo/Akershus, Østfold, Telemark, Agder/Stavanger/Jæren, Buskerud, Hedmark og Oppland
Fjell-Telemark	Oslo/Akershus, Grenland, Kragerø
Grenland/Kragerø	Oslo/Akershus/Østfold/ Hedmark/Oppland, Telemark
Midt- og øst-Telemark	Oslo/Akershus/Østfold/Oppland
Vest-Telemark	Oslo/Akershus/Østfold/Oppland, Telemark
Arendalsregionen	Oslo/Akershus/Østfold/Hedmark/Oppland, Telemark, Vest-Agder
Setesdal	Kystområdene i Vest-Agder, Aust-Agder ellers
Kristiansand-regionen	Oslo/Akershus/Østfold, Hedmark, Oppland, Aust-Agder ellers, Mandal-regionen/Lister-regionen, Stavanger/Jæren
Mandals-regionen og Lister-regionen	Stavanger/Jæren, Østlandet, Aust-Agder

For utenlandske besøkende er det flyplasser, ferger og grenseovergangar som er viktigste innfallsporter. I følge beregninger foretatt av Petter Dybedal fra TØI fordeler disse seg slik:

- Ca. 142 000 som kom med fly, 57 % til Gardermoen og 30 % til Torp
- Ca. 360 000 som kom med ferge, av disse ca 56 000 uten bil, svippturgjester ikke inkludert
- Ca. 360 000 som kom med ferge til Oslo eller over grensen til Sverige. Disse fordeler seg relativt jevnt på sommer- og vintersesong.

Detaljene i beregningene av den utenlandske trafikken presenteres i vedlegg 6.3.

Når det gjelder reisende med fly viste en intervjuundersøkelse⁶ blant utenlandske passasjerer på Sandefjord Lufthavn Torp i 2007 at 20 % hadde leid seg bil og kjørt rundt i Norge. 16 % hadde vært på rundreise. 39 % hadde vært i Oslo, mens 33 % hadde vært på fjellferie i Buskerud og Telemark og 18 % ved kys-

- **Trafikkstrømmene internt på destinasjonen,** som naturlig nok er mer utfordrende på større destinasjoner. Gjestedøgn eller gjester pr dag er et sentralt mål i forhold til dette.

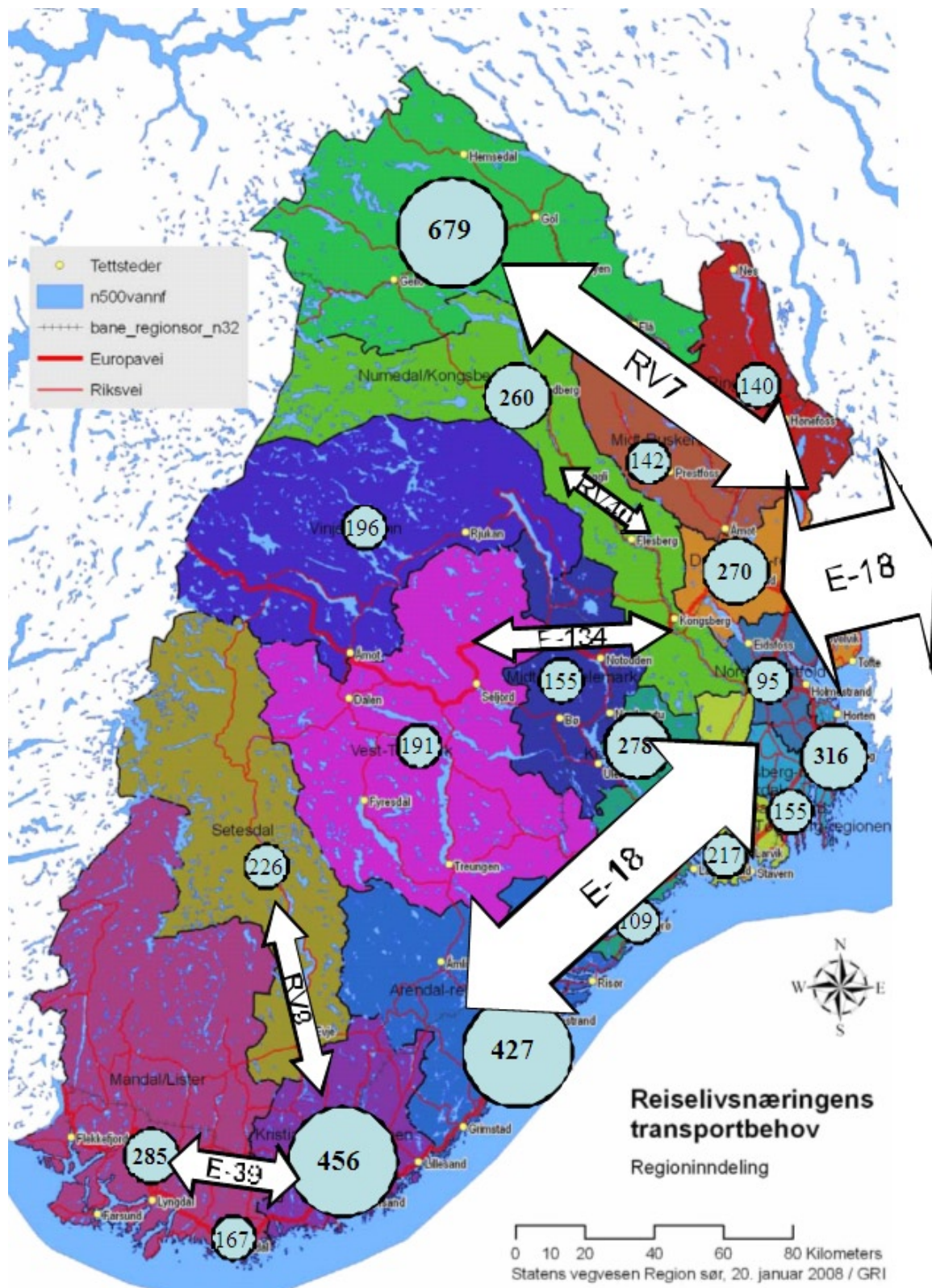
Basert på TØIs analyser har vi beregnet både ankomster og gjestedøgn i hver av de 19 delregionene. Antall ankomster er en viktig indikasjon på hvor mye trafikk det er til en destinasjon, noe som henger sammen med trafikkbelastning på hovedveinnett med mer. Antall gjestedøgn viser hvor store volumer med mennesker som *oppholder seg på destinasjonen* og er først og fremst av betydning i forhold til internt transport, behov for lokal infrastruktur med mer. For å finne ankomster har vi benyttet gjestedøgns tall fra TØIs analyser og dividert dem med antatt gjennomsnittlig oppholdstid på 4,9 døgn.

I figur 3.5 nedenfor er det satt inn sirkler som illustrerer antall ankomster på de største destinasjonene i Region sør. Sirklenes størrelse skal avspeile volumet for ankomster. Underlaget for beregningene ligger i vedlegg 6.4. På samme måte er det reiselivsmessige trafikkvolumet på vegstrekningene illustrert med piler; tykke piler betyr store reisesstrømmer, tynnere piler betyr mindre reisesstrømmer.

6 Kortferieundersøkelsen, Innovativ Fjellturisme 2007

Figuren viser at det er Øvre Hallingdal, kystregionen, Kristiansandregionen og området rundt Arendal som har størst volum på ankomster på helårsbasis. Det er imidlertid viktig å se at effekten av disse trafikstrømmene avhenger av veistandard. En ferdig utbygd E18 vil naturligvis "absorbere" trafikken bedre enn Riksvei 7.

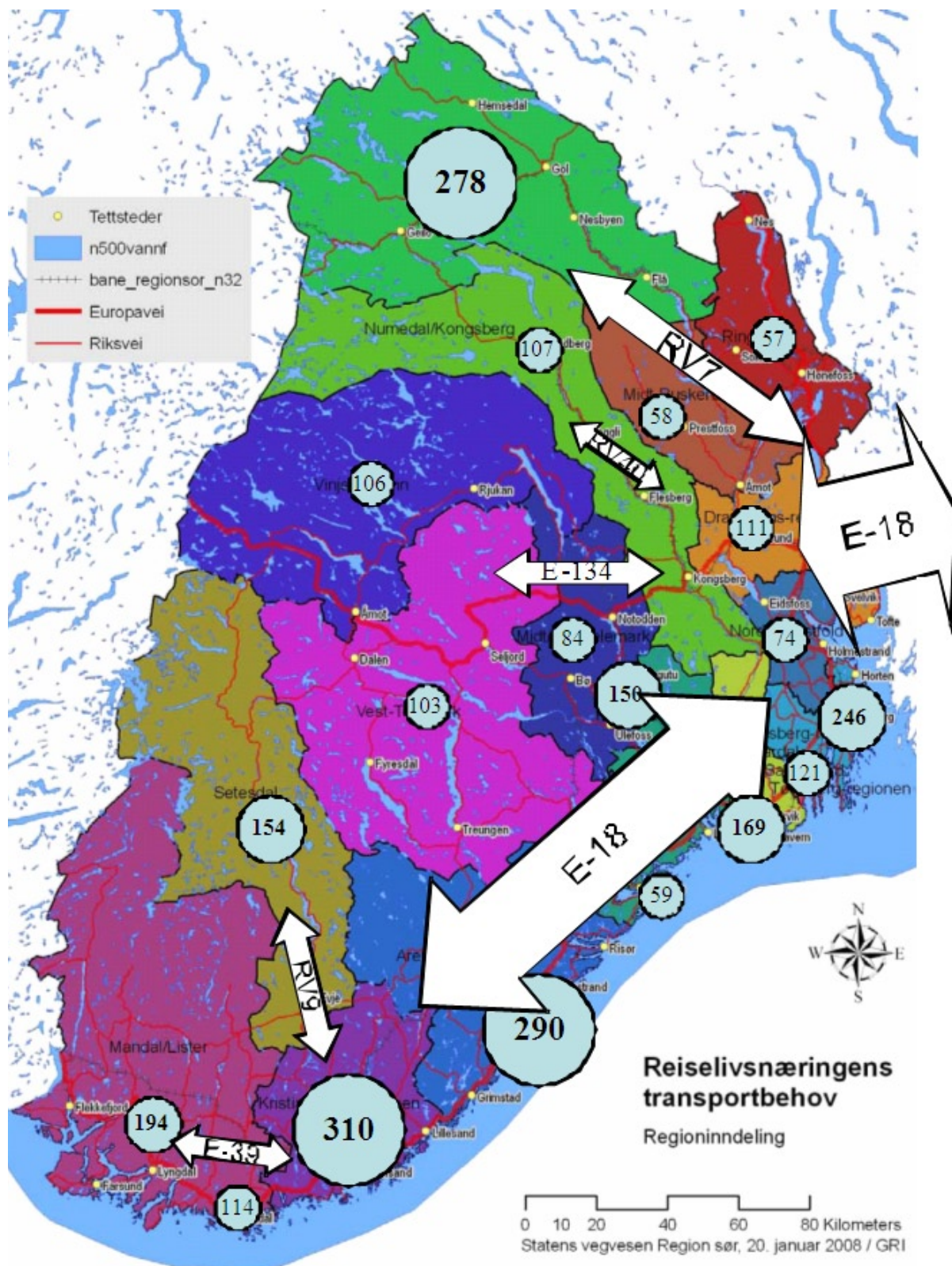
Det er også viktig å se at ulikhet i destinasjoner gjør at det er markant forskjell på sesongene. Gjør en tilsvarende beregning for sommersesongen (april – august) er inntrykket fortsatt det samme: dvs at hovedtyngden av ankomster er knyttet til Øvre Hallingdal, Kristiansandregionen og Arendalsregionen.



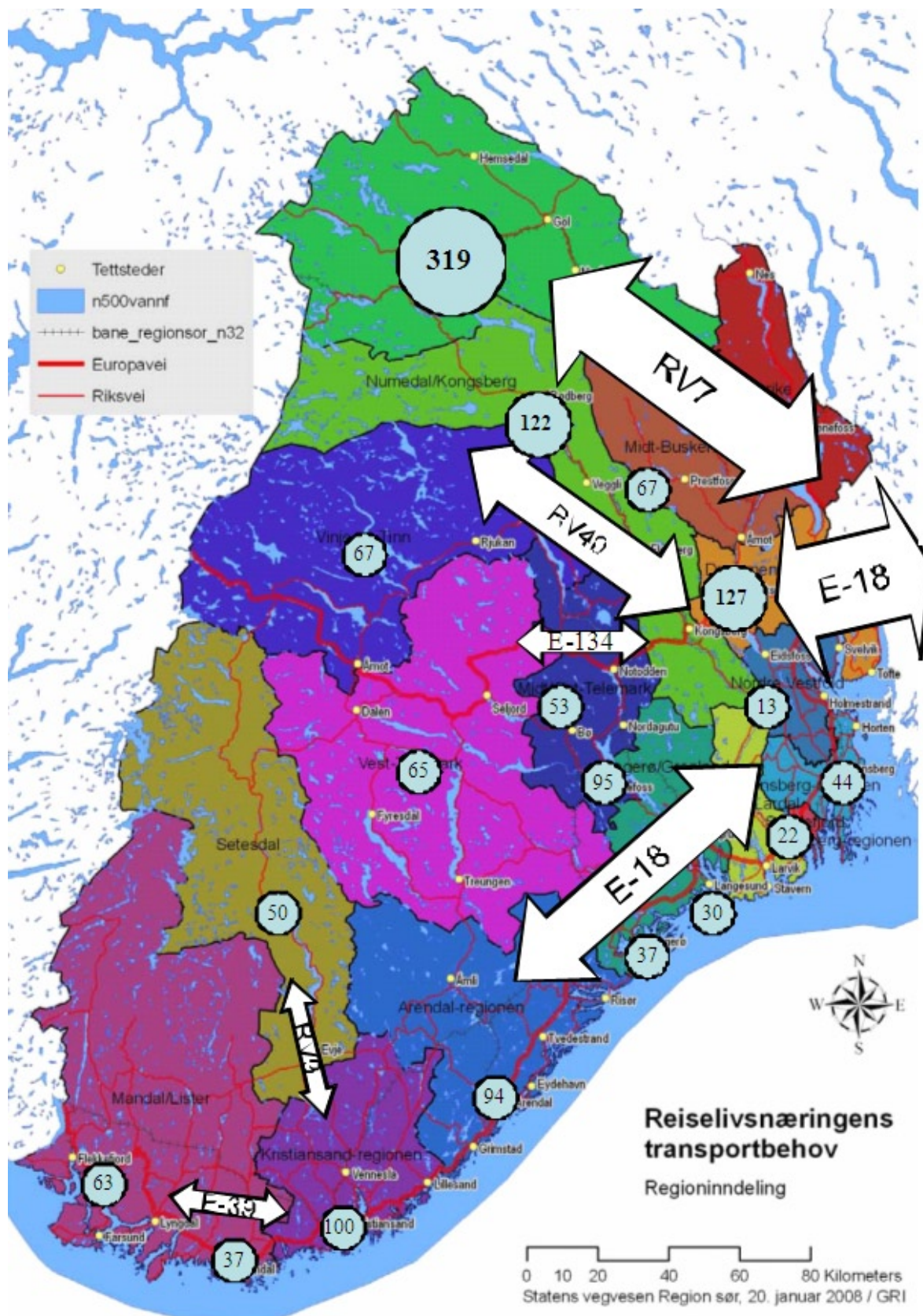
Figur 3.5: Reiselivsstrømmer, hele året (totale ankomster, tall i 1000)

Det er også viktig å se at besøket til største attraksjonene i Regionen (Dyreparken med 550 000 besøkende pr år, Blaaufarværet med 235 000 besøkende pr år, Sommerland i Bø med 155 000 besøkende pr år og Byrkjedalstunet i Sirdal med 135 000 besøkende pr år) primært er knyttet til sommersesong.

Ser en på bildet for vintersesongen er imidlertid inntrykket helt annerledes. Da er de reiselivsrelaterte reisestrømmene mot kystregionen, Kristiansand og Arendalsregionen redusert med 30 % i forhold til sommersesongen, mens reisestrømmen til Øvre Hallingdal er økt med nesten 10 %.



Figur 3.6: Reisestrømmer, sommersesongen (totale ankomster, tall i 1000)



Figur 3.7: Reisestrømmer, vintersesongen (totale ankomster, tall i 1000)

4 Transportmessige utfordringer i Region sør

Reiselivsnæringens oppfatning er at de transportmessige utfordringene i Region Sør primært er knyttet til at det er for dårlige veier til de viktigste turistdestinasjonene, at det ikke tenkes systematisk på tilrettelegging for turister som har veien som opplevelse, at tilbudet innen offentlig kommunikasjon er for dårlig og at det er for svak samordning av samferdsel og reiseliv på alle nivåer i forvaltningen. Faktorer som vil påvirke fremtidig etterspørsel er økt tilgjengelighet, utvikling av nye destinasjoner og attraksjoner samt miljøhensyn. Samtidig pekes det på at tilrettelegging på og langs transportårer kan brukes strategisk for å styre etterspørselen i ønsket retning.

4.1 Transportmessige utfordringer i Region sør

Formålet med de to seminarer som er avholdt i løpet av denne prosessen er å få signaler om hva reiselivsnæringen i Region sør oppfatter som de største transportmessige utfordringene. Referatene er i sin helhet gjengitt i vedlegg 6.1 og 6.2.

Nedenfor følger en oppsummering av utfordringene i dag og hva som vil påvirke etterspørselen fremover.

4.1.1 For dårlige veier til de viktigste turistdestinasjonene

Som det fremgår av kartene i kapittel 3 er det store volumer av turister som beveger seg i Region sør.

De største reisestrømmene er knyttet til:

- Nordmenns reiser til og fra feriestedene på Sørlandet
- Nordmenns og utlendingers reiser til og fra fjelldestinasjonene høst og vinter
- Rundreise og gjennomreiseturister som reiser mellom fergeleiene i Larvik og Kristiansand og fjordene på Vestlandet.

De trafikktoppene som registreres i dag er først og fremst knyttet til nordmenns reiser til private hytter og kommersielle anlegg på Sørlandet om sommeren og fjelldestinasjonene i vintersesongen. For disse er reisen først og fremst veien til opplevelsen. Det gjelder også for kurs/konferansegjester. Fokus er for disse altså å komme raskt og sikkert frem. Dersom for eksempel flaskehalser på RV 7 fører til at potensielle hytteeiere velger å legge konferansen eller kjøpe hytte i andre regioner svekker dette næringsutviklingen i Region sør.

En målsetting for norsk reiseliv er å øke antall internasjonale gjestedøgn. I sommersesongen er hoveddelen av disse rundreiseturister som har veien som opplevelse, i vintersesongen er behovet først og fremst sikker transport til fjelldestinasjonene. Særlig er Color Lines terminaler i Kristiansand og Larvik viktige

innfallsporter. Andre viktige innfallsporter er Oslo (Svinesund og Ørje), Sandefjord (Strømstad), samt flyplassene Sandefjord Lufthavn Torp og Oslo Lufthavn Gardermoen.

Color Line erstattet sommeren 2008 sine ordinære bilferger med de hurtiggående "Superspeed"-fergene som går fra Hirtshals til Larvik og Kristiansand på 3-4 timer. Etter dette er kapasiteten til Larvik økt til 8 000 passasjerer pr dag, ved 2 avganger i hver retning daglig (noe som tilsvarer 53 Boeing-maskiner) og tilsvarende i Kristiansand. Allerede første sesong fraktet Superspeed 2 90 000 flere passasjerer til /fra Larvik. Totalt antall passasjerer til Larvik er pr november 2008 ca 560 000 og til Kristiansand over 1 000 000.

4.1.2 Manglende evne til å tenke på reisen som opplevelse

For de store gruppene av norske og utenlandske turister som har veien som opplevelse er det behov for bedre tilrettelegging i form av rydding langs veiene, gode rasteplasser, toaletter, skilting med mer.

Undersøkelsen fra turistvegene som er omtalt i kapittel 2.3 viser at det er "å se på naturen" og "å raste" som er viktigste aktiviteter. Landskapets betydning bekreftes også av en undersøkelse Aniara Markedsanalyser for Reiselivet⁷ gjorde på oppdrag av Innovativ Fjellturisme i 2006. Her oppgir hele 71 % at det "å se på vakkert landskap" var svært viktig, noe som gjorde dette elementet til nest viktigste motiv for besøk i Fjell-Norge (etter "lade batteriene/få ny energi"). Gjengroing langs veiene er et økende problem i forhold til å "levere" denne landskapsopplevelsen.

Samtidig er det naturlig at Norges posisjon som høykostland gjør at turistene forventer rasteplasser, toaletter og informasjonsløsninger av god kvalitet, også utenom turistvegene. Det er viktig å presisere at slik tilrettelegging i tillegg til investeringer, krever et godt driftskonsept. Ansvarsforholdene rundt både rundt investering og drift av slike anlegg, samt ansvarsforholdene knyttet til informasjon langs veiene må avklares og koordineres langt bedre.

Buskerud fylkeskommune har et prosjekt der rydding og informasjon langs veiene skal bidra til bedre opplevelser og informasjon for turister.



Foto: Buskerud fylkeskommune

⁷ Webundersøkelse gjennomført blant erfarne reisende i Tyskland, Storbritannia, Nederland og Danmark som har interesse for naturbasert ferie.

Samarbeidspartnere i prosjektet er Innovasjon Norge, Fylkesmannen, Statens vegvesen, Buskerud Bondelag, Viken Skog, NHO Reiseliv.

4.1.3 Begrenset tilbud innen kommunikasjon

Kollektivtilbudet i Region sør er så begrenset at det ikke fremstår som et reelt alternativ for de reisende. Dette skyldes både regularitet og at samferdselspolitikk og konsesjonsbestemmelser hindrer "sømløse" reiser mellom fylkene. Fylkes- og kommunegrenser er lite relevante for turister (i denne sammenheng også for lokalbefolkningen). Dette skaper behov for felles informasjon, service, prisstruktur og fleksibilitet.

Det finnes en rekke uheldige eksempler på mangelfull kommunikasjon på kryss av grenser mellom Aust-Agder, Telemark og Vestfold-byene. Det gjelder særlig trafikk mellom hovedferdselsårer og tilslutningsveier. Det er viktig å se sammenhengen mellom økt turisttrafikk og dermed mulighetene til å sikre drift av kommunikasjonstilbud til lokalbefolkningen.

Reise med offentlig kommunikasjon kan knyttes både til reisen



som transport og reisen som opplevelse. Når det gjelder reisen som transport er det også for kollektivtransporten viktig å tenke korridorer fra innfallsporene og til de store destinasjonene.

Hemsedal har for eksempel hatt en transferbuss fra/til Gardermoen siden sesongen 2002-2003. Bussen var først knyttet opp mot enkelte operatører, men man har i de siste årene åpnet for individuelt reisende. Ruten hadde 2007-2008-sesongen rundt 4 000 passasjerer. Det antas at ruten kan drives kommersielt i 2009. Dette er et eksempel på at kollektive løsninger er attraktive i markedet, dersom de fremstår som effektive og prisgunstige, men at de kan være avhengig av tilskudd i en etableringsfase. Hemsedal registrerer for øvrig også en viss økning i antall skiturister som ankommer med ekspressbussene fra Oslo og Vestlandet.

Når det gjelder reisen som opplevelse er det særlig Bergensbanen som har et potensial. Denne togturen er ved flere anledninger fremhevet som en av verdens vakreste og ender opp like ved Vestlandsfjorden som både har World Heritage-status og flere ganger er utnevnt til verdens mest attraktive reisemål. Potensialet knyttet til å utvikle opplevelsesturer med tog er synliggjort av

turoperatøren Star Tour. De lanserte våren 2007 konseptet "Blue Train", som besto av turer med tog til Italia, Slovenia, Kroatia, Østerrike samt "Tog og elvecruise" og fire tema-turer. Allerede første sesong solgte Star Tour 7000 turer.

4.1.4 For svak samordning av samferdsel og reiseliv på alle nivå i forvaltningen

Reiselivets transportbehov påvirkes av beslutninger som fattes utenfor reiselivsnæringen: som veiutbygging og – omlegging, fergeetableringer/nedlegginger, regional utvikling (fraflytting/tilflytting), megatrender (som for eksempel miljø) og reguleringer (for eksempel begrensninger i luftfart). Eksempelvis kan omlegging av en vei bidra til å svekke trafikkgrunnlaget for enkelte attraksjoner og servicetilbud.

Samtidig bidrar reiselivets egne utviklingstiltak til å øke tilstrømningen til et område, og dermed påvirke eksisterende infrastruktur. Det er viktig å se at utvikling av trafikkskapende attraksjoner og utvikling av nye destinasjoner kan påvirke behovet for transportløsninger også utenfor kommune- eller fylkesgrensen.

Denne sammenhengen mellom attraksjonsutvikling og transportbehov må ivaretas i planleggingen. I praksis vil det variere om det er attraksjonen eller veien som kommer først. Den gjensidige avhengigheten mellom attraksjon – tilgjengelighet - tilstrømning må imidlertid ikke undervurderes.

Gode løsninger forutsetter økt kunnskap om reiselivsnæringen i de besluttede organer. Dette er særlig viktig ettersom myndighetene har utpekt reiseliv som et satsningsområde. Fordi temaet er komplekst og ingen saker like, vil det gi raskest resultat om representanter for reiselivsnæringen bringes inn i arbeidet med utredninger og underliggende beslutningsmaterie. Slike felles arenaer mellom reiselivsnæringen og premissleverandørene for transport, vil også gjøre det mulig å finne innovative løsninger og få større synergi mellom reiselivets og lokalsamfunnets transportbehov. Miljøtrusselen vil være et sterkt incitament i et slikt arbeid.

4.2 Hva påvirker reiselivets transportbehov fremover

4.2.1 Tilrettelegging på og langs transportåren

Som vi har vært inne på har ulike målgrupper ulikt forhold til veg. Dette betyr at tilrettelegging og endring i transporttilbudet vil påvirke etterspørselen. Utvikling av veier og andre transporttilbud kan derfor brukes strategisk for å tilrettelegge for å styre trafikk, bidra til næringsutvikling i gitte områder osv. Vegmyndighetene har dermed stor mulighet til å påvirke utviklingen.

I forbindelse med tilretteleggingen må man ta hensyn til målgruppene, det vil si om de reisende har reisen som en *del av opplevelsen* eller som *veien til opplevelsen*.

4.2.2 Økt tilgjengelighet

Endringer i tilgjengelighet påvirker tilstrømmingen, og dermed også reiselivets transportbehov fremover. Dette betyr at alle endringer som skjer i forhold til ferger, fly og andre innfallsporter er viktige premissleverandører for trafikkutviklingen i norsk reiseliv. På kort sikt er det særlig Color Lines Superspeedsatsning som har betydning. Den økte tilgjengeligheten vil føre til betydelige økte trafikkvolumer på veiene i Region sør. Rundreisetrafikken blir en viktigere del av utviklingen, og stiller større krav til sikkerhet, fremkommelighet og opplevelse utenfor allfarvei/hovedrutene. Samtidig er det inlysende at store volumer med danske og tyske gjester på norske vinterveier også vil føre til behov ift sikkerhet, salting med mer.

4.2.3 Utvikling av trafikkskapende destinasjoner og attraksjoner

Utvikling av destinasjoner og attraksjoner kan føre til endringer i etterspørsel og dermed nye behov for transportløsninger i en region. Det er viktig å se at behovet kan oppstå også utenfor den kommunen eller det fylket der destinasjonen/attraksjoner er etablert. For å sortere en destinasjon eller attraksjons trafikkskapende effekt benyttes i reiselivet en inndeling i tre nivåer:

• Trafikkbyggere (primærattraksjoner)

Steder eller attraksjoner som er så attraktive at de er avgjørende for valg av reisemål. Fjelldestinasjonene i vintersesongen, sørlandskysten (for nordmenn) og Vestlandet i sommersesongen er eksempler på de store trafikkbyggerne i Norge. Store attraksjoner eller arrangement, som for eksempel Dyreparken i Kristiansand eller Jazzfestivalen på Kongsberg, kan også være et mål i seg selv for henholdsvis norske barnefamilier og "jazz-elskere".

• Retningsbestemmende (sekundærattraksjoner)

Disse påvirker turistenes valg av reisemål/reiserute. Sekundærattraksjonene er imidlertid ikke avgjørende for hva som blir valgt som hovedreisemål eller hovedreiserute. For eksempel kan en utenlandsk turist som kommer med fergen til Larvik og har Vestlandsfjordene som mål, velge å kjøre over Rjukan eller Numedal for å "få med seg" Hardangervidda. Hardangervidda er i da en retningsbestemmende attraksjon.

• Trafikknytere (tertiærattraksjoner)

Steder eller attraksjoner som er ukjent for turistene på planleggingstidspunktet, det vil si før de drar hjemmefra. De har derfor ingen innflytelse på hva som velges som reisemål/reiserute, men bidrar til å styrke opplevelsen underveis. Man kan si at disse attraksjonene tilpasser seg en etablert trafikkstrøm – og ikke omvendt. De er derfor sårbare for veiomlegginger.

En slik forståelse er viktig for å se de trafikkmessige muligheter og konsekvenser knyttet til reiselivsutvikling, og bør bringes inn i planleggingen.

4.2.4 Miljø

Kravet om miljømessig gunstige løsninger vil være en viktig premissleverandør for reiselivet og reiselivets transportbehov fremover. Det selges klimakvoter, det er økende etterspørsel

etter økoturismetilbud og de mest bevisste forbrukerne har begynt å legge om reisemønsteret. Fra myndighetenes side er det innført miljøavgifter både på fly og på cruiseskip. Det er også en rekke programmer og tilbud til bedrifter, destinasjoner og andre som ønsker å gjøre sin virksomhet mer miljøvennlig. Holdningsendringer og prisøkninger/restriksjoner kan dermed bidra til at endringer skjer relativt raskt.

I webundersøkelsen Aniara Markedsanalyser for Reiselivet gjennomførte for Innovativ Fjellturisme i 2006⁸ svarte hele 42 % at de synes det var "svært viktig" eller "veldig viktig" at reisen deres "belastet natur og miljø minst mulig". Ønsket om å gjøre riktige valg forsterkes av trender som går på sunnhet, ekthet, bruke reiser for å fortelle "hvem man" er osv.

Vestlandsforskning, som er et av de miljøer som jobber mye med reiseliv og miljø, skriver i rapporten "Hvordan vær og klima påvirker reiselivs- og rekreasjonsatferd. En internasjonal kunnskapsoversikt" *Å bedre kunnskapene om klimavirkninger for en sektor som norsk reiseliv vil være et omfattende arbeide. En årsak er mangelfull innsikt i hvordan klimaendringer i Norge kan påvirke reisemønstrene direkte. Men i tillegg kommer kompliserte sammenhenger hvor det som kan skje i andre land og verdensdeler, trolig vil være vesentlige. Et tredje problem kan være at verdenssamfunnet, og Norge, vil gjennomføre klimatiltak med det formål å endre reisevanene (via for eksempel økte avgifter på ulike former for reiser eller transportmidler). Hvilke klimatiltak som kommer til å bli gjennomført i årene som kommer, er heller ikke enkle å vurdere.*

Dette betyr at det er vanskelig pt å si noe om hvordan miljø vil påvirke reiselivets transportbehov, utover den endring som finner sted i samfunnet for øvrig. I forhold til Region sør vil utfordringene og mulighetene primært være knyttet til:

- Å utvikle attraktive tilbud innen kollektivtransport, både for turister som har vei som transport og for dem som ser på vei som opplevelse. Særlig er det uheldig at Bergensbanen som er fremhevet som en av fire sentrale jernbaner for turister i Norge, bruker like lang til Geilo som i 1912.
- Å utvikle gode løsninger for intertransport for å redusere bilbruken på de store destinasjonene.

I "Verdifulle opplevelser - nasjonal strategi for reiselivsnaeringen" står det et avsnitt kalt: Klimanøytral bilutleie". Her omtales Avis Bilutleie som er nå har en 100 % klimanøytral drift gjennom kjøp og administrasjon av FN-godkjente klimakvoter.

4.2.5 Trender og endringer i reisevaner

Innovasjon Norge nevner følgende trender som er sentrale i forhold til reiselivsnaeringens transportbehov:

- Økt fokus på opplevelser. Valg av reisemål sier blir en bekreftelse på "hvem man er".

⁸ Blant erfarne turister med interesse for naturbasert ferie fra Tyskland, Nederland, Danmark og Storbritannia



- Lavprislekselskapene har revolusjonert reiselivet, Polarisering mellom etterspørselen etter masseturisme på den ene siden og mer kvalitet/individuelle ferier på den andre.
- Demografiske endringer, flere eldre som både er "yngre" og har en helt annen helse, økonomi og aktivitetsnivå enn tidligere generasjoner.
- Individualisme og selvrealisering, helse og sunnhet, det autentiske og ekte blir viktig
- Klimaendringer og miljø er en av de viktigste trendene som vil påvirke turistnæringen på lengre sikt. Økt bevissthet vil sannsynligvis føre til økt etterspørsel etter produkter som er miljømessig forsvarlige.
- Terror: Usikkerheten her er knyttet til når nye terrorhandlinger finner sted og hvilke restriksjoner som blir innført som et resultat av disse.

For å møte disse trendene er det viktigste selvfølgelig at reisemålene fremstår som attraktive og at de leverer både i forhold til markedets ønsker om innhold og opplevelse samt miljø. Tilgjengelighet vil alltid være en kritisk faktor og nye transportformer som både er effektive og gir god samvittighet er viktig. Nye kombinasjoner av privatbil og kollektivtransport kan for eksempel være viktig. Hvis flyselskapene fortsetter å ha en like viktig reiselivsmessig funksjon fremover er det helt sentralt å få gode veier og miljømessig god kommunikasjon mellom disse (Kjevik, Torp, Gardermoen) og sentrale destinasjoner i Region sør. Dette er særlig viktig ettersom flytransport vil være en helt sentral transportform for å øke andelen kortferier, noe som er viktig i forhold til sesongforlengelse.

5 Forslag til strategier

5.1 Utgangspunkt for strategiene

Utgangspunktet for strategiene er at transportsektoren skal bidra til å styrke reiselivsnæringens mulighet for næringsutvikling i Region sør. Tilgjengelighet er en grunnleggende forutsetning for reiselivsutvikling. Veier, offentlig kommunikasjon og annen tilrettelegging må bidra til å fremme, ikke hemme, regionens utvikling. Reiselsvaktørenes forventninger er at transporttilbudet i Region sør minst bør være på linje med sammenliknbare områder som Østfold, Hedmark og Oppland.

Tilretteleggingen må gjennomføres strategisk i forhold til målgruppene, dvs om de tilreisende ser på reisen som **en del av opplevelsen** eller som **veien til opplevelsen**. I store regioner, som Region sør, vil det være aktuelt å ta hensyn til begge forhold, det vil si både korridorer som gir sikker og effektiv tilgjengelighet til/fra store destinasjoner og utvikle alternative ruter med sterkere opplevelseskvalitet og som bidrar til å spre turismen til nye områder.

Transportsektoren må i mye sterkere grad enn i dag ses som en integrert del av reiselivsproduktet. For å få gode samarbeidsprosjekter er det viktig å lete etter suksesshistorier og områder der det er sammenfall mellom reiselivets behov og lokalt behov. Innføringen av Superspeed gir helt nye muligheter for internasjonal trafikk til destinasjoner i regionen. Veistandard (og helårs tilrettelegging) viktig for å ta ut potensialet. Viktig også at Region sør har flere av de mest benyttede ferdssårene mellom øst og Vestlandet.

5.2 Forslag til strategier

5.2.1 Bruke vei strategisk i forhold til næringsutvikling og ulike målgrupper

1. Tilrettelegge raske og sikre sentrale korridorer mellom destinasjoner i Region sør og innfallsporier som Kristiansand, Larvik, Oslofjordregionen. Denne tilretteleggingen er kritisk for å få næringsutvikling knyttet til reiselivet i regionen. Ruter med store kapasitetsmessige mangler må oppgradering til tilfredsstillende standard.
2. Turister som legger hovedvekten på reiseopplevelsen bør gis gode alternativer til hovedferdselsårene. Disse veiene bør tilrettelegges med rasteplasser, skilting og informasjon og det bør gjennomføres skjøtselstiltak for å sikre utsikt. Slike opplevelsesveier vil bidra til å spre næringsinntekten til nye deler av regionen. Drift og vedlikehold av rasteplasser, informasjon med mer må ivaretas.
3. Ved oppgradering av eksisterende veger må det vurderes om reiseopplevelse og muligheten for næringsutvikling (informasjon, stoppemuligheter osv) er tilstede og legge til rette for å spre de reisende til nye deler av regionen

5.2.2 Satsning på miljø og kollektivtransport

1. Også for kollektivtransporten må det utvikles gode tilbud i "korridorene". Tilbudene må fremstå som effektive og prisgunstige. De må også ha en rutetilbud som er i overensstemmelse med de reisendes behov. Målet må være at de reisende har reell valgmulighet av transportmidler (fly, båt, bil, kollektiv og sykkel) slik at det er mulig å velge en miljøvennlig reisemåte
2. Særlig viktig er opprustning av Bergensbanen og styrking av ekspressbussnettet (for eksempel gjennom bedre korrespondanse). Bergensbanen er også viktig i et opplevelsesperspektiv.
3. Knutepunktskoordinering for å effektivisere overgangen mellom transportmidler og muligheten for valg av transportmidler.
4. Fokus på miljømessige transportløsninger på destinasjonene, gjerne prøveprosjekt med skyttelbusser, elbil-utleie, sykkel-utleie og tilrettelegging for sykling, etc.

5.2.3 Informasjon og skilting

1. Det må lages en helhetlig strategi for skilting som ivaretar turistenes behov
2. En skilt- og informasjonsstrategi må inneholde informasjon til opplevelses- og attraktivitetspunkter (ikke-kommersielle tilbud)
3. Skilt- og informasjonsstrategien må ta hensyn til fremmedspråklige turister
4. Det må skje en jevnlig kvalitetssikring av skilting og informasjon
5. Det må lages en strategi for hvordan ny teknologi (GPS osv.) kan tas i bruk i reiselivs- og transportsektoren

5.2.4 Kunnskap, arenaer og ressurser

1. Det må etableres arenaer hvor reiselivsnæringene, transportetatene, offentlige etater og andre aktører kan drøfte strategier og iverksetting av tiltak. Dette gjøres gjennom en fast gruppe med representanter for reiselivet, vegmyndigheter og politikere som møtes en-to ganger pr år.
2. Som en oppstart på en ny dialog avholdes det en konferanse for politikere og vegvesenrepresentanter i regionen, gå gjennom grunnleggende sammenhenger som er viktige for reiselivet, særskilte utfordringer man har i dag og diskutere fremtid
3. Det må utvikles kompetanse på sammenhengen mellom reiselivsnæringene og transportsektoren. Kunnskapen om miljøutfordringen og dens konsekvenser og muligheter for nye transportløsninger må økes.
4. Kapasitet og ressurser til å jobbe med fagfeltet transport og reiseliv må styrkes.
5. Ansvarsfordeling og rolleavklaring må tydeliggjøres
6. Det bør utarbeides avtaler som avklarer roller og ansvar i konkrete prosjekter/områder/planprosesser

6 Vedlegg

- 6.1 Referat fra seminaret 4. september (egen rapport)
- 6.2 Referat fra seminaret 16. oktober (egen rapport)
- 6.3 Beregninger innfallsporter for utenlandske turister til Region sør (TØI)

Petter Dybedal på TØI har i forbindelse med denne rapporten beregnet volumet på utenlandske besøkende som kommer med hhv fly, ferge og vei til Region sør. Dette gjennomgås kort nedenfor.

Figur 6.1 viser hvordan antall utenlandske besøkende med fly fordeler seg etter hvilken region de har besøkt og hvilken flyplass som er benyttet for innreise/utreise. Totalt var det i 2005 ca 142 000 utenlandske besøkende til de fem fylkene som kom med fly, hvorav i alt ca 80 000 (57 %) kom via Oslo Lufthavn Gardermoen. Torp tok i mot ca 30 % av de utenlandske flyreisende, mens Kjevik tok i mot ca 10 % nesten utelukkende til Agderfylkene (drøyt halvparten til Kristiansand).

Mai-september	fly Oslo	fly Torp	fly Kjevik
Hallingdal	2972	679	0
Numedal/ Kongsberg	3732	570	0
Ringerike/Hole	4048	113	0
Drammens-regionen	8213	860	0
Midt-Buskerud	1838	170	0
Vinje og Tinn	744	323	0
Kragerø/Grenland	3361	4404	40
Midt/øst-Telemark	1247	317	0
Vest-Telemark	352	589	0
Arendal-regionen	2988	1362	2767
Setesdal	159	83	146
Kristiansand-regionen	5241	1020	6065
Mandal/Lister	1540	144	2425
Vestfold	9028	14799	0
Andre reisemål		47319	800
Sum sommersesong	45464	72751	12242
Vintersesong	fly Oslo	fly Torp	fly Kjevik
Hallingdal	5066	1157	0
Numedal/ Kongsberg	4146	633	0
Ringerike/Hole	2783	78	0
Drammens-regionen	8444	884	0
Midt-Buskerud	400	37	0
Vinje og Tinn	1595	693	0
Kragerø/Grenland	2727	3572	32
Midt/øst-Telemark	925	235	0
Vest-Telemark	298	499	0
Arendal-regionen	1743	795	1614
Setesdal	159	83	146
Kristiansand-regionen	2325	452	2690
Mandal/Lister	530	49	834
Vestfold	3812	6248	0
Andre reisemål	-	28681	-
Sum vintersesong	34951	44095	5316

Tabell 6.1: Fordeling av antall besøkende med fly fordelt på region (Tall i 1000)

Tall fra tidsskriftet Cruise & Ferry Info samt grunnlagsmateriale fra fergeselskapene viser at antall utlendinger som reiste inn i Norge over fergeterminaler i Region sør utgjorde 360 000 i 2006, av disse kom ca 56 000 uten kjøretøy (svippturreisende er ikke inkludert).

I figur 6.2 presenteres oversikt over utenlandske besøkende som kommer med ferge (tall i 1000)

	SOMMER		VINTER	
	Larvik + Sandefjord	Kristiansand	Larvik + Sandefjord	Kristiansand
Passasjerer med bil	45,6	105,0	56,0	44,0
Passasjerer i busser	4,0	13,0	3,5	2,9
Pass uten kjøretøy	15,0	10,4	18,8	11,9
Sum passasjerer	64,6	128,4	78,3	58,8
Antall biler	18300	37000	15000	16000
Antall busser	167	400	290	130

Tabell 6.2: Utenlandske besøkende som kommer med ferge (Tall i 1000)

På grunnlag av TØIs gjesteundersøkelse er det beregnet antall reisende til ulike regioner over fergeterminalene i Oslo og over grenseovergangene mot Sverige i Sør-Norge. Dette presenteres i figur 6.3 (tall i 1000).

	Mai-september	Vinterseesong
Hallingdal	50514	97242
Numedal/Kongsberg	7026	9971
Ringerike/Hole	4212	3469
Drammensregionen	9282	11476
Midt-Buskerud	6916	95
Vinje og Tinn	6631	7032
Kragerø/Grenland	14370	8737
Midt/øst-Telemark	6006	7220
Vest-Telemark	11215	2316
Arendal-regionen	12187	6125
Setesdal	5639	1422
Kristiansand-regionen	17525	4406
Mandal/Lister	15903	5576
Vestfold	12987	7333
Andre reisemål		-
Sum	180414	172419

Tabell 6.3: Antall reisende til regionene over grenseovergangen mot Sverige og ferjene til Oslo (Tall i 1000)

6.1.3 Gjestedøgn og ankomster i de fem fylkene

Gjestedøgn og ankomster i Agder

Regionsinndeling:

Arendal regionen:	Grimstad, Arendal, Froland, Risør, Tvedestrand, Gjerstad, Vegårshei, Åmli
Setesdal:	Evje og Hornnes, Bykle, Valle og Bygland
Mandal-regionen:	Mandal, Lindesnes, Marnardal, Audnedal, Åseral
Region Lister:	Flekkefjord, Farsund, Lyngdal, Sirdal, Kvinesdal, Hægebostad
Kristiansand-regionen:	Kristiansand, Søgne, Vennesla, Songdalen (Vest-Agder), Lillesand, Birkeland og Iveland (Aust-Agder)

Gjestedøgn og ankomster i Agder, hele året

	SETESDAL	ARENDAL	KRISTIANSAND	MANDAL	LISTER
Totalt antall overnattinger	1 105	2 091	2 236	819	1 395
Totalt antall ankomster ⁹	226	427	456	167	285
Andel private hytter	55 %	43 %	14 %	47 %	54 %
Antall ankomster private hytter	124	184	64	78	154

Tabell 6.4: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Agder. Tall i 1000. (TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Agder, sommer

Sommersesongen står for 68 % av alle kommersielle overnattinger i Agder-fylkene.

	SETESDAL	ARENDAL	KRISTIANSAND	MANDAL	LISTER
Totalt antall overnattinger	751	1 422	1 520	557	949
Totalt antall ankomster	154	290	310	114	194
Andel private hytter	55 %	43 %	14 %	47 %	54 %
Antall ankomster private hytter	84	125	44	53	105

Tabell 6.5: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Agder, sommer. Tall i 1000. (TØI 2005)

⁹ Antall ankomster er beregnet ved å dividere antall kommersielle overnattinger med antatt gj.sn. oppholdstid på 4,9 døgn. (Kilde: TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Agder, vinter

Vintersesongen står for 22 % av alle kommersielle overnattinger i Agder-fylkene.

	SETESDAL	ARENDAL	KRISTIANSAND	MANDAL	LISTER
Totalt antall overnattinger	243	460	492	180	307
Totalt antall ankomster	50	94	100	37	63
Andel private hytter	55 %	43 %	14 %	47 %	54 %
Antall ankomster private hytter	27	40	14	17	34

Tabell 6.5: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Agder, sommer. Tall i 1000. (TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Buskerud

Regionsinndeling:

Hallingdal:	Kommunene Hol, Ål, Gol, Hemsedal, Nes og Flå
Numedal/Kongsberg:	Kongsberg, Flesberg, Rollag, Nore og Uvdal
Midt-Buskerud:	Sigdal, Krødsherad og Modum
Drammensregionen:	Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen, Lier, Røyken, Hurum
Ringerike:	Ringerike og Hole

Gjestedøgn og ankomster i Buskerud, hele året

	HALLINGDAL	NUMEDAL/ KONGSBERG	MIDT-BUSKERUD	DRAMMENS- REGIONEN	RINGERIKE/ HOLE
Totalt antall overnattinger	3 326	1 274	698	1 323	688
Totalt antall ankomster ¹⁰	679	260	142	270	140
Andel private hytter	53 %	79 %	79 %	36 %	53 %
Antall ankomster private hytter	360	205	112	97	74

Tabell 6.7: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Buskerud, hele året. Tall i 1000. (TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Buskerud, sommer

Sommersesongen står for 41 % av alle kommersielle overnattinger i Buskerud.

	HALLINGDAL	NUMEDAL/ KONGSBERG	MIDT-BUSKERUD	DRAMMENS- REGIONEN	RINGERIKE/ HOLE
Totalt antall overnattinger	1364	522	286	542	282
Totalt antall ankomster	278	107	58	111	57
Andel private hytter	53 %	79 %	79 %	36 %	53 %
Antall ankomster private hytter	148	84	46	40	30

Tabell 6.8: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Buskerud, sommer. Tall i 1000. (TØI 2005)

¹⁰ Jf. fotnote 1

Gjestedøgn og ankomster i Buskerud, vinter

Vintersesongen står for 47 % av alle kommersielle overnattinger i Buskerud.

	HALLINGDAL	NUMEDAL/ KONGSBERG	MIDT-BUSKERUD	DRAMMENS- REGIONEN	RINGERIKE/ HOLE
Totalt antall overnattinger	1563	599	328	622	323
Totalt antall ankomster	319	122	67	127	66
Andel private hytter	53 %	79 %	79 %	36 %	53 %
Antall ankomster private hytter	169	96	53	46	35

Tabell 6.9: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Buskerud, vinter. Tall i 1000. (TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Vestfold

Regionsinndeling:

Larvik/Lardal: Kommunene Larvik og Lardal

Sandefjord: Sandefjord kommune

Kystregionen ellers: Horten, Tønsberg, Andebu, Nøtterøy, Tjøme, Stokke

Nordre Vestfold: Svelvik, Sande, Holmestrand, Re, Hoff

Gjestedøgn og ankomster i Vestfold, hele året

	LARVIK/ LARDAL	SANDEFJORD	KYSTREGIONEN	NORDRE VESTFOLD
Totalt antall overnattinger	1 329	759	1 550	465
Totalt antall ankomster ¹¹	217	155	316	95
Andel private hytter	49 %	41 %	42 %	45 %
Antall ankomster private hytter	106	64	133	43

Tabell 6.10: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Vestfold. Tall i 1000. (TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Vestfold, sommer

Sommersesongen står for 78 % av alle kommersielle overnattinger i Vestfold

	LARVIK/ LARDAL	SANDEFJORD	KYSTREGIONEN	NORDRE VESTFOLD
Totalt antall overnattinger	1 037	592	1209	363
Totalt antall ankomster	169	121	246	74
Andel private hytter	49 %	41 %	42 %	45 %
Antall ankomster private hytter	83	50	104	34

Tabell 6.11: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Vestfold, sommer. Tall i 1000. (TØI 2005)

¹¹ Jf. fotnote 1

Gjestedøgn og ankomster i Vestfold, vinter

Vintersesongen står for 14 % av alle kommersielle overnattinger i Vestfold

	LARVIK/ LARDAL	SANDEFJORD	KYSTREGIONEN	NORDRE VESTFOLD
Totalt antall overnattinger	186	106	217	65
Totalt antall ankomster	30	22	44	13
Andel private hytter	49 %	41 %	42 %	45 %
Antall ankomster private hytter	15	9	19	6

Tabell 6.12: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Vestfold, vinter. Tall i 1000. (TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Telemark

Regionsinndeling:

Fjell: Vinje og Tinn

Midt/øst Telemark: Notodden, Bø, Sauherad, Nome

Vest Telemark: Hjartdal, Drangedal, Tokke, Kviteseid, Fyresdal, Nissedal, Seljord

Grenland: Skien, Porsgrunn, Bamble, Siljan

Kragerø: Kragerø kommune

Gjestedøgn og ankomster i Telemark, hele året

	FJELL	KRAGERØ	GRENLAND	MIDT/ØST TELEMARK	VEST-TELEMARK
Totalt antall overnattinger	961	536	1 360	761	937
Totalt antall ankomster ¹²	196	109	278	155	191
Andel private hytter	59 %	73 %	34 %	31 %	57 %
Antall ankomster private hytter	116	80	95	48	109

Tabell 6.13: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Telemark. Tall i 1000. (TØI 2005)

Gjestedøgn og ankomster i Telemark, sommer

Sommersesongen står for 54 % av alle kommersielle overnattinger i Telemark.

	FJELL	KRAGERØ	GRENLAND	MIDT/ØST TELEMARK	VEST-TELEMARK
Totalt antall overnattinger	519	289	734	411	506
Totalt antall ankomster	106	59	150	84	103
Andel private hytter	59 %	73 %	34 %	31 %	57 %
Antall ankomster private hytter	63	43	51	26	59

Tabell 6.14: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Telemark, sommer. Tall i 1000. (TØI 2005)

¹² Jf. fotnote 1

**Gjestedøgn og ankomster i Telemark, vinter**

Vinterseasonen står for 34 % av alle kommersielle overnattinger i Telemark.

	FJELL	KRAGERØ	GRENLAND	MIDT/ØST TELEMARK	VEST-TELEMARK
Totalt antall overnattinger	327	182	462	259	319
Totalt antall ankomster	67	37	95	53	65
Andel private hytter	59 %	73 %	34 %	31 %	57 %
Antall ankomster private hytter	39	27	32	16	37

Tabell 6.15: Antall gjestedøgn og ankomster pr. region i Telemark, vinter. Tall i 1000. (TØI 2005)

7 Kilder

Reisevaner på fly 2007. TØI rapport 974/2008

Ringvirkninger av reiseliv i Buskerud, Telemark og Vestfold. TØI rapport 780/2005

Økonomiske virkninger av reiseliv for Aust-Agder og Vest-Agder 2005. TØI rapport 867/2005.

Reiseliv og persontransport i Buskerud, Vestfold, Telemark og Agder-fylkene 2007, Petter Dybedal, TØI

Kortferieundersøkelsen, Innovativ Fjellturisme 2007. Enger 2007.

SSB, statistikkbanken, www.ssb.no

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 - nøkkelrapport. Denstadli m.fl. TØI rapport 844/2006



Statens vegvesen

