

Utenlandske bilturisters fiske i saltvann i Norge 2004



Utenlandske bilturisters fiske i saltvann i Norge 2004

Jens Kristian Steen Jacobsen

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

Tittel: Utenlandske bilturisters fiske i saltvann i Norge 2004

Forfatter(e): Jens Kristian Steen Jacobsen

TØI rapport 788/2005
Oslo, 2005-08
15 sider

ISBN 82-480-0539-9 Elektronisk versjon
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF)

Prosjekt: 3030 Turistfiske

Prosjektleder: Jens Kristian Steen Jacobsen

Kvalitetsansvarlig: Arne Rideng

Emneord:

Norge; bilturisme; intervjuundersøkelse; fiske

Sammendrag:

Transportøkonomisk institutt undersøkte i 2004 omfanget av saltvannsfiske blant turister som reiste ut av Norge med utenlandskregistrert bil. Dette er en utvalgsundersøkelse, med vanlige feilmarginer for slike studier. Utenlandske bilturister som fisket i saltvann i Norge i 2004 hadde en gjennomsnittsfangst på 13 kilo filet per reisefølge/kjøretøy om sommeren og høsten, mens fangsten i vintersesongen var noe høyere, mellom 15 og 16 kilo.

Rapporten finnes kun i elektronisk utgave

Title: Foreign motorists' fishing in salt water in Norway 2004

Author(s): Jens Kristian Steen Jacobsen

TØI report 788/2005
Oslo: 2005-08
15 pages

ISBN 82-480-0539-9 Electronic version
ISSN 0802-0175

Financed by:

Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF)

Project: 3030 Tourist fishing

Project manager: Jens Kristian Steen Jacobsen

Quality manager: Arne Rideng

Key words:

tourism; Norway; motor tourism; survey; fishing

Summary:

In 2004, the foreign motorists who stayed overnight in Norway were asked about salt water fishing, as part of a foreign visitor survey. This survey, based on self-administered questionnaires, shows that the mean catches in the summer and autumn seasons were 13 kilos of fish fillet per vehicle/travel party, while the average catches in the winter season were between 15 and 16 kilos.

This report is available only in electronic version

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90

Forord

Hovedformålet med denne rapporten er å bidra til ny og empirisk basert innsikt i utenlandske bilturisters fiske i saltvann i Norge. Analysene tar utgangspunkt i data fra Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelse blant utenlandske ferierende i Norge i 2004. Rapporten er finansiert av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond.

Mesteparten av rapporten er utarbeidet av mag. art. Jens Kr. Steen Jacobsen. Datamaterialet er tilrettelagt av forsker Berit Grue og cand. real. Arne Rideng har hatt ansvaret for kvalitetssikringen. Sekretærleder Unni Wettergreen har utført tekstbehandling og tilrettelagt dokumentet for publisering. *Ved gjengivelse av materiale fra denne publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.*

Oslo, august 2005
Transportøkonomisk institutt

Sønneve Ølnes
fung. instituttsjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag	
1 Innledning	1
2 Begrepsmessig bakgrunn og definisjoner	1
2.2 Hva er turistfiske?	1
2.2 Noen definisjoner	1
3 Metode og gjennomføring	2
3.1 Populasjonen	2
3.2 Stratifisering av populasjonen	4
3.3 Forskningsdesign og spørreskjema	6
3.4 Fergetrafikken	6
3.5 Trafikken på vei	7
3.6 Vekting	7
3.7 Statistisk usikkerhet	8
4 Resultater	9
5 Litteratur	15

Sammendrag:

Utenlandske bilturisters fiske i saltvann i Norge 2004

Utenlandske bilturister som fisket i saltvann i Norge i 2004 hadde en gjennomsnittsfangst på 13 kilo filet per reisefølge/kjøretøy om sommeren og høsten, mens fangsten i vintersesongen var noe høyere, mellom 15 og 16 kilo.

Transportøkonomisk institutt (TØI) undersøkte i 2004 omfanget av saltvannsfiske blant turister som reiste ut av Norge med utenlandskregistrert bil, etter oppdrag fra Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond. Undersøkelsen er delt i tre sesonger, med noe ulikt datagrunnlag for hver sesong. Dette er en utvalgsundersøkelse, med vanlige feilmarginer for slike studier. Da fangstangivelsene er basert på turistenes selvrappotering, kan det tenkes å være ytterligere feilkilder i form av strategiske svar. Usikkerheten er størst for høstsesongen, da det ikke var mulig å vekte resultatene for denne perioden. De fleste spørsmålene om saltvannsfiske omfattet alle personene i hvert reisefølge (bil/kjøretøy). Vintersesongen omfatter månedene januar til april, sommersesongen omfatter tidsrommet mai til september, mens høstsesongen omfatter perioden fra oktober til desember.

I vintersesongen 2004 oppga rundt tre prosent av de utenlandske bilturistene at de hadde fisket i saltvann. I sommersesongen 2004 oppga 24 prosent av reisefølgene som reiste med egen bil at de hadde drevet saltvannsfiske. I høstsesongen oppga 29 prosent av reisefølgene med egen bil at de hadde fisket i saltvann. I *sommersesongen* var det i reisefølger der noen hadde fisket i saltvann gjennomsnittlig 2,4 personer som hadde deltatt i slikt fiske (tabell 4), mens det gjennomsnittlig var 3,0 personer i disse kjøretøyene. I *høstsesongen* var det i reisefølger der noen hadde fisket i saltvann gjennomsnittlig 1,9 personer som hadde fisket (tabell 4), mens det gjennomsnittlig var 2,6 personer i disse kjøretøyene.

Til sammen hadde Norge i 2004 besøk av rundt 1,5 millioner utenlandske turister (fritidsreisende) som kjørte bil og overnattet i Norge. I vintersesongen 2004 var det til sammen cirka 450 000 utenlandske bilturister som overnattet i Norge, mens tilsvarende tall for sommersesongen var 870 000 og for høstsesongen anslagsvis 180 000 overnattende bilturister, ifølge undersøkelsene til Transportøkonomisk institutt.

Blant utenlandske bilturister som hadde fisket i saltvann i løpet av *vintersesongen*, var gjennomsnittlig fangst per reisefølge (kjøretøy) 15–16 kilo renskåret fisk (filet). For vintersesongen er bare bilturister som oppnådde fangst medregnet.

Blant bilturister som hadde fisket i saltvann i *sommersesongen*, oppga 91 prosent at de selv eller noen i reisefølget (bilen) hadde oppnådd fangst. Blant dem som fisket i sommersesongen, var gjennomsnittlig fangst per reisefølge 13 kilo renskåret fisk.

Blant bilturister som hadde fisket i saltvann i *høstsesongen*, oppga 89 prosent at de selv eller noen i reisefølget (bilen) hadde fått fangst. Blant dem som fisket i høstsesongen var gjennomsnittlig fangst per reisefølge 13 kilo renskåret fisk.

De som fisket i vintersesongen brukte gjennomsnittlig seks dager til slik aktivitet, i sommersesongen var gjennomsnittet fem dager, mens de som fisket i høstsesongen anvendte seks dager til fiske. I sommersesongen benyttet 70 prosent av fiskende reisefølgene båt, og rundt halvparten anvendte båt hele tiden. I høstsesongen hadde fire femdel av reisefølgene anvendt båt – delvis eller hele tiden.

Utenlandske bilturister i reisefølger der en eller flere hadde fisket i saltvann i Norge, etter gjennomsnittlig antall fiskedager, antall personer som fisket og reisefølgets fangst av ren fisk (filet), sesonger 2004

	Vinter (januar– april)	Sommer (mai– september)	Høst (oktober– desember)
Antall fiskedager	6	5	6
Antall personer som fisket	-	2,4	1,9
Antall kilo ren fisk (filet)	15–16	13	13

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

1 Innledning

Dette notatet belyser utenlandske turisternes fiske i saltvann i Norge, basert på data fra Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelse. Studien omfatter utenlandske feriegjester som besøkte Norge i løpet av 2004 og som reiste ut av Norge med bil. Formålet er å bidra med ny empirisk kunnskap. Prosjektet er finansiert av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF).

Mens den norske befolkningens fritidsfiske i saltvann i eget land er forholdsvis godt kartlagt, har man hittil hatt ufullstendige og usikre opplysninger om omfanget av turistfisket, det vil si saltvannsfiske som drives i Norge av personer som er bosatt utenfor landets grenser (Hallenstvedt og Wulff 2001). Det finnes imidlertid et datagrunnlag om dette temaet i Transportøkonomisk institutts gjesteundersøkelse blant utenlandske besøkende.

Med begrensede budsjetttrammer er rapporteringen her konsentrert om utvalgte aspekter, knyttet til noe ulikt datagrunnlag i de forskjellige sesongene vinter, sommer og høst. For alle sesongene belyses andel av reisefølgene som har fisket i saltvann, fangstmengde for dem som hadde fisket og antall fiskedager. For sommersesongen og høstsesongen gis det også opplysninger om hvor mange personer i hvert reisefølge (bil/kjøretøy) som hadde fisket og andeler som hadde benyttet båt i forbindelse med fiske. Dessuten presenteres noen foreløpige resultater om antall fiskedager i ulike landsdeler, alt basert på de utenlandske bilturistenes selvrapportering gjennom spørreskjemaer. Det minnes om at TØI ikke er ansvarlig for følger av mulige trykkfeil i dokumentet.

Ved gjengivelse av materiale fra dette dokumentet, må fullstendig kildeangivelse benyttes.

2 Begrepsmessig bakgrunn og definisjoner

2.2 Hva er turistfiske?

Det finnes ingen allmenn definisjon av turistfiske, men det har likevel vært vanlig å benytte det som betegnelse på saltvannsfiske som utøves av utenlandske turister (Hallenstvedt og Wulff 2001). I denne undersøkelsen er utenlandske besøkende definert som "personer som er bosatt utenfor Norge", uavhengig av statsborgerskap (se nedenfor).

2.2 Noen definisjoner

I denne undersøkelsen anvendes det noen begreper som her har en helt bestemt betydning, slik det er angitt nedenfor:

Utlending: person som er bosatt i land utenfor Norge (uavhengig av statsborgerskap)

Vintersesongen: perioden fra og med januar til og med april

Sommersesongen: perioden fra og med mai til og med september

Høstsesongen: perioden fra og med oktober til og med desember

Feriereise, reise der hovedformålet oppgis å være:

- besøk hos slekt og venner
- ferie/fritid/turisme/vintersport
- innkjøp

Feriegjest: person som er på feriereise

Ankomst: en reise i Norge med eller uten overnatting

Overnattingsgjest: person som har overnattet en eller flere netter i Norge

Gjestedøgn: en persons overnatting på reise i Norge

Dagsreise: reise i Norge uten overnatting

Dagsreisende: besøkende som reiste inn og ut av Norge i løpet av samme dag (døgn)

Bilturist: feriegjest bosatt utenlands som reiste ut av Norge i personbil, bobil eller bil med campingvogn (undersøkelsen omfatter også et svært lite antall utenlandske besøkende som benyttet motorsykkel eller moped)

Reisefølge: besøkende som har reist ut av Norge i samme kjøretøy/bil

3 Metode og gjennomføring

I det følgende redegjøres det for hvordan TØIs gjesteundersøkelse generelt gjennomføres. Videre beskrives en del detaljer med hensyn til undersøkelsene som ble foretatt blant utenlandske bilturister i vintersesongen, sommersesongen og høstsesongen 2004.

3.1 Populasjonen

En populasjon er i samfunnsvitenskapelig språkbruk betegnelsen på de personene/enhetene som en undersøkelse tar sikte på å beskrive og analysere. Utvalget av respondenter i en undersøkelse trekkes fra populasjonen. Utgangspunktet for bestemmelse av populasjonen i TØIs gjesteundersøkelse er en klassifisering utarbeidet av World Tourism Organization (WTO 1995; United Nations 1994). Reiselivet (*tourism*) omfatter etter denne definisjonen ”aktiviteter til personer som reiser og oppholder seg på steder som ligger utenfor vedkommendes ordinære oppholdsområde, uavhengig av reisens formål”. Fraværet fra det ordinære oppholdsområdet må ikke ha lengre varighet enn 12 måneder for å omfattes av denne reisedefinisjonen. Med utgangspunkt i denne definisjonen vil en del personer som krysser landegrensler ikke betraktes som turister. For gjesteundersøkelsen for utenlandske turister i Norge har TØI definert en populasjon (Rideng 1994). Undersøkelsen omfatter *alle utreiser fra Norge*, med følgende *unntak* for reiser som foretas av:

- a) personer som flytter (emigrerer) fra Norge.
- b) personer som bor i ett land og arbeider i et annet land og som reiser til eller fra arbeidsstedet.
- c) diplomater, ambassade- og konsulatpersonale og militært personell (inkludert eventuelle ledsagere), på reise til eller fra det landet der de tjenestegjør.
- d) nomader på vandring og personer som reiser som flyktninger.

- e) personer som bare reiser i transitt og som formelt ikke har oppholdt seg på norsk område, det vil si at de ikke har passert passkontroll.
- f) personer som direkte utfører sitt yrke i transportnæringen, for eksempel reiser i forbindelse med godstransport til sjøs eller på land, og alle yrkesreiser i forbindelse med persontransport (togpersonale, flybesetninger og liknende).

Populasjonen for denne undersøkelsen blir etter en slik definisjon et antall reiser eller ankomster, ikke et antall reisende. Siden hver reise nødvendigvis foretas av en person, kan man også tale om en populasjon av personer, og i en del tilfeller også en populasjon av reisefølger, oftest knyttet til dem som reiser sammen i ett kjøretøy. Definisjonen inneholder ingen aldersbegrensninger, både barn og voksne regnes med. Norge defineres her som det norske fastlandet og de norske bosettingene på Svalbard. Reiser mellom utlandet og oljeinstallasjonene på den norske kontinentalsokkelen er derfor ikke inkludert i populasjonen. Populasjonen omfatter både ferie- og fritidsreiser og reiser med andre formål, for eksempel forretningsreiser. Dette er i samsvar med definisjonen til World Tourism Organization (WTO).

Populasjonen omfatter i utgangspunktet alle utreiser fra Norge, ikke bare utlendingenes utreiser. Det er enklere å måle det totale volumet av utreiser og deretter fordele de reisende på bostedsland. Det må likevel presiseres at i dette prosjektet er det utlendingenes reisevaner som står i fokus. TØI har også valgt å la populasjonen omfatte alle *utreisene* fra Norge, ikke innreisene. De aller fleste besøk av utlendinger i Norge innebærer både en innreise og en utreise. Det er derfor tilstrekkelig å registrere trafikken enten ved innreise eller ved utreise. Det er to gode grunner til å velge det sistnevnte alternativet. Hovedsakelig er det praktisk enklere å organisere registreringer og/eller intervjuer ved utreise, når arbeidet kan foregå ved norske veier og i norske havner, i noen tilfeller mens de reisende venter på fergeavgang. Dessuten er det mer forståelig og ofte mer relevant å benytte spørreskjemaer ved utreise enn ved innreise. Da kan man spørre om faktisk reisevirksomhet, aktiviteter og oppholdets varighet, i stedet for forventninger og planer.

Definisjonen av populasjonen innebærer at en del reiser ikke registreres. Omfanget av disse unntakene, punktene a) til f) i det foregående, varierer. Men stort sett dreier det seg om relativt få reiser sett i forhold til det totale antallet grensepasseringer. Populasjonen, slik den er definert, er tilpasset de totaltellingene som allerede finnes for de enkelte transportmidlene. Man har altså en populasjon som er praktisk håndterbar. Av praktiske grunner har det vært nødvendig med ytterligere en begrensning av populasjonen. Kun reiser der selve grensepasseringen foretas med motoriserte kjøretøyer/transportmidler er inkludert i gjesteundersøkelsen. Det er grunn til å anta at det er få andre grensepasseringer, og stort sett er dette dags-turer. De delene av gjesteundersøkelsen som denne studien baserer seg på, omfatter personer som reiste ut av Norge med eget kjøretøy på ferge eller ved en av veiovergangene.

3.2 Stratifisering av populasjonen

Studier som foretas direkte blant informantene ved fergehavner og grenseoverganger, slik som dette prosjektet, omtales som underveisundersøkelser. Populasjonen i gjesteundersøkelsen består av en konkret, endelig mengde elementer (reiser), men antallet er ukjent og det finnes ikke noen oversikt over elementene. Å trekke et representativt (tilfeldig) utvalg fra en slik populasjon er derfor mer komplisert enn ved undersøkelser der man har full oversikt over populasjonen, slik som utvalg basert på folkeregistre, telefonkataloger og liknende. På den annen side oppnår man gjerne høy svarprosent ved underveisundersøkelsene, slik at problemet med selektive utvalg oftest blir mindre enn ved tradisjonelle utvalgsundersøkelser.

Et hovedpoeng med utvalgsplanen i denne typen undersøkelser er at den må ta hensyn til at det kan være systematiske forskjeller mellom utlendinger som reiser ut av landet med ulike transportmidler, på ulike steder og til forskjellige tider. Representativitet oppnås derfor ved å velge tider og steder for intervjuing tilfeldig, på en slik måte at alle tidspunkter og steder har mulighet for å bli valgt. Når tidspunkter og steder for intervjuer velges tilfeldig, vil resultatene avhenge av det faktiske valget. Andre steder og tider ville gitt et annet resultat. Denne usikkerheten i resultatene kalles utvalgsfeil. En tilbørlig utvalgsplan minimerer utvalgsfeil ved ta hensyn til variasjonen mellom steder og tider når disse velges. Dessuten vil utvalgsfeil avhenge av størrelsen på utvalget, jo større utvalg desto mindre variasjonsbredde er det for estimatene. Ved underveisundersøkelser er det av praktiske og økonomiske grunner så godt som umulig å bruke et såkalt enkelt tilfeldig utvalg, det vil si at man trekker enhetene direkte fra populasjonen. Derimot er stratifisering av populasjonen en egnet metode ved denne type undersøkelser. Å stratifisere vil si å dele inn populasjonen i flere deler (strata), for så å trekke utvalgene separat for hvert stratum. På denne måten oppnås det mindre stokastisk usikkerhet med samme antall observasjoner enn om man trekker utvalget direkte i hele materialet. Forutsetningen er at enhetene innenfor hvert stratum har mindre variasjoner enn variasjonene i materialet som helhet.

Hovedmålet med TØIs gjesteundersøkelse er å få en løpende oversikt over omfanget av utlendingenes reiser i Norge fordelt på en del sentrale variabler. Av budsjettmessige og praktisk grunner har rapporteringen fra gjesteundersøkelsen hittil vært konsentrert om fem variabler: transportmiddel brukt ved grensepassering ut av landet, bostedsland (ikke nasjonalitet), hovedformål med reisen, norgesoppholdets varighet samt overnattingsmåte under oppholdet i Norge (se Rideng og Dybedal 2004). Det er imidlertid utført enkelte analyser av spesielle temaer, som forbruksmønster og landskapsopplevelser.

Transportmiddel brukt ved utreise fra Norge var første trinn i stratifiseringen av materialet. Deretter ble det stratifisert på *utreisested*, ettersom utreisested skiller mellom turismeformer med ulik struktur. For eksempel hadde fergeruten Oslo–Kiel vesentlig forskjellig fordeling med hensyn til passasjerenes bostedsland sammenliknet med fergeruten Bergen–Newcastle. Å dekke alle de 31 overgangene på vei ville være svært ressurskrevende og forutsette et stort personale. Mange av disse overgangene har dessuten liten trafikk. TØI har derfor inndelt de 31 veiovergangene i ni strata (tabell 1).

Stratifiseringen er foretatt slik at elementene i hvert stratum blir mest mulig innbyrdes like med hensyn til trafikkstruktur. Dermed kunne man trekke ut ett (eller flere) elementer fra hvert stratum, som da representerer elementene (overgangene) i dette stratum. Ved trekkingen ble strataene vektet etter størrelse, slik at sannsynligheten for å bli trukket ut ble proporsjonal med trafikken på hver enkelt overgang. De fleste strata ble benyttet hele året, mens enkelte bare omfatter sommersesongen. Tabell 1 viser hvordan materialet ble stratifisert når det gjaldt bilreiser i 2004.

Tabell 1: Stratifisering av gjesteundersøkelsens populasjon i 2004 (bilreiser)

Stratum	Transportmiddel	Fergerute/grenseovergang
1	Ferge	Oslo–Frederikshavn
2	Ferge	Oslo–Kiel
3	Ferge	Oslo–Hirtshals
4	Ferge	Oslo–København
5	Ferge	Sandefjord–Strømstad
6	Ferge	Larvik–Frederikshavn
7	Ferge	Kristiansand–Hirtshals
8	Ferge	Kristiansand–Göteborg
9	Ferge	Kristiansand–Newcastle
10	Ferge	Bergen/Egersund–Hanstholm
11	Ferge	Bergen/Haugesund/Stavanger–Newcastle
12	På vei	Svinesund, E 6
13	På vei	Ørje, E 18
14	På vei	Magnor, rv 2
15	På vei	Lutnes, rv 26*
16	På vei	Teveldal, E 14 (Storlien) (inkl. Sandvika, Østborg og Murumoen)**
17	På vei	Umbukta, E 12 (inkl. Krutvatnet og Graddis)**
18	På vei	Bjørnfjell, E 10 (Riksgränsen)**
19	På vei	Helligskogen, E 8 (Kilpisjärvi)**
20	På vei	Karigasniemi, rv 92 (inkl. Kivilompolo, Utsjoki bru, Polmak og Neiden)**

*Omfatter ikke høstsesongen

**Omfatter kun sommersesongen

Strata 1–11 dekker helårs fergeruter mellom Norge og utlandet. Strata 12–20 dekker ni av til sammen 31 grenseoverganger på vei mot Sverige og Finland. De fleste av de øvrige 22 overgangene på vei har svært liten ferietrafikk til/fra utlandet, særlig om vinteren. For trafikken med ferge dekker TØIs strata praktisk talt all trafikk. For veitrafikken har TØI av ressursmessige grunner måttet foreta et utvalg. Ved beregningene av totaltrafikken på vei måtte det derfor gjøres visse forutsetninger om trafikken på de overgangene som ikke dekkes i undersøkelsesopplegget. Disse forutsetningene bygger dels på oppgaver over totaltrafikken (fra Statens vegvesen, Vägverket i Sverige og Tollvesenet i Finland), dels på strukturtall for de overgangene der Transportøkonomisk institutt har foretatt registreringer av trafikken (Rideng 1994; Rideng og Dybedal 2004).

3.3 Forskningsdesign og spørreskjema

De fleste data om dem som har besøkt Norge er innhentet ved hjelp av selvinstruerende spørreskjemaer. For bilturistene som besøkte Norge i 2004 ble det benyttet to typer skjemaer. Det ene var et enkelt basisskjema med fem spørsmål, som primært er konstruert for oversiktsstatistikk. Det ble her spurt om bostedsland, reiseformål, antall personer som reiser sammen og hvilken type kjøretøy som benyttes (personbil, bobil, bil med campingvogn og liknende, samt motorsykkel/moped). Videre ble det spurt om oppholdets varighet og overnattingsmåte(r). Det andre skjemaet er mer omfattende og gir flere detaljerte opplysninger om de utenlandske bilturistene i Norge i dette året, blant annet om saltvannsfiske. Dette skjemaet fantes sommeren 2004 på følgende språk: svensk, dansk, tysk, engelsk, fransk, italiensk, finsk, nederlandsk, polsk og spansk. I tillegg benyttet TØI et basisskjema på russisk og tsjekkisk i denne perioden. Vinterskjemaet, med noen få spørsmål om saltvannsfiske, fantes i 2004 på svensk, dansk, tysk og engelsk. Høstskjemaet, som inkluderte spørsmål om saltvannsfiske, fantes i 2004 på dansk, engelsk, nederlandsk, svensk og tysk. Både i vintersesongen og høstsesongen benyttet man basisskjema på flere andre språk.

Flere av spørsmålene er gjort enkle for å redusere tidsbruken til utfylling av spørreskjemaet. Det er videre stilt noe ulike spørsmål i de ulike sesongene, noe som blant annet har sammenheng med at finansieringsgrunnlaget for dette prosjektet om saltvannsfiske ble avklart ved slutten av vintersesongen 2004.

I tolkningene av resultatene må man ta hensyn til kulturforskjeller blant respondentene. Forskjeller mellom nasjonaliteter kan skyldes ulikheter i interesser og handlinger, men kan i visse tilfeller også være resultat av variasjoner i oppfatninger og uttrykksmåter (Becker & Murrmann 2000). En del slike problemer er forsøkt løst gjennom utformingen av spørreskjemaene på de enkelte språk.

Glemsel er et allment problem ved studier av handlinger etter at de har funnet sted. Når folk blir spurt for eksempel om å huske hva de gjorde i løpet av reisen i Norge, kan det tenkes at de allerede har glemt deler av aktivitetene, og at de rekonstruerer prosessen ved å oppgi det de antar at forskerne ønsker å få vite (Carroll og Johnson 1990:33–36). Slike feilkilder gjelder alle undersøkelser av denne typen.

Siden turistfiske har vært gjenstand for konflikt og debatt i noen sammenhenger, kan man ikke se bort fra at enkelte turister kan ha gitt taktiske svar på enkelte spørsmål. De generelle erfaringene med denne typen undersøkelser er likevel at man stort sett får ærlige svar fra de fleste respondentene.

3.4 Fergetrafikken

Alle fergeselskapene som har drevet helårs fergetrafikk mellom Norge og utlandet har levert fergestatistikk for hver måned. Her fikk man opplysninger om antall passasjerer fordelt på bostedsland, type kjøretøy (eventuelt uten kjøretøy), antall svippturpassasjerer som reiser fram og tilbake med samme båt og (for noen ruter) oppholdets varighet. Det ble i tillegg foretatt intervjuer med passasjerer ved utvalgte fergeavganger, og dette resulterte i 2 783 utfylte skjemaer (Rideng og Dybedal 2004). TØI intervjuet personer som hadde bil eller motorsykkel med på fergeturen, og det ble fylt ut ett skjema for hvert kjøretøy.

3.5 Trafikken på vei

Ved grenseovergangene på vei er nødvendige data hentet inn dels ved hjelp av Statens vegvesens automatiske kjøretøytellinger, dels ved nummerskiltregistreringer og intervjuer med utvalg av utenlandske veifarende ved utreise fra Norge. Både registreringene og intervjuene er foretatt av Statens vegvesen. Ved grenseovergangene Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal har Statens vegvesen kontinuerlige tellinger hele døgnet og hele året (tellepunkter på nivå 1). Ved Lutnes har det vært utplassert mobile telleapparater i deler av året. For de fire grenseovergangene i Nordland har TØI tidligere fått data fra Vägverket, som hadde kontinuerlige tellinger (nivå 1) ved alle disse grenseovergangene til og med 1999. Dessuten hadde man i Nordland plassert ut mobile telleapparater i vintersesongen. For samtlige grenseoverganger i Troms og Finnmark har det finske tollvesenet gitt oppgaver over antall utpasserte kjøretøyer etter hvilket land det er registrert i. Det norske tollvesenet har bidratt med tilsvarende data for den norsk-russiske grensestasjonen ved Storskog.

Ved nummerskilttellingene registrerte man alle "lette biler" (kjøretøyer med lengde inntil 5,5 meter) som kjørte ut av Norge. For hele året 2004 ble det registrert i alt 110 787 kjøretøyer ved de sju overgangene Svinesund, Ørje, Magnor, Lutnes, Teveldal, Umbukta og Bjørnfjell. Av disse ble 56 156 kjøretøyer registrert i løpet av sommersesongen. Nasjonalitet og kjøretøytype (personbil, personbil med campingvogn, bobil, buss) ble anmerket for de utenlandske bilene. Tellingene foregikk i tidsrommet fra kl. 1000 til kl. 1700. På de samme grenseovergangene, samt Helligskogen i Troms og Karigasniemi og Neiden i Finnmark, ble det foretatt intervjuer med utenlandske bilister. Til sammen ble det i 2004 foretatt 1 743 intervjuer på grenseovergangene på vei, hvorav 1 087 foregikk i sommersesongen. Samarbeid med Statens vegvesen i Østfold, Hedmark, Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark har vært avgjørende for resultatene som er oppnådd.

3.6 Vekting

Gjennom den statistikken TØI mottar fra fergeselskapene, de automatiske kjøretøytellingene og de manuelle registreringene på vei får man grunnlaget for å produsere gjesteundersøkelsens oversiktsstatistikk, det vil si oversikter over antall reisende på alle overganger fordelt på bostedsland. Resultatene fra denne er så benyttet for å vekte resultatene fra intervjuene, slik at man kunne beregne reiseformål, reisens varighet, overnattingsmåter og øvrige resultater fra spørreskjemaet. Vektingen foregikk separat for vinter- og sommersesongen og for hver transportform (vei og ferge). Dessuten ble det vektet separat for Sør-Norge og Nord-Norge (på vei), for Østlandet og Vestlandet (ferge). Endelig ble det utarbeidet separate vektingsfaktorer for de besøkendes bostedsland. I de analysene som presenteres i denne rapporten, er det benyttet vektete data for vinter- og sommersesongen. For høstsosongen foreligger det ikke et datagrunnlag som muliggjør vekting, og resultatene som oppgis for denne perioden er derfor mer usikre enn det som gjelder de andre sesongene.

3.7 Statistisk usikkerhet

Dersom man før stratifiseringen av ulike grunner utelukker deler av populasjonen, betegnes dette som dekningsfeil (Groves 1989). I TØIs gjesteundersøkelse er det noen få feilkilder av denne typen. Det er grunn til å tro at dekningsfeilene i gjesteundersøkelsen er moderate og at de ligger godt innenfor de øvrige usikkerhetsmarginene. Likevel kan det være grunn til å anta at det er større sannsynlighet for at estimatene for antallet besøkende ligger i underkant av de "sanne" verdiene enn det motsatte. Ved automatiske og manuelle registreringer kan det oppstå ulike typer målefeil. Dette kan skyldes tekniske problemer som for eksempel feil ved apparatur og uleselige kjennemerker på biler. Målefeil kan også skyldes menneskelig svikt av ulike slag.

I disse undersøkelsene er det lagt stor vekt på å forebygge at slike feil skal få betydning for resultatene. Når det gjelder intervjuundersøkelsene spesielt, oppstår målefeilene stort sett ved at respondentene gir unøyaktige og/eller upresise svar. For å minimalisere denne typen feilkilde, tilstrebet man en intervjusituasjon i rolige former, uten tidspress. Videre er spørreskjemaenes omfang tilpasset den tiden som respondentene har til rådighet. Spørreskjemaene er utformet med tanke på klare og entydige spørsmål og er basert på mange års erfaringer med slike undersøkelser. Videre består TØIs intervjukorps av dyktige, erfarne og språkmektige medarbeidere.

Lav svarprosent er ikke et problem i seg selv, bare hvis det resulterer i skjevheter i utvalget. For eksempel trenger ikke lavere svarprosent være et problem dersom frafallet ikke er selektivt. Lav svarprosent kan til en viss grad kompenseres med større utvalg. Men man bør likevel kontrollere og ta hensyn til frafallet med hensyn til spesielle kategorier besøkende, for eksempel bilister som har hatt dårlig tid under utfyllingen av spørreskjemaet. Feil kan videre oppstå både ved at noen spørreskjemaer ikke besvares og ved at skjemaer besvares mangelfullt. Ved grenseundersøkelsene på vei og i fergehavner er svarprosenten høy, vanligvis over 95 prosent.

Når det gjelder antall fergepassasjerer og hvilke land de er bosatt i, bygger gjesteundersøkelsen på data fra fergeselskapene. Disse dataene regnes generelt for å være av god kvalitet. Det er imidlertid en ulempe at man ikke får gode omfangstall for besøkende fra de landene der det er få turister som reiser med ferge til Norge, fordi disse besøkende ofte inngår i samlekategorien "andre land". Dette har imidlertid liten praktisk betydning for denne studien av turistfiske. Generelt regnes kvaliteten på fergestatistikken som god, men det må likevel tas forbehold for land der bare et fåtall reiser til Norge. På vei er kvaliteten på totalstatistikken god, men utvalgsteknikken vil alltid føre med seg usikkerhet i anslagene. Det er størst absolutt usikkerhet knyttet til antallet bilturister fra Sverige, der relativt små feilanslag i estimatene for reisemål og reisens varighet kan gi betydelige absolute feilanslag på reiseomfanget. For datagrunnlaget om veifarende fra Sverige antas det at usikkerheten er på +/- 6–8 prosent. Minst usikkerhet er det i statistikken for de landene der det er mange bilturister som reiser til Norge, men som Norge ikke har felles grense med, som Danmark og Tyskland. I forhold til kartlegging av turistfisket er det ytterligere usikkerhet knyttet til svenske bilturister som hadde fisket i saltvann i løpet av vinter- og høstsæsonen, og som reiste ut av

landet på de nordlige grenseovergangene. Selv om det er tale om et fåtall personer, kan dette likevel tenkes å ha innvirkning på resultatene.

Siden man i denne type undersøkelser står overfor en ukjent populasjon, er det bare gjentatte undersøkelser som kan gi mer sikre data. For å få enda bedre data om turistfisket, vil det særlig være interessant både å gjenta spørsmålene et annet år samt stille mer presise spørsmål i vintersesongen. Videre ville det være nyttig å undersøke omfanget av saltvannsfiske blant utenlandske turister som benytter andre transportformer enn bil ved utreise fra Norge. Selv om det ville være ressurskrevende, kunne det også være interessant å få bedre dekning av bilturister som reiser ut av Norge på de nordlige grenseovergangene om vinteren og høsten.

I den følgende teksten er det delvis benyttet brøkregning for å beskrive verdier på variabler, blant annet fordi feilmarginene er såpass store at en ren prosentvis fremstilling ville virke vel nøyaktig i forhold til hva som er de mer usikre realitetene. Enkelte resultater er gjengitt med desimaler. Særlig når det gjelder bilturistenes fangstmengde kan dette gi inntrykk av en nøyaktighet som ikke er reell. Ved bruk av resultatene bør man derfor avrunde tallene ytterligere.

4 Resultater

Denne studien fokuserer som nevnt på utenlandske feriegjester som hadde fisket i saltvann i Norge i løpet av 2004 og som reiste med bil. Til sammen hadde Norge i 2004 besøk av rundt 1,5 millioner utenlandske turister (fritidsreisende) som kjørte bil og overnattet i Norge. I vintersesongen 2004 var det til sammen cirka 450 000 utenlandske bilturister som overnattet i Norge, mens tilsvarende tall for sommersesongen var 870 000 og for høstsesongen anslagsvis 180 000 overnattende bilturister.

TØIs gjesteundersøkelse gir kunnskaper om bilturistenes saltvannsfiske i alle de tre sesongene vinter, sommer og høst 2004. Datagrunnlaget er som nevnt noe ulikt for de tre sesongene. For vintersesongen har man færre opplysninger enn for de to øvrige sesongene. Videre minnes det om at usikkerheten er størst for høstsesongen, siden det ikke er mulig å vekte resultatene fra denne sesongen. Man bør legge merke til at de fleste spørsmålene angående saltvannsfiske omfattet alle personene i reisefølget (bilen/kjøretøyet).

Tabell 2: Utenlandske bilturister i Norge etter om de hadde fisket i saltvann eller ikke, sesonger 2004 (prosent)

	Vinter (januar– april)	Sommer (mai– september)	Høst (oktober– desember)*
Har fisket	3	24	29
Har ikke fisket	97	76	71
Sum	100	100	100
<i>Antall</i>	<i>1670</i>	<i>2222</i>	<i>537</i>

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

*indikerer ekstra stor usikkerhet

Slik det fremgår av tabell 2, var det rundt tre prosent av de utenlandske bilturistene som hadde fisket i saltvann i løpet av vintersesongen (basert på oppgaver om fangst). De som fisket i vintersesongen, men ikke fikk fangst, er ikke medregnet her.

I sommersesongen oppga 24 prosent av reisefølgene som reiste med egen bil at de hadde drevet saltvannsfiske. I høstsesongen oppga rundt tre av 10 reisefølger at de hadde fisket i saltvann (tabell 2).

Mens tabell 2 viser andeler av reisefølgene (kjøretøyene) som omfatter noen som hadde fisket, gir tabell 3 og tabell 4 mer nøyaktige opplysninger om hvor mange i hvert reisefølge (kjøretøy/bil) som hadde fisket i henholdsvis sommersesongen og høstsesongen. For vintersesongen foreligger det ikke data om antall personer i hvert reisefølge som hadde fisket.

Tabell 3: Utenlandske bilturister i Norge etter antall personer i reisefølget som fisket i saltvann, sommersesong og høstsesong 2004 (prosent)

	Sommer (mai–september)	Høst (oktober–desember)
Ingen	76	71
En person	7	18
To personer	9	5
Tre personer	4	2
Fire personer eller flere	4	4
Sum	100	100
<i>Antall</i>	<i>2222</i>	<i>537</i>

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

I sommersesongen var det i reisefølger der noen hadde fisket i saltvann gjennomsnittlig 2,4 personer som hadde deltatt i slikt fiske (tabell 4), mens det gjennomsnittlig var 3,0 personer i disse kjøretøyene.

Tabell 4: Utenlandske bilturister i reisefølger der en eller flere hadde fisket i saltvann i Norge, etter antall personer i reisefølget som hadde fisket, sommersesong og høstsesong 2004 (prosent)

	Sommer (mai–september)	Høst (oktober–desember)
En person	29	62
To personer	38	18
Tre personer	15	8
Fire personer	11	6
Fem personer eller flere	7	7
Sum	100	101
Gj.sn. antall som fisket	2,4	1,9
<i>Antall</i>	<i>651</i>	<i>154</i>

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

I *høstsesongen* var det i reisefølger der noen hadde fisket i saltvann gjennomsnittlig 1,9 personer som hadde fisket (tabell 4), mens det gjennomsnittlig var 2,6 personer i disse kjøretøyene. Disse tallene for høstsesongen må betraktes som usikre.

De utenlandske bilturistene som hadde fisket i saltvann på reisen i Norge ble bedt om å angi eventuell fangst i antall kilo ren fisk (filet) for hele reisefølget (alle i bilen/kjøretøyet). Spørsmålsstillingen innbød til fangstangivelse i hele kilogram og svarene ble registrert i antall hele kilo. Hallenstvedt og Wulff (2001:31) har antatt at innen turistfisket utgjør filet cirka en firedel av rundfiskvekten, mens man i fiskerinæringen ofte forutsetter en filetprosent på rundt 30.

Tabell 5: Utenlandske bilturister i reisefølger der en eller flere hadde fisket i saltvann i Norge, etter reisefølgets fangst av ren fisk (filet), sesonger 2004 (prosent og gjennomsnittlig antall kilogram)

	Vinter (januar–april)*	Sommer (mai–september)	Høst (oktober–desember)
Ingen fangst	-	9	11
Inntil 2 kilo	20	19	13
3–5 kilo	18	21	20
6–10 kilo	16	22	22
11–20 kilo	35	16	19
Mer enn 20 kilo	12	13	14
Sum	100	100	100
<i>Antall</i>	<i>104</i>	<i>647</i>	<i>96</i>
<i>Gj. sn. antall kilo</i>	<i>16,1</i>	<i>12,8</i>	<i>13,4</i>

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

*Det gjennomsnittlige fangstnivået for vintersesongen er trolig noe for høyt, da bare bilturister som oppga fangst er medregnet her.

Blant utenlandske bilturister som hadde fisket i saltvann i løpet av *vintersesongen*, var gjennomsnittlig fangst per reisefølge (kjøretøy) 16,1 kilo renskåret fisk (filet) (tabell 5). Hyppigst forekommende fangst (modus) i vintersesongen var 20 kilo renskåret fisk. Den angitte gjennomsnittsfangsten for vintersesongen (tabell 5) er trolig noe for stor, da kun bilturister som oppnådde fangst er medregnet her. Dersom man antar at 10 prosent av vinterturistene ikke fikk fisk, så vil det innebære en gjennomsnittlig fangst på 14,5 kilo filet.

Dersom man ser bort fra de rundt tre prosentene av fiskende reisefølger som i vintersesongen oppga ekstreme fangster (mer enn 99 kilo filet), så får man en gjennomsnittsfangst på 5,9 kilo filet per reisefølge/kjøretøy for denne sesongen (blant dem som oppga at de hadde fått noen fangst).

Blant bilturister som hadde fisket i saltvann i *sommersesongen*, oppga 91 prosent at de selv eller noen i reisefølget (bilen) hadde oppnådd fangst. Blant dem som fisket i sommersesongen var gjennomsnittlig fangst per reisefølge (bil/kjøretøy) 12,8 kilo renskåret fisk (filet) (tabell 5). Hyppigst forekommende fangst (modus) var 10 kilo renskåret fisk. Halvparten av reisefølgene i sommersesongen hadde fangster på inntil seks kilo renskåret fisk.

Dersom man ser bort fra den ene prosenten av fiskende reisefølger som i sommersesongen hadde oppgitt ekstreme fangster (mer enn 99 kilo filet), så får man en gjennomsnittsfangst på 10,7 kilo per reisefølge/kjøretøy i denne sesongen.

Blant bilturister som hadde fisket i saltvann i *høstsesongen*, oppga 89 prosent at de selv eller noen i reisefølget (bilen) hadde fått fangst. Blant dem som fisket i høstsesongen var gjennomsnittlig fangst per reisefølge (bil/kjøretøy) 13,4 kilo renskåret fisk (filet) (tabell 5). Halvparten av de utenlandske bilturistene som besøkte Norge i høstsesongen hadde fangster på inntil åtte kilo renskåret fisk.

Dersom man ser bort fra den ene prosenten av fiskende reisefølger som i høstsesongen hadde oppgitt ekstreme fangster (mer enn 99 kilo filet), så får man en gjennomsnittsfangst på 11 kilo per reisefølge/kjøretøy i denne sesongen.

Tabell 6: Utenlandske bilturister i reisefølger der en eller flere hadde fisket i saltvann i Norge, etter antall fiskedager per reisefølge, sesonger 2004 (prosent og gjennomsnittlig antall fiskedager)

	Vinter (januar– april)	Sommer (mai– september)	Høst (oktober– desember)
En dag	9	22	16
2 dager	3	17	12
3–4 dager	16	16	20
5–7 dager	52	24	30
8–14 dager	19	18	17
Mer enn 14 dager	-	4	5
Sum	100	101	100
<i>Gj. sn. antall fiskedager</i>	<i>6,0</i>	<i>5,2</i>	<i>5,9</i>
<i>Antall</i>	<i>125</i>	<i>715</i>	<i>104</i>

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

Blant utenlandske bilturister som hadde fisket i saltvann i *vintersesongen*, oppga ni prosent at de selv eller noen i reisefølget (bilen) hadde anvendt inntil en dag til fiske. Utlendinger som hadde fisket i denne sesongen brukte gjennomsnittlig seks dager til slik aktivitet (tabell 6). Hyppigst forekommende antall fiskedager (modus) var seks dager blant bilturistene som hadde fisket i vintersesongen 2004.

Blant utenlandske bilturister som hadde fisket i saltvann i *sommersesongen*, oppga 22 prosent at de selv eller noen i reisefølget (bilen) hadde brukt inntil en dag til fiske. Gjennomsnittlig hadde de som fisket om i sommersesongen brukt fem dager til slik aktivitet (tabell 6). Hyppigst forekommende antall fiskedager (modus) var én dag blant bilturister som hadde fisket sommeren 2004.

Blant utenlandske bilturister som hadde fisket i saltvann i *høstsesongen*, oppga 16 prosent at de selv eller noen i reisefølget (bilen) hadde brukt inntil en dag til fiske. Gjennomsnittlig brukte de som hadde fisket i saltvann i Norge i årets tre siste måneder seks dager til slik aktivitet (tabell 6).

I sommersesongen 2004 ble bilturistene bedt om å svare på antall fiskedager i ulike landsdeler i Norge. Det ble her anvendt en forenklet tredeling av landet: Blant utenlandske bilturister der noen i reisefølget hadde fisket i saltvann i *som-*

mersesongen, oppga 12 prosent at de hadde fisket i det sørvestlige Norge, tre prosent svarte at de hadde fisket i det sørøstlige Norge og 11 prosent oppga at de hadde fisket i det nordlige Norge. I spørreskjemaet for sommersesongen ble det ikke angitt grenser for landsdeler, men det fremgår av andre spørsmål at Kristiansand i denne sammenhengen inngår i det sørøstlige Norge, mens Trondheim her inngår i det nordlige Norge.

Tabell 7: Utenlandske bilturister i reisefølger der en eller flere hadde fisket i saltvann i Norge i sommersesongen, etter antall fiskedager per reisefølge, landsdeler 2004 (prosent og gjennomsnittlig antall fiskedager)

	Sørvestlige Norge	Sørøstlige Norge	Nordlige Norge
En dag	15	28	36
2 dager	16	11	14
3–4 dager	17	20	14
5–7 dager	25	19	19
8–14 dager	24	18	13
Mer enn 14 dager	3	4	4
Sum	100	100	100
<i>Gj. sn. antall fiskedager</i>	<i>5,7</i>	<i>5,2</i>	<i>4,7</i>
<i>Antall</i>	<i>411</i>	<i>91</i>	<i>251</i>

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

I *sommersesongen* 2004 var gjennomsnittlige antall oppgitte fiskedager i saltvann per reisefølge/kjøretøy som hadde fisket 5,7 for det sørvestlige Norge, 5,2 for det sørøstlige Norge og 4,7 for det nordlige Norge (tabell 7).

I *høstsesongen* 2004 var gjennomsnittlig antall oppgitte fiskedager i saltvann per reisefølge/kjøretøy som hadde fisket 6,1 for det sørvestlige Norge, 5,3 for det sørøstlige Norge og 6,7 for det nordlige Norge. I TØIs spørreskjema for høstsesongen ble det ikke angitt grenser for landsdeler. Siden det ikke er mulig å vekte datagrunlaget for høstsesongen, må disse resultatene betraktes som foreløpige.

Tabell 8: Utenlandske bilturister i reisefølger der en eller flere hadde fisket i saltvann i Norge, etter bruk av båt, sommersesong og høstsesong 2004 (prosent)

	Sommer (mai–september)	Høst (oktober–desember)
Ikke brukt båt	28	21
Brukt båt delvis	22	30
Brukt båt hele tiden	48	50
Ubesvart	2	-
Sum	100	101
<i>Antall</i>	<i>869</i>	<i>143</i>

Datakilde: Transportøkonomisk institutt, gjesteundersøkelsen 2004

Også spørsmålet om eventuell bruk av båt til saltvannsfiske gjaldt i denne sammenhengen reisefølget som helhet, det vil si alle personene i bilen/kjøretøyet. Blant de utenlandske bilturistene som hadde fisket i saltvann i sommersesongen,

oppgå til sammen 70 prosent av reisefølgene at de hadde benyttet båt under oppholdet. Rundt halvparten av saltvannsfiskerne i sommersesongen 2004 benyttet båt hele tiden. I høstsesongen oppgå til sammen fire femdeler av reisefølgene at de hadde anvendt båt – delvis eller hele tiden (tabell 8).



5 Litteratur

- Becker, C. & Murrmann, S. K. (2000). Methodological considerations in multicultural research. *Tourism Analysis* 5 (1):29–36.
- Carroll, J. S. & Johnson, E. J. (1990). *Decision research: a field guide*. Newbury Park: Sage.
- Christensen, P. & Rideng, A. (2001). En route surveys: some methodological questions. Paper presentert ved 10th Nordic Tourism Research Conference, Vasa, Finland.
- Groves, R. M. (1989). *Survey errors and survey costs*. New York: Wiley.
- Hallenstvedt, A. & Wulff, I. (2001). *Fisk som agn: utenlandsk turistfiske i Norge*. Tromsø.
- Rideng, A. (1994). *Utenlandske turister i Norge sommeren 1994*. Rapport 273. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Rideng, A. & Dybedal, P. (2004). *Gjesteundersøkelsen 2004: utenlandske forretnings- og feriereiser i Norge: sommersesongen og årsoversikt*. Rapport 753. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- United Nations (1994). *Recommendations on tourism statistics*. New York: United Nations.
- World Tourism Organization (WTO) (1995). *Collection and compilation of tourism statistics*. Madrid: World Tourism Organization.

Sist utgitte TØI publikasjoner

Tittel	TØI Publikasjon
Styring, delegering og innflytelse? Om Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006 - 2015	783/2005
Flysikkerhet i Norge	782/2005
Ringvirkninger av reiseliv i Buskerud, Telemark og Vestfold	780/2005
Parkeringspolitikk og parkeringstilbud i Follo-kommunene	778/2005
Pendling og regional interaksjon på Østlandet	777/2005
Unga passagerare som skyddsänglar. Vad hindrar eller främjar deras roll som påverkare?	776/2005
Bompengeringen i Tønsberg. Inntekter i forhold til finansieringsplanen.	775/2005
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000. Effekter av informasjonstiltakene	774/2005
Evaluering av Short Sea Promotion Centre Norway	773/2005
Praktisk bruk av tester på fareoppfattelse hos bilførere - forprosjekt.	772/2005
Effekter av hovedvegutbygging i Bergen og Oslo	770/2005
Vern av kollektivtransportens ansatte mot vold, trusler og ran. Veileder	769/2005
Samfunnsøkonomisk analyse av kollektivtransportens inntektsgrunnlag. Alternativ finansiering av transport i by - Delrapport 4	767/2005

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no