

Rapport – nr. 92/2019

Else Ragni Yttredal og Nathalie Homlong

## **Besøkendes opplevelse av Geirangerområdet**



<b>Forfatter</b>	Else Ragni Yttredal og Nathalie Homlong
<b>Utgjevar</b>	Høgskulen i Volda
<b>År</b>	2019
<b>Serie</b>	Rapport
<b>ISBN</b>	978-82-7661-343-8 (digital utgåve)
<b>ISSN</b>	1891-5981
<b>Sats</b>	Forfatter

Besøkendes opplevelse av Geirangerområdet.

© Forfatter/Høgskulen i Volda

Føresegnene i åndsverklova gjeld for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller framstille eksemplar til privat bruk. Utan særskild avtale med forfatter/Høgskulen i Volda er all anna eksemplarframstilling og tilgjengeleggjering berre tillate så langt det har heimel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavarar til åndsverk.

### **Rapport / Høgskulen i Volda**

Vitskaplege og andre faglege arbeid på høgare nivå enn notat. Både forfatter og institusjon er fagleg ansvarlege for publikasjonen. Arbeida kan vere rapportar frå prosjekt/oppdragsverksemd eller reint teoretiske arbeid av eit visst omfang. Rapportane må vere godt gjennomarbeidde med omsyn til innhald, struktur og språk og innehalde referansar. Rapportane skal vere godkjende av anten dekan eller prosjektleiari eller annan fagperson dei har utpeika og forskningssjef ved HVO.

# Innhold

<b>FORORD .....</b>	<b>4</b>
<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>5</b>
OPPLEVELSEN AV GEIRANGEROMRÅDET – ET OVERBLIKK .....	5
OPPLEVELSEN AV GEIRANGEROMRÅDET – ET DYPDYKK .....	5
BESØKENDES BETALINGSVILLIGHET FOR Å BESØKE GEIRANGEROMRÅDET .....	7
OM UTVALGET .....	7
<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>8</b>
KONTEKSTEN .....	8
GRUPPER AV BESØKENDE .....	10
DATAINNSAMLINGEN .....	11
<b>2. OM UTVALGET .....</b>	<b>12</b>
BOSTEDSLAND: MANGE FRA VESTLIGE LAND .....	12
BOSTED ETTER INNBYGGERTALL: NESTEN HALVPARTEN FRA BYER MED OVER 100.000 INNBYGGERE .....	13
KJØNN, SIVILSTATUS, ALDER OG UTDANNING .....	13
HUSHOLDNINGSINNTekt: UTVALG FRA ULIKE INNTEKTSGRUPPER .....	14
TRANSPORTMIDDEL: MANGE BIL- OG CRUISETURISTER .....	14
OPPHOLDSTID I GEIRANGEROMRÅDET .....	15
VURDERING AV I HVILKEN GRAD FUNNENE KAN GENERALISERES TIL HELE POPULASJONEN «BESØKENDE I GEIRANGEROMRÅDET» ..	15
<b>3. OPPLEVELSEN AV GEIRANGEROMRÅDET – ET OVERBLIKK .....</b>	<b>17</b>
OPPLEVELSEN AV GEIRANGEROMRÅDET SOM HELHET .....	17
OPPFATNINGER KNYTTET TIL TRANSPORT .....	20
OPPSUMMERING: HVORDAN OPPLER BESØKENDE GEIRANGEROMRÅDET? .....	23
<b>4. OPPLEVELSEN AV GEIRANGEROMRÅDET – ET DYPDYKK .....</b>	<b>24</b>
HYPOTese 1: CRUISETURISTER ER MER POSITIVE TIL GEIRANGEROMRÅDET ENN REISENDE PÅ LAND .....	25
HYPOTese 2: ULIKE SIDER VED TRENGSEL PÅVIRKER HVORDAN BESØKENDE OPPFATTER GEIRANGEROMRÅDET SOM HELHET .....	27
HYPOTese 3: DET FINNES EN «TÅLEGRENSE» ELLER «KNEKKNUNKT» I ANTALL BESØKENDE DER OPPFATNINGENE AV GEIRANGEROMRÅDET BLIR KLART MER NEGATIVE .....	28
<i>Cruisetraffikk</i> .....	28
<i>Traffikk landeveien</i> .....	29
<i>Oppsummering: Finnes det en tålegrense for antall besøkende per dag?</i> .....	30
HYPOTese 4: BESØKENDE ER MER FORNØYD MED BESØKET I GEIRANGEROMRÅDET JO LENGER UNNA DE KOMMER FRA .....	30
HYPOTese 5: DE «MILJØBEVISSTE» BESØKENDE ER MER KRITISKE TIL GEIRANGEROMRÅDET ENN DE SOM IKKE ER DET .....	32
HYPOTese 6: OPPFATNINGEN AV PARKERINGSMULIGHETER I GEIRANGEROMRÅDET PÅVIRKER HVOR LENG E BILTURISTER PÅ DAGSBESØK STOPPER I OMRÅDET .....	32
HYPOTese 7: OPPFATNINGEN AV TRENGSEL PÅVIRKER HVOR LENG E INDIVIDUELT BESØKENDE PÅ LAND STOPPER I GEIRANGEROMRÅDET .....	33
HYPOTese 8: OPPFATNINGEN AV MILJØFAKTORER PÅVIRKER HVOR LENG E INDIVIDUELT BESØKENDE PÅ LAND STOPPER I GEIRANGEROMRÅDET .....	34
HYPOTese 9: OPPFATNINGER AV VÆRET PÅVIRKER HVORDAN FOLK OPPFATTER GEIRANGEROMRÅDET .....	35
HYPOTese 10: OPPFATNINGEN AV GEIRANGEROMRÅDET ER AVHENGIG AV BAKGRUNNSFAKTORER SOM UTDANNING, ALDER, HVOR MAN BOR... .....	37
<b>5. BESØKENDES BETALINGSVILLIGHET FOR Å BESØKE GEIRANGEROMRÅDET .....</b>	<b>38</b>

## Forord

Denne rapporten er en delleveranse inn i forskningsprosjektet SUSTRANS «Sustainable transportation in rural tourism pressure areas» som har som mål å utvikle metoder for å vurdere transportsystemer i rurale turistområder med store sesongvariasjoner, i et bærekraftperspektiv. Geirangerområdet blir brukt som case. Prosjektet er finansiert av Norges Forskningsråd og er et samarbeid mellom Sintef, NTNU i Ålesund, Høgskulen i Volda og Universitetet i Bonn.

Sommeren 2018 ble det i regi av prosjektet gjennomført to spørreundersøkelser blant besøkende til Geirangerområdet. Den ene undersøkelsen hadde som formål å kartlegge reisemønstre. Den andre undersøkelsen skulle for det første bidra til mer kunnskap om besøkendes forbruk i Geirangerområdet, for det andre bidra til bedre forståelse av besøkendes oppfatninger av området. I tillegg handlet også en liten del av undersøkelsen om betalingsvillighet for å komme inn i Geirangerområdet. Denne rapporten tar for seg de to siste temaene.

Arbeidet med spørreundersøkelsene har vært et samarbeid mellom alle deltagende institusjoner i prosjektet. Vi vil derfor takke alle som har vært involvert fra disse, og da spesielt prosjektleder Dina Aspen som med entusiasme kaster seg inn i arbeidet.

Vi vil takke Finn Ove Båtevik ved Høgskulen i Volda og Synne Bendal som sa ja til å hjelpe til med kvalitetssikring av analysene.

Sist men ikke minst vil vi takke våre entusiastiske og kunnskapsrike datainnsamlere Enrique A. Ruz Gamboa, Hugo Martem og Rebecka Snefugli Sondell. Vi kunne ikke fått noen bedre til å bistå i arbeidet.

Høgskulen i Volda

Else Ragni Yttredal

Nathalie Homlong

## Sammendrag

Geirangerfjorden og området rundt ble i 2005 skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste sammen med Nærøyfjorden og ble til verdensarvområdet «Vestnorsk fjordlandskap». Med dette tok Norge på seg ansvaret for å ta vare på en del av verdens naturarv. Samtidig er Geirangerfjorden Norges kanskje viktigste ikon i reiselivssammenheng. Kraftig økende turisme til Norge øker presset på fjorden og området rundt og det har oppstått stadig mer høylytte diskusjoner om statusen til området; hvorvidt Geiranger er fullt, om miljø og verdensarvverdier blir godt nok ivaretatt, om luftforurensning, om forholdet mellom masseturisme, cruise og nisjeturisme.

I denne sammenheng tar denne rapporten for seg hvordan besøkende opplever Geirangerområdet og deres betalingsvillighet for å komme inn til området. Rapporten er en delleveranse inn i forskningsprosjektet SUSTRANS «Sustainable transportation in rural tourism pressure areas» som har som mål å utvikle metoder for å vurdere transportsystemer i rurale turistområder med store sesongvariasjoner i et bærekraftperspektiv.

### Opplevelsen av Geirangerområdet – et overblikk

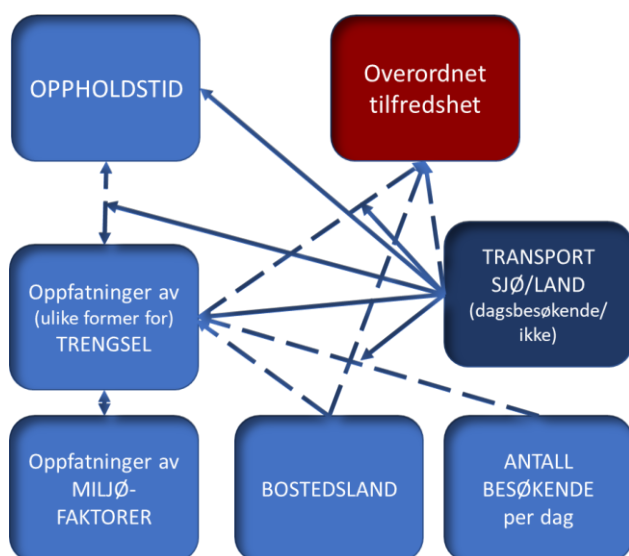
De aller fleste som besøker Geirangerområdet har positive oppfatninger av området som helhet: Naturopplevelsen lever opp til forventningene (90 prosent sier seg helt eller delvis enige i dette), de vil anbefale området til andre og de synes, om enn i noe mindre grad, at området virker rent. Samtidig har forholdsvis mange negative opplevelser knyttet til ulike sider ved trengsel og trafikk, som synlig eksos og røyk, trengsel, parkering og støy (kap.2).

### Opplevelsen av Geirangerområdet – et dypdykk

I et dypdykk knyttet til opplevelser av området har vi benyttet oss av ulike påstander som synes å være etablert hos næring, befolkning eller i media. Påstandene eller hypotesene vi har sett nærmere på i kapittel 4 er:

1. **Cruiseturister er mer positive** til Geirangerområdet enn reisende på land
2. Ulike sider ved **trengsel påvirker hvordan besøkende oppfatter Geirangerområdet** som helhet
3. **Det finnes en «tålegrense»** eller «knekkpunkt» i antall besøkende der oppfatningene av Geirangerområdet blir klart mer negative
4. Besøkende er **mer fornøyd** med besøket i Geirangerområdet **jo lenger unna de kommer fra**
5. De **«miljøbevisste» besøkende er mer kritiske** til Geirangerområdet enn de som ikke er det
6. Oppfatningen av **parkeringsmuligheter i Geirangerområdet påvirker hvor lenge bilturister** på dagsbesøk **stopper** i området
7. Oppfatningen av **trengsel** påvirker hvor lenge individuelt **besøkende på land stopper** i Geirangerområdet
8. Oppfatningen av **miljøfaktorer** påvirker hvor lenge individuelt **besøkende på land stopper** i Geirangerområdet
9. **Oppfatninger av været** påvirker hvordan folk oppfatter Geirangerområdet
10. **Oppfatningen** av Geirangerområdet er **avhengig av bakgrunnsfaktorer som utdanning, alder, hvor man bor...**

Generelt kan vi si at langt de fleste hypotesene om sammenhengen mellom ulike faktorer og oppfatninger av trengsel og trivsel i Geirangerområdet har fått liten støtte i datamaterialet.



Sammenhenger som har støtte i datamaterialet. Sterke sammenhenger heltrukken linje, svake sammenhenger stiplede linje.

De mest interessante sammenhengene som har fått støtte i datamaterialet er illustrert i figuren over.

For det første viser det seg at **opplevelsene av ulike former for kø og trengsel, som parkering, trengsel, støy, kø- og trafikk henger nært sammen**. Disse henger også tett sammen med **oppfatningen av miljøfaktorer som eksos i ulike former og om sjøen er ren**. Vi har kalt denne klyngen av variabler for en «**trengselsfaktor**».

Tilsvarende finner vi en «**tilfredshetsfaktor**»: Hvis folk er fornøyd med naturopplevelsen, været og transportløsningene er de også tilbøyelige til å anbefale området til andre. Oppfatningen av været synes dermed også å henge nært sammen med oppfatningen av området som helhet..

For det tredje finner vi at **dagsbesøkendes oppfatninger av området i stor grad er knyttet til hvilket transportmiddel de besøkende bruker for å komme seg til området**. Dette viser seg i flere sammenhenger. Blant annet finner vi at oppfatningene av trengsel har svært stor betydning for oppfatningen av området for dagsbesøkende som kommer landveien, mens trengsel ikke har noen betydning for cruiseturistenes tilfredshet. Vi tolker denne forskjellen mer som et uttrykk for forskjeller mellom ulike reisemåter (organisert versus individuell reise) enn som en forskjell mellom transportmidler.

For det fjerde, en bekreftelse av forskjellene mellom reisende på land og cruisebesøkende: **Mens dagsbesøkende cruiseturisters oppfatning av trengsel har en viss negativ sammenheng med antall reisende på land, har landbesøkendes oppfatning av trengsel negativ sammenheng med antall besøkende cruiseturister**. Vi finner likevel ikke noen spesielt sterk sammenheng og heller ikke noe markert tålegrense knyttet til disse sammenhengene.

For det femte finner vi **noen interessante forskjeller i hvordan besøkende fra ulike grupper av land oppfatter området**. Vi finner på et generelt grunnlag at nordmenn er noe mindre fornøyd enn besøkende fra utlandet. Ulike grupper av land er imidlertid mer eller mindre fornøyd med ulike sider av besøket. Dette kan være kulturell dimensjon knyttet til hvordan man opplever trengsel, eksos eller natur. Noe slikt blir også støttet av studier fra andre turistdestinasjoner.<sup>1</sup> Det er imidlertid

<sup>1</sup> Se for eksempel Sun, Ya-Yen og Bedruk, Meha (2015): «The moderating effect of nationality on crowding perception, its antecedents, and coping behaviours: A study of an urban heritage site in Taiwan. Current Issues in Tourism. Vol. 20, Issue 12.

tegn som tyder på at forskjellene kan henge sammen med at ulike reisemåter påvirker oppfatninger av området. Dette krever dermed nærmere analyser.

### Besøkendes betalingsvillighet for å besøke Geirangerområdet

**Betalingsvilligheten for å besøke Geirangerområdet er stor.** 81 prosent av de spurte er villige til å betale inntil 5 Euro per person forutsatt at pengene går til å bevare området. 55 prosent er villige til å betale inntil 10 Euro per person. Deretter går betalingsvilligheten raskt nedover. Cruisebesøkende og reisende landeveien har omtrent lik betalingsvilje.

Det er liten støtte i datamaterialet for at det er store forskjeller mellom nasjonaliteter eller at ulike bakgrunnsfaktorer i vesentlig grad påvirker hvor mye de besøkende er villige til å betale.

### Om utvalget

Vi kjenner ikke sammensetningen av gruppen «besøkende til Geirangerområdet», men vårt utvalg

- Består av 474 personer der 28 prosent er cruisebesøkende
- Har en forholdsvis lik fordeling av kvinner og menn
- Har en variert fordeling i forhold til urbaniseringsgrad på besøkendes bosted (antall innbyggere på hjemsted)
- Har informanter med en bredde i utdanningsnivå (selv om vi kan anta at de med høyere utdanning er overrepresentert)
- Består av informanter med varierte husholdningsinntekter
- Har få informanter fra land utenfor Vest-Europa, USA og Canada
- Består av få bussturister

Selv om utvalget trolig har noen skjevheter som gjør at vi ikke kan generalisere med sikkerhet til *alle* besøkende i Geirangerområdet har vi et forholdsvis godt grunnlag for å si noe om store grupper av besøkende.

## 1. Innledning

Populære rurale turistattraksjoner som Geirangerfjord, Flåm og Lofoten, representerer unike utfordringer i transportplanlegging på grunn av store sesongvariasjoner. Områdene har få innbyggere og svært lite trafikk vinterstid. I turistsesongen derimot har trengsel, trafikkork og forurensning blitt store utfordringer. I et lengre tidsperspektiv er man bekymret for degradering av miljøkvalitet og naturskjønnhet i områdene.

Beslutningstakere og andre aktører har behov for å vurdere forbedringstiltak knyttet til transportsystemet i disse områdene gjennom å se ulike fremkomstmidler samlet sett og opp mot både sosiale, økonomiske og miljømessige aspekter. Forskningsprosjektet SUSTRANS «Sustainable transportation in rural tourism pressure areas» har som mål å utvikle metoder for nettopp dette. Rapporten du nå har i hendene eller på skjermen er en delleveranse inn i prosjektet.

Denne rapporten ser nærmere på besøkendes opplevelser av Geirangerområdet. Den ser på mulige forskjeller i opplevelsen mellom ulike grupper og den ser på hvordan ulike bakgrunnsfaktorer påvirker opplevelsen. Den tar også opp betalingsvillighet for å komme inn i området.

For å spare tid har vi i framstillingen i rapporten delvis bevart undersøkelsens originalspråk i figurer og tabeller. Dette gjør at teksten i disse er på engelsk eller en blanding av engelsk og norsk. Vi håper dere som lesere bærer over med denne språkmiksen.

### Konteksten

Geirangerfjorden og området rundt ble i 2005 skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste sammen med Nærøyfjorden og ble til verdensarvområdet «Vestnorsk fjordlandskap». Med dette tok Norge på seg ansvaret for å ta vare på en del av verdens naturarv.

Samtidig er Geirangerfjorden Norges kanskje viktigste ikon i reiselivssammenheng. Kraftig økende turisme til Norge (blant annet 30 prosent i antall sysselsatte siste ti år<sup>2</sup>) øker presset på fjorden og området rundt og det har oppstått stadig mer høylytte diskusjoner om statusen til området; hvorvidt Geiranger er fullt, om miljø og verdensarvverdier blir godt nok ivaretatt, om luftforurensning, om forholdet mellom masseturisme, cruise og nisjeturisme. Diskusjonen har foregått i media, de har foregått lokalt, nasjonalt og internasjonalt.<sup>3</sup> Med prognoser som tilsier at turismen internasjonalt skal øke med 66 prosent innen 2030 blir problemstillingene stadig mer aktuelle.<sup>4</sup>

Innfarten til Geirangerområdet skjer i hovedsak på tre måter: Landeveien nordfra, landeveien sørfra eller med (cruise-) båt (se kart Figur 3). Generelt har trafikken inn til Geirangerområdet landeveien økt – spesielt i hovedsesongen, noe Figur 1 illustrerer. Det er likevel ingen som har en totaloversikt over antallet besøkende landeveien. Cruisetrafikken har internasjonalt hatt stor økning. Til Geirangerfjorden har imidlertid denne økningen vært dempet av begrensninger på antall skip de siste årene, noe som har ført til at antall besøkende har ligget noe over 300.000 i perioden 2012 – 2017 med en liten oppgang i 2017.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> NHO Norsk reiseliv <https://www.youtube.com/watch?v=VMffwmsqNhg>

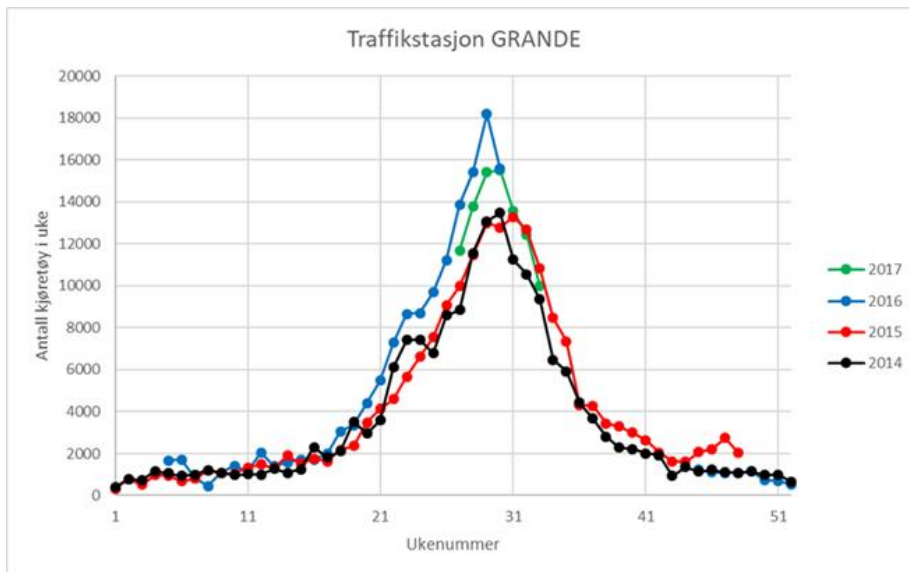
<sup>3</sup> Se medieoppslag spesielt i høysesong: Blant annet VG 28. juli, 2017. «Geiranger fylt til bristepunktet av turister: - Ødelegger opplevelsen av verdensarven».

Kilde:<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/55q8e/geiranger-fylt-til-bristepunktet-av-turister-oedelegger-opplevelsen-av-verdensarven>. Sjøfartsdirektoratet sin rapport (2017): «Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruisetraffikk».

<sup>4</sup> NHO Norsk Reiseliv blant annet på <https://www.youtube.com/watch?v=VMffwmsqNhg>

<sup>5</sup> Tall fra Stranda Hamnevesen.



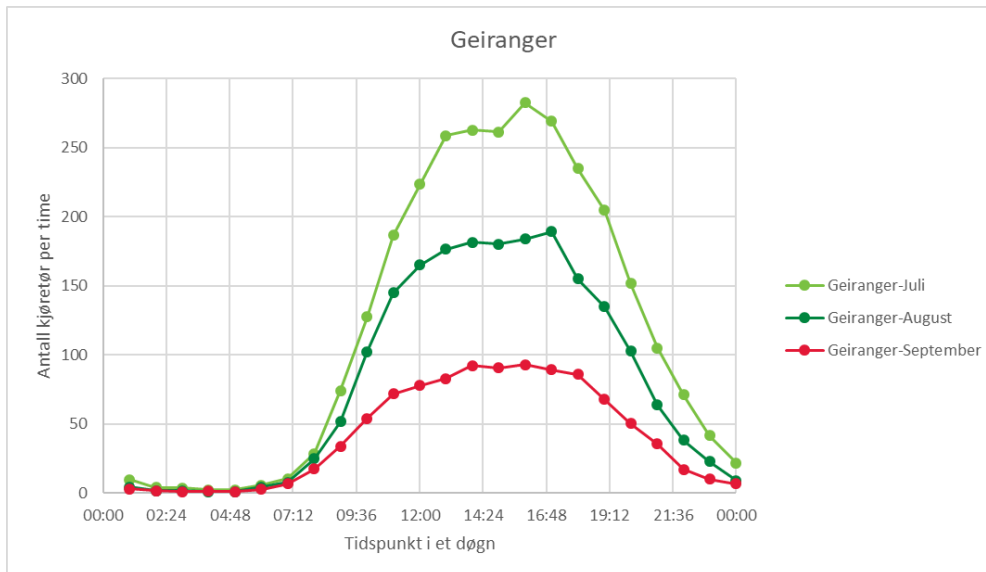


Figur 1: Variasjoner i antall kjøretøy per uke i løpet av året. Figuren viser også endringer i trafikk i perioden 2014 – 2017. Tall fra Statens Vegvesen sine trafikktelinger. Figur hentet fra SINTEF – upublisert rapport.

Trafikken i Geirangerområdet varierer mye i løpet av året. I bygda Geiranger bor det rundt 230 mennesker, mens man regner med at mellom 700.000 og 900.000 personer besøker området i løpet av året. I hovedsak kommer turistene i løpet av sommermånedene juni, juli og august. Innenfor dette tidsrommet har nordmenn også fellesferie (normalt de tre siste ukene i juli). Fellesferien er således den perioden der trykket på veisystemet i Geirangerområdet og på Geiranger sentrum er desidert størst, noe Figur 1 viser.

Landtransportsystemet i Geirangerområdet har svært avgrenset kapasitet. Innfartsårene er smale og svingete. Geirangervegen sørover med sine mange krappe hårnålssvinger ble åpnet i 1889 og bandt sammen Sunnmøre og Østlandet. Først i 1982 hadde hele strekningen fått to felt og asfalt eller oljegrus.<sup>6</sup> Veien ble fredet av Riksantikvaren fra 2010. Den svingete og bratte Ørnevegen nordover stod ferdig i 1956. Det er bare gjort mindre endringer av traseene siden de to veiene stod ferdig. Fredning av deler av veisystemet gjør også at endringer er lite ønskelige og også utfordrende.

<sup>6</sup> Ref: <https://no.wikipedia.org/wiki/Geirangervegen>, hentet fra Arne Inge Torvik (2000). «Om samferdsel i Møre og Romsdal» Molde: Møre og Romsdal fylkesbåtar.



Figur 2: Variasjoner i gjennomsnittlig antall kjøretøy per time i løpet av månedene juli, august og september i 2017 målt nært Geiranger sentrum. Tall fra Statens Vegvesen sine trafikktelegninger. Figur hentet fra SINTEF – upublisert rapport.

I tillegg til fluktuasjoner i løpet av året varierer trafikkmengden i Geirangerområdet mye i løpet av dagen. Generelt viser trafikkmålinger at trafikken på veien er størst i perioden mellom ca. kl. 11.00 og 19.00 i løpet av en dag i høysesongen, med en ekstra topp mellom ca. kl.13.00 og 17.00. Besøkende som kommer til Geiranger utenom denne perioden kan selv i sommermånedene oppleve Geiranger som stille, fredelig og også nesten folketomt. Trafikken har en sterk sammenheng med cruiseskipanløpene. Både på veiene og i Geiranger sentrum er aktiviteten klart størst når besøkende fra cruisebåter kommer i land - på vei til utflukter, eller for å besøke Geiranger sentrum. Trafikken varierer dermed også både med antall og størrelse på skip.

### Grupper av besøkende

Ulike grupper besøker Geirangerområdet i høysesongen. Reiselivet deler gjerne besøkende inn i fritidsreisende og yrkesreisende. Besøkende til Geirangerområdet i fellesferien (tidspunktet for undersøkelsen) er i all hovedsak fritidsreisende og disse har også vært målgruppen for undersøkelsen.

Inndelinger av besøkende i grupper vil videre være avhengig av formål med analysene. I SUSTRANS er vi i hovedsak opptatt av transport og trafikk – og i denne sammenheng forholdet mellom dette og oppfatninger av området. I diskusjonene rundt transportsystemet i Geirangerområdet skilles det gjerne mellom cruisebesøkende, gruppereisende på land og individuelt reisende på land. Inndelingen i disse gruppene vil også prege analysene i denne rapporten.

**Cruisebesøkende** kan videre deles inn i fire hovedgrupper basert på reisemønster. 1. De som reiser med cruisebåt direkte til Geiranger og har forhåndsbestilt turer i land. 2. De som reiser med cruisebåt direkte til Geiranger, men ikke har forhåndsbestilt turer i land. 3. De som kommer med buss fra andre cruisehavner. En del av disse kommer fra Hellesylt som også ligger innenfor Stranda kommune. 4. De som kommer til Geiranger med cruisebåt, men går direkte om bord i busser som reiser videre (dette gjelder en del reisende med Hurtigruten, men også andre).

**Gruppereisende land** reiser i hovedsak med buss. Disse kan enten være på dagsbesøk eller ha en eller flere overnattinger i området. Bussturene inkluderer også i varierende grad aktiviteter og måltider. I utvalget har vi svært få gruppereisende som kommer til Geirangerområdet landeveien. Disse er derfor utelatt fra de fleste analysene.

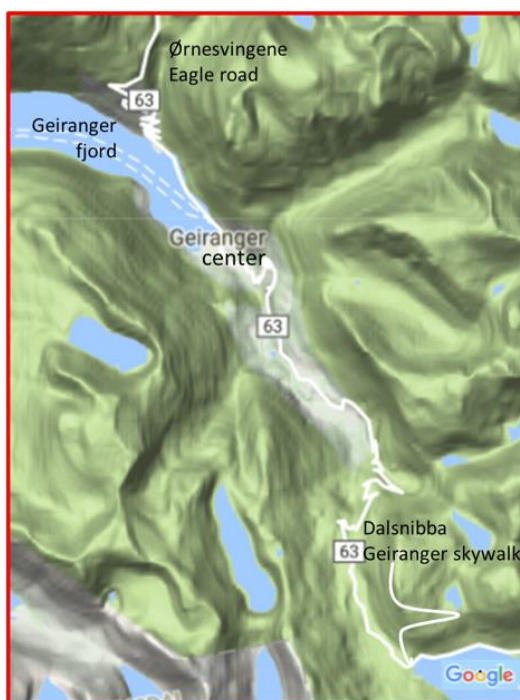
**Individuelt reisende** til Geirangerområdet består i hovedsak av reisende som kommer med personbil eller med bil. I begge disse gruppene finner vi både dagsbesøkende og personer som overnatter i området. Personer på gjennomreise er da inkludert i gruppen «dagsbesøkende».

Fordelingen mellom antall besøkende på land og antall besøkende som kommer til Geiranger med cruisebåt er regnet å være to tredjedeler - en tredjedel, selv om det ikke finnes nøyaktige tall for antall besøkende som kommer landeveien.

### Datainnsamlingen

Datainnsamlingen ble gjennomført alle hverdager i tidsrommet 9. juli til 3. august 2018.<sup>7</sup> I denne tidsperioden svarte 474 turister på spørreskjema knyttet til deres besøk i Geirangerområdet.

Datainnsamlingen ble gjennomført digitalt; via nettbrett eller ved bruk av link. Kartet under viser området ble presentert som «Geirangerområdet» (Figur 3).



Figur 3: Kart over Geirangerområdet slik det var presentert i spørreskjema.

Planen var å samle inn data på de fleste naturlige stoppestedene i området. I realiteten viste det seg at muligheten for å få folk til å svare på skjema var situasjonsbestemt og de fleste svarene ble samlet inn på disse plassene:

- På cruisekaia i Geiranger
- På ferge Geiranger – Hellesylt
- På fergeoppstillingsplassen i Eidsdal (og Linge, men i mindre grad)
- Ellers ulike steder i sentrum av Geiranger, men i mindre grad enn innsamlingspunktene over

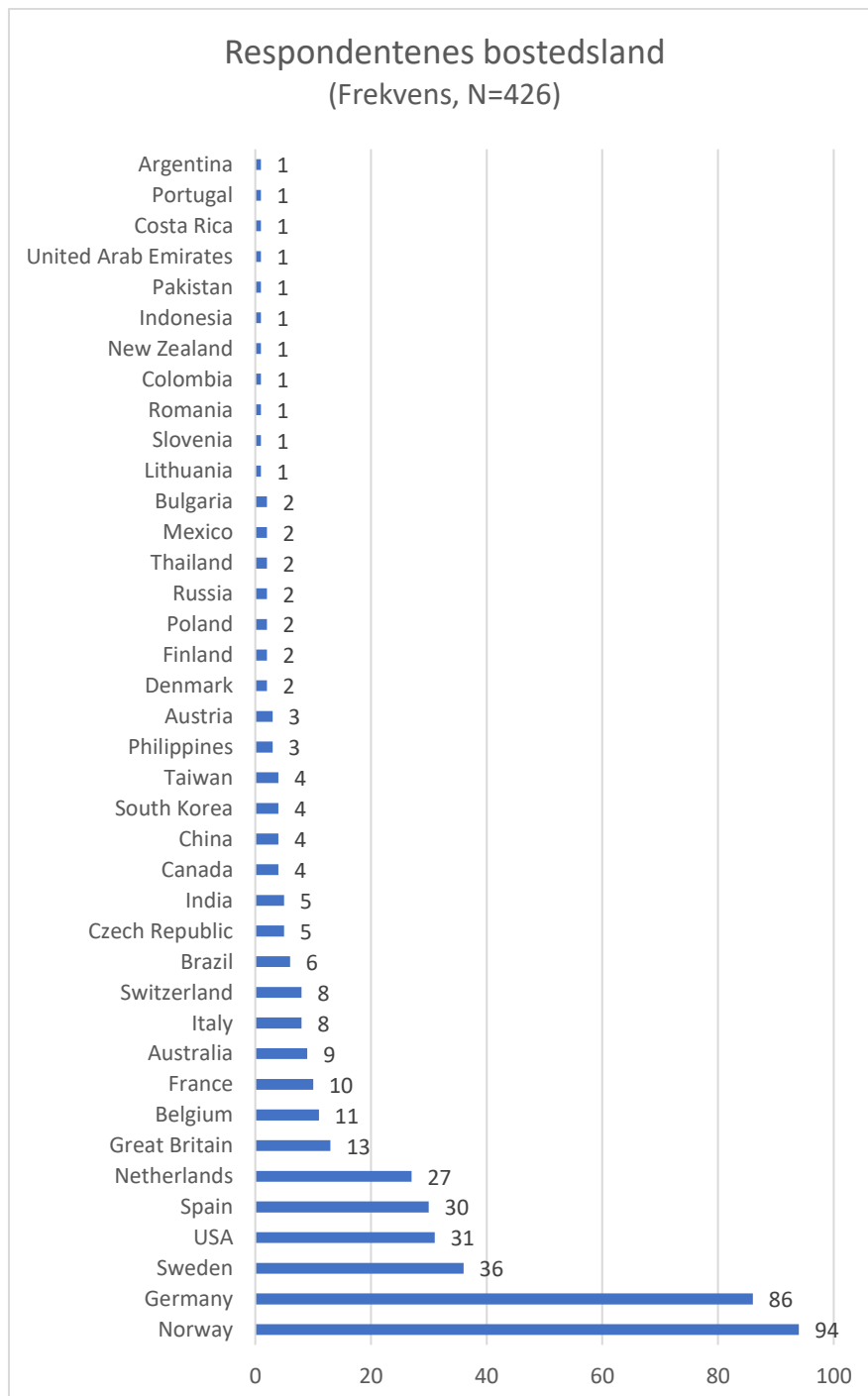
<sup>7</sup> Begrunnelsen for å gjennomføre datainnsamlingen på hverdager er først og fremst praktiske, i forhold til arbeidstid. Vi mener at et slikt valg ikke skaper store skjevheter i utvalget ettersom cruisebesøkende ikke nødvendigvis er flere i helgene, men varierer i løpet av ukedagene uavhengig av skillet mellom helg og arbeidsdag.

## 2. Om utvalget

I det følgende går vi gjennom noen av særtrekkene ved utvalget i spørreundersøkelsen.

### Bostedsland: Mange fra vestlige land

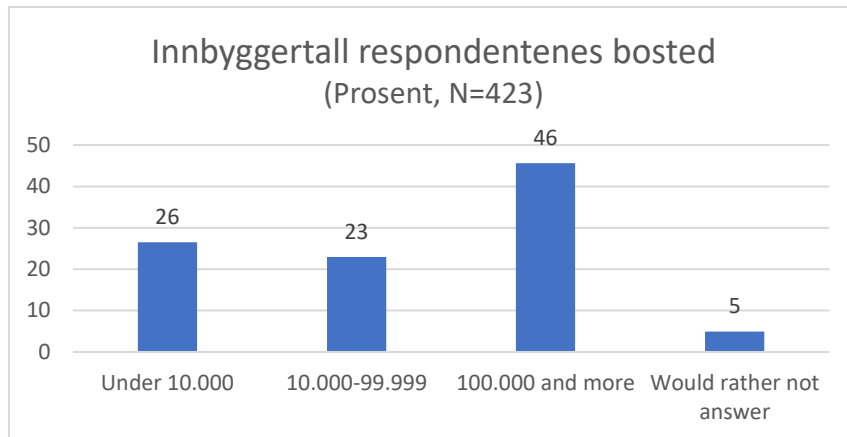
Figur 4 viser respondentenes bostedsland. Ca. 20 prosent av turistene som deltok i undersøkelsen var bosatt i Norge. Tyske turister er den største gruppen av utenlandske besøkende – nesten like stor som gruppen av turister som er bosatt i Norge. Med ca. 70 prosent vesteuropeiske og 7 prosent nordamerikanske respondenter er de «vestlige» besøkende desidert sterkest representert.



Figur 4: Bostedsland respondenter i undersøkelsen.

### Bosted etter innbyggertall: Nesten halvparten fra byer med over 100.000 innbyggere

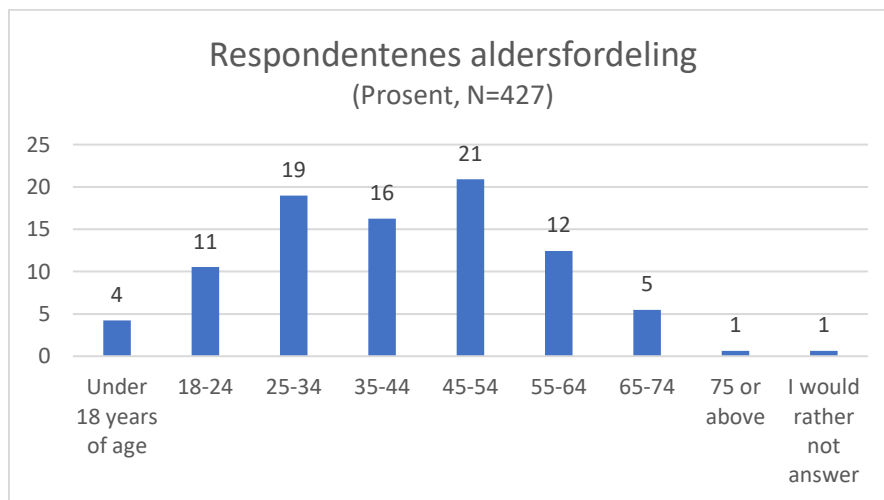
Som en kan se av Figur 5 er nesten halvparten av respondentene fra storbyer med minst 100.000 innbyggere, ca. en fjerdedel kommer fra kommuner med under 10.000 innbyggere og litt mindre enn en fjerdedel fra mellomstore byer mellom 10.000 og 99.999 innbyggere.



Figur 5: Respondentenes bosted etter innbyggertall. Prosent.

### Kjønn, sivilstatus, alder og utdanning

Fordelingen mellom menn og kvinner blant informantene var forholdsvis jevn. 53 prosent av respondentene er menn, 46 prosent kvinner, og 6 personer ville ikke svare på spørsmålet om kjønn. Når det gjelder sivilstatus er 26 prosent av informantene single, 2 prosent vil ikke svare og resten er samboere eller gift.

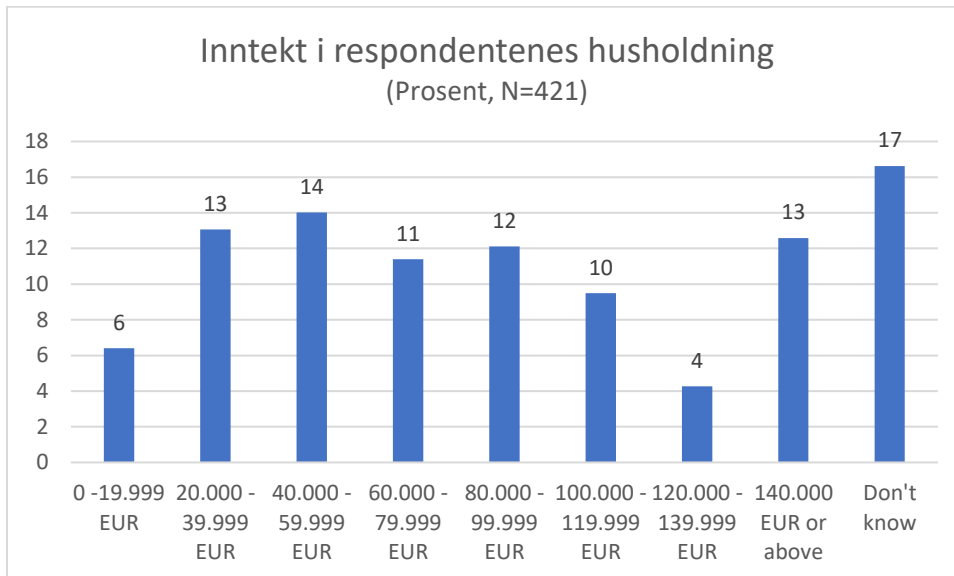


Figur 6: Respondentenes aldersfordeling.

Figur 6 viser respondentenes aldersfordeling. Den eldre aldersgruppen er sannsynligvis underrepresentert i undersøkelsen. Det var vanskeligere å motivere eldre enn yngre besøkende til å delta.

Respondentene hadde i gjennomsnitt forholdsvis høy utdanning. Over 71 prosent av informantene har bachelorgrad eller høyere. 25 prosent hadde fullført videregående skole, 2 prosent hadde lavere utdanning enn videregående skole og 2 prosent ønsket ikke å svare.

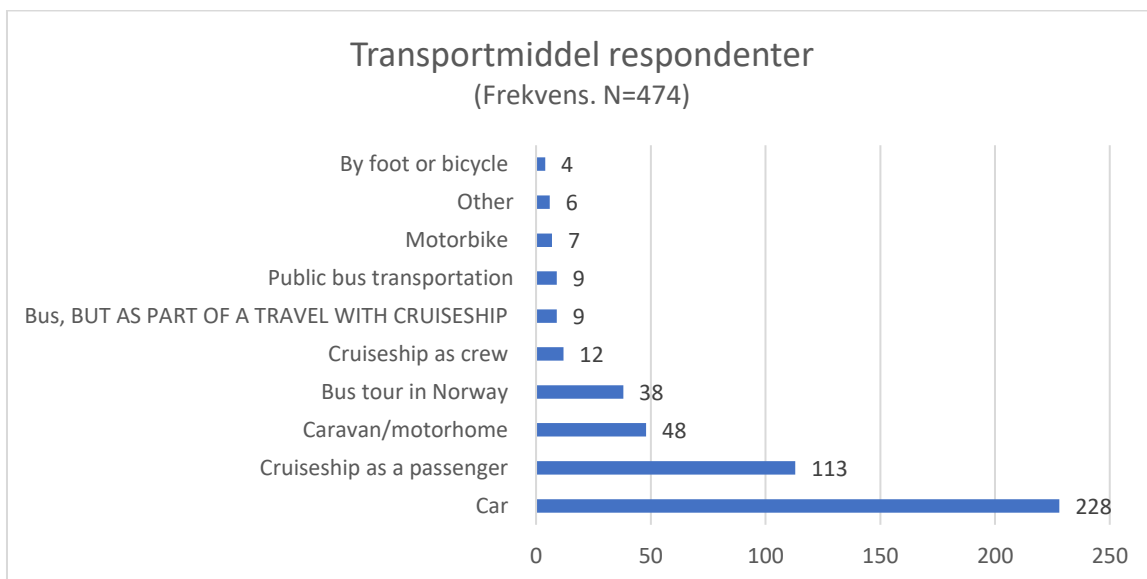
## Husholdningsinntekt: Utvalg fra ulike inntektsgrupper



Figur 7: Inntekt i respondentenes husholdning.

Blant respondentene er forskjellige inntektsgrupper relativt likt representert, som man kan se i Figur 7.

## Transportmiddel: Mange bil- og cruiseturister



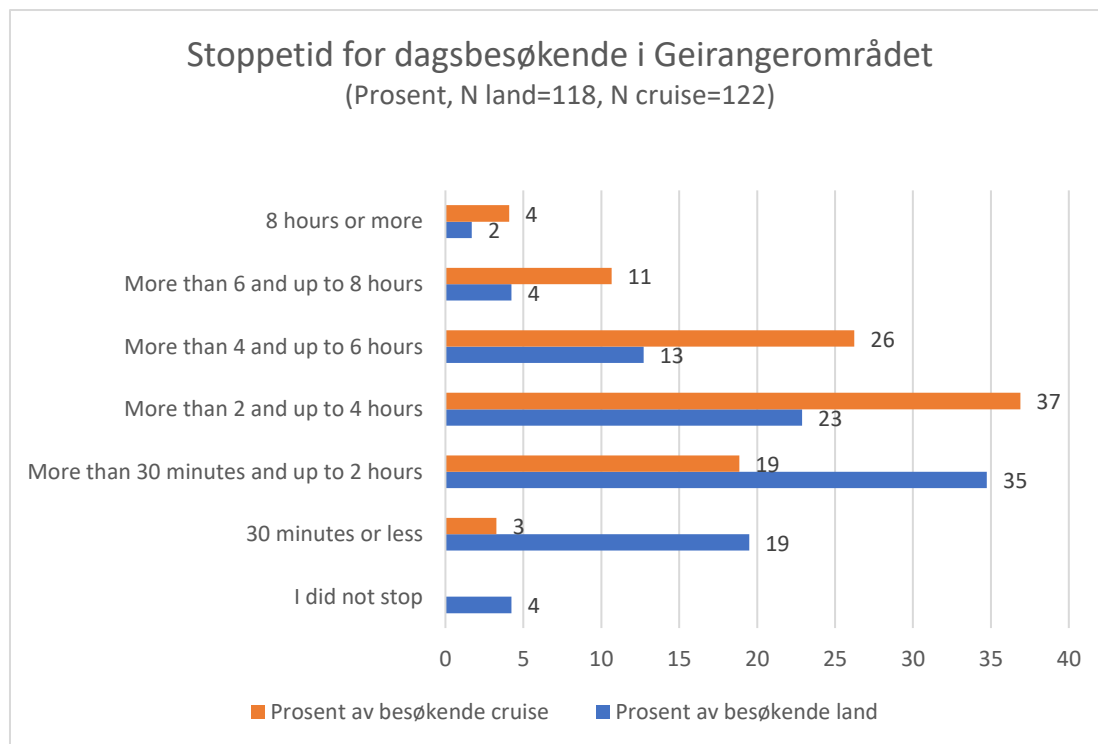
Figur 8: Respondentenes transportmiddel inn til Geirangerområdet.

Figur 8 viser transportmidlene som respondentene brukte til å reise inn i Geirangerområdet. Turister som reiser med bil er den største gruppen, fulgt av cruisebåtturister og besøkende som reiser med bil.

## Oppholdstid i Geirangerområdet

Av våre 474 respondenter var 285 personer på dagsbesøk til Geirangerområdet. 188 var overnattingsbesøkende.<sup>8</sup>

82 prosent av de besøkende som overnattet oppholdt seg en eller to netter i Geirangerområdet. Resten av de overnattingsbesøkende var i området mer enn to netter.



Figur 9: Dagsbesøkendes oppholdstid i Geirangerområdet etter om de reiser med cruise eller er individuelt reisende på land. Prosent.

Av dagsbesøkende opplyser bare 6 personer at de ikke har stoppet i området. Likevel har 74 prosent av de dagsbesøkende forlatt Geirangerområdet etter 4 timer.

Reisende på land synes å ha kortere oppholdstid i området enn de som reiser med cruise (Figur 9).

## Vurdering av i hvilken grad funnene kan generaliseres til hele populasjonen «Besøkende i Geirangerområdet»

For å gjøre generaliseringer fra utvalget til alle besøkende i Geirangerområdet bør utvalget være representativt for totalpopulasjonen. Siden bakgrunnsfaktorer for all besøkende ikke er kjent er det også vanskelig å si noe sikkert om hvor representativt utvalget er. Vårt datamateriale synes imidlertid både å ha styrker og svakheter i denne sammenheng.

Det er en styrke at fordelingen mellom cruisebesøkende og besøkende som kommer landeveien, synes å gjenspeile forholdsvis godt totalpopulasjonen. 28 prosent av utvalget kommer til Geirangerområdet sjøveien og man «regner med» at fordelingen mellom besøkende i Geirangerområdet som helhet er omtrent en tredel cruiseturister og to tredeler som kommer landeveien. Det er imidlertid grunn til å tro at andelen besøkende landeveien er noe høyere.

For utvalget som helhet har vi ellers sett at:

<sup>8</sup> 473 personer svarte på dette spørsmålet.

- Det er en forholdsvis lik fordeling av kvinner og menn
- Det er en variert fordeling i forhold til urbaniseringsgrad på besøkendes bosted (antall innbyggere på hjemsted)
- Informantene har en bredde i utdanningsnivå (selv om vi kan anta at de med høyere utdanning er overrepresentert)
- Husholdningsinntektene er varierte

Dette gjør at vi kan få en bredde i analyser der slike bakgrunnsfaktorer har en betydning, men vi vet ikke om utvalget representerer totalpopulasjonen.

På den andre siden er det grunn til å tro at land utenfor «Vesten» er underrepresentert i datamaterialet siden utvalget består av få personer fra land utenfor Vest-Europa, USA og Canada. Dette skyldes delvis at det var vanskelig å nå tak i turister på rundreise med buss ved bruk av vår metode. Buss er en reisemåte som blant annet mange asiatiske turister bruker. Delvis skyldes det at det er vanskeligere å få kontakt med potensielle respondenter dersom de ikke forstår hva datainnsamlerne sier når de forsøker å ta kontakt, selv om spørreskjema var oversatt til blant annet kinesisk. Manglene begrenser våre muligheter til å sammenligne mellom ulike land og regioner.

En faktor som kan ha preget utvalget er at i praksis ble mesteparten av datainnsamlingen gjennomført på og ved ferjekaiene og cruisekaia i Geiranger, siden dette var de områdene der det var lettest å nå tak i respondenter. Datainnsamlingen ble også gjennomført bare på dagtid – av praktiske årsaker, og på vei ut av området – for å sikre at de besøkende var ferdige med oppholdet sitt. Disse faktorene i sammenheng har trolig ført til at vi har forholdsvis mange som har overnattet i utvalget siden disse reiser tidlig videre. I tillegg kan vi ha fått en overrepresentasjon av dagsbesøkende landturister som har oppholdt seg forholdsvis kort i området.

For å bøte på noen av svakhetene i datamaterialet har vi begrenset det meste av analysene til sammenligninger mellom større grupper; for eksempel mellom besøkende med cruisebåt og individuelt reisende på land (bil, motorsykkel, bobil). I tillegg er bussreisende på land utelatt fra store deler av analysene, ettersom vi har for lite data knyttet til denne gruppen alene og de samtidig synes å være en gruppe med et særpreget reisemønster sammenlignet både med individuelt reisende på land og cruiseturister.

Selv om utvalget dermed har noen skjevheter som gjør at vi ikke kan generalisere med sikkerhet til *alle* besøkende i Geirangerområdet har vi forholdsvis godt grunnlag for å kunne si noe om en stor gruppe besøkende. Dette gjør at resultatene fremdeles er interessante og nyttige.

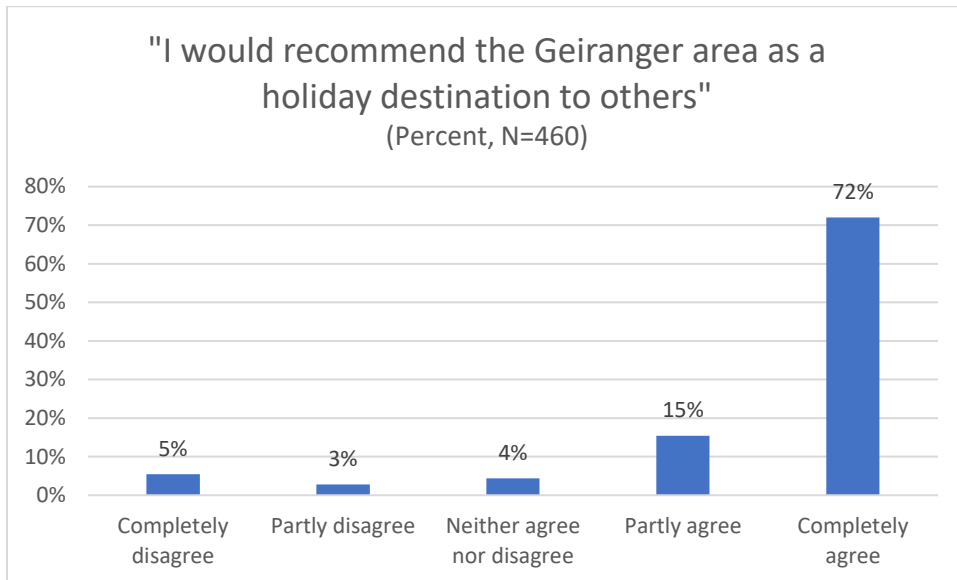


### 3. Opplevelsen av Geirangerområdet – et overblikk

I dette kapittelet skal vi se nærmere på hvordan respondentene i utvalget oppfatter Geirangerområdet og transportsystemet der.

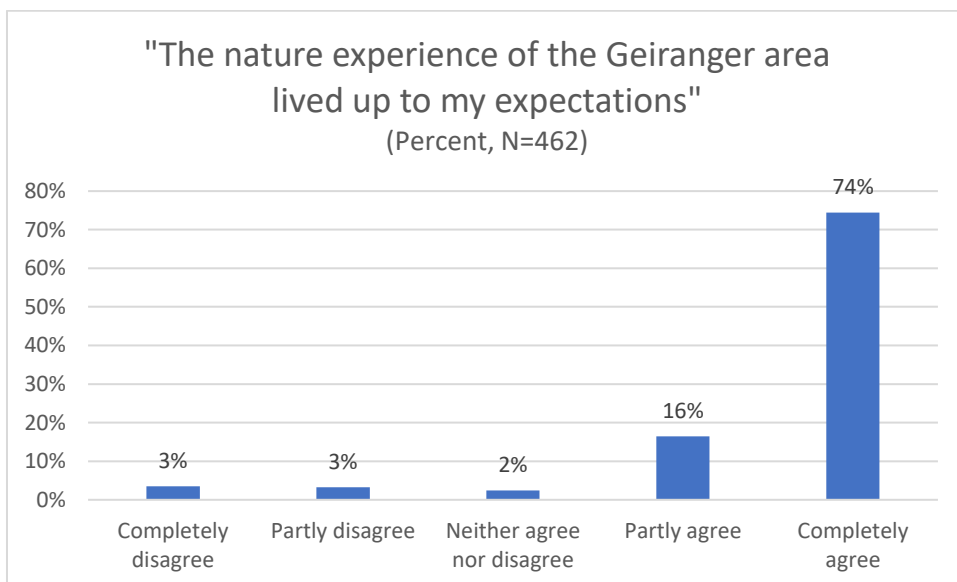
#### Opplevelsen av Geirangerområdet som helhet

Generelt kan vi si at de aller fleste er svært fornøyde med oppholdet i Geirangerområdet og naturen der.



Figur 10: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Jeg vil anbefale reisemålet Geirangerområdet til andre».

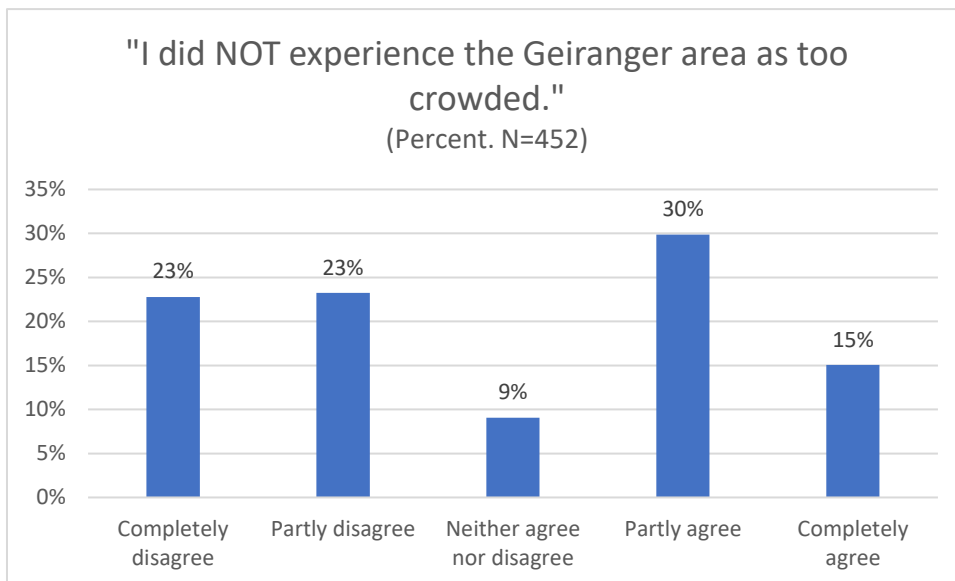
Nesten 9 av 10 besøkende til Geirangerområdet vil anbefale andre å besøke området (Figur 10).



Figur 11: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Naturopplevelsen i Geirangerområdet levde opp til forventningene».

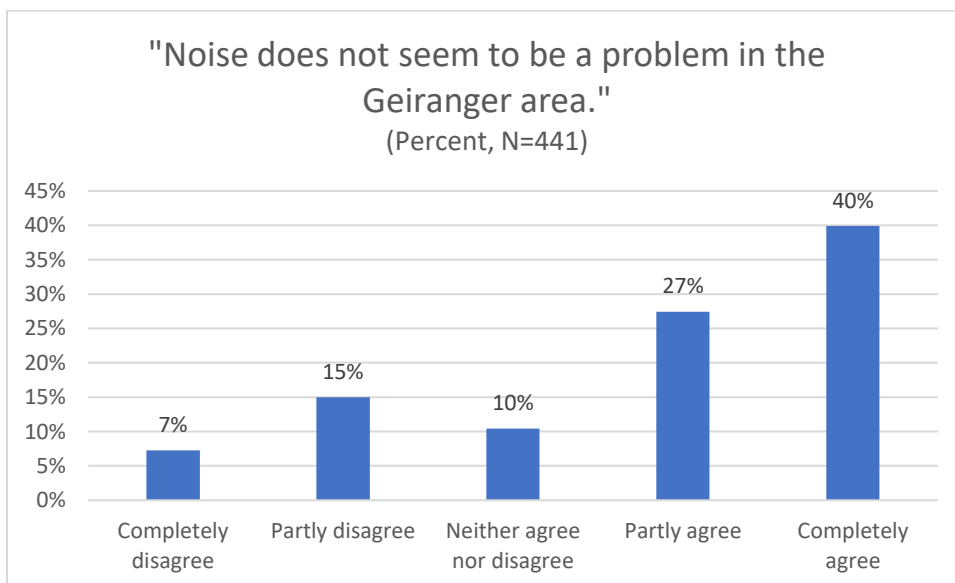
9 av 10 personer mener også at naturopplevelsen levde opp til forventningene (Figur 11).

Selv om de aller fleste ser ut til å være generelt fornøyde med oppholdet i Geirangerområdet, ser det ut til å være blandete erfaringer med trenghet og forhold knyttet til dette.



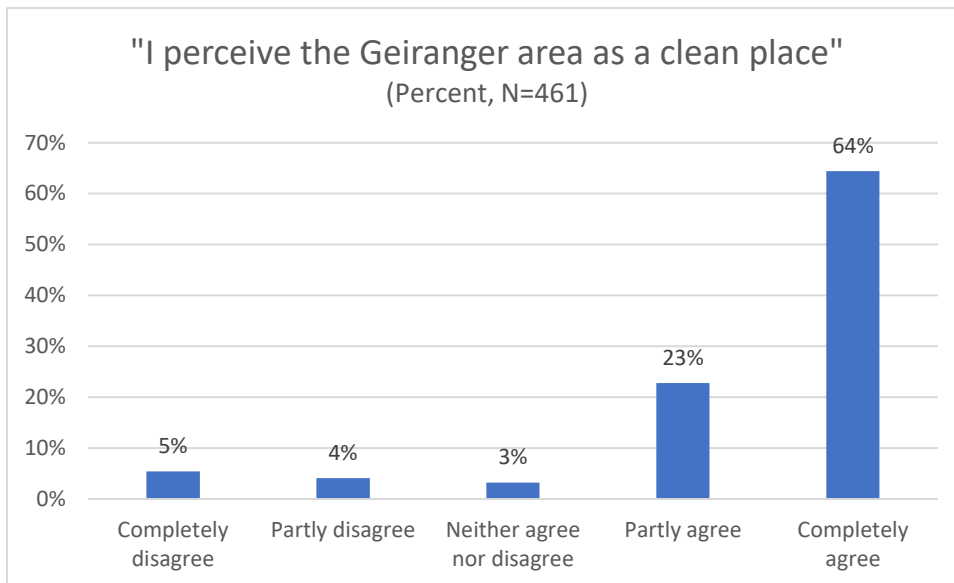
Figur 12: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Jeg opplevde ikke Geirangerområdet som overfylt».

Gruppene som helt eller delvis var enige i at de ikke hadde opplevd Geiranger som overfylt (too crowded) var omtrent like store som gruppene som opplevde det motsatte (45 mot 46 prosent, Figur 12). Med dette ser det ut til at en forholdsvis stor del av de besøkende synes trengselen i Geiranger er for stor.



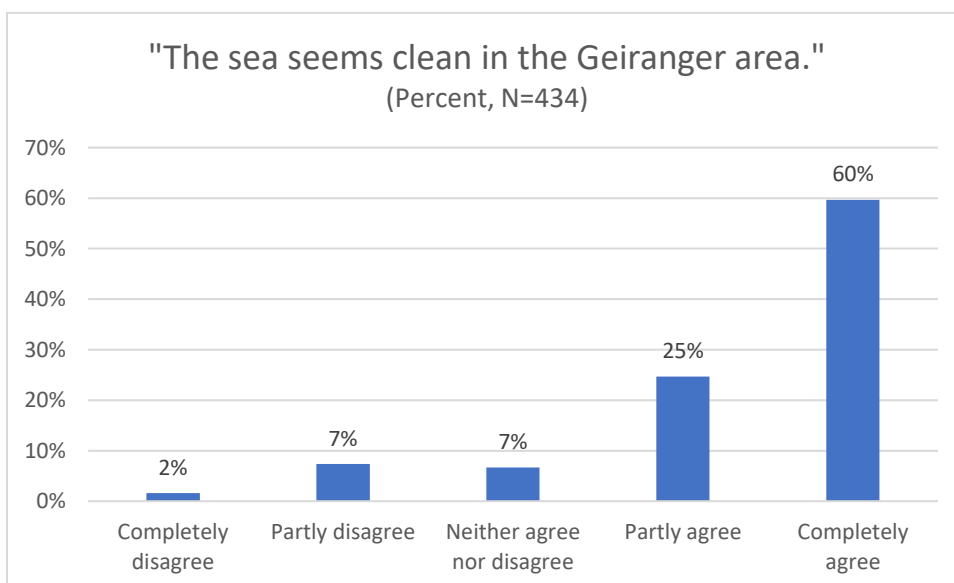
Figur 13: I hvilken grad respondentene sier seg enige eller uenige i påstanden «Det virker ikke som støy er et problem i Geirangerområdet».

Tilsvarende ser vi at opplevelsene av støy i Geirangerområdet varierer. Selv om 67 prosent av respondentene sier seg helt eller delvis enige i at støy ikke synes å være et problem i Geirangerområdet, er en forholdsvis stor andel likevel i tvil (verken enig eller uenig) eller helt eller delvis uenige i dette (Figur 13).



Figur 14: I hvilken grad respondentene sier seg enige eller uenige i påstanden «Jeg oppfatter Geirangerområdet som et rent sted».

Til tross for oppfatningene av trengsel og støy varierer synes det som om respondentene oppfatter Geirangerområdet som forholdsvis rent. 87 prosent av informantene er helt eller delvis enige i at Geirangerområdet er et rent sted (Figur 14).

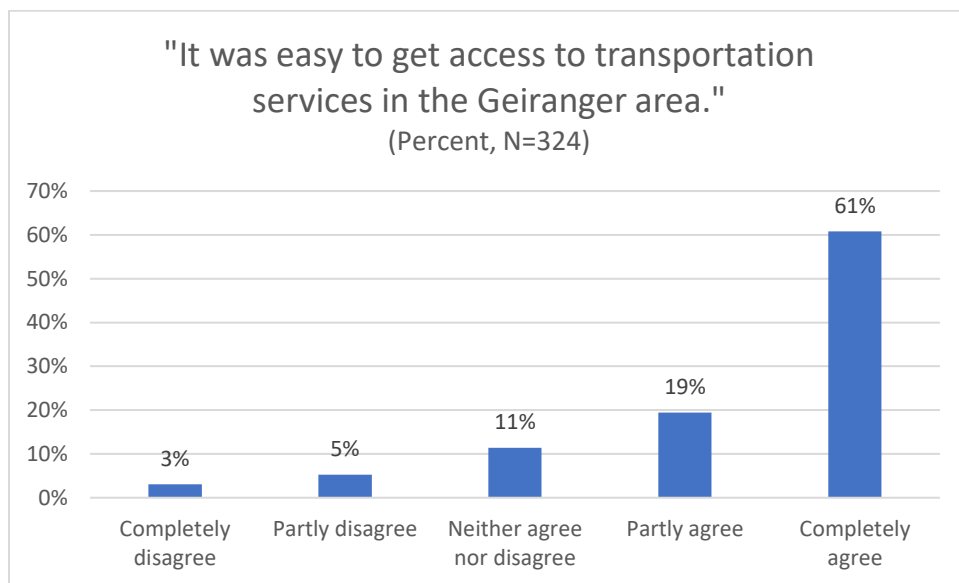


Figur 15: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Sjøen virker ren i Geirangerområdet».

Tilsvarende, nesten ni av ti er helt eller delvis enige i at sjøen virker ren i Geirangerområdet (Figur 15).

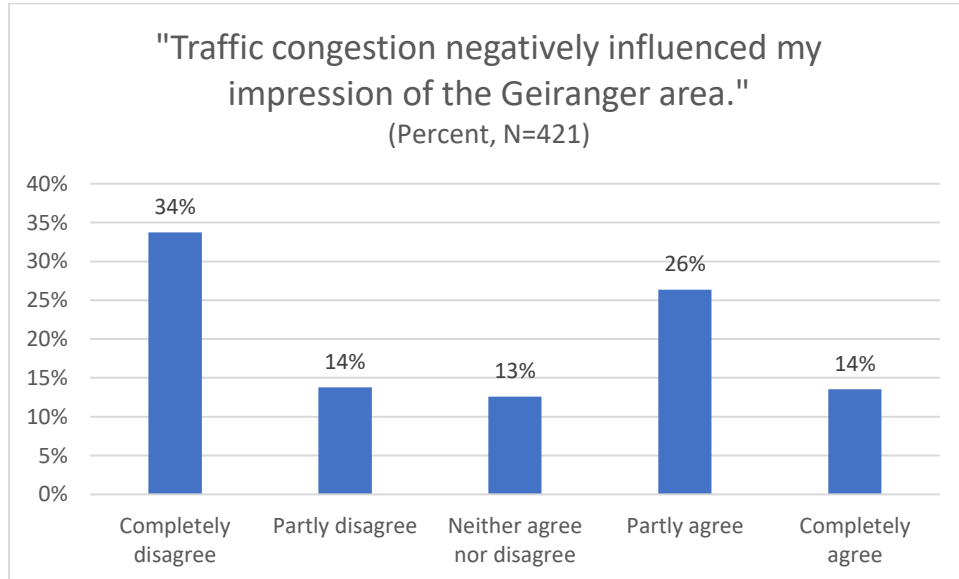
## Oppfatninger knyttet til transport

Vi har også sett nærmere på oppfatninger knyttet til transporttjenester og transportsystemet.



Figur 16: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Det var lett å få tilgang til transporttjenester i Geirangerområdet». <sup>9</sup>

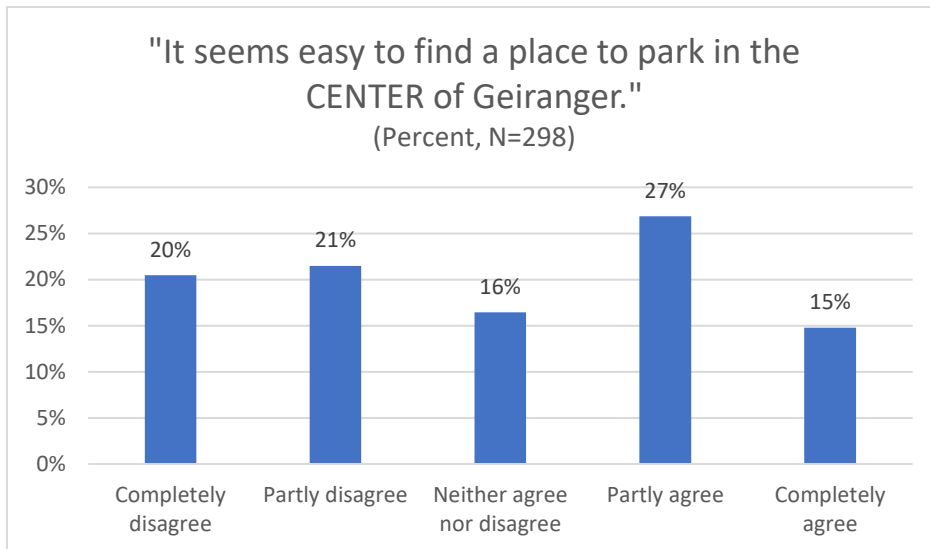
80 prosent av respondentene sier seg helt eller delvis enige i at det var lett å få tilgang til transporttjenester. Bare åtte prosent er tilsvarende misfornøyd (Figur 16). Det synes dermed som en stor andel av de besøkende som har et forhold til transporttjenester, er forholdsvis fornøyd.



Figur 17: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Trafikk-kork påvirket min oppfatning av Geirangerområdet i negativ retning».

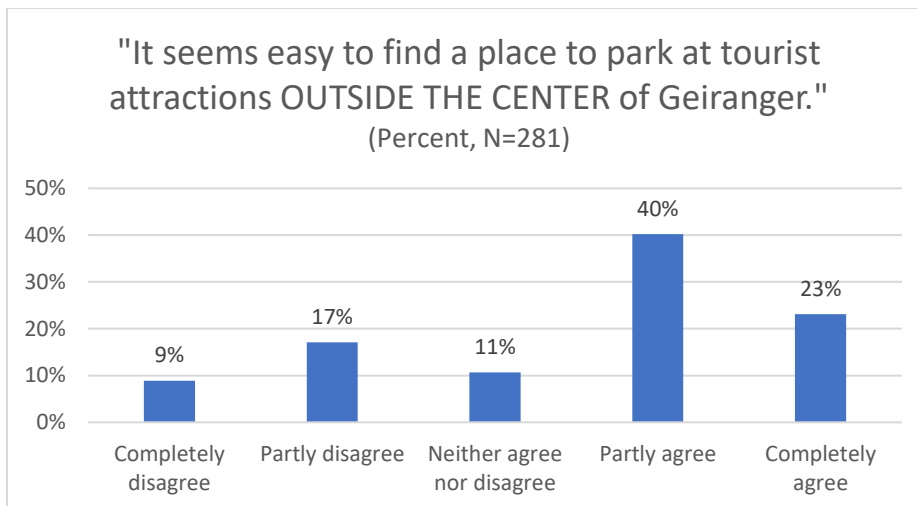
<sup>9</sup> Hele 30 prosent av totalutvalget svarte vet ikke/ikke relevant på dette spørsmålet. Denne kategorien er ikke inkludert i oversikten, derfor lavt antall respondenter. Det er grunn til å tro at dette er respondenter som ikke hadde noe forhold til transporttjenestene.

40 prosent av respondentene er helt eller delvis enige i at trafikk-kork (traffic congestion) hadde negativ innvirkning på opplevelsen av Geirangerområdet. 48 prosent sier seg helt eller delvis uenige i det samme (Figur 17). Det er ikke spesielt stor forskjell mellom cruisepassasjerer eller besøkende på land i dette spørsmålet.



Figur 18: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden: «Det virker enkelt å finne en plass å parkere I SENTRUM av Geiranger».<sup>10</sup>

Som man kan se i Figur 18 var gruppene som var helt eller delvis enige i at det er lett å finne et sted å parkere i sentrum av Geiranger til sammen omtrent like store som gruppene som var helt eller delvis uenige i det samme.



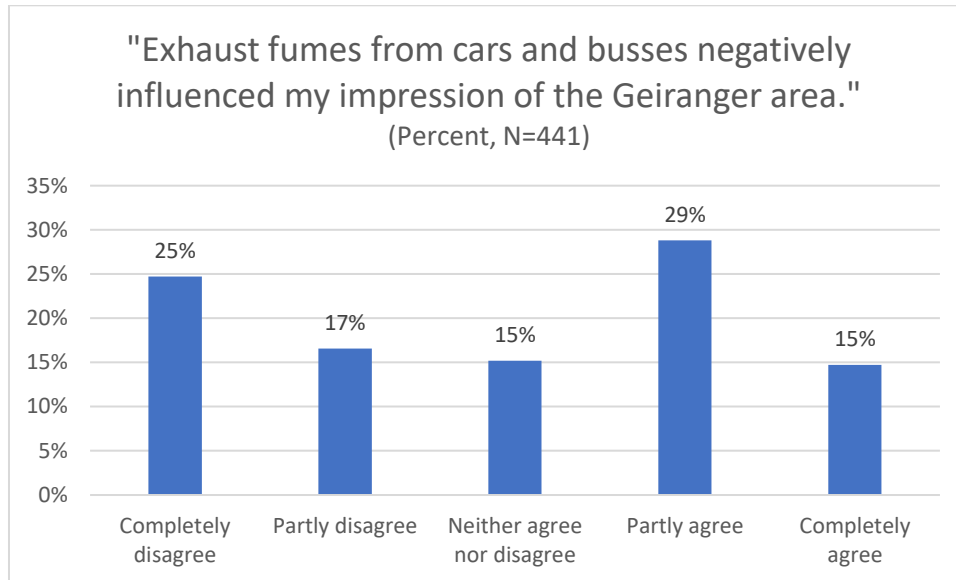
Figur 19: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Det virker enkelt å finne en plass å parkere UTENFOR SENTRUM av Geiranger».<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Alle respondenter ble stilt dette spørsmålet. Selv om spørsmålet inneholder formuleringen «virker» har 36 prosent av totalutvalget svart «Vet ikke/ikke relevant». Disse er ikke inkludert i oversikten. Det er grunn til å tro at dette er respondenter som ikke hadde noen erfaring direkte med parkering i sentrum av Geiranger.

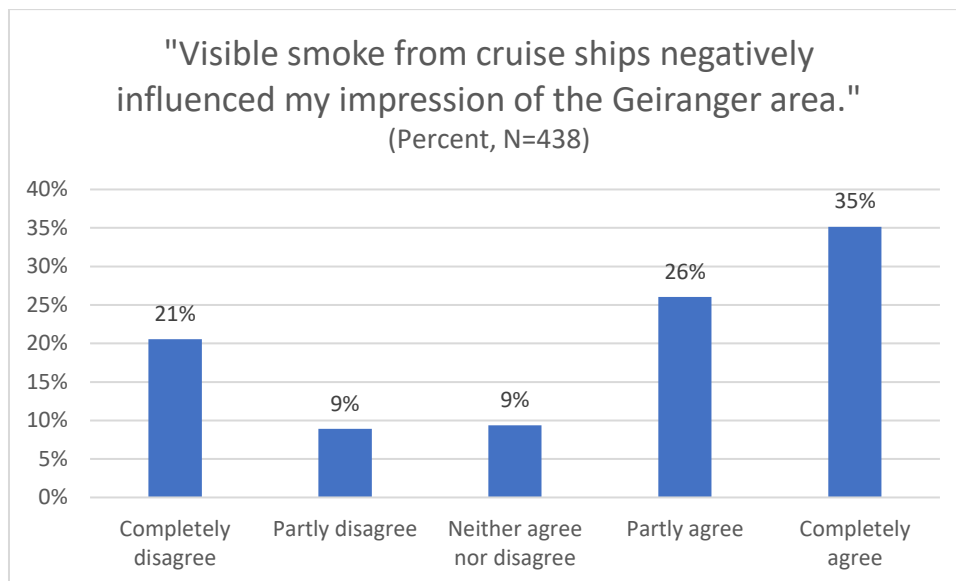
<sup>11</sup> Alle respondenter ble stilt dette spørsmålet. Hele 39 prosent av totalutvalget svarte «Vet ikke/ikke relevant». Disse er ikke inkludert i oversikten. Det er grunn til å tro at dette er respondenter som ikke hadde noen erfaring med parkering utenfor sentrum.

Når det gjelder parkeringssituasjonen ved turistattraksjoner utenfor sentrum av Geiranger var 26 prosent helt eller delvis uenige i at det virker enkelt å finne parkeringsplasser (Figur 19).

En stor andel av respondentene svarer «Vet ikke/ikke relevant» på mange av disse spørsmålene. Vi tolker det slik at dette er den gruppensom ikke har opplevd trafikforholdene eller parkering.



Figur 20: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Eksos fra biler og busser påvirket mitt inntrykk av Geirangerområdet i negativ retning».



Figur 21: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i påstanden «Synlig røyk fra cruiseskip påvirket mitt inntrykk av Geirangerområdet i negativ retning».

Luftforurensning er en annen side ved transportforholdene. Det ser ut som forholdsvis mange blir negativt påvirket av eksos fra biler og busser og synlig røyk fra cruisebåter (Figur 20 og Figur 21). Hele 61 prosent av respondentene sa seg helt eller delvis enige i at røyk fra cruisebåter hadde negativ effekt på deres inntrykk av Geirangerområdet, mens 44 prosent mente det samme om eksos fra biler og busser.

## Oppsummering: Hvordan opplever besøkende Geirangerområdet?

Nedenfor har vi laget en oversiktstabell som oppsummerer inntrykket fra gjennomgangen over; gjennomsnittsscore for de ulike påstandene om Geirangerområdet blir sammenlignet.

Tabell 1: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i ulike påstander knyttet til besøkendes opplevelser av Geirangerområdet. Skala 1-5 fra helt uenig til helt enig - gjennomsnittsscore. Spørsmålene har blitt modifisert slik at de høyeste verdiene alltid er knyttet til de som er helt enig i et positivt ladet utsagn - uavhengig av hvilken ladning spørsmålet har i spørreskjema.

	Gjennomsnitt	Antall respondenter
1. The <u>nature experience</u> of the Geiranger area lived up to my expectations.	4,6	462
2. I would <u>recommend</u> the Geiranger area as a holiday destination to others.	4,5	460
3. I perceive the Geiranger area as a <u>clean place</u> .	4,4	461
4. The <u>sea seems clean</u> in the Geiranger area.	4,3	434
5. It was easy to get <u>access to transportation services</u> in the Geiranger area.	4,3	324
6. <u>Noise</u> does not seem to be a problem in the Geiranger area.	3,8	441
7. It seems easy to find a <u>place to park</u> at tourist attractions <b>OUTSIDE THE CENTER</b> of Geiranger.	3,5	281
8. <u>Traffic congestion</u> (DID NOT) negatively influence my impression of the Geiranger area.	3,3	421
9. <u>Exhaust fumes</u> from cars and busses (DID NOT) negatively influence my impression of the Geiranger area.	3,1	441
10. It seems easy to find a <u>place to park</u> in the <b>CENTER</b> of Geiranger.	2,9	298
11. I did <b>NOT</b> experience the Geiranger area as too <u>crowded</u> .	2,9	452
12. <u>Visible smoke</u> from cruise ships (DID NOT) negatively influence my impression of the Geiranger area.	2,5	438

Tabell 1 viser at de aller fleste som besøker Geirangerområdet har positive oppfatninger av området som helhet: Naturopplevelsen lever opp til forventningene, de vil anbefale området til andre, det virker rent... Samtidig har forholdsvis mange besøkende negative opplevelsene knyttet til ulike sider ved trengsel og trafikk: Synlig eksos og røyk, trengsel, parkering og støy.

Sagt på en annen måte så blir en forholdsvis stor del av de besøkende til Geirangerområdet negativt påvirket av forhold knyttet til trengsel og luftforurensning. Dette inntrykket er likevel ikke sterkt nok til å ødelegge det samlede positive bildet av området.

## 4. Opplevelsen av Geirangerområdet – et dypdykk

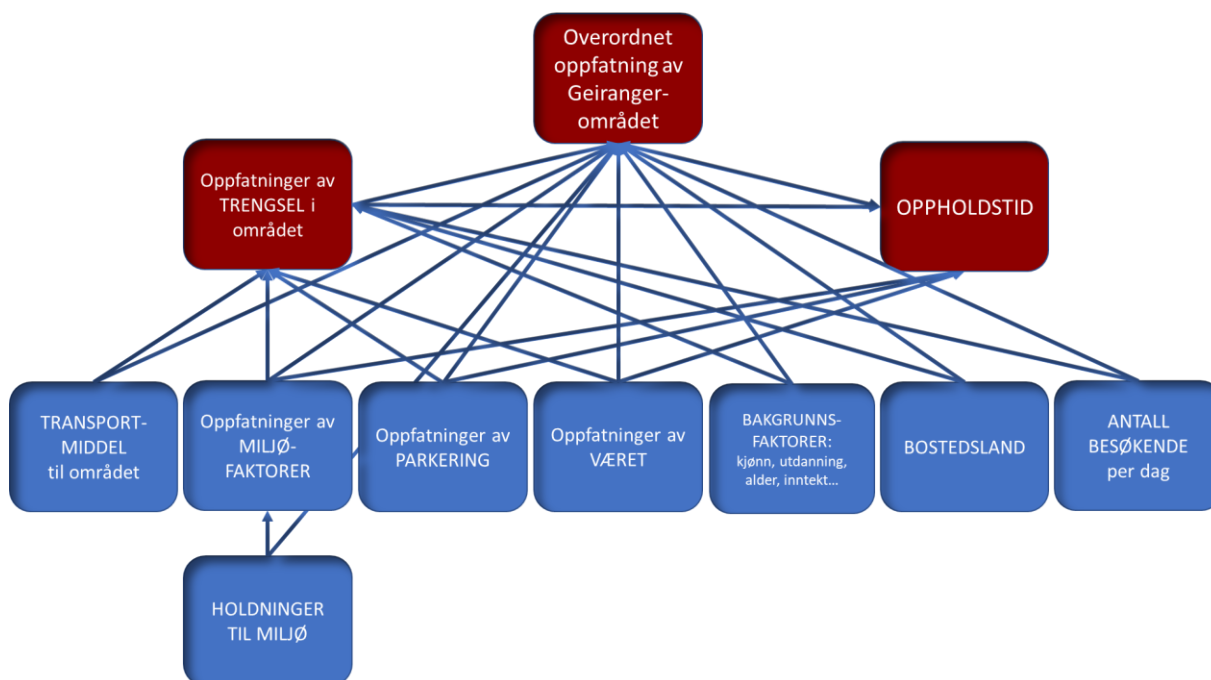
Formålet med dette kapittelet er å utdype bildet som kommer fram i kapittel 3. Vi vil se nærmere på spørsmål som:

- Er det forskjeller mellom ulike gruppers opplevelser av Geirangerområdet?
- Påvirker oppfatninger av området hvor lenge besøkende oppholder seg i området?
- Er det slik at ulike bakgrunnsfaktorer, som kjønn, alder og inntekt påvirker hvordan man oppfatter området?
- Har miljøbevisste besøkende andre holdninger til området enn de som ikke er det?

Under har vi valgt å gå gjennom noe av det vi mener ligger i kjernen av debatten om sammenhengen mellom opplevelser av Geirangerområdet og faktorer knyttet til transport. Vi benytter oss av en del påstander som synes å være etablert hos næring, befolkning eller i media i framstillingen, og belyser disse påstandene ut fra datamaterialet vårt. Påstandene eller hypotesene vi har sett nærmere på er:

1. **Cruiseturister er mer positive** til Geirangerområdet enn reisende på land
2. Ulike sider ved **trengsel påvirker hvordan besøkende oppfatter Geirangerområdet** som helhet
3. **Det finnes en «tålegrense»** eller «knekkpunkt» i antall besøkende der oppfatningene av Geirangerområdet blir klart mer negative
4. Besøkende er **mer fornøyd** med besøket i Geirangerområdet **jo lenger unna de kommer fra**
5. De **«miljøbevisste» besøkende er mer kritiske** til Geirangerområdet enn de som ikke er det
6. Oppfatningen av **parkeringsmuligheter i Geirangerområdet påvirker hvor lenge bilturister på dagsbesøk stopper** i området
7. Oppfatningen av **trengsel** påvirker hvor lenge individuelt **besøkende på land stopper** i Geirangerområdet
8. Oppfatningen av **miljøfaktorer** påvirker hvor lenge individuelt **besøkende på land stopper** i Geirangerområdet
9. **Oppfatninger av været** påvirker hvordan folk oppfatter Geirangerområdet
10. **Oppfatningen** av Geirangerområdet er **avhengig av bakgrunnsfaktorer som utdanning, alder, hvor man bor...**





Figur 22: Potensielle sammenhenger mellom oppfatninger av Geirangerområdet og ulike bakgrunnsfaktorer. Spesiell fokus på forhold knyttet til trafikk og trengsel. Variablene merket med rødt er mulige avhengige eller mellomliggende variabler.

Tankegangen bak hypotesene kan illustreres som Figur 22, der pilene uttrykker sammenhenger mellom variabler. Som det går fram av pilene er det mange potensielle sammenhenger mellom de ulike faktorene, også flere enn de som kommer fram av figuren. Stemmer disse hypotesene? Vi skal ta for oss de ti hypotesene eller påstandene etter tur.

**Hypotese 1: Cruiseturister er mer positive til Geirangerområdet enn reisende på land**  
 Man kan tenke seg at cruiseturister ikke regner med å være alene på steder de reiser til – det ligger i cruiseturismens karakter. Cruiseturister kan ut fra dette være mindre kritiske til faktorer knyttet til trengsel enn de som velger individuelle reiser landeveien. Hypotesen om at cruiseturister er mer positive til Geirangerområdet kan også bunne i ulike preferanser i forhold til reisemål. De som synes det er ok å «reise i flokk», velger også mer tilrettelagte reiser og tettere befolkede reisemål. Tidligere undersøkelser fra Geirangerområdet viser da også at cruiseturister har en tendens til å være mer positive til området enn turister som kommer landeveien.<sup>12</sup>

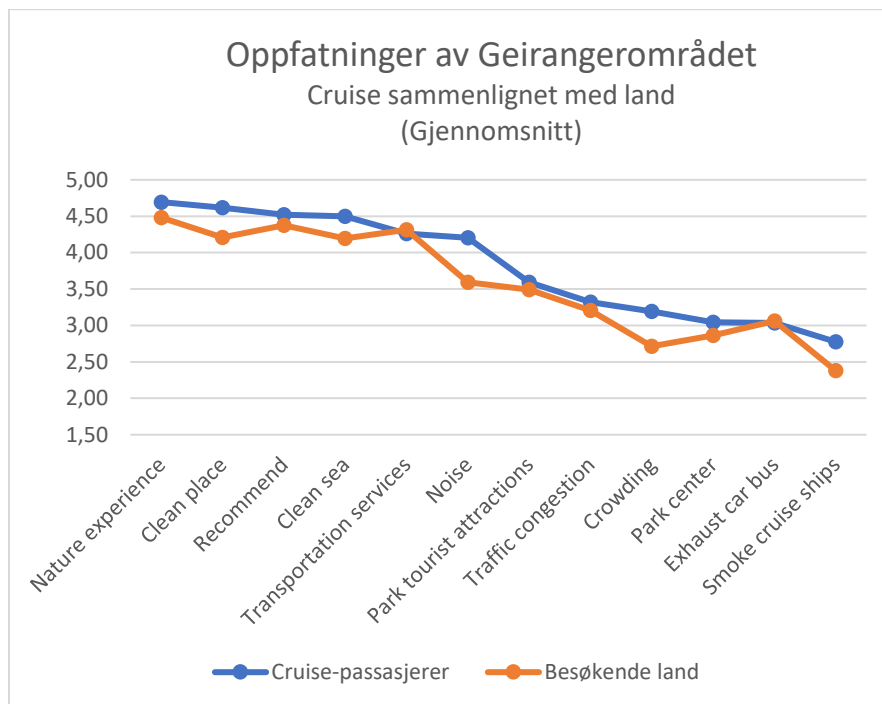
I undersøkelsen har vi bedt de besøkende om å uttrykke i hvilken grad de er enige eller uenige i ulike påstander om Geirangerområdet på en skala fra 1-5:

- Jeg vil anbefale reisemålet Geirangerområdet til andre.
- Naturopplevelsen i Geirangerområdet levde opp til forventningene.
- Jeg oppfatter Geirangerområdet som et rent sted.
- Det var lett å få tilgang til transporttjenester i Geirangerområdet.
- Trafikk-kork påvirket min oppfatning av Geirangerområdet i negativ retning.
- Det virker enkelt å finne en plass å parkere i sentrum av Geiranger.
- Det virker enkelt å finne en plass å parkere ved turistattraksjoner utenfor sentrum av Geiranger.
- Jeg opplevde ikke Geirangerområdet som overfylt.

<sup>12</sup> Se for eksempel TØI – rapport 1585/2017: «Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøyfjorden og Geirangerfjorden.»

- Det virker ikke som støy er et problem i Geirangerområdet.
- Eksos fra biler og busser påvirket mitt inntrykk av Geirangerområdet i negativ retning.
- Sjøen virker ren i Geirangerområdet.
- Synlig røyk fra cruiseskip påvirket mitt inntrykk av Geirangerområdet i negativ retning.

Disse påstandene blir ofte brukt samlet i figurene som følger og figurteksten blir da forkortet.



Figur 23: I hvilken grad respondentene er enige eller uenige i ulike påstander knyttet til Geirangerområdet – cruisebesøkende sammenlignet med reisende på land. Skala 1-5. Figuren viser gjennomsnittsscore (N =255-408).

Figur 23 viser hvordan respondenter som reiste med cruisebåt og respondenter som reiste på land vurderte Geirangerområdet. Figuren synliggjør flere forhold. **For det første** så er de to gruppene forholdsvis samstemte. Både sjø- og landturister er mest fornøyd med det overordnede inntrykket og minst fornøyd med faktorer knyttet til røyk, parkering, køer og trengsel. **For det andre** indikerer figuren at også i vår undersøkelse er cruiseturistene mer positive til Geirangerområdet enn reisende på land. De er spesielt mindre negative når det gjelder støy, trengsel og synlig røyk fra cruisebåter, der vi ser det er størst sprik mellom linjene.

Som nevnt, når besøkende velger et transportmiddel som cruisebåt, så kan man tenke seg at de forventer å bli omgitt av mye folk og at cruisebåtene produserer synlig røyk. I dette perspektivet synes forskjellene mellom gruppene cruise og land små for alle påstandene. Statistiske analyser viser likevel at forskjellene mellom cruise- og landturister angående støy, trengsel, synlig røyk, naturopplevelsen, at sjøen er ren og at Geiranger er en ren plass er statistisk signifikante (på 0,01 eller 0,05-nivå). Det vil si at det er lite sannsynlig at sammenhengene er tilfeldige. Ingen av forskjellene er imidlertid spesielt sterke ( $r=0,2-0,22$ ).

**Kort oppsummert ser det ut til at landbesøkende i forhold til cruisebesøkende generelt er noe mer skeptiske til Geirangerområdet. Spesielt gjelder dette utfordringer knyttet til ulike mål for trengsel.**

## Hypotese 2: Ulike sider ved trengsel påvirker hvordan besøkende oppfatter Geirangerområdet som helhet

I turistsammenheng er noe av frykten at for stor trengsel skal påvirke destinasjonens rykte og dermed skremme vekk turister. Som vist tidligere (Figur 12) er de besøkende forholdsvis kritiske til ulike sider ved trengsel i området. Samtidig uttrykker de besøkende i svært høy grad at naturopplevelsen lever opp til forventningene og at de vil anbefale området. Vi har likevel sett nærmere på om og eventuelt hvordan ulike sider ved trengsel kan påvirke besøkendes oppfatning av Geirangerområdet som helhet.

Hypotesen presentert i dette avsnittet er at ulike former for trengsel (oppfatningen av kø, trengsel, støy og parkering) påvirker hvordan besøkende oppfatter Geirangerområdet som helhet (opplevelse av naturen, om man vil anbefale området). Når vi analyserer sammenhengen mellom to og to variabler finner vi ikke noen sterk sammenheng mellom ulike mål for trengsel og målene for overordnet tilfredshet.

Vi finner imidlertid at en del variabler har sterke (bivariate) sammenhenger og ser ut til å klynge seg sammen. Vi går derfor et steg videre og bruker faktoranalyse. Denne hjelper til med å finne slike klynger av variabler, eller faktorer, som i stor grad samvarierer uten at det ser ut til å være noen åpenbar årsakssammenheng mellom de ulike variablene. Vi har i datamaterialet funnet to slike klynger. En av klyngene eller faktorene er knyttet til besøket som helhet. Det vil si synspunkter på naturen, været, transporttjenester og om man vil anbefale Geirangerområdet til andre. **Det ser ut som vi har en «tilfredshetsfaktor»:** Dersom været er bra og transporten har fungert, synes man naturen er fin og man vil anbefale Geirangerområdet til andre.

Den andre klyngen vi finner ser ut til å være knyttet til forhold rundt trengsel, som støy, køer, utslipp fra bil, buss og cruise, parkering, antall besøkende og ren sjø. Det ser ut til at dersom man generelt synes at det er for mye folk i Geiranger (overfylt) synes man også at det er vanskelig å parkere, at det er støy og at sjøen ikke er spesielt ren. Vi skal i det følgende **kalle denne faktoren for «trengselsfaktoren».**

Det er viktig å ta med seg at faktoranalysene ikke sier noe om årsakssammenhenger. Faktoranalyse er først og fremst en måte å forenkle datamaterialet ettersom høye korrelasjoner mellom variabler uten åpenbare effekter på hverandre kan være uttrykk for en underliggende dimensjon. Det vil si at de ulike variablene er uttrykk for ulike sider ved et fenomen.

Når vi skal svare på spørsmålet om i hvilken grad trengsel påvirker hvor fornøyd besøkende i Geirangerområdet er, må vi ha i bakhodet at de aller fleste er svært fornøyd med sitt opphold. På mange måter ser det ut til at den overordnede tilfredsheten med oppholdet i liten grad blir påvirket av forhold knyttet til trengsel. **Trengselsfaktoren og trivselsfaktoren synes å være delvis frikoblet når det gjelder gruppen som helhet.**

Det er likevel interessant å se på om det er forskjeller mellom ulike grupper. Vi gjør derfor **analyser av landbesøkende og cruisebesøkende for seg.** Det viser seg at det er store forskjeller mellom de to gruppene. Dersom vi begrenser analysen til å gjelde dagsbesøkende både sjø og land viser det seg at forskjellene blir enda større.

For **dagsbesøkende landeveien er det sterke sammenhenger** mellom trengselsfaktoren og ulike mål for overordnet tilfredshet ( $r=0,45-0,57$ ,  $p=0,00$ ).

Går vi videre til gruppen cruisebesøkende, finner vi **ingen sammenheng mellom trengselsfaktoren og ulike mål for trivsel for cruisepassasjerene.** T-tester bekrefter at den overordnede tilfredsheten

med oppholdet for dagsturister som kommer til Geirangerområdet landeveien er signifikant forskjellig fra de som kommer til området med cruisebåt.

**Ut fra vårt datamateriale ser det dermed ut til at sammenhengen mellom trengsel og tilfredshet med oppholdet i Geirangerområdet er avhengig av hvilket transportmiddel som blir brukt til området.**

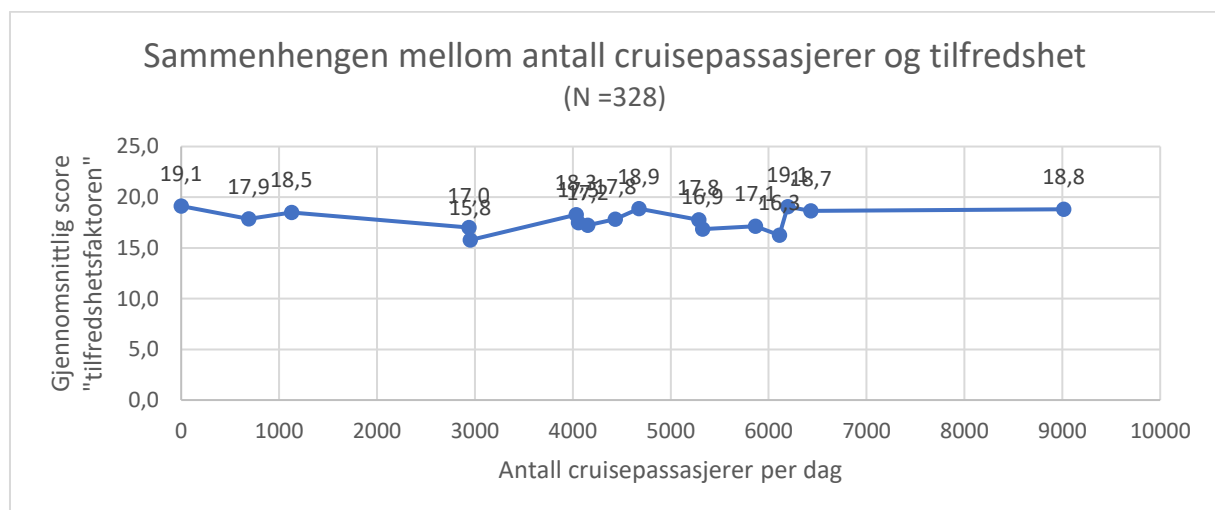
**Trengsel har ingen sammenheng med hvor tilfredse reisende med cruisebåt er med sitt besøk. For besøkende som reiser landeveien og som overnatter har trengsel en viss sammenheng med tilfredshet. Men bare for dagsturister som kommer til Geirangerområdet landeveien har trengsel en stor betydning for hvor tilfredse de besøkende er.**

Hypotese 3: Det finnes en «tålegrense» eller «knekkpunkt» i antall besøkende der oppfatningene av Geirangerområdet blir klart mer negative

Geirangerområdet, og spesielt Geiranger sentrum er lite i utstrekning. Det er derfor et spørsmål om det er en grense eller et slags «tålegrense» for når området er fullt. Vi skal i det følgende se nærmere på om det finnes et slikt knekkpunkt der besøkendes oppfatninger av Geirangerområdet blir klart mer negative.

Vi knytter analysene til antall besøkende per dag, representert ved antall cruisepassasjerer og antall kjøretøy på ferge Eidsdal – Linge per dag.<sup>13</sup> Vi skal se på sammenhengen mellom antall besøkende og våre trengsels- og trivselsfaktorer utledet i forrige kapittel.

#### Cruisetraffikk



Figur 24: Sammenhengen mellom antall besøkende cruisepassasjerer dagen respondentene svarer på undersøkelsen, og hvor tilfredse de besøkende er med oppholdet. «Tilfredshetsfaktoren» inneholder flere variabler knyttet til tilfredshet med oppholdet i Geirangerområdet.

For hele utvalget finner vi ingen sammenheng mellom antall cruisepassasjerer per dag og ulike mål for overordnet tilfredshet med oppholdet - presentert i forrige kapittel. Den manglende sammenhengen kan illustreres med Figur 24.

<sup>13</sup> Vi tar vekk respondenter som har svart på undersøkelsen via link, siden det kan være forskjeller i dato for når de svarer og når de har vært i Geirangerområdet.

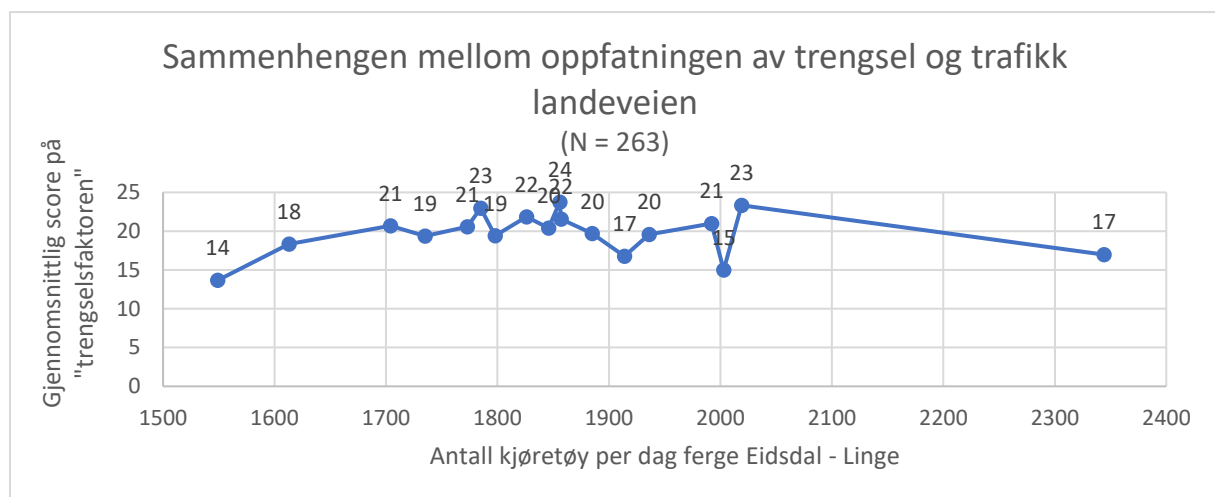
Når vi tilsvarende for hele utvalget undersøker den bivariate sammenhengen mellom antall cruisepassasjerer og «trengselsfaktoren» finner vi en (middels sterk) negativ sammenheng mellom de to faktorene ( $r=-0,26$ ,  $p=0,00$ ,  $N=263$ ).

Tidligere analyser har vist at det er forskjeller mellom grupper av besøkende. Vi har derfor undersøkt dette nærmere. For **cruisepassasjerer** finner vi ikke noen negativ sammenheng mellom antallet cruiseturister og oppfatning av trengsel. Dersom vi ser nærmere på **besøkende som reiser på land** finner vi at antall cruisepassasjerer i området per dag har sammenheng med landbesøkendes oppfatninger av trengsel ( $r=-0,33$ ,  $p=0,00$ ,  $N=144$ ). Det ser ut til å være liten forskjell mellom landbesøkende som overnatter og de som er på dagsbesøk.

Vi har også analysert datamaterialet for å se om vi kan finne en markert tålegrense for antallet cruisepassasjerer og parametere knyttet til trivsel og trengsel. Ved å bruke logistisk regresjon har vi prøvd ut om det gjør store forskjeller knyttet til ulike trengselsparametere om antallet cruisepassasjerer er over og under et visst nivå. Vi finner ikke noen slik markert tålegrense verken for tilfredshetsfaktoren eller for trengselsfaktoren, eller enkeltvariabler knyttet til disse.

### Trafikk landeveien

Kjøretøy per dag på ferge Eidsdal – Linge er i denne sammenheng satt som et mål for trafikk landeveien. Ferga representerer den viktigste innfartsåren til området.



Figur 25: Sammenhengen mellom gjennomsnittlig score knyttet til «trengselsfaktoren» (Skala 0-30) og variasjoner i trafikk landeveien representert ved antall kjøretøy Eidsdal – Linge per dag. Hele utvalget.<sup>14</sup>

For hele utvalget finnes det ikke noen statistisk sammenheng mellom landtrafikk (representert ved antall kjøretøy på ferge Eidsdal – Linge per dag) og oppfatninger av verken tilfredshet eller trengsel. Den manglende sammenhengen mellom de to kan illustreres med Figur 25.

Dersom vi gjør som i forrige avsnitt og deler alle besøkende inn i ulike grupper finner vi igjen forskjeller mellom gruppene: For cruisebesøkende er det en sammenheng mellom antall kjøretøy per dag på ferge Eidsdal – Linge og oppfatninger av trengsel ( $r=-0,296$ ,  $p=0,01$ ,  $N=86$ ). Vi finner ingen slike sammenhenger mellom antall fergepassasjerer per dag og oppfatninger av området for landbesøkende.

<sup>14</sup> Tall fra Statens Vegvesen sin ferjedatabase: <http://fdb.triona.no/front.xhtml>

Vi klarer heller ikke å finne et spesielt knekkpunkt for antall besøkende på land og oppfatninger av området. Analyser av totaltall for sjø og land gir tilsvarende resultat.

Oppsummering: Finnes det en tålegrense for antall besøkende per dag?

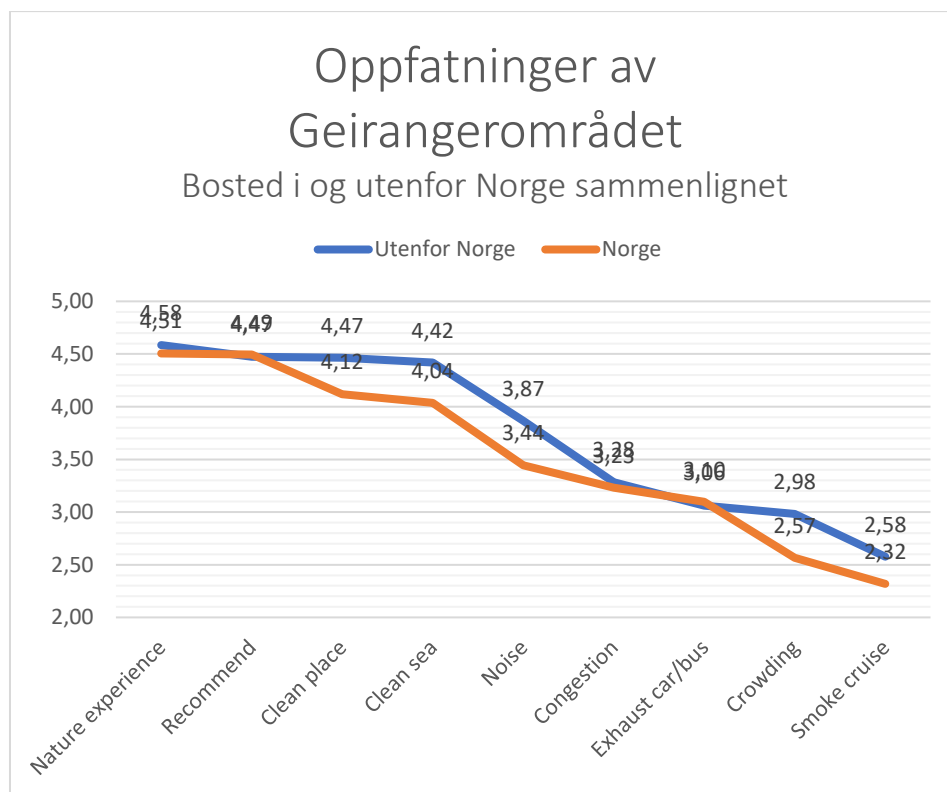
**Vi finner at det er en negativ sammenheng mellom antall cruisebesøkende per dag og landbesøkendes oppfatning av trengsel, mens cruisebesøkendes oppfatning av trengsel har en negativ sammenheng med antall besøkende som kommer landveien.**

**Vi finner ikke at det er en tålegrense eller et knekkpunkt for antall besøkende til Geirangerområdet per dag – et knekkpunkt der tilfredshet eller synspunkter på trengsel i området går radikalt ned.**

Hypotese 4: Besøkende er mer fornøyd med besøket i Geirangerområdet jo lenger unna de kommer fra

Det er mulig å tenke seg at norske besøkende til Geirangerområdet er mer kritiske til oppholdet enn besøkende som kommer fra andre land. Nordmenn er vant med fjord og fjell, og de er også vant med å ha naturen for seg selv. En turismagnet som Geiranger er dermed ikke nødvendigvis førstevalget for kresne nordmenn.

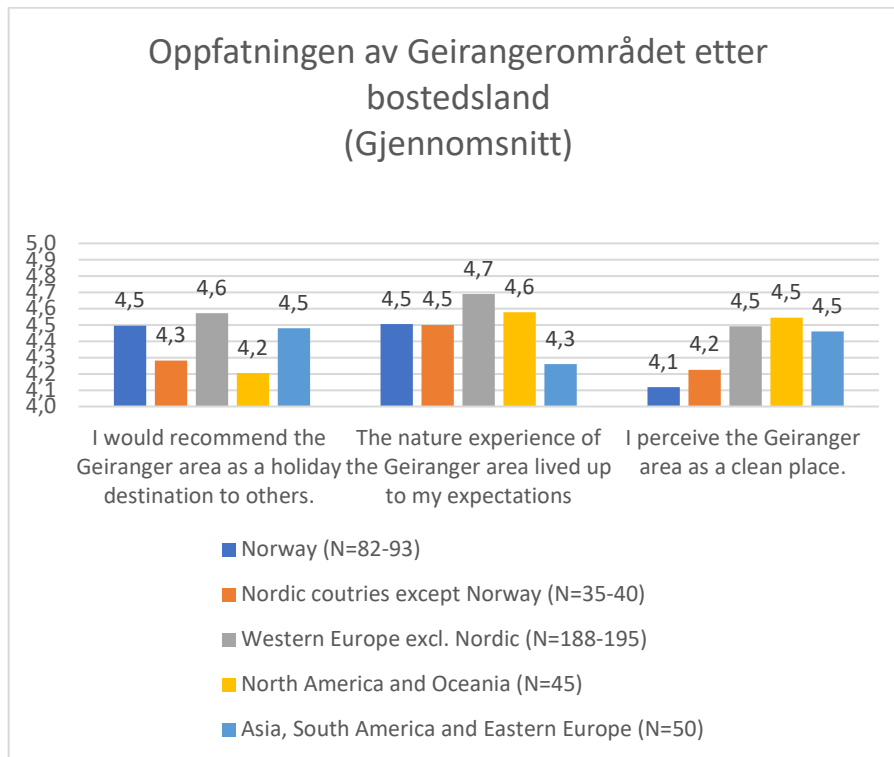
Tilsvarende kan man tenke seg at personer som kommer fra områder langt unna både geografisk og kulturelt vil ha et mer positivt syn på Geirangerområdet enn de som kommer fra land i nærheten. Vi har sett nærmere på dette ved å undersøke om besøkende er mer fornøyd med besøket jo lenger unna de kommer fra.



Figur 26: Sammenligning av hvordan besøkende i Geirangerområdet som er bosatt i Norge og besøkende bosatt i land utenfor Norge stiller seg til ulike påstander knyttet til opplevelsen av Geirangerområdet. N - Norge = mellom 82 og 93. N - Utenfor Norge = mellom 300 og 331. Gjennomsnitt per gruppe.

Figur 26 viser at besøkende som er bosatt i Norge og besøkende som er bosatt i andre land følger hverandre tett i oppfatningen av Geirangerområdet. Det er likevel generelt slik at norske turister er

mindre fornøyde når det gjelder forhold knyttet til trengsel («ren plass» og «ren sjø», «støy» og «trengsel»).



Figur 27: I hvilken grad respondenter har sagt seg enig eller uenig i påstander om det helhetlige inntrykket av Geirangerområdet avhengig av bostedsland. Skala 1-5. Gjennomsnitt.

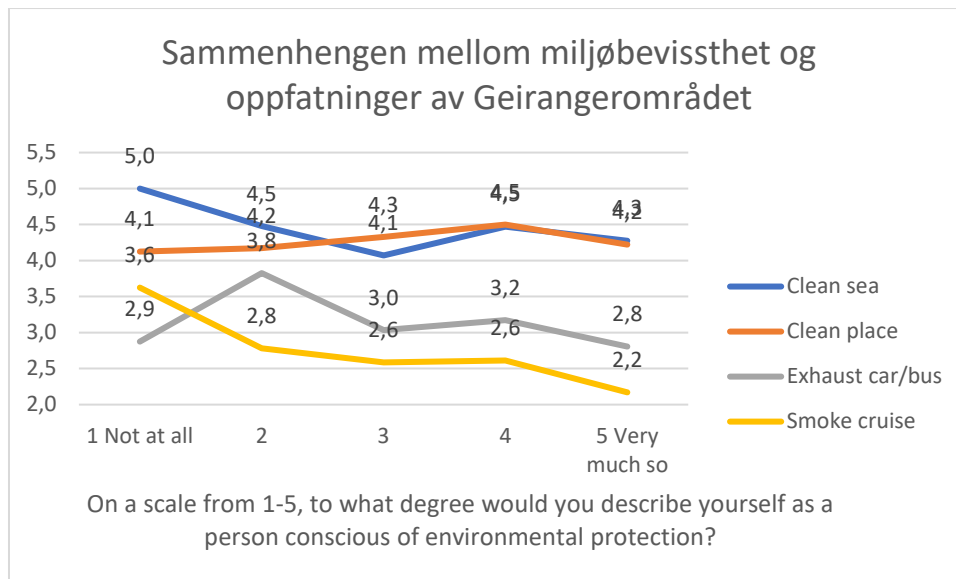
I Figur 27 har vi delt gruppen av respondenter som er bosatt utenfor Norge inn i grupper av land for å se nærmere på «utlendingers» helhetsinntrykk av Geirangerområdet. Bildet er forholdsvis sammensatt. Tallene indikerer at:

- Besøkende fra alle verdensdeler har et godt inntrykk av Geirangerområdet som helhet. (Gjennomsnittsscore over 4 for alle grupper av land knyttet til alle påstandene.)
- Vesteuropeere utenom Norden er gjennomgående de mest fornøyde.
- Besøkende fra de nordiske landene er minst tilbøyelige til å være enige i at Geirangerområdet er et «rent sted»
- Nordmenn er ellers forholdsvis fornøyd med naturopplevelsen og vil anbefale området til andre.
- Våre nordiske naboer er gjennomgående lite fornøyd sammenlignet med andre vestlige landene utenom Norge.
- Selv om besøkende fra Nord-Amerika og Oceania er fornøyde med naturopplevelsen og synes området er «rent», er de likevel mindre tilbøyelige enn alle de andre gruppene til å anbefale Geirangerområdet til andre.
- Gruppen av besøkende fra Asia, Sør-Amerika og Øst-Europa er minst fornøyde med naturopplevelsen.

**Alt i alt kan vi si at vår undersøkelse ikke styrker hypotesen om at besøkende er mer fornøyde jo lenger unna Geirangerområdet de kommer fra. Bildet er mer sammensatt enn som så.**

### Hypotese 5: De «miljøbevisste» besøkende er mer kritiske til Geirangerområdet enn de som ikke er det

I dette avsnittet skal vi teste i hvilken grad miljøbevisste besøkende er mer kritiske til Geirangerområdet enn andre.



Figur 28: Sammenhengen mellom svar på spørsmålet: «På en skala fra 1-5, i hvilken grad vil du beskrive deg selv som en person som er opptatt av å verne om naturmiljøet?» og hvordan respondenten opplever andre forhold knyttet til Geirangerområdet. N =424-442.

Vi ser av Figur 28 at sammenhengene mellom miljøbevissthet og hva man synes om Geirangerområdet ikke ser ut til å være spesielt sterke; det er ikke store variasjoner i synspunkter mellom de som mener de ikke er miljøbevisste i det hele tatt (1) og de som mener de er svært miljøbevisste (5).

Det er bare sammenhengen mellom miljøbevissthet og i hvilken grad man er enig i påstanden «Synlig røyk fra cruiseskip påvirker mitt inntrykk av Geirangerområdet i negativ retning» som er svakt negativ og statistisk signifikant ( $r=-0,13$  og  $p=0,01$ ).

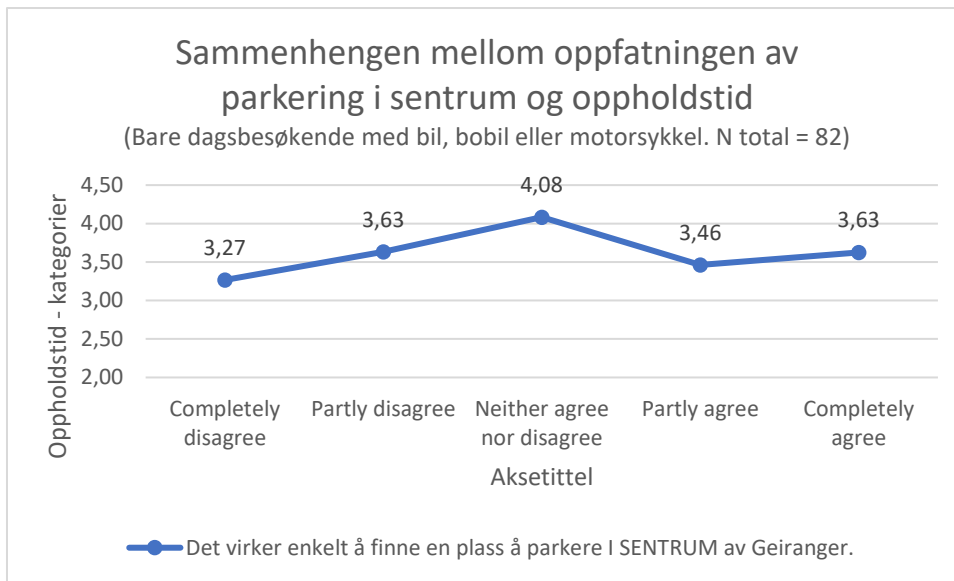
Dersom vi ser på påstanden «På en skala fra 1-5, i hvilken grad har miljøhensyn påvirket ditt valg av transportmiddel til ulike reisemål de siste to årene?», som også er ment å si noe om miljøbevissthet hos den som svarer, finner vi også statistisk signifikante negative sammenhenger i forhold til variabler knyttet til støy og eksos fra biler og busser, men sammenhengene er svake ( $r=0,11$ ,  $0,155$ ,  $p=0,02$  og  $0,002$ ).

**Datamaterialet støtter dermed bare i liten grad hypotesen om at miljøbevisste besøkende er mer kritiske til Geirangerområdet enn de som ikke er det.**

### Hypotese 6: Oppfatningen av parkeringsmuligheter i Geirangerområdet påvirker hvor lenge bilturister på dagsbesøk stopper i området

Bakgrunnen for hypotesen om at tilgang til parkeringsplasser påvirker oppholdstid i Geirangerområdet er en stadig pågående diskusjon om kapasitet på dette området. I høysesong er tilgangen til parkeringsplasser liten – sett i forhold til antall kjøretøy. Frykten er da at mangelen på parkering skremmer besøkende fra å legge turen til området, at de ikke stopper eller at det forkorter oppholdstiden.





Figur 29: Sammenhengen mellom gjennomsnittlig tidsbruk i Geirangerområdet og hva respondenten har svart på påstanden «Det virker enkelt å finne en plass å parkere i sentrum av Geiranger». Enheten for tidsbruk er kategorier, ikke antall timer. (N total = 82 personer. N per gruppe mellom 8 og 30). Kategorier: 1.) = stoppet ikke i Geirangerområdet. 2.) = stoppet 30 min. eller mindre, 3.) mer enn 30 min opp til 2 timer. 4.) mer enn 2 timer og opp til 4 timer, 5.) mer enn 4 og opp til 6 timer, 6.) mer enn 6 og opp til 8 timer, 7.) 8 timer eller mer.

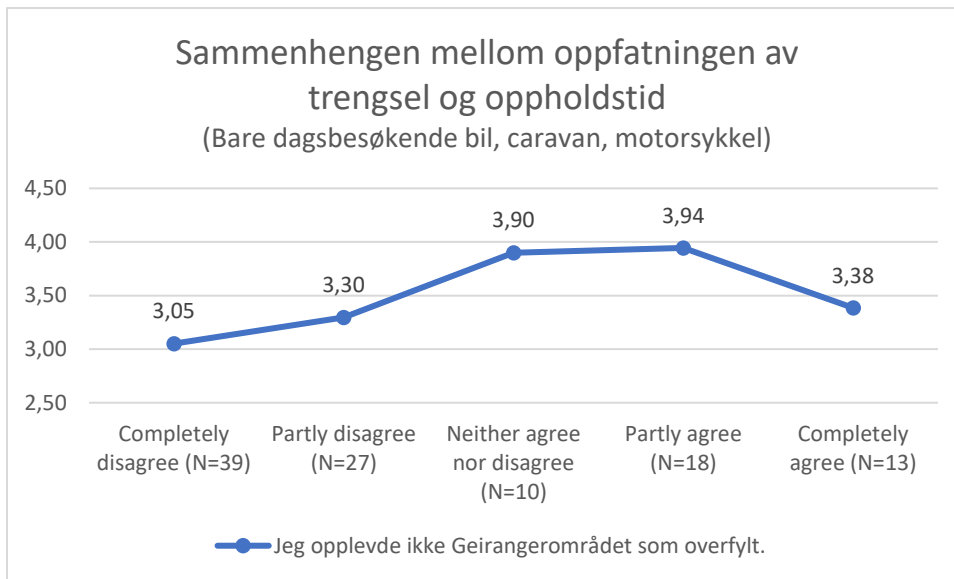
Vi har begrenset denne analysen til dagsbesøkende som reiser med bil, bobil/campingvogn eller motorsykkel (individuelle reisende landturister) for å se på hvordan parkeringsplasser påvirker tiden dagsbesøkende bilister oppholder seg i området.

Figur 29 indikerer at det ikke er noen sammenheng mellom hva besøkende synes om parkering i sentrum av Geiranger og hvor lenge de oppholder seg i området. Forskjellene er heller ikke signifikante når vi ser nærmere på statistiske mål for sammenhengene. Tilsvarende funn gjør vi når vi ser på sammenhengen mellom parkering ved utsiktspunkt utenfor sentrum og oppholdstid.

**Oppsummert kan vi dermed ikke si at vårt datamateriale styrker hypotesen om at oppfatningen av mulighetene for parkering påvirker oppholdstid i Geirangerområdet.**

**Hypotese 7: Oppfatningen av trengsel påvirker hvor lenge individuelt besøkende på land stopper i Geirangerområdet**

Hypotesen om at oppfatningen av trengsel påvirker hvor lenge besøkende oppholder seg i Geirangerområdet er basert på logikken om at dersom man opplever ulike former for trengsel, skaper det mistrivsel og at besøkende derfor oppholder seg kortere i området enn de ellers ville gjort.



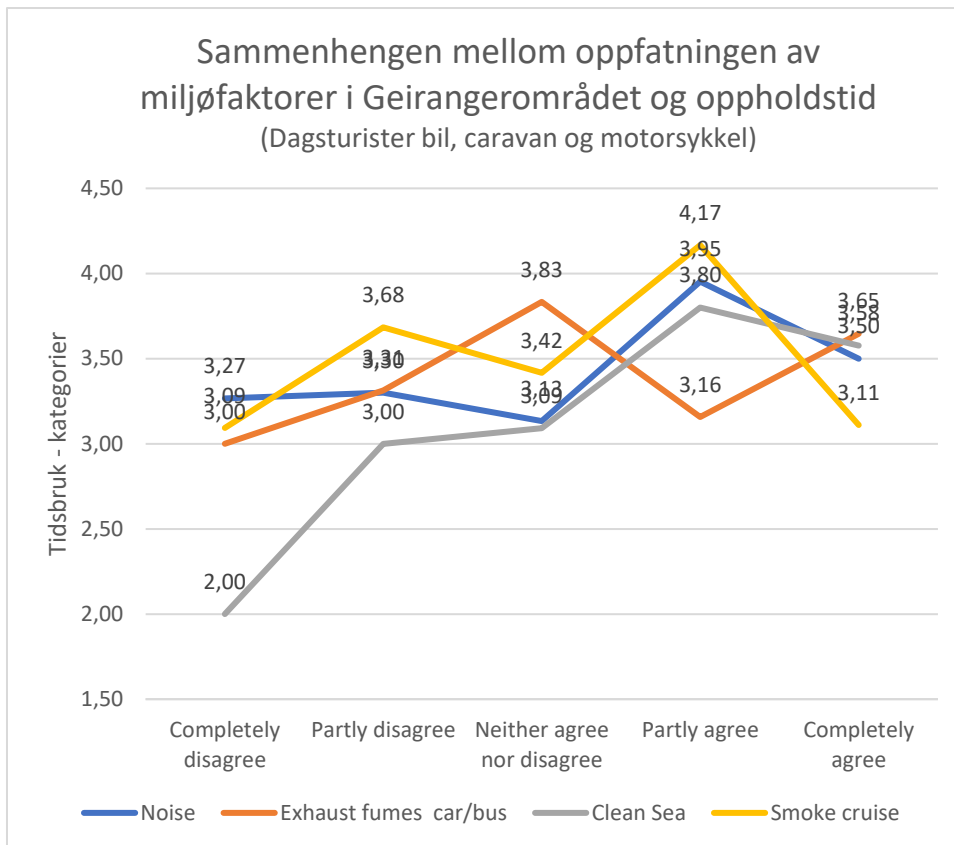
Figur 30 Sammenhengen mellom tidsbruk i Geirangerområdet og hvor enig eller uenig respondenten er i påstanden «Jeg opplevde ikke Geirangerområdet som overfylt.». Enheten for tidsbruk er kategorier, ikke antall timer. (N total = 107 personer).

Vi antar at individuelt reisende på land er de som i størst grad blir påvirket av trengsel og også er de som er mest fleksible i forhold til å reise videre når de måtte ønske. Analysene er derfor begrenset til denne gruppen. Figur 30 tyder på at det er en svak positiv sammenheng mellom opplevelsen av trengsel og hvor lang tid man oppholder seg i området. Andre typer analyser stadfester dette bildet (bivariat sammenheng:  $r=0,198$ ,  $p=0,04$ ).

**Oppsummert kan vi dermed si at vårt datamateriale bare til en viss grad kan styrke hypotesen om at oppfatningen av trengsel påvirker oppholdstid i området - for dagsturister som kommer landeveien. Men det kan også hende påvirkningen går andre veien, at man er mer positiv jo lenger man stopper.**

**Hypotese 8: Oppfatningen av miljøfaktorer påvirker hvor lenge individuelt besøkende på land stopper i Geirangerområdet**

Dersom besøkende oppfatter Geirangerområdet som støyende og fylt av røyk og eksos, hvordan vil det påvirke oppholdstiden i området? Vi har sett nærmere på dette spørsmålet.



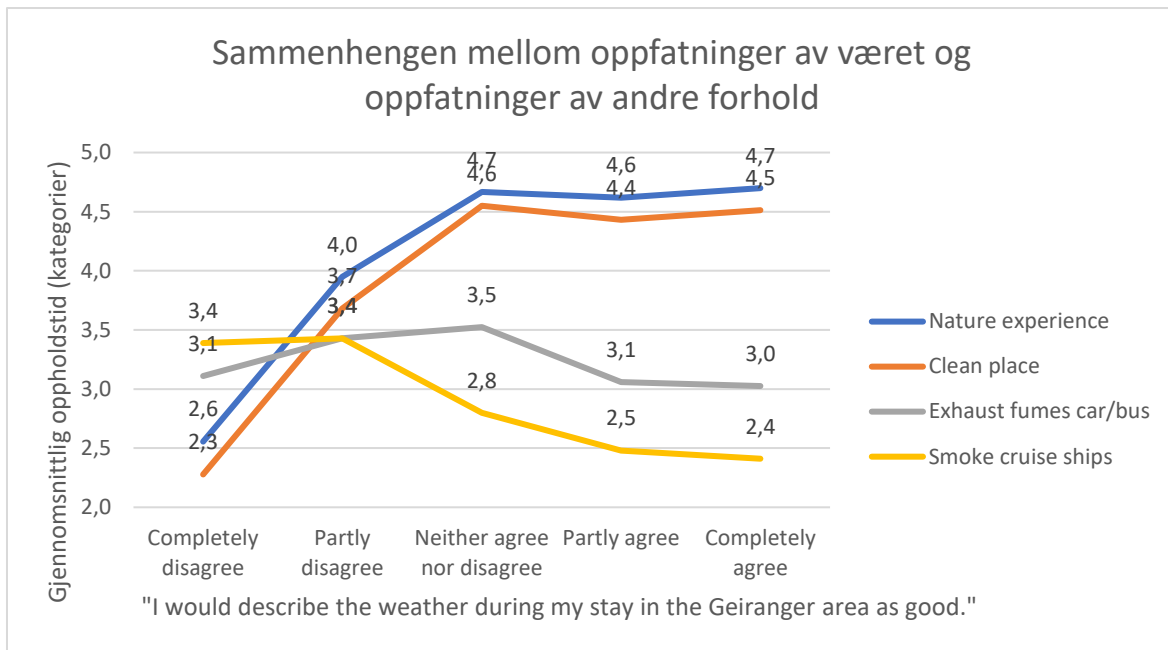
Figur 31: Sammenhengen mellom oppholdstid i Geirangerområdet og i hvilken grad man har sagt seg enig eller uenig i ulike påstander om miljøet i Geirangerområdet. Tidsaksen representerer kategorier, ikke tidsenheter som timer eller minutter. Se figur 29 for en nærmere beskrivelse. Bare dagsturister som reiser med bil, motorsykkel eller bobil er inkludert i analysen. N=93 – 106.

Av Figur 31 ser vi hvordan oppholdstid i Geirangerområdet varierer i forhold til om man er enig eller uenig i ulike påstander om miljøtilstanden i området. Bare synspunkter på påstanden «Sjøen virker ren i Geirangerområdet» synes å ha en sammenheng med oppholdstid. Denne sammenhengen er også den eneste som er statistisk signifikant og middels sterk ( $r=0,27$ ,  $p=0,01$ ). Årsakssammenhengen mellom disse to variablene synes imidlertid uklare.

**Oppsummert kan vi dermed ut fra vårt datamateriale ikke si at det er noen klar eller sterk sammenheng mellom hvordan besøkende oppfatter miljøfaktorer i Geirangerområdet og hvor lenge de oppholder seg i området.**

**Hypotese 9: Oppfatninger av været påvirker hvordan folk oppfatter Geirangerområdet**  
Tidligere besøksundersøkelser viser at været kan påvirke hvordan besøkende oppfatter området.<sup>15</sup> Vi skal derfor se nærmere på hvordan dette forholder seg i vårt datamateriale.

<sup>15</sup> Innovasjon Norge og Epinion (2017): «Cruise- og ekspedisjonsturister på Svalbard.»



Figur 32: Sammenhengen mellom i hvilken grad man er enig eller uenig i påstanden: «Jeg vil beskrive været som bra under oppholdet i Geirangerområdet» og hvordan man oppfatter ulike sider ved Geirangerområdet. Alle besøkende i undersøkelsen inkludert. N = 432-458.

Tidligere undersøkelser har vist at været kan være med å påvirke hvordan besøkende oppfatter området.<sup>16</sup> Vi har derfor inkludert et spørsmål i undersøkelsen som tar høyde for hvordan de besøkende oppfatter været.

Vi ser av Figur 32 at respondentene som uttrykker at de opplever at været har vært bra, også har en høyere gjennomsnittsscore på knyttet til naturopplevelsen (4,7) og om området er rent og om (4,5), enn de som var misfornøyde med været (2,6 og 2,3).

På den andre siden ser vi at det synes å være en negativ sammenheng mellom oppfatningen av været og hvordan de besøkende stiller seg til påstanden «Synlig røyk fra cruiseskip påvirker mitt inntrykk av Geirangerområdet i negativ retning». Dette har trolig sammenheng med at røyk fra cruiseskip er mer synlig når det er høytrykk i området.

Opplevelsen av eksos fra bil og busser ser i figuren ikke ut til å ha noen sammenheng med været.

Bivariate analyser viser at det er sterke sammenhenger mellom oppfatningen av været og det overordnede inntrykket av området, dvs. påstander knyttet til naturopplevelse, oppfattelsen av området som rent og om den besøkende vil anbefale området som reisemål ( $r=0,37 - 0,45$ ,  $p=0,00$  for alle). Været kan jo også tolkes som en del av «trivselsfaktoren» nevnt i avsnittet om sammenhengen mellom trengsel og oppfatningen av Geirangerområdet som helhet (s. 27).

Den negative sammenhengen knyttet til synlig røyk fra cruiseskip er også statistisk signifikant, men forholdsvis svak. ( $r=-0,175$ ,  $p=0,00$ ).

**Våre data kan dermed styrke hypotesen om at oppfattelsen av været påvirker hvordan besøkende oppfatter området, men sammenhengen kan også være omvendt: Man har det fint og er fornøyd, og er da også fornøyd med været. Faktoranalysen i tidligere avsnitt indikerer det siste (s.27).**

<sup>16</sup> Innovasjon Norge og Epinion (2017): «Cruise- og ekspedisjonsturister på Svalbard.»

Hypotese 10: Oppfatningen av Geirangerområdet er avhengig av bakgrunnsfaktorer som utdanning, alder, hvor man bor...

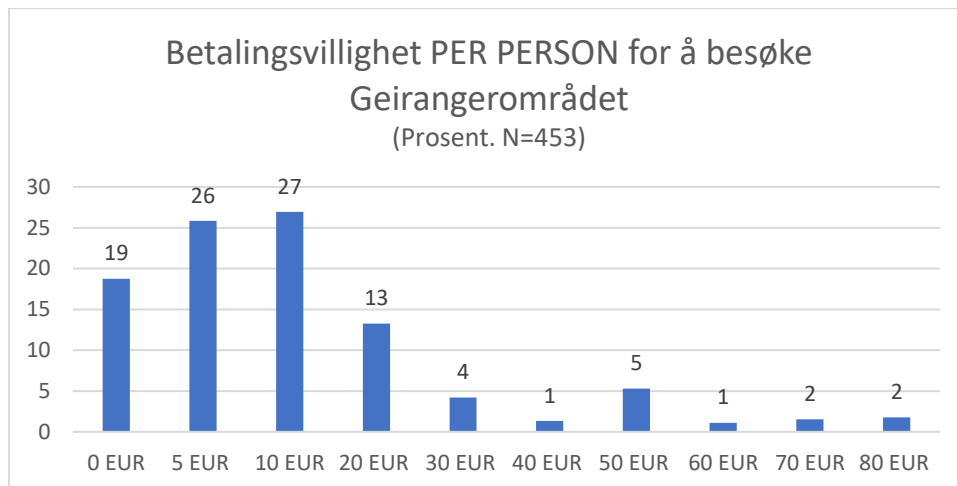
«Tradisjonelle» bakgrunnsfaktorer som kjønn, utdanning, sivilstatus, inntekt osv. har vist seg i samfunnsvitenskapen ofte å ha betydning for holdninger. Vi har derfor sett på i hvilken grad oppfatningene av Geirangerområdet avhenger av ulike bakgrunnsfaktorer. Nærmere bestemt har vi sett nærmere på faktorene:

- a. Utdanning
- b. Alder
- c. Inntekt
- d. Kjønn
- e. Sivilstatus
- f. Om man har bosted på et større eller mindre sted

**Oppsummert kan vi si at vi ikke finner noen sterke sammenhenger mellom ulike særtrekk ved de besøkende, som kjønn, utdanning, alder eller inntekt og oppfatninger av Geirangerområdet.**

## 5. Besøkendes betalingsvillighet for å besøke Geirangerområdet

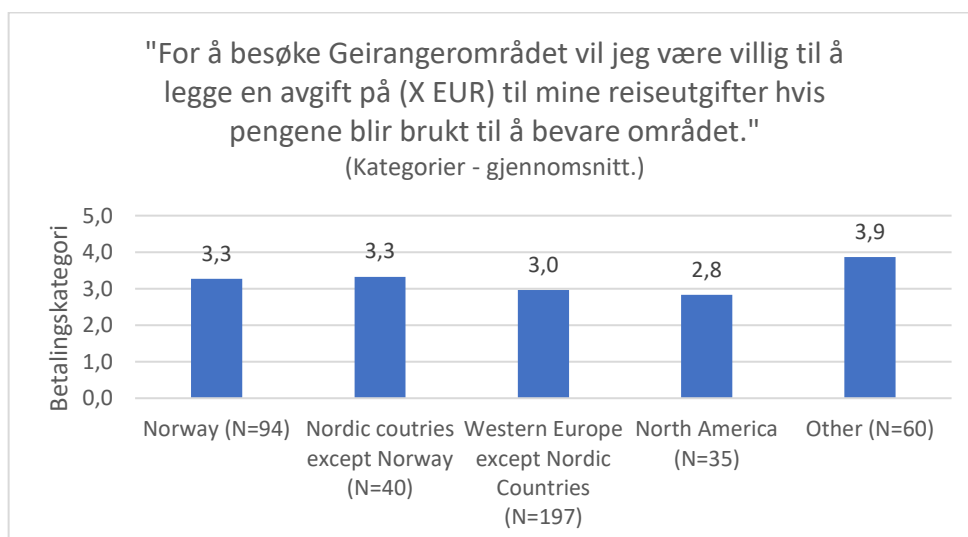
I undersøkelsen har vi også sett nærmere på betalingsvillighet for å besøke Geirangerområdet. Det har i lenger tid vært debatter og diskusjoner omkring denne typen løsninger for å dekke kostnader til infrastruktur og til å utbedre slitasje på naturområdet. New Zealand er i ferd med å innføre denne typen «turistskatt», men da i nasjonal sammenheng.<sup>17</sup>



Figur 33: Hva besøkende i Geirangerområdet svarer på spørsmålet: «For å besøke Geirangerområdet vil jeg være villig til å legge en avgift på (X EUR) til mine reiseutgifter hvis pengene blir brukt til å bevare området». Per person. Prosent. N=453.

Vi ser av Figur 33 at betalingsvilligheten for å besøke Geirangerområdet er forholdsvis stor. Bare 19 prosent er ikke villige til å betale for å besøke området. 81 prosent er villige til å betale inntil 5 Euro per person (fra 5 Euro og oppover i figuren) forutsatt at pengene går til å bevare området. 55 prosent er villige til å betale inntil 10 Euro per person og 28 prosent er villige til å betale inntil 20 Euro. Deretter går betalingsvilligheten raskt nedover.

Vi har også sett nærmere på om betalingsvilligheten varierer mellom ulike land og grupper av land.



Figur 34: Gjennomsnittlig betalingsvillighet avhengig av bostedsland (grupper). Loddrett akse indikerer betalingskategorier: 1 = 0 Euro per person, 2 = 5 Euro per person, 3 = 10 Euro per person, 4 = 20 Euro per person, 5 = 30 Euro per person, 6 = 40

<sup>17</sup> Kilde: E24 hentet fra NTB: <https://e24.no/utenriks/new-zealand/new-zealand-varsler-turistskatt/24371205>

*Euro per person, 7 = 50 Euro per person, 8 = 60 Euro per person, 9 = 70 Euro per person og 10 = 80 Euro eller mer per person. (N total =426)*

Figur 34 viser at besøkende fra samlekategorien «andre land» som innbefatter personer fra Asia, Sør-Amerika, Øst-Europa og Oceania er de mest betalingsvillige. Gjennomsnittlig betalingsvillighet ligger nært 20 Euro per person for disse gruppene totalt sett.

De store besøksgruppene fra Norge og ellers i Vest-Europa er i gjennomsnitt villige til å betale opptil 10 Euro per person for å besøke Geirangerområdet. Gjennomsnittet for besøkende fra Nord-Amerika ligger litt under dette.

Cruise- og landbesøkende har gjennomsnittlig omtrent samme betalingsvillighet, rundt 10 Euro per person for begge grupper.

Vi har også sett om ulike bakgrunnsfaktorer påvirker betalingsvillighet. Vi finner generelt små forskjeller. Ett unntak er verdt å nevne: Menn synes i gjennomsnitt å være villige til å betale mer enn kvinner for å reise til området, men begge grupper ligger nært et gjennomsnitt på 10 Euro (kategori 3. Menn 3,35 og kvinner 2,96).

**Vi finner da generelt at betalingsvilligheten for å besøke Geirangerområdet – forutsatt at pengene går til å bevare området – er forholdsvis stor, men dalende dersom betalingen overstiger 10 Euro per person.**

**Vi finner videre liten støtte for at ulike bakgrunnsfaktorer i vesentlig grad påvirker hvor mye de besøkende er villige til å betale.**