

RAPPORT - MULIGHETSSTUDIE

SPRANGET – MYSUSÆTER

MIMIR



INNHold

Sammendrag	4
1. Bakgrunn og rammer	6
1.1 Bakgrunn	8
1.2 Mandat	8
1.3 Gjennomføring	8
1.4 Oppgaveforståelse, avgrensning og definisjon	8
1.5 Tilnærming og metode	9
2. Nåsituasjonen i området	14
2.1 Spranget som innfallsport til Rondane	15
2.2 Biltrafikk på Tjønnbakkvegen	17
2.3 Viktigste brukergrupper rundt Spranget	19
3. Effektvurderinger av flytting	24
3.1 Brukerreisen til hjertet av Rondane	25
3.2 Vurdering av ulike brukergruppers næringsmessige betydning	28
3.3 Mulig effekt av flyttet parkeringsplass uten skyttelbuss	30
3.4 Mulig effekt av flyttet parkeringsplass med skyttelbuss	30
4. Oppsummering og anbefaling	32
4.1 Et bærekraftig reiseliv	33
4.2 Internasjonale eksempler på reguleringer og informasjonstiltak	36
4.3 Forslag til løsning for Spranget - Mysusæter	40
4.3.1 Utvikle Mysusæter som knutepunkt og innfallsport til nasjonalparken	40
4.3.2 Etablering av alternative stier	41
4.3.3 Øke «inngangsbilletten» til Spranget	42
4.3.4 Bedre tilrettelegging på og rundt parkeringsplassen på Spranget	42
4.3.5 Koordinert utvikling og drift av området som reisemål	42
Kilder og referanser	48



Foto: Nasjonalparkriket

SAMMENDRAG

Rondane-Dovre nasjonalparkstyre og Sel kommune ønsker en utredning av de næringsmessige effektene av å flytte parkeringsplassen fra Spranghaugen (i det videre kalt Spranget) og ned til Mysusæter. Effektene skal vurderes i forhold til to alternativer: ett der det etableres en skyttelbuss fra Mysusæter og inn til Rondvassbu og ett uten skyttelbuss.

Spranget er den viktigste innfallsporten til Rondane nasjonalpark. Området har fantastisk utsyn og nærhet til 2000-meters toppene, og dermed appell til en rekke ulike brukere og målgrupper. Attraksjonskraften i området gjør at Spranget nå er i ferd med å bli et pressområde med parkerings- og trafikkutfordringer, fricamping og slitasje på natur og kulturminner. Denne type «overturisme» er en økende utfordring i norsk naturbasert reiseliv. Slik sett kan en si at utfordringene på Spranget likner på den en finner mange andre steder i Norge, og er noe en måtte tatt tak i nå også om området ikke hadde hatt villrein og nasjonalpark.

Det er heller ikke tvil om at området rundt Spranget er en av de viktigste ressursene Sel kommune har for å utvikle reiseliv. For å ta ut potensialet er en nødt til å få til en mer bærekraftig forvaltning.

Gjennomgangen av de ulike typer besøkende indikerer at det først og fremst er hytteeierne, gjestene på Rondvassbu og gjestene på Rondane høyfjellshotell (og ev andre kommersielle anlegg) som har antatt størst næringsmessig effekt i dag. Utfra et næringsmessig synspunkt er det viktig at en fremtidig løsning særlig tar vare på disse, og samtidig legger til rette for å tiltrekke seg andre besøkende som ønsker å være en del av et bærekraftig reiseliv.

Oppmerksomheten rundt et mer bærekraftig reiseliv gjør at en i dag sannsynligvis ikke hadde etablert

noen parkeringsplass på Spranget. Når den først er etablert vil en flytting – både med og uten skyttelbuss – kreve en endring ift. etablerte reisestrømmer.

Utfra et næringsmessig ståsted vurderes løsningen med å legge ned parkeringsplassen og ikke etablere et skyttelbusstilbud som svært negativt. En sykkelutleie på Mysusæter vil kunne kompensere noe. Selv om transportetappen Mysusæter-Spranget-Rondvassbu ikke er mer krevende enn mange andre etapper i DNT-nettet vil den bidra til å gjøre området mindre tilgjengelig i forhold til dagens trender med korte opphold med høyt opplevelsesinnhold. Løsningen vil også bidra til at Rondane Høyfjellshotell og de andre bedriftene på Mysusæter får redusert tilgang til Rondanemassivet som ett av sine viktigste konkurransefortrinn.

Når det gjelder alternativet å flytte parkeringsplassen og etablere skyttelbuss fra Mysusæter og helt inn til Rondvassbu vurderes ikke dette heller som noe fullgodt alternativ. Her er imidlertid de næringsmessige effektene mer delt. For noen brukergrupper vil det å kunne kjøre buss helt inn til Rondvassbu fremstå som svært positivt. Andre vil oppleve det å skulle rekke en buss og å stige om til en buss som mer brysomt.

Det å busse besøkende helt inn i hjertet av en nasjonalpark vil også av mange oppfattes som et brudd med norsk friluftstradisjon og forvaltning. Skyttelbussregimet til Snøheim har så langt vært ett unntak. Etablerer en noe tilsvarende forbi Spranget vil dette muligens kreve mer prinsipielle vurderinger ift. politikktutformingene noe som er utenfor vårt mandat.

Utfra et næringsperspektiv er det imidlertid vår

vurdering at en skyttelbuss i seg selv ikke vil løse en del av de andre utfordringene en står overfor når det gjelder å utvikle Mysusæter-Spranget-Rondvassbu-området som bærekraftig reisemål både på kort og lang sikt. Vi vil derfor foreslå at parkeringsplassen på Spranget opprettholdes samtidig som en gjennomfører ulike tiltak som samlet sett bidrar til å dempe presset på Spranget, utvikle attraksjonskraften i området og får på plass et samarbeid om utvikling og drift. Vi ser altså for oss et mer helhetlig grep der kommune, private aktører, nasjonalparkforvaltning i fellesskap trekker opp et utviklingsløp og utfra ulike roller og ståsteder bidrar til gjennomføring og drift. Hovedgrepet i anbefalingen er å utvikle Mysusæter som knutepunkt. Kort oppsummert foreslår vi følgende seks strategier

- Utvikle Mysusæter som knutepunkt og innfallsport til nasjonalparken
- Etablering av alternative stier og utkikkspunkt
- Øke «inngangsbilletten til Spranget»
- Stramme opp og skilte på og rundt parkeringsplassen på Spranget for å sikre fremkommelighet og sikkerhet
- Koordinert utvikling og drift av området som reisemål

Nærheten til nasjonalparken gjør at Miljødirektoratet med ordningen «Velkommen inn» kan være en aktuell ressurs inn i prosjektet. Arbeidet bør om mulig også kobles opp mot Oppland fylkeskommunes prosjekt «Villrein fjellet Rondane som verdiskaper». Programmet er en del av Miljødirektoratets programsatsing «Villreinen som verdiskaper», og har «gjennomføring og oppfølging av mulighetsstudie for Mysusæter/Spranget» som ett av tre delprosjekter.



KAPITTEL 1

BAKGRUNN OG RAMMER

1.1 Bakgrunn

Rondane-Dovre nasjonalparkstyre og Sel kommune ønsker en utredning av de næringsmessige effektene av å flytte parkeringsplassen fra Spranghaugen (i det videre kalt Spranget) og ned til Mysusæter.

Rondane-Dovre nasjonalparkstyre er forvaltningsmyndighet for Frydalen landskapsvernområde, der p-plassen på Spranget ligger. Sel kommune er planmyndighet på Mysusæter, der det kan være aktuelt å tilrettelegge en ny parkeringsplass. Tjønnbakkvegen som er veien mellom p-plassen på Spranget og Mysusæter drives av veglaget Tjønnbakkvegen.

Flyttingen er foreslått som ett av flere tiltak i rapporten «Villrein og ferdsel i Rondane. Sluttrapport fra GPS-merkeprosjektet 2009-2014» (NINA-rapport 1013). I arbeidet med «Besøksstrategien for Rondane nasjonalpark» (Rondane Dovre nasjonalparkstyre, 2015) har en bredt sammensatt arbeidsgruppe vurdert de foreslåtte tiltakene, deriblant også flytting av parkeringsplassen på Spranget ned til Mysusæter. Vurderingene er dokumentert i notat fra arbeidsgruppe til nasjonalparkstyret som ble overlevert i januar 2017.



1.2 Mandat

I henhold til utlysningen ønsker oppdragsgiver et studie som er tematisk avgrenset av:

- 1) *De kommersielle effektene (både muligheter og konsekvenser) av å flytte parkeringsplassen fra Spranget og ned til Mysusæter. Dette innebærer også å stenge veien opp til Tjønnbakken for all motorisert ferdsel med unntak av kjøring til private hytter og i forbindelse med drift av Rondvassbu turisthytte*
- 2) *Hvilke forutsetninger som å ligge til grunn for å stenge Tjønnbakkveien og gjennomføre flytting av parkeringsplassen fra Spranget og ned til Mysusæter*

Oppdragsgiver ønsker at følgende punkter skal utredes:

- *Hvilke effekter vil det ha for næringslivet i Sel kommune (Mysusæter, Otta sentrum, Høvringen) dersom parkeringsplassen på Spranget flyttes ned til Mysusæter?*
- *Vil flyttingen av parkeringsplassen kunne føre til at det kommer færre besøkende til Mysusæter/Rondane? Hvis ja, hvilke grupper av besøkende vil dette gjelde, og viktig er disse gruppene for næringslivet i Sel?*
- *Hvilke muligheter gir en flytting for å utvikle eksisterende og ny næringsvirksomhet nede på Mysusæter: Vil det med utgangs- og endepunkt for turer i Rondane på Mysusæter kunne bli et styrket eller svekket kundegrunnlag for daligvarebutikker, overnattings- og serveringsbedrifter, samt aktivitetstilbud?*
- *Kan det utvikles tilbud på Mysusæter som et alternativ for den gruppen som i dag bare er*

inne på Spranget og ser seg om bare i kort tid? Hvilke kostnader vil disse tiltakene medføre?

- *Hvordan harmonerer en flytting av parkeringsplassen ned til Mysusæter med trender innen internasjonal turisme? (Hvor sterke reguleringer av ferdselen er internasjonale turister vant med fra eget land, markedspotensialet for «responsible tourism»)*
- *Hvilke forutsetninger må være på plass før en eventuell flytting av p-plassen fra Spranget og ned til Mysusæter kan gjennomføres. Dette kartlegges i intervju med kommunen i første rekke*

Konsekvensene skal vurderes i forhold til to alternativer: med og uten skyttelbuss fra Mysusæter og inn til Rondvassbu.

1.3 Gjennomføring

Oppdraget er gjennomført i perioden september 2017-februar 2018.

Mimirs medarbeidere i prosjektet har vært Torill Olsson (prosjektleder) og Ingrid Solberg Sætre.

Det har i løpet av prosjektet vært gjennomført intervjuer og samtaler med kommune, næringsliv, hytteeierforeninger mm. I tillegg har vi hatt mer tilfeldige samtaler med hytteeiere og andre som kjenner området godt.

Det er også gjennomført følgende møter

- En befaring ved oppstart
- Ett åpent møte på Otta kulturhus 8. januar 2018

Den ferdige rapporten skal i tillegg presenteres for nasjonalparkstyret.

1.4 Oppgaveforståelse, avgrensning og definisjon

Oppdraget går ut på å utrede næringsmessige konsekvenser av en ev flytting av p-plassen på Spranget ned til Mysusæter. Veien er stengt vinterstid så problemstillingen gjelder kun i barmarksesongen.

Ut fra oppdragsbeskrivelsen tar vi utgangspunkt i at en ev skyttelbuss skal gå helt inn til Rondvassbu, og ikke kun til Spranget. Vi vurderer dette som en hensiktsmessig premiss ettersom en løsning med parkering på Mysusæter – buss til Spranget – og så gå/sykle derfra ville omfattet mange på- og avstigninger og dermed vært svært lite brukervennlig.

Avgrensningen mot næringspotensial gjør at Mimir ikke skal foreta effektvurderinger ift. villrein eller andre deler av verneformålet. Næringsperspektivet gjør også at Mimir heller ikke skal se på andre forhold som folkehelse og livskvalitet for lokalbefolkning eller hytteeiere, nyttetraffikk, tilgang til jaktterreng el. dersom det ikke direkte henger sammen men næringsperspektivet. Slik vi forstår det er det heller ikke oppdragsgivers ønske at utredningen skulle omfatte beskrivelser av økonomien i dag. Dette ville heller ikke vært mulig innenfor rammen av oppdraget. Vi oppfatter altså oppdraget til at vi skal se mer strategisk på mulige næringsmessige effekter av endrede trafikkstrømmene i området.

En av de viktigste forskjellene på reiseliv og andre næringer er at reiselivsnæringen er oppmøtebasert. Det betyr at kunden kommer til produktet, i motsetning til andre varer og tjenester som kan distribueres til kunden. Dette gjør at reiselivsnæringen ikke en næring i tradisjonell forstand, men et verdiskapingsystem bestående av aktører som leverer varer og tjenester til mennesker som oppholder seg borte fra hjemstedet. Dette betyr at hvem

som kan betegnes som «reiselivsaktører» varierer fra sted til sted. På steder med mye hytteturister vil for eksempel både håndverkere, grunneiere og løypelag være viktige reiselivsaktører. På samme måte vil for eksempel en DNT-hytte inngå i definisjonen av reiselivsnæringen, selv om den er en del av en frivillig organisasjon med et spesielt samfunnsoppdrag og dermed andre rammebetingelser både når det gjelder økonomi, tillatelser og enn kommersielle bedrifter. Avhengig av situasjon og type bruker vil altså både håndverkeren, grunneieren, løypelaget og DNT-hytta være viktige elementer noens brukereise. Utfra dette vurderes derfor Rondvassbu som en viktig reiselivs- og næringsaktør i denne mulighetsanalysen. Se for øvrig mer om brukerreise i punkt 1.5

1.5 Tilnærming og metode

Tilgjengelighet er en kritisk faktor for næringsutvikling. Flytting av p-plassen på Spranget vil bidra til store endringer i reisestrømmene eller ferdselsmønsteret i området. Denne vurderingen handler derfor først og fremst om å identifisere hvordan en ev flytting av p-plassen vil føre til endringer i *ferdselsmønstre*, for deretter å se hvordan det styrker eller reduserer de ulike aktørenes tilgjengelighet, og dermed potensial for næringsutvikling. Forenklet sagt vil vi i første omgang si at det er likhetstrekk mellom trafikkstrøm og næringspotensial. Rent praktisk vil mulighetsstudien først og fremst se på endringer i trafikkstrøm.

Imidlertid er ikke så enkelt at tilgjengelighet i seg

selv skaper næringsutvikling. Tilbudene må også fremstå som attraktive og relevante. Særlig i distriktene er det helt avgjørende at potensielle besøkende finner et tilbud så attraktivt at det er «en reise verdt». Det finnes en rekke eksempler på reiselivstilbud der både beliggenhet og andre elementer tilsynelatende ligger godt til rette, men som allikevel ikke lykkes. For å ta ut et næringsmessig potensial må en altså forstå potensielle kunder og tilby det de opplever som attraktivt og relevant. Denne vurderingen gjør vi som en del av det av det som i oppdragsbeskrivelsen er kalt «å så se på hvilke forutsetninger som må være på plass».



Foto: Anders Gjengedal - Visitnorway.com



Foto: Anders Gjengedal - Visitnorway.com

Attraksjonskraft og attraksjonsvurdering

Området Mysusæter-Spranget har en rekke ulike besøkende eller brukere¹. Av de som oppsøker området utfra et reiselivs-/opplevelsesmotiv vil driveren for de fleste sannsynligvis være knyttet til å være aktiv i vakker natur. Utsikten fra toppen av Tjønnbakken og innover mot «Rondane-panoramaet» er imidlertid så vakker at området sannsynligvis også tiltrekker seg besøkende som bare ønsker «å se». Det er altså liten tvil om at attraksjonskraften i området først og fremst er knyttet til det imponerende fjellmassivet med alle 2000-meterstoppene.

En attraksjon kan bidra til å skape trafikk eller den kan nyte godt av etablerte reisestrømmer. En vanlig tilnærming til attraksjonskraft er å dele inn i tre hovedkategorier:

- **Primærattraksjon** – dvs. en attraksjon som er grunnen til besøket (reason to go), slik fjordene på Vestlandet er det for internasjonale turister. Fjellområdet rundt Spranget er for eksempel primærattraksjon for toppturister, som kommer til området pga. de lett tilgjengelige 2000-meterstoppene, men også for tradisjonelle fjellvandrere. Kvalitetene i fjellområdet vil også for mange være grunnen til å kjøpe hytte rundt Mysusæter.
- **Sekundærattraksjon** – en attraksjon som i seg selv ikke skaper trafikk, men som kan være med å påvirke valg av reiserute. Ett eksempel på dette er bilturister som velger Gudbrandsdalen fremfor Østerdalen for å se, gå eller sykle en tur i området rundt Spranget på veien til/fra andre reisemål.
- **Tertiærattraksjon** – en attraksjon som ikke er kjent på forhånd, men som gjesten oppdager

underveis. Eksempel på dette er bilturister eller bobilturister som ser skiltet til Rondane nasjonalpark eller på andre måter får informasjon om kvalitetene i dette høyfjellsområdet og som tar med seg denne opplevelsen «når de først er i nærheten».

Denne inndelingen sier noe om attraksjonens betydning for brukeren, noe som igjen avgjør hvor mye han/hun er villig til å anstrenge seg for å oppleve den. For eksempel vil en som skal på topptur – og som har området som sin primærattraksjon – kunne akseptere å streve litt for å komme inn til toppene, enn en som bare tenkte å «svinge innom for å se».

Selv om attraksjonskraften ligger i fjellene vil de ulike brukerne kunne ulike motiv eller drivere for sitt besøk i området: de har ulike mål og dermed forventninger til turen, og det kan være store ulikheter i fysisk form. De besøkende kan også ha ulike forhåndskunnskaper; noen er lokalkjente, andre er det ikke, de kan ha ulik erfaring med friluftsliv, herunder også kunnskap om norsk friluftstradisjon. Det siste ser man ikke minst på steder som Besseggen, Trolltunga og Prekestolen med høy andel internasjonale gjester med annen kulturbakgrunn og naturforståelse.

De besøkendes motiv og forhåndskunnskaper preger hvordan de oppfatter området, hvor viktig tilgjengelighet er for dem og hva slags varer og tjenester de kan være interessert i å kjøpe og ha behov for. Det er derfor viktig å forstå de ulike brukerne, og å ha med seg at de besøkendes opplevelse både består av en emosjonell del (følelser og sansbare inntrykk) og funksjonell del (enkelhet, sømløshet, rett tilbud på rett sted)

Gjennom å bruke en såkalt brukereisemetodikk² ønsker vi å beskrive de ulike brukergruppene mer detaljert, i forhold til:

- Motivasjon/drivere, dvs. hva som er viktig for dem
- Hvilke tilbud og tjenester de muligens bruker i området i dag – og dermed næringsmessig effekt
- Hvordan de vil kunne reagere på en ev flytting av parkeringsplassen – med eller uten et skyttelbussregime.

Ved hjelp av denne metodikken vil vi få frem et overordnet bilde av antatt næringseffekten pr brukergruppe og hvordan den vil kunne påvirkes om trafikkstrømmene i området endres.

¹Vi benytter her begrepet brukere fordi populasjonen både omfatter tradisjonelle turister, hytteeiere og lokalbefolkning.

²Også kalt kundereise eller «customer journey».



Foto: C.H. - Visitnorway.com

Kort om brukerreisemetodikken

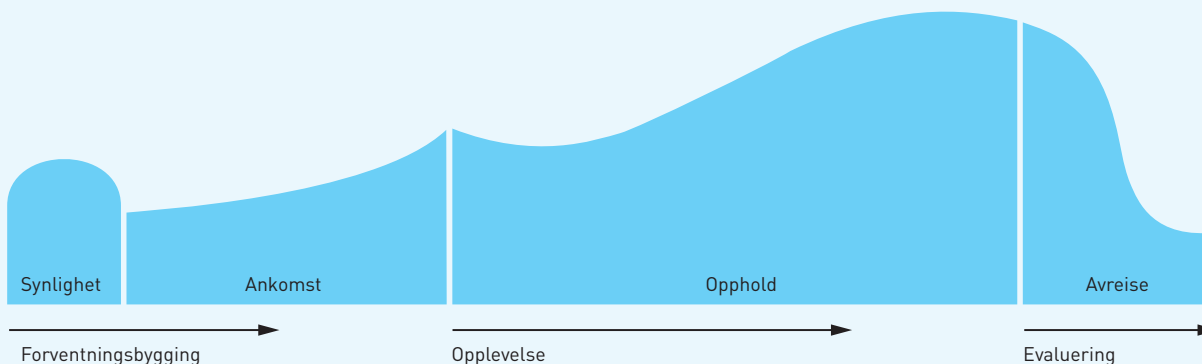
En brukerreise er en beskrivelse av en kundes opplevelse av en tjeneste eller ett opplevelses-tilbud. Gjennom å dekomponere opplevelsen fra start til slutt og å prøve å se det hele med kundens briller kan en få en mer nyansert forståelse av hvordan en tjeneste eller opplevelse svarer på ulike brukergruppes behov. Metodikken kan brukes innen alle bransjer, og egner seg både til å identifisere muligheter for forbedring og innovasjon i etablerte tilbud eller til utvikling av nye.

For en opplevelse eller en reise er det vanlig å bruke følgende begrep på de ulike fasene:

- **Synlighet** - informere og vekke brukerens interesse
- **Ankomst** - reisen til og det første møtet med tilbudet
- **Opphold** - der forventningene skal innfris, det som er «reason to go»
- **Avreise** - retur til utgangspunkt/hjemsted

Ofta blir slike kundereiser fremstilt som en dramaturgisk kurve som beskriver høydepunkter og «nedturer» slik kunden opplever det. I synlighet- og ankomstfasen bygges brukerens forventning til opplevelsen og det som er «reason to go». Avreisefasen er etter opplevelsen, og det er her brukeren gjør seg opp en mening om tilbudet «var en reise verdt».

Elementer i brukereisen som fungerer dårlig i forhold til brukerens emosjonelle og funksjonelle behov er såkalte «smertepunkter» (painpoints),



Illustrasjon 1.3: Illustrasjon brukerreise

mens elementer som fungerer bra er såkalte «hertepunkter» (gainpoints). Et typiske «hertepunkt» for en som skal på tur i området rundt Spranget vil utsynet mot fjellene fra toppen av Tjønnbakken.

Det er viktig å se at brukeropplevelsen i stor grad preges av hvilke forventninger brukeren har, dvs. hvor god og realistisk informasjon han eller hun har fått. Forventningene er sammen med forhold som fysisk form, tidligere referanser, kontekst (for eksempel reisefølge og hva slags type reise) en del av det vi kaller kundens inngangsposisjon. Forventningene og dermed også inngangsposisjonen kan påvirkes gjennom god forhåndsinformasjon og markedsføring. Det er viktig å ha med seg at ulike kulturer har ulike referanser og at kommunikasjonen og tilretteleggingen må tilpasses dette.

Tenker en på fasene i brukerreisen inn mot Spranget vil brukerens forventninger bygges i oppstigningen opp mot Mysusæter, særlig der en ser opp mot høyfjellet. Mysusæter og bommen ved Tjønnbakkvegen vil fungere som ett ankomstpunkt, mens utsynet på toppen av Tjønnbakken vil representere et nytt høydepunkt i ankomstfasen. Parkeringen på Spranget og turen innover fjellet vil for mange være starten på selve opplevelsen, dvs. der eventyret virkelig starter.



KAPITTEL 2

NÅSITUASJONEN I OMRÅDET

Foto: Anders Gjengedal - Visitnorway.com

2.1 Spranget som innfallsport til Rondane

Rondane er Norges eldste nasjonalpark. Hovedformålet med vernet er å «ta vare på et fjelløkosystem med en del av den siste gjenværende bestanden av Nord-Europas ville fjellrein» samtidig som området fortsatt skal kunne utnyttes til jakt, fiske, landbruk og friluftsliv. I følge NINA (NINA Minirapport 522) er Rondane en park som tiltrekker seg mange turister. Opptil 35% av de besøkende er utlendinger og tellingene viser opp til besøk opp til 32 ulike nasjonaliteter. Rondane ser også ut til å ha flere eldre besøkende enn det en finner i for eksempel Jotunheimen og Dovrefjell-Sunndalsfjella.

Når det gjelder Spranget viser NINA (NINA Minirapport 522) at Spranget er den viktigste innfallsporten til Rondane nasjonalpark. Tellepunktet langs grusvegen mellom Spranget og Rondvassbu er den lokaliteten med størst volum besøkende i Rondane, med rundt 23 000 passeringer/11 000 besøkende³. I tillegg kommer 13 000 passeringer med sykkel (NINA, 2016), samt de som går over brua ved Spranget og på nordsiden av Ula mot Rondvassbu.

Hele 68,7% av de som kommer til Spranget er ute i terrenget kortere enn 5 timer. (NINA, 2016) I normal gange tilsier dette at de kommer frem og tilbake til Rondvassbu. Også flerdagersturene fra Spranget er gjennomsnittlig kortere enn de fleste andre stedene i Rondane. Dette er sannsynligvis fordi

Spranget, sammen med Straumbu og Dørålseter er Rondanes viktigste innfallsporter for besøkende som skal på toppturer.

Spranget er også den innfallsporten i Rondane som har høyest andel av førstegangsbesøkende (46,8%). Samtidig viser Minirapport 522 at Spranget også har en høy andel barnefamilier, noe som sannsynligvis skyldes grusveien og det lette terrenget. Dette indikerer at Spranget preges av en sterk trend i det opplevelsesbaserte reiselivet; ønsket om «effektive turer» med høyt opplevelsesinnhold. Det er også interessant at nesten 70% av de besøkende ønsker tilrettelegging i form av merking, klopping, søppelkasser mm. Totalt sett fremstår Spranget som en innfallsport og møte med nasjonalparken både for spreke fjellfolk og barnefamilier og andre som ønsker en enkel tur i flott natur.

Parkeringsplassen på Spranget ligger på nasjonalparkgrensen og gir et fantastisk utsyn mot det såkalte Rondanepanoramaet. Her finner en de fleste av Rondanes 2000-meterstopper, alle tilgjengelig på dagstur fra området Rondvassbu - Spranget - Mysusæter.

Fra parkeringsplassen går det en grusvei samt flere stier inn mot DNT-hytta Rondvassbu. Avstanden er 6 km, og langs grusveien tar det 30 minutter å sykle eller 1-1 ½ time til fots. Rondvassbu driver også sykkelutleie fra p-plassen. Terrenget er flatt

og lettgått, og derfor egnet for enklere og kortere turer, samtidig som grusveien gjør det enkelt å komme inn i nasjonalparken også med barnevogn, rullestol ol. Enkeltbillett på Tjønnebakkvegen koster kr 20,-, og parkeringen er gratis. Området rundt Spranget gir derfor en sjelden god tilgjengelighet til svært attraktiv natur og til en av DNTs mest populære hytter.

Attraksjonskraften i området gjør at parkeringsplassen i perioder er sprengt. Parkering langs veien fører til dårlig fremkommelighet og trafikkfarlige situasjoner i høysesong, inkludert helger om høsten. Samtidig registreres også en økt problemstilling med fricamping⁴ både av bobiler og telt. Aktører melder også om teltleire i regi av kommersielle turoperatører. Området har ikke noen toalettfasiliteter, og er heller ikke på andre måter tilrettelagt for opphold.

Spranget er altså i ferd med å bli et pressområde med de ulemper det medfører både for natur og gode kundeopplevelser. Dette er en økende problemstilling i norsk naturbasert reiseliv, og kalles ofte «overturisme». Slik sett kan en si at dagens utfordringer på Spranget likner de en finner mange steder i Norge. Denne pressproblematikken er altså noe en måtte tatt tak i på Spranget også om området ikke hadde kobling opp mot nasjonalpark og villrein.

Oppland fylkeskommune drifter buss mellom Otta og Spranget i sommersesongen.




Parkeringsplassen på Spranget på en utfartsdag. Dårlig møte med nasjonalparken, dårlig fremkommelighet og med risiko for skader på både mennesker og materiell.



³ NINAs tellere teller frem og tilbake, dvs. at en person vanligvis telles to ganger. Antall personer kan derfor anslås til halvparten av antall passeringer.

⁴ Definert som «å slå leir og overnatte der det ikke uttrykkelig er forbudt» i motsetning til villcamping som defineres som «å slå leir og overnatte der det er forbudt» og rasting «Opphold for nødvendig hvile inntil 12 timer, uten å slå leir» jf. Norsk Bil og caravanklubb.



Trolltunga slik det ser ut til å være.



Trolltunga slik det også er.

Overturisme

Svak krone, lave flypriser, generell velstandsutvikling globalt og jakten på unike opplevelser er viktige årsaker til veksten i turiststrømmen til og i Norge. De besøkendes deling av spektakulære bilder på sosiale medier gjør at naturskjønne områder eller andre attraksjoner med høy delingsverdi opplever økt tilstrømming. Ofte skjer dette plutselig og uten at reisemålet er utviklet for å håndtere vekst. Resultatet kan bli slitasje på natur, kulturminner og lokalbefolkning. Lofoten, Prekestolen og Trolltunga er blant de mest kjente eksemplene, men også andre områder opplever at antall turister overstiger stedets tålegrense. Situasjonen gjør at offentlige og private lokale aktører på en helt ny måte må ta grep for å få til en helhetlig utvikling og forvaltning av attraktive områder. Forsvarlig drift og gode leveranser til utvalgte målgrupper («Destination Management») blir viktigere enn markedsføring for å få flere gjester («Destination Marketing»). Vi kommer nærmere tilbake til dette i punkt 4.

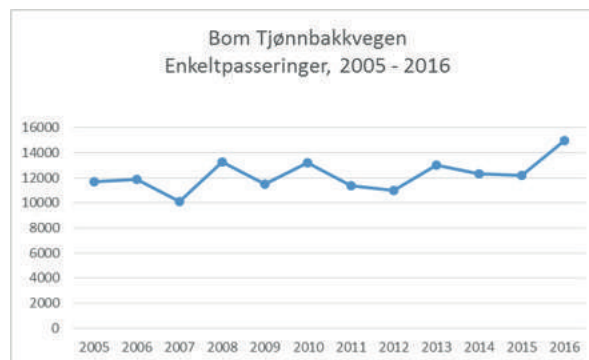
2.2. Biltrafikk på Tjønnbakkvegen

Tall fra Tjønnbakkvegen viser at antall enkeltpasseringer⁵ med bil ligger mellom 10-15 000 pr år. Trafikken er lav i perioden 1.juni – 10 juli, og høyest i perioden 10. juli- 20. august samt helgene om høsten. Hytteeiere med årskort er ikke inkludert i enkeltpasseringene. Det er derfor grunn til å tro at det meste av enkeltpasseringene er trafikk til Spranget. Innovasjon Norges Turistundersøkelse (2016) anslår at norske reisefølger i gjennomsnitt er på 2,7 personer, utenlandske 3,8. Med utgangspunkt i 2,7 person pr reisefølge representerer disse passeringene 27 000 – 40 000 personer.

Dette stemmer relativt godt med NINAs tellere; på veien fra Spranget og til Rondvassbu ble det registrert 33 900 passeringer (dvs. rundt 17 000 personer) for perioden 31.juni- 1.september 2017 (NINA Minirapport 522). I tillegg kommer ca. 3 650 som gikk på nordsiden av Ula.

Tallene for Tjønnbakkvegen 2017 er ikke, men veistyret antar at det har vært en liten nedgang. 2016 ser derfor ut til å være et foreløpig toppår med ca 15 000 passeringer. For øvrig er det bemerket at både 2008 og 2010 var gode multeår og at det kan være forklaring på det høye antall passeringer de årene.

I tillegg til å gå Tjønnbakkvegen finnes også alternative turveier opp i fjellet, for eksempel på øst-siden av Store Ula forbi Storulfossen eller opp via Ranglarhø til Ranglartjønn. Begge disse gir flott utsikt mot Rondanepanoramaet. Disse alternativene fremstår imidlertid mer som turer og egne turmål, uten tilsvarende betydning for tilgjengeligheten, og omtales nærmere i punkt i rapportens punkt 4.3.2.



Illustrasjon 2.1: oversikt over enkeltpasseringer i bommen ved Tjønnbakkvegen 2005-2016 (Kilde: Tjønnbakkvegen)



Elva Ula er også med sine fosser og stryk attraktiv for gode elvepadlere. Vi er ikke kjent med at elvepadlerne bruker parkeringsplassen på Spranget spesielt, men deres tilstedeværelse i området bekrefter i alle fall at Ula har attraksjonskraft for flere målgrupper. Den 23. januar 2011 skrev magasinet Fri Flyt følgende:

Matze Brustmann er ikke kjent for å padle kajakk med håndbrekket på, og i sommer var han førstemann utfor Brudesløret i Ula.

Elva Ula i Rondane er mest kjent for fossene like ved Mysusæter, og de fantastiske skliene lenger opp. Elva er kanskje Norges mest legendariske "creek", og arena for blant annet Ekstremutfør-konkurransen under Sjøafestivalen. Da elvas bratteste parti ble førstegangspadlet midt på 90-tallet, og senere den store fossen ved Mysysæter (av Erik Martinsen og Olaf Obsommer), var det vel få som trodde flere av fossene skulle padles i kajakk.

Men i senere tid har fossene i nedre del av Ula blitt padla i kajakk, og i sommer ble jaggu fossen Brudesløret, som gjerne markerer starten på padleturen i Ula, forsert av nevnte Brustmann.»

⁵⁾ Beregningene er foretatt av Tjønnbakkvegen med utgangspunkt i omsetningstall og priser. I tillegg kommer trafikk til/fra ca 150 hytter som har årskort



Foto: C.H. - Visitnorway.com

2.3 Viktigste brukergrupper rundt Spranget

For vårt formål som er knyttet til attraksjonskraft og næringsutvikling er vi avhengig av å kunne beskrive antatt reason to go, adferd og dermed også sannsynlig effekt av en ev flytting på en mer detaljert og operativt nivå. En brukergruppes reaksjon på endret tilgjengelighet vil være preget av funksjonelle forhold (som fysiske ferdigheter, bagasje, tid avsatt mm) og emosjonelle forhold (for eksempel hvor viktig turen er, dvs. hvor sterk reason to go). Vi har derfor valgt å dele inn brukerne i tradisjonelle segmenter som lokalbefolkning, hytteeiere, gjester i kommersielle senger mm.

Erfaringen fra naturbaserte reisemål generelt er at mange av de besøkende i liten grad benytter seg av kommersielle tilbud og at de dermed ikke bidrar til lokal næringsutvikling. Litt spissformulert er dette en type brukere som en ut fra næringshensyn ikke har glede av, og som en særlig i områder med pressproblematikk, ikke trenger flere av. Ut fra vårt formål har vi derfor forsøkt å si noe om det næringsmessige potensialet av hver enkelt gruppe i gjennom følgende kategorisering:

- **Liten** – dvs. liten sannsynlighet at brukerne bruker benytter nevnte tilbud
- **Middels** - dvs. middels sannsynlighet at brukerne benytter nevnte tilbud
- **Stor** - dvs. stor sannsynlighet for at de brukerne benytter nevnte tilbud

Vi presiserer at vurderingen er gjort på bakgrunn av sekundærkunnskap og vår generelle forståelse av reisestrømmer og reisendes behov, og at vi ikke har konkrete tall for dette prosjektet. Vurderingene blir dermed mer å betrakte som hypoteser som ev kan testes ut gjennom intervjuer med ulike typer brukere senere.

2.3.1 Dagsturister

Lokalbefolkning

Har området som sitt nærturområde sommer og vinter. Har sannsynligvis et sterkt forhold til Rondane og til Spranget som innfallsport. Vil sannsynligvis også oppfatte en ev flytting som en viktig symbolsak.

Bruker sannsynligvis området både til langturer (trening, topptur, fjellvandring) og til korte turer ettermiddag og helg. Dette betyr at brukergrupper blant lokalbefolkningen både kan være de aktive og godt trente, men også barnefamilier, eldre og andre som ønsker en enkel tur i flott natur.

Antatt næringsmessig effekt i dag: Benytter handel og service på Otta, derfor lite behov for tradisjonelt handelstilbud på Mysusæter. Mange vil sikkert ha med egen matpakke. Kan i noen tilfeller kjøpe brus, sjokolade el på vei opp eller ned fra fjellet, men kan like gjerne ha med det fra bygda. Kan kjøpe kaffe, vaffel el på Rondvassbu. For kortere turer med høy hyggefaktor (for eksempel med småbarn eller eldre) kan det være aktuelt å besøke kafeen på Mysusæter.

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: Vil oppleve området som mer utilgjengelig. Har lokal-kunnskap som gjør det mulig å velge andre områder, særlig for korte turer og turer der en ikke er avhengig av naturen rundt Spranget (som for eksempel til topptur). Hyppigheten på besøk fra de tradisjonelle brukerne i denne gruppen vil gå ned. Samtidig vil skyttelbussen åpne tilgangen til Rondvassbu også for grupper som tradisjonelt ikke har vært så langt inn i fjellet, for eksempel barnefamilier, eldre, funksjonshemmede mm.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss: Mange fra lokalsamfunnet er vant til å gå på ski inn til Spranget og Rondvassbu om vinteren. Å måtte gå fra Mysusæter også om sommeren vil imidlertid sannsynligvis representere en helt ny logistikk og som å miste en etablert fordel. Det er derfor sannsynlig at området vil oppleves som mer utilgjengelig. Sykkel er selvfølgelig ett alternativ, men Tjønnbakken kan oppleves som et hinder. Lokalbefolkningen har også lokalkunnskap som gjør det mulig å velge andre områder. Vil derfor kunne finne andre alternativer for lengre turer og toppturer. Hyppighet på besøk vil sannsynligvis gå ned.

Hytteiere på og rundt Mysusæter

Har området som sitt nærturområde sommer og vinter. Har sannsynligvis et sterkt forhold til Rondane og til Spranget som innfallsport. Bruker sannsynligvis også området både til langturer (trening, topptur, fjellvandring) og til korte turer litt avhengig av fysisk form og livssituasjon. I notatet «Ferdseil ut fra hytter i Rondane midt og sør» (Vorkinn, 2003) gjengis en undersøkelse foretatt blant hytteeiere i Rondane midt og sør og Ringsakerfjellet øst for Åstadalen. Selv om undersøkelsen er gammel og dekker et stort nedslagsfelt, kan den gi noen indikasjoner som er relevante for våre hypoteser om hytteeierne bruk av området.

Undersøkelsen viser at hytteeierne i denne regionen er opptatt av klassisk friluftsliv. Den viser også at 2/3 av hytteeierne holder seg innenfor en radius på 10 km for turer sommerstid, og at de opplever høyfjellet som et mer attraktivt turterreng enn skogen. Generelt fungerte DNT-hytter som turmål for rundt 30% av hytteeierne i undersøkelsen. Blant hytteeierne på Mysusæter var denne andelen mellom 60-

69%, noe som sannsynligvis har sammenheng med tilgjengeligheten til Rondvassbu.

Undersøkelsen viser også at hytteeierne i liten grad benytter bil for å komme til turmål. Hytteeierne vil sannsynligvis oppleve en ev flytting av p-plassen ulikt i forhold til beliggenhet på hytta og etablerte turtradisjoner. For hytteeiere som er vant til å gå eller sykle innover til Spranget vil flyttingen være uten betydning, mens de som pleier å kjøre til Spranget må legge om sine turvaner. Redusert tilgang til Rondanemassivet kan i ytterste konsekvens virke negativt inn på hytte- og tomtpriser i området

Antatt næringsmessig effekt i dag: Gjør sannsynligvis storhandel på Otta. Vil imidlertid kunne ta supplerende dagligvarehandel på Mysusæter. Mange har sikkert med egen matpakke på tur, men vil kunne kjøpe brus, sjokolade el til å ha med på turen på Mysusæter. Kan også kjøpe kaffe, vaffel el. på Rondvassbu, jf undersøkelsen fra 2003. For kortere turer med høy hyggefaktor (for eksempel med småbarn eller eldre som ikke kommer så langt inn i fjellet) kan det være aktuelt å besøke kafeen på Mysusæter.

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: Hytteeiere som er vant til å kjøre til Spranget vil oppleve området som mer utilgjengelig. Mange vil imidlertid enkelt kunne tilpasse seg regimet med skyttelbuss. Har også lokalkunnskap som gjør det mulig å velge andre områder, særlig for korte turer og turer der en ikke er avhengig av naturen rundt Spranget (som for eksempel til toppetur). Hyppigheten i besøk til Spranget vil derfor kunne gå ned. Samtidig vil skyttelbussen åpne tilgangen til Rondvassbu også for grupper som tradisjonelt ikke har vært så langt inn i fjellet, for eksempel barnefamili-

er, eldre, funksjonshemmede mm.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss: Hytteeiere som er vant til å kjøre til Spranget vil oppleve området som betydelig mer utilgjengelig, ref det som er sagt om lokalbefolkningen i punktet over. Avstanden fra de fleste hyttene på Mysusæter blir mer enn de 10 km som i 2003-undersøkelsen ser ut til å være en grense for dagsturer for mange. De i fysisk god form vil imidlertid kunne gå eller sykle innover. Økt bruk av terrengsykkel de senere år, bidrar at mange får en økt radius, men sannsynligvis ikke nok til at området opprettholder sin rolle som ett av de viktigste utgangspunktene for spreke hytteturister. For barnefamilier, eldre og andre med redusert fysikk vil området oppleves som utilgjengelig.

Lokalbefolkning og hytteeiere i regionen

Hytteeiere i Midt- og Nord-Gudbrandsdal som har området som en «utflukt», kanskje som en årlig tradisjon. Brukergrupper kan være både de aktive og godt trente som ønsker en topptur eller en annen utfordring, men også barnefamilier, storfamilier og andre som ønsker en enkel tur i flott natur.

Antatt næringsmessig effekt i dag: Tar hovedhandel i Otta eller andre steder. Liten sannsynlighet for handel på Mysusæter, ev kjøpe med noe til turen. Sannsynlig godt forberedt og med matpakke. Utfluktsmotivet gjør det sannsynlig med kaffebesøk enten på Rondvassbu eller på Mysusæter. Kan også være interessert i å leie sykler

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: For turer med klar «reason to go», for eksempel topp-turer eller den årvisse lunsjen på Rondvassbu, vil brukerne kunne tilpasse seg regimet med skyttel-

buss. Vil ev også se seg om etter andre utfluktsmål, for eksempel i andre deler av Rondane eller Jotunheimen. For utflukter som ikke er så koblet til en spesiell bedrift eller naturressurs vil disse brukerne være enda raskere til å se etter alternativer. Samtidig vil skyttelbussen åpne tilgangen til Rondvassbu for andre grupper som eldre, barnefamilier, funksjonshemmede.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss: Med en gang- og sykkelavstand på 1 mil fra Mysusæter til Rondvassbu vil mange kunne oppleve det som vel strabasjøst å bestige en topp i tillegg for deretter å returnere til hytta/hjemstedet innenfor en dag. De sprekeste brukerne vil fortsatt velge en slik løsning, andre vil da enten legge inn en overnatting i området eller velge ett annet utfluktsmål for i Rondane, Jotunheimen eller liknende. De som velger å besøke området, men legge inn en overnatting i området vil bidra til økt næringseffekt i lokalsamfunnet. For barnefamilier, eldre og andre med redusert fysikk vil området oppleves som utilgjengelig, og i liten grad en «reise verdt».

Andre dagsturister

Veifarende, bobilturister og andre turister som ønsker en flott og lett tilgjengelig naturopplevelse. Sannsynligvis ikke særlig forhold til området fra før, men tilgjengelighet til vakker natur kan være viktig årsak til at de hører om/velger Rondane og Spranget. For noen kan motivet være et avbrekk med fysisk aktivitet på reisen, for andre kan det være mer sightseeingrettet, dvs. å kunne si «der har jeg vært». Dette betyr at mulige brukere er både spreke og aktive friluftsfolk, mens andre kan være mer orientert mot «å se». I denne gruppen kan det også være en del internasjonale gjester. For

mange i denne gruppen vil besøket kunne være en «en-gang-i-livet»-opplevelse

Antatt næringsmessig effekt i dag: Tar hovedhandel annet sted. Bilturaspektet tilsier at mange har med egen mat, kan ev ha behov for å kjøpe noe til turen på Mysusæter. Litt avhengig av oppholdets lengde og videre reiserute denne gruppen muligens ha behov å gå på kafe der eller på Rondvassbu. Kan også være interessert i sykkelutleie

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: vil oppleve området som mer utilgjengelig. For turer med klar «reason to go», for eksempel toppturer, vil brukerne være villig til å tilpasse seg regimet med skyttelbuss. For de som kun ønsker å se vil kombinasjonen av parkering på Mysusæter, buss inn til Rondvassbu og buss tilbake sannsynligvis oppfattes som for tungvinn. Flertallet i denne gruppen vil derfor være tilbøyelig til å så se seg om etter andre og enklere utfluktsmål langs reiseruten.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss: Med en gang- og sykkelavstand på 1 mil fra Mysusæter til Rondvassbu vil området oppleves som relativt utilgjengelig. Brukere som med sterk «reason to go» for eksempel med mål om å bestig en spesiell topp, vil kunne legge inn en overnatting i området for å få det til. De fleste vil imidlertid sannsynligvis velge ett annet stoppested langs ruten.

Gjester på Rondane høyfjellshotell

Denne brukergruppen omfatter gjester på Rondane høyfjellshotell og ev andre kommersielle anlegg (for eksempel Rapham) som har naturopplevelse som en av de viktigste drivere for sitt besøk i området. Gruppen kan bestå av en rekke ulike nasjonaliteter og mennesker med ulike fysiske forutsetninger og

inngangsposisjoner. Rondane Høyfjellshotell sier selv at de ofte kjører gjester inn til Spranget i egen buss, men at de også har gjester som går kortere turer opp langs Ula og andre steder på Mysusæter. Hotellet satser på enda mer oppholdsturisme fremover, og tilgangen til Rondanepanoramaet blir viktig i den forbindelse.

Antatt næringsmessig effekt i dag: Gjester på fullserviceanlegg handler generelt lite dagligvarer ol. Hotellens lokalisering på Mysusæter gjør det sannsynlig med litt småhandel på Mysusæter. Mange vil kunne ha matpakke fra hotellet, men det kan allikevel være relevant med kafebesøk på Rondvassbu og på Mysusæter. Får låne sykkel på hotellet.

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: vil relativt enkelt kunne tilpasse seg regimet med skyttelbuss, særlig om bussen har hotellet som fast stoppested på ruten. Skyttelbussen vil også gjøre besøk på Rondvassbu til et lavterskeltilbud i forhold til det det er i dag.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss: Med en gang- og sykkelavstand på 1 mil fra Mysusæter til Rondvassbu vil området oppleves som relativt utilgjengelig for mange av de tradisjonelle hotellgjestene. For gjester som ønsker aktiv ferie vil selvfølgelig særlig sykkel være relevant. Brukere med sterk «reason to go» for eksempel med mål om å bestig en spesiell topp, vil ev også kunne legge inn en overnatting på Rondvassbu for å få det til. Hotellet vil imidlertid miste Rondanepanoramaet som sitt unike konkurransefortrinn i markedet.





Foto: Nasjonalparkriket



Foto: Anders Gjengedal - Visitnorway.com

2.3.2 Flerdagersturister

Vandrere i nasjonalparken

Denne gruppen omfatter fjellvandrere og andre som bor i telt eller hytter i og rundt nasjonalparken, for eksempel de som går vandrerruten «Den store trekanten». Kan være på rundtur eller gå inn og ut fra samme sted, for eksempel p-plassen på Spranget. Har ofte tunge sekker og mye bagasje. Har tradisjonelt vært tilbøyelig til å se transportetappene som en del av turen, men vil sannsynligvis i økende grad ha «raskt inn til opplevelsen» som kriterie i valg av turmål.

Antatt næringsmessig effekt i dag: Vil sannsynligvis handle mesteparten av provianten et annet sted. Mulig supplerende handel på Mysusæter på vei opp eller ned. Kommer langt inn i fjellet. Kan velge å bo og/eller spise for eksempel på Rondvassbu. Kan også ønske å leie sykkel.

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: for turer av en viss varighet kan denne gruppen være villig til å tilpasse seg et skyttelbussregime, også fordi det fører dem helt inn i hjertet av nasjonalparken.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss: Med en gang- og sykkelavstand på 1 mil fra Mysusæter til Rondvassbu vil fjellvandrerne få en betydelig lenger transportetappe inn til «hertet av Rondane». Etappen er imidlertid relativt lett å gå i forhold til mange andre etapper i DNT-sitt rutenett. Bruker som virkelig har et sterkt motiv for å gå i akkurat dette området vil akseptere dette, andre vil se seg om etter alternative ruter i Rondane eller andre fjellområder.

Helge/kortferier på Rondvassbu

Disse brukerne ønsker en kort ferie med høyt opplevelsesinnhold. Fordi tiden er knapp er tilgjengelighet og god organisering et viktig kriterium. Brukerne kan derfor gjerne delta på kurs eller organiserte opplegg, de kan være interessert i å leie utstyr eller kjøpe tjenester som mat for å bruke all tid på det som er «reason to go». Denne gruppen vokser sterkt. De har ofte tunge sekker og mye bagasje. Dette samt kravet til effektivitet gjør at tilgjengelighet og sømløshet er ekstremt viktig.

Antatt næringsmessig effekt i dag: I den grad de har med egen proviant, vil de sannsynligvis handle den et annet sted. Mulig supplerende handel på Mysusæter på vei opp eller ned. Mange i denne gruppen vil sannsynligvis bo og spise på Rondvassbu, ev bo i telt utenfor og spise inne. Kurs eller guidet topptur vil være viktig «reason to go» for mange. Kan også ønske å leie sykkel

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: For turer med sterk «reason to go» som for eksempel kurs, organiserte turer eller mål om å nå spesielle topper kan denne gruppen være villig til å tilpasse seg et skyttelbussregime. Mange kan også oppleve skyttelbussen som en fordel fordi det fører dem helt inn i hjertet av nasjonalparken.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss: Tidsrammen for denne type ferier og ønsket om sterke opplevelser raskt gjør at denne gruppen vil ha liten aksept for en dårligere tilgjengelighet. Mes-teparten av denne trafikken vil sannsynligvis derfor kanaliseres til andre områder i Rondane eller Jotunheimen.

Campere rundt Spranget

Denne gruppen omfatter den typiske rundreiseturisten i Norge, og består av både bobilturister og campingturister i vogn eller telt. Gruppen kjenne-tes ofte av at reisen er målet, og kan både bestå av brukere som ønsker utfordrende opplevelser i naturen eller de som mer ønsker å se/bo en natt i vakker natur. Flertallet av denne brukergruppen er individuelt reisende. Imidlertid registreres også enkelte organiserte grupper som bruker området til teltleir. Høy grad av internasjonale gjester.

Antatt næringsmessig effekt i dag: Campere er tradisjonelt kjent for å ha med det de trenger, og vil sannsynligvis gjøre storhandelen på Otta eller andre steder i dalen. Mulig supplerende handel på Mysusæter på vei opp eller ned. Sannsynligvis heller ikke stor næringsmessig effekt ift. kafebesøk på Mysusæter eller Rondvassbu. Kan ønske å leie sykkel, men kan også ha med egne.

Antatt effekt av flyttet p-plass med skyttelbuss: For denne gruppen vil attraksjonskraften i stor grad være knytte til å bo i vakker natur. Campere med telt vil kunne ta med utstyret på skyttelbussen. Dette vil medføre et ekstra ledd i forhold til dagens løsning, men vil gi dem fordel av å komme enda lenger inn i nasjonalparken. For bobilturister og turister med campingvogn vil alternativet være å parkere på Mysusæter, og ev ta skyttelbuss eller gå opp Tjønnbakken for å se Rondanepanoramaet. Attraksjonskraften i dette tilbudet vil være mindre enn dagens løsning, og vil sannsynligvis kun velges av besøkende som vurderer Rondanepanoramaet som en primær- eller sekundærattraksjon.

Antatt effekt av flyttet p-plass uten skyttelbuss:

Dette alternativet reduserer tilgjengeligheten dramatisk for denne brukergruppen. Campere med telt og sterk «reason to go» vil muligens kunne leie en sykkel (med tralle) på Mysusæter og frakte utstyret innover fjellet for å slå leir. Andre vil velge mer lett tilgjengelige områder langs reiseruten. For bobilturister og turister med campingvogn vil alternativet være å parkere på Mysusæter, og ev gå opp Tjønnbakken el for å se Rondane-panoramaet. En av de store fordelene for bil- og campingturister er den opplevde friheten til å slå seg ned på vakre steder og «der de selv vil». Å etablere Mysusæter som alternativ til fricamping på Spranget vil kreve både tilrettelegging og markedsføring av dette som alternativ.



KAPITTEL 3

EFFEKT- VURDERINGER AV FLYTTING

3.1 Brukerreisen til hjertet av Rondane

Ser en på de vanlige turistenes brukereise inn til hjertet av Rondane vil denne bestå av møter med en rekke ulike aktører og elementer. Innledningsvis er møtepunktene knyttet til informasjon og markedsføring, dvs. omtale eller salgsinnsats som gjør at brukeren bestemmer seg for å oppsøke Mysusæter/Spranget. I de øvrige fasene er møtepunktene knyttet til besøk i konkrete bedrifter eller infrastruktur som p-plasser, informasjonstavler mm. I evalueringsfasen kommer også ett nytt element inn, eventuelle brukertaler som er viktig for å få andre brukere til å velge samme reisemål. Det er altså slik at en brukers erfaringer bidrar til å informere og markedsføre området til andre.

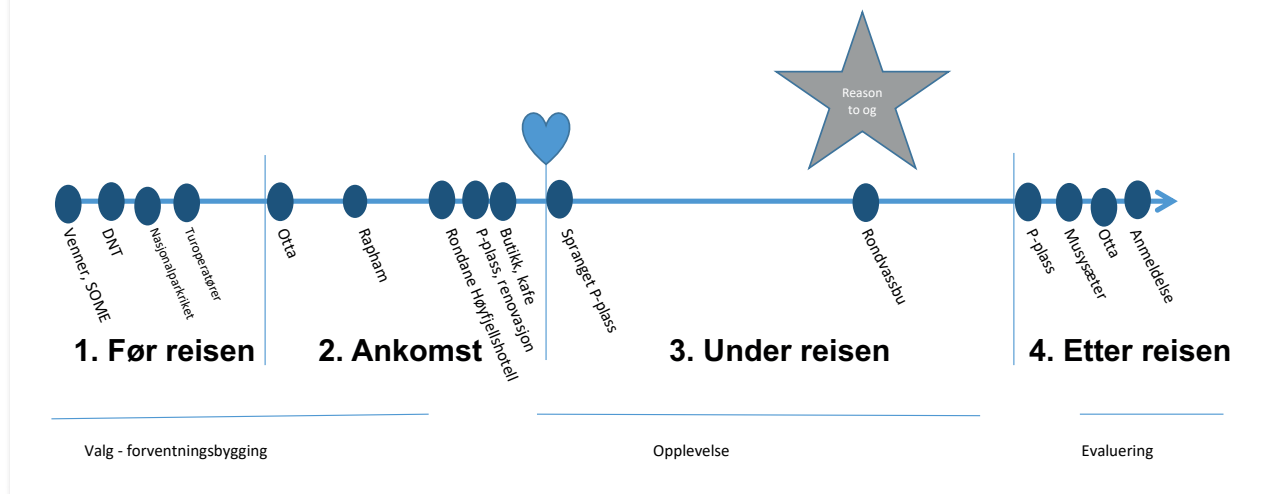
Ut fra det vi har sagt tidligere om attraksjonskraften i området, har vi også lagt inn et «hjerterepunkt» der brukeren kommer opp Tjønnbakken og ser det imponerende Rondanemassivet. Vi har også lagt inn stor stjerne for å illustrere at det er nettopp det er fjellpartiet som gjør området unikt og som for de aller fleste gir «reason to go». Om man ønsker å utvikle reiseliv som næring i området er det nettopp denne ressursen man må bygge en bærekraftig satsning rundt.

De ulike næringsaktørene eller – punktene som inngår i brukerreisen:

Otta

Kommunesenter i Sel, stasjonsby og handels- og servicesentrum i Sel. En undersøkelse gjennomført av Vista Analyse for Statens Vegvesen (Vista Analyse, 2011) viser at Otta har en stor turistrelatert omsetning, at denne primært er knyttet til hytteeierne og at hytteeierne er den kundegruppen der gjennomsnittshandel pr kunde er størst. Rapporten

Møtepunkter i kundereisen



Illustrasjon 3.1: Møtepunkter i kundereisen fra Otta – Rondvassbu

viser også at Otta har relativt liten handelsomsetning fra gjennomreisende, og at denne primært er knyttet til besøk som er bestemt på forhånd. Otta har dermed lite tilfeldig drop-in trafikk fra gjennomreisende.

Rapham Høyfjellshotell

Rapham Høyfjellshotell har vært stengt en tid, og åpnet igjen i juni 2017. De nye eierne satser primært på utenlandske grupper - mange fra Korea, Asia, noen franske og italienske. Dette er grupper som kommer sen ettermiddag/kveld og reiser tidlig morgenen etter. De har ikke tid å besøke Spranget, men ser på utsikten til Rondane fra hotellet. Eierne har på sikt planer om å holde åpent hele året, og ønsker da å jobbe mot andre grupper med mer oppholdstid.

Rondane Høyfjellshotell

Rondane Høyfjellshotell fikk nye eiere i 2014. Eierne satser på naturbaserte opplevelser. Hotellet har egen minibuss og kjører i dag ofte gjestene inn til Spranget, og låner ut sykkel, ski, truger og kanoner kostnadsfritt. Hotellet har også gjester som går småturer i området for eksempel langs Ula og opp til Ranglarhø. Rondane Høyfjellshotell har foreløpig en del bussgrupper som overnatter en natt, samt familier, par og pensjonistgrupper både norske og europeiske. Ønsker for fremtiden mindre bussgrupper og mer oppholdsturisme, kurs og konferansegjester samt skigjester om vinteren. Hotellet satser også offensivt for å bli et service- og opplevelsesknutepunkt for hytteeierne.

Mysusæter

Mysusæter servicesenter omfatter kafe, butikk

og enkel overnatting. Her finnes også en parkeringsplass som har status som statlig sikret friluftsområde og driftes av Mysusæter service-senter. Parkeringsplassen er beregnet både for korttids- og langtidsparkering. I tilknytning til parkeringsplassen finnes også returpunkt for søppel. Dette oppgraderes nå med en underjordiske renovasjonsdunker. I tillegg skal området fungere som et informasjonspunkt for Rondane nasjonalpark

Området fremstår i dag som noe rotete. For ukjente er det faktisk mulig å kjøre rett igjennom uten å vite om tilbudene der. Med en mer helhetlig løsning både av bygningsmasse og funksjoner kunne Mysusæter blitt en tydelig innfallsport – og kanskje til og med et hjertepunkt – for besøkende til denne delen av Rondane.

Mysusæter har rundt 700 private hytter. Ifølge kommunen er det også anslagsvis 200 ferdig regulerte tomter i tillegg. Menon (Menon 2016) har funnet at en moderne hytte representerer vel 150 gjestedøgn pr år. Mange av hyttene på Mysusæter er eldre, og uten innlagt vann, strøm og vintervei, noe som påvirker bruken. Notatet (Vorkinn, 2003) fra 2003 viser at hyttene i området den gang var i bruk ca. 34 netter pr år, men sier ikke noe om hvor mange gjestedøgn dette representerer. Det er imidlertid grunn til å tro at standardheving på gamle hytter og bygging av nye har bidratt til at antall netter er økt noe. Anslår en antall gjestedøgn til mellom 75-100 pr hytte på Mysusæter vil dette utgjøre mellom 50-70 000 hyttegjestedøgn pr år i området, noe som representerer et stort verdiskapings-potensial.

Rondvassbu

Rondvassbu er en av DNTs mest populære hytter. Hytta har rundt 12 000 gjestedøgn pr år, og en typisk fjellfolk-profil. Rondvassbu er også en av hytt-

ene som inngår i «Den store 3-kanten», den mest benyttede turen i Rondane. Dette er en flerdagerstur som følger T-merkede stier og stikka løyper mellom Rondvassbu-Dørålseter- Bjørnhollia. Rondvassbu er også et glimrende utgangspunkt for bestigning av 2000-meterstoppene i området.

Rondvassbu har også en stor dagsturtrafikk, og kan ha opptil 800 besøkende på en dag. Driveren på Rondvassbu har også vært dyktig til å utnytte etterspørselen etter opplevelsesintensive kortferier og tilbyr både sykkelutleie, guidede toppturer samt Randonne (med skiutleie) om vinteren. Hytta har da også økt omsetningen fra kr 6,3 mill til kr 12,8 mill på syv år, uten økning i bygningsmasse.

En flytting av p-plassen på Spranget ned til Mysusæter vil bidra til følgende endringer i tilgjengelighet, og dermed også i ferdselsmønster, til området:

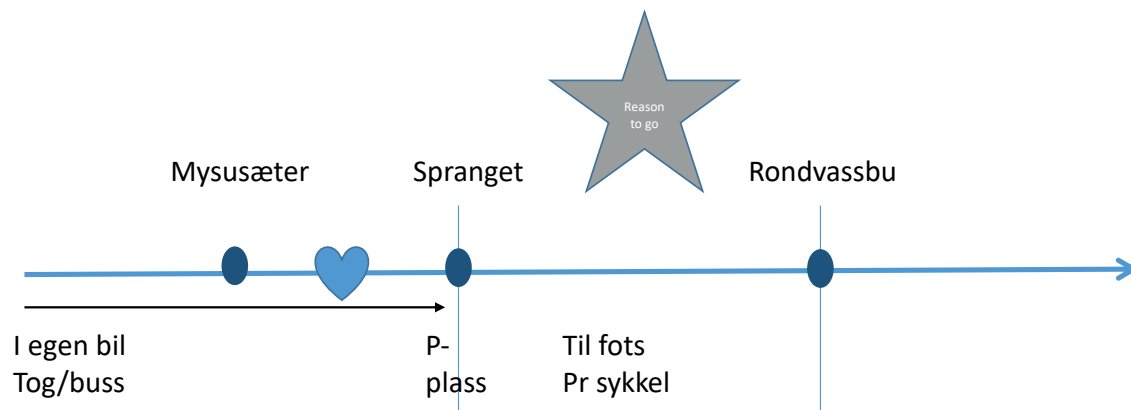
- Uten skyttelbuss - brukere må gå/sykle fra Mysusæter. Herfra og inn til Spranget er det 4 km, herunder en stigning på rundt 160 høydemeter opp Tjønnbakkvegen. Fra Mysusæter og helt inn til Rondvassbu er det 1 mil.
- Med skyttelbuss – brukere kan ta skyttelbuss fra Mysusæter og inn helt inn til Rondvassbu, alternativt gå/sykle. Besøkende som ikke bor på Mysusæter må gå, sykle eller kjøre bil dit for å ta bussen.

Dagens løsning og de to alternativene flytting med og uten skyttelbuss er illustrert i en forenklet brukerreise nedenfor. Med en billettpris på kr 20 og gratis parkering er det ingen tvil om at dagens løsning er gir en svært god tilgjengelighet til det indre av Rondane, og området som vi over har definert som «reason to go».



Foto: CH - Visitnorway.com

Dagens løsning



Illustrasjon 3.2: Forenklet brukerreise for dagens løsning i området Mysusæter-Rondvassbu

En flytting av parkeringsplassen på Spranget vil først og fremst gjøre noe med det som vi i kapitel 1 har kalt «starten på eventyret». Selve startpunktet flyttes i praksis 4 km ned fra høyfjellet og til Mysusæter, dvs. til et annet opplevelsesrom uten tilsvarende naturgitte kvaliteter og som pr i dag heller ikke fremstår som godt tilrettelagt.

I tillegg vil begge alternativene som vurderes i forbindelse med en flytting representere en mindre fleksibel løsning: med buss fordi man er avhengig å nå frem innen visse tider (jf. bussavgang) og uten buss fordi at transportetappen opp Tjønnebakken og innover i fjellet vil kreve både tid og krefter. Dette er en utfordring i en tid med stort fokus på rask overgang fra hverdag til sterke opplevelser. Begge alternativene vurderes derfor å bringe inn et nytt

«smertepunkt» i brukerreisen, markert med rødt.

Samtidig vil skyttelbussen bidra til å bringe besøkende helt inn til Rondvassbu. Mange vil oppfatte det som positivt å slippe dagens «transportetappe» fra Spranget og inn. Når det gjelder alternativet uten skyttelbuss, dvs. der besøkende må gå eller sykle fra Mysusæter, vil dette fremstå som svært negativt for de fleste typer brukere. De grupper som sannsynligvis har størst aksept for denne løsningen er hytteeiere og fjellvandrere som planlegger tur av lang varighet og som dermed kan «ta seg tid til å» gå eller sykle inn. Samtidig preges nok også denne gruppen i økende grad av ønske om tilgjengelighet og sømløshet. Dette alternativet er derfor illustrert med en rød «smertestrekning» hele veien.



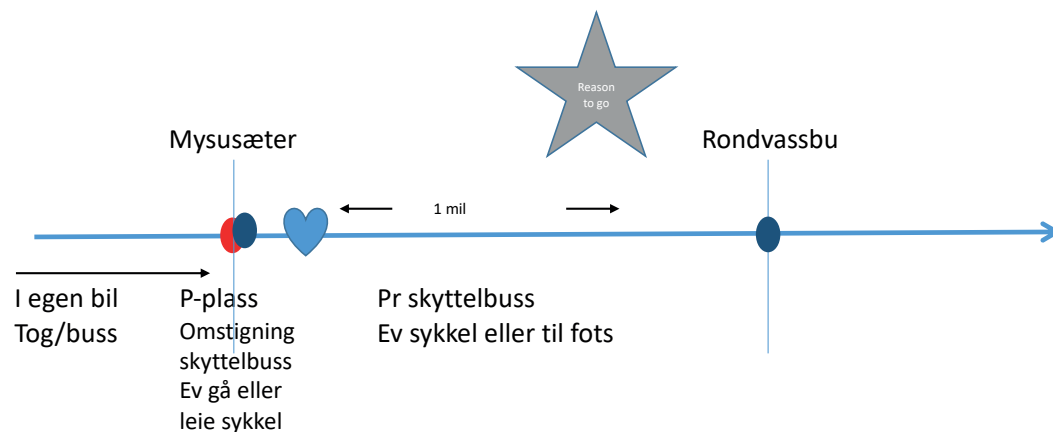
Foto: CH - Visitnorway.com



Foto: Nasjonalparkriket

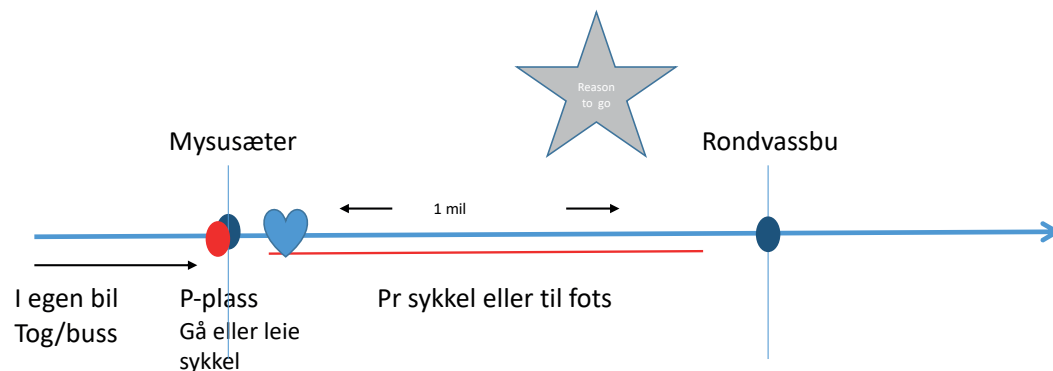


Flyttet parkering med skyttelbuss



Illustrasjon 3.3: Forenklet brukerreise for flyttet parkeringsplass og med skyttelbuss i området Mysusæter-Rondvassbu

Flyttet parkering uten skyttelbuss



Illustrasjon 3.4: Forenklet brukerreise for flyttet parkeringsplass og uten skyttelbuss i området Mysusæter-Rondvassbu

3.2 Vurdering av ulike brukergruppers næringsmessige betydning

Vurderingen av antatt effekt av flytting av parkeringsplassen på Spranget for de ulike brukergruppene (punkt 2.3) er kort oppsummert i tabellen på neste side.

Som det fremgår av tabellen er det først og fremst hytteeierne, gjestene på Rondvassbu og gjestene på Rondane høyfjellshotell (og ev andre kommersielle anlegg) som har antatt størst næringsmessig effekt i dag. Det er viktig at en fremtidig løsning særlig søker å ta vare på disse.

Hytteeierne er viktige for handelsnæringen på Otta, for hotellet og ikke minst for grunneiere både i forbindelse med tomtesalg og brøyting, hytteservice mm. I tillegg representerer hytteeierne sannsynligvis det største næringsmessige potensialet for handel- og kafeomsetningen på Mysusæter. For å øke den lokale verdiskapingen er det viktig å stimulere hytteeierne til økt bruk av hyttene. Tilgangen til Rondanepanoramaet vil være ett element. Erfaringene både fra andre områder, og fra de samtale vi har hatt på Mysusæter, tilsier imidlertid at skiløyper, vinterbrøytede veier, hyttestandard mm også påvirker bruken.

For Rondane Høyfjellshotell og Rondvassbu er det naturligvis avgjørende å kunne videreutvikle det gjestegrunnlaget man allerede har. For hotellet betyr dette å satse på mer naturbasert oppholdsturisme, gjerne også fra internasjonale gjester. For Rondvassbu gjelder det å utvikle posisjonen som en av DNTs mest attraktive hytter, knutepunkt i nasjonalparken og nær 2000-meters toppene. I forhold til næringsutvikling er det særlig viktig med den jobben som gjøres på Rondvassbu med å skape egen trafikk knyttet til kurs, guidede turer osv. Denne type aktivitet kan både bidra til å øke brukernes kompetanse og evne til riktig bruk av naturen, lengre sesonger, høyere betalingsvilje og dermed også flere arbeidsplasser. En slik tilnærming er viktig også

Type bruker	Næringsmessig betydning i dag	Endring reisestrøm: flyttet p-plass med skyttelbuss	Endring reisestrøm: flyttet p-plass uten skyttelbuss
Lokalbefolkning	Liten/middels, ev noe for handel og kafe på Mysusæter	+/-	Stor -
Hytteiere på Mysusæter	Stor – primært for handelsnæringen på Otta, hotellet, grunneiere, ev også handel og kafe på Mysusæter	+/-	Stor -
Hytteiere i regionen	Liten/middels, ev noe for handel og kafe på Mysusæter	+/-	Stor -
Andre dagsturister	Liten, ev noe for handel og kafe på Mysusæter		Stor -
Gjester på Rondane Høyfjellshotell	Stor – primært for hotellet, ev også for handel og kafe på Mysusæter	+	Stor -
Vandreturister, flerdager	Stor for Rondvassbu	+/-	Stor -
Helge/kortferier Rondvassbu	Stor for Rondvassbu	+/-	Stor -
Campere (bobil, vogn, telt)	Liten, ev noe for handel og kafe på Mysusæter	+/-	Stor -

Tabell 3.5: sammenstilling av ulike gruppers næringsmessige betydning i dag og endring i reisestrøm med og uten skyttelbuss

for utvikling av turismen på Rondane Høyfjellshotell, ev også for Rapham og andre kommersielle aktører.

I tillegg foreligger det et potensial fra nesten alle brukergrupper for økt næringsutvikling knyttet til handel og kafe på Mysusæter. Dette forutsetter opprustning av området og kommenteres nærmere i punkt 4.

For de gruppene som er kategorisert med næringsmessig betydning «liten/middels» er vår vurdering at det innad i gruppene er det stort spenn i det vi kan kalle kommersiell adferd: Noen bruker penger for eksempel på kaffe og vaffel på Rondvassbu, mens mange gjør det ikke. Gruppen totalt sett vurderes derfor å ha relativt liten næringsmessig betydning.

Totalt sett er vår hypotese at det i området rundt Spranget er mange besøkende som gir liten nær-



ingsmessig effekt. Dette er en klassisk problemstilling rundt en del norske naturbaserte attraksjoner. Ut fra en strengt næringsmessig vurdering kan en altså si at området har mange besøkende som bidrar til pressproblematikken, uten at det er kompensert i en positiv effekt for lokal verdiskaping. Næringsmessig sett er det derfor logisk å sette inn tiltak for å redusere besøksvolumet fra dem som ikke legger igjen penger i området.



3.3 Mulig effekt av flyttet parkeringsplass uten skyttelbuss

Oppsummeringen i tabell 3.5 viser at det for alle grupper vil bli en redusert trafikkstrøm hvis en velger alternativet uten skyttelbuss, her kategorisert som «stor -». Dette alternativet vil strupe mye av trafikken til Rondvassbu, vil gjøre det vanskelig for Rondane Høyfjellshotell og andre kommersielle aktører å utnytte Rondanemassivet som sitt unike konkurransefortrinn, og vil også gjøre området betraktelig mindre attraktivt både for dagens og potensielle nye hytteeiere. Alternativet å flytte p-plassen uten skyttelbuss vurderes derfor som negativt for næringsutviklingen. Etablering av en sykkelutleie på Mysusæter – ev også med elektriske sykler - vil selvfølgelig kompensere noe, men vurderes ut fra et næringsmessig synspunkt som det dårligste alternativet.

Det er viktig å si at det å gå/sykle fra Mysusæter til Spranget eller Rondvassbu hverken er lenger eller mer krevende enn mange andre turer og transportetapper en finner i andre fjellområder. Utfordringen er imidlertid at parkeringsplassen i sin tid ble etablert og at det har satt seg et reisemønster der den inngår. Det å fjerne parkeringsplassen vil derfor oppleves som mer negativt enn om det aldri hadde vært en parkeringsplass i området.

3.4 Mulig effekt av flyttet parkeringsplass med skyttelbuss

Når det gjelder løsningen med skyttelbuss til/fra Mysusæter til Rondvassbu er dette for de alle grupper, unntatt hotellgjestene, kategorisert som «+/-». Årsaken til vurderingen er at løsningen for flere av dagens brukere vil bli oppfattet som mer tungvint og dermed bidra til redusert trafikkstrøm og negativ næringseffekt. Samtidig vil skyttel-

bussen vil åpne tilgangen til det indre av Rondane på en helt ny måte, sånn at enkelte vil kunne oppleve løsningen som bedre. Generelt er det grunn til å tro at nye brukere lettere vil akseptere et skyttelbussregime enn dem som må endre på etablerte vaner. Det er også grunn til å tro at de som skal på topptur eller skal gå sentrale vandruter i området – og der Rondanemassivet er en primærattraksjon – er de som i størst grad vil tilpasse seg den nye løsningen. Mange av disse kan også ha mye bagasje og vil derfor sette pris på å kunne kjøre inn til Rondvassbu.

Vi anslår derfor at et skyttelbussregime først og fremst vil redusere besøket for dem som bare skal en «liten tur» i området. Særlig de som har mye bagasje (som for eksempel sykkel, barnevogn, kajaker el) vil oppfatte omstigning til skyttelbuss som tungvint og da heller velge andre turmål. Dette stemmer også med inntrykket vi sitter igjen med etter befarig og 5-6 samtaler på Spranget i september.

Forutsetningen for at skyttelbussregime skal fungere er at en finner en fleksibel bussløsning med brukertilpassede og forutsigbare rutetider samt, om nødvendig, kapasitet til å frakte sykler, barnevogner, kajaker og annet.

Det er også viktig å se at et ev skyttelbussregime også vil bidra til å åpne området for brukere som tidligere ikke har kommet så langt inn i fjellet. Et busstilbud vil altså føre til endring i trafikkstrukturen på Rondvassbu, fordi hytta blir lettere tilgjengelig for andre enn de typiske friluftsentusiastene som er der i dag. Erfaringene med skyttelbuss fra Hjerkinntil Snøheim viser for øvrig noe av det samme. Tiltaket har, iflg NINA (NINA, 2016), ikke med-

ført stor endring i antall besøkende inn Snøheimvegen, men har bidratt til en endring i strukturen på de besøkende: den lokale bruken er gått ned, antall brukere fra byområder (særlig Trondheim) er gått opp og antall førstegangsbesøkende har økt.

Totalt sett er det vår vurdering at det først og fremst er Rondvassbu, aktørene på Mysusæter herunder også Rondane Høyfjellshotell som vil bli berørt av en ev flytting av parkeringsplassen hvis det etableres et skyttelbussregime. For Otta sentrum vil endringene ikke ha effekt med mindre de er så dramatiske at hytteeierne reduserer sin oppholdstid, og dermed sin bruk av handelstilbudene på Otta.





KAPITTEL 4

OPPSUMMERING OG ANBEFALING

4.1 Et bærekraftig reiseliv

Som nevnt i punkt 3.2 er det viktig for næringsutviklingen at den fremtidige løsningen i varetar behovene til de gruppene som næringsmessig er viktigst i området: hytteeiere, gjestene på Rondvassbu og gjestene på Rondane høyfjellshotell og ev andre kommersielle anlegg som jobber med naturbasert turisme.

Vurderingen av alternativer må ta utgangspunkt i målet om et mer bærekraftig reiseliv, dvs. et reiseliv som tar hensyn til både natur, kultur, miljø, lokalsamfunn og økonomi.⁶ Definisjonen er nedfelt i tre tema og ti prinsipper. Definisjonen er omfattende og det vil sjelden være mulig å finne løsninger som innfrir på alle de tre temaene. Forventningene er imidlertid at en bruker bærekraft som et verdigrunnlag og at en velger løsninger som best balanser de ulike interessene.

Klimautfordringen, økt oppmerksomhet rundt bærekraft, og ikke minst utfordringene knyttet til overturisme, gjør at markedet i stadig større grad forventer bærekraftige tilbud. Utviklingen drives både av ønsket om å opptre ansvarlig, men også fordi økt reisevanthet bidrar til økende ønske om autentisitet, læring og det å komme tettere på vertsamfunnet. En undersøkelse gjennomført av Booking.com blant 1000 brukere som hadde reist i 2016 og som plana å reise også i 2017 viser at begrunnelsen for å velge «eco-friendly» overnatting var «å bedre klimaet» (52%), «å få mer opplevelse av lokalsamfunnet» (36%) og fordi tilbudene «er bedre for lokalsamfunnet» (31%). Dette indikerer hvordan gjesten ser at bærekraftige tilbud direkte slår ut i bedre opplevelseskvalitet for seg.



Illustrasjon 4.1: De tre temaene og ti prinsippene i et bærekraftig reiseliv (Innovasjon Norge/WTO)

Bærekrafttrenden uttrykkes gjennom en rekke ulike begreper og organisasjoner som Responsible Tourism⁷, Adventure Tourism⁸ og Slow Tourism.⁹ Felles for dem alle er koblingen mellom et godt reisemål og et godt lokalsamfunn, oppmerksomhet om miljøvennlige løsninger og ikke minst ekte opplevelser for gjesten.

Markedsmessig er det altså et økende antall potensielle besøkende som ønsker å være en del av et bærekraftig reiselivstilbud. Samtidig vokser også den mer industrialiserte turismen, i form av store volumer internasjonale besøkende med kort oppholdstid. Norsk reiseliv står derfor nå midt opp i viktig diskusjon om valg av målgrupper og

strategier for bærekraftig vekst.

Turister som verdsetter en bærekraftig utvikling vil være tilbøyelig til å akseptere ev restriksjoner så sant de får dem forklart på en god måte. Forutsetningen er selvfølgelig at det tilbudet som gis fremstår som attraktivt.

⁶ Definisjonen med de tre temaene og de ti prinsippene er utformet av Innovasjon Norge på bakgrunn av definisjon satt av FNs reiselivsorganisasjon World Tourism Organization (WTO).

⁷ responsibletourismpartnership.org

⁸ www.adventuretravel.biz

⁹ www.slowmovement.com

<http://haroldgoodwin.info/pubs/RTP'WP40vertourism01'2017.pdf>

De vil også være interessert i å lære og å forstå, og kan slik sett ønske å få mer foredlete tilbud i form av guiding, kurs, kobling mot mat, lokalsamfunn, noe som gir mulighet for høyere lokal verdiskaping pr gjest.

De naturgitte ressursene rundt Spranget er av så høy kvalitet at det bør være mulig å utvikle en bærekraftig turisme som også har attraksjonskraft. Rondvassbu er som nevnt i punkt 3.1, i gang med å utvikle en slik type turisme. Det er et stort potensial også for andre aktører i området å utvikle tilbud for brukere som forstår balansen mellom å bruke og å ta vare på naturressursene.

Dette krever at aktørene, kommunen og nasjonalparkforvaltningen i fellesskap jobber frem en strategi for å utvikle en mer bærekraftig turisme til området. Satsningen bør baseres på å nå ut til målgrupper som forstår verdien av de naturgitte ressursene og som ønsker læring og aktivitet.

Utfordringen med overturisme rundt naturbaserte attraksjoner er ikke utelukkende et norsk fenomen. Vi gjengir her en artikkel om den skotske øya Skye, som har vært mye brukt som location for filmer etc og som nå opplever en tilstrømning som går ut over både lokalbefolkning og naturkvaliteter. Artikkelen sto i The Guardian i august 2017 og illustrerer hvor fort turismen kan komme ut av kontroll og hvordan offentlige og private aktører må samhandle for å finne bærekraftige løsninger.

**The
Guardian**

Skye islanders call for help with overcrowding after tourism surge



Scottish island struggles with numbers keen to visit setting of TV shows, adverts and music videos, after heavy tourism promotion.

Residents on the Scottish island of Skye are calling for urgent help to deal with overcrowding after a surge in tourism led to too many visitors at some of the island's most famous beauty spots.

Islanders complain that their narrow, single-track roads are being choked with camper vans, tour buses and cars, that litter is strewn around stopping places, and visit-

ors are going to the toilet in the open.

The problem is most acute at Skye's most famous spots, particularly at the fairy pools – a series of vivid green and blue pools and waterfalls in Glen Brittle – the Neist Point lighthouse with views over to the Uist islands, and the island's remarkable ridges and stone outcrops at the Quiraing and the Old

Man of Storr.

“Skye is buckling under the weight of increased tourism this year,” said Rob Ware, who lets a self-catering cottage on the south of the island. “It’s not everywhere on the island: the reality is that there are lots of places which aren’t suffering too much but it’s the key iconic destinations, like the Old Man of Storr and the Quiraing.”

After decades of relative isolation and depopulation, Skye has recently become a must-see destination for hundreds of thousands of overseas visitors, particularly from the US, most of whom visit for a day or 48 hours and converge on only four or five of its most famous sites.

Its popularity has been driven by Hollywood, pop stars, commercials and social media, which in turn have been promoted heavily by the tourism agency VisitScotland and Scottish ministers, who are anxious to attract high-spending foreign visitors.

That has been accelerated by TV shows such as the Highland fantasy epic *Outlander*, which opens with an adaptation of the Skye Boat Song, a recent advert for a new Volvo which featured its dramatic seascapes and the Quiraing, and even Harry Styles, the former One Direction star: the video for Sign of the Times features him appearing to fly over Skye.

Ware said those tensions erupted earlier this week after a tour bus trying to park disturbed a family funeral at a cemetery near the fairy glen in Uig, one of the five most congested tourism hot spots on Skye. One mourner wrote to the tour company, urging them to stay off Skye.

Locals routinely find it impossible to drive through the cars, coaches

and camper vans clogging the single-track road. There are also fears that the traffic jams could prevent mountain rescue teams from reaching Skye's mountain rescue headquarters in Glen Brittle.

Ware also points to the pressure on affordable housing for locals. The surge in visitors is economically vital, but has raised housing costs and squeezed out local families and workers. The number of Airbnb lettings on Skye has jumped, he said, from 54 in 2015 to 360 this summer, including established self-catering cottages such as his, to yurts, spare rooms and sheds.

Highland council has been under fire for closing down public toilets, adding to the pressure on local hotels and bars, or leading visitors to relieve themselves outdoors. The council said it was reviewing the availability of public toilets and car parks across the region, but had no cash left for emergency projects.

Shirley Spear, who runs the Three Chimneys restaurant near Dunvegan castle, one of two Michelin-starred restaurants on Skye and is coordinating a campaign with Ware to win emergency funding to help devise a long-term tourism strategy, says there has been decades of underinvestment in basic infrastructure.

Family cars are now much larger and tour buses proliferate. "All

heading for the same place, taking thousands of people down these pathways. They're deteriorating and everyone is parking on the verge, which become quite muddy, rutted and dangerous. It's causing problems for parking and blocking the pathways for emergency vehicles and people who live in these areas," she said.

Precise visitor statistics for Skye are difficult to obtain but VisitScotland says more than 150,000 people visited its centre in Portree, Skye's largest town, last year – up 5% on 2015. More than 24,000 people visited the centre in June this year, again 5% up on 2016.

The boom in coastal cruises around Scotland, which has threatened to overwhelm parts of the Orkney islands, has also arrived on Skye. More than 30 cruise ships are scheduled to moor in Portree bay this summer, each for less than a day and some with 2,200 passengers on board, who are then ferried on to waiting coaches for whistle-stop tours of the most famous sites.

Kate Forbes, the MSP for Skye, Lochaber and Badenoch, has been helping coordinate a strategic plan with the council, Scottish ministers and local groups, with extra money offered to Highland council to help it cope. That included building a much larger

150-space car park in Glen Brittle, and strengthening roadsides at the worst-affected areas.

But Forbes says visitors also need to act with sensitivity, showing "basic common courtesy" at passing places on single-track roads, and on finding proper toilets. "There is a strong message that you are welcome on Skye but please respect Skye," she said.

Chris Taylor, VisitScotland's north regional director, who covers Skye, said the agency was supporting efforts to find a long-term solution involving islanders, landowners, Highland council and the government.

"I understand these issues. They're very real for people and very immediate, and it does have an impact," he said.

"But the benefits to Skye of bringing in international visitors and increased spending are huge."

• *This article was amended on 10 August 2017. An earlier version referred to a tour bus disturbing a family funeral at a church in Glen Brittle. In fact the incident occurred at a cemetery near the fairy glen in Uig.*



Tourists at a viewpoint looking at Mealt waterfall at Kilt Rock on Skye. Photograph: Arterra/UG

4.2 Internasjonale eksempler på reguleringer og informasjonstiltak

Norsk naturbruk og –forvaltning er generelt preget av få restriksjoner, liten grad av tilrettelegging og liten informasjon til de besøkende. Årsaken ligger i den norske friluftstradisjonen der høy kunnskap hos brukerne og allemannsretten er viktige premisser. Tilretteleggingsgraden har imidlertid økt i de senere år, for eksempel i form av spesielt tilrettede stier, økt bruk av informasjonsskilt og mer tiltak for å styre de besøkende unna sårbare områder.

En del av mandatet for denne mulighetsstudien er å se på hvordan en ev flytting av parkeringsplassen på Spranget harmonerer med internasjonale trender og «responsible tourism». Innledningsvis vil vi å si at vi regner det som svært usannsynlig at parkeringsplassen på Spranget ville blitt etablert utfra dagens trender når det gjelder naturbasert turisme. Det er også tydelig at en utfra oppmerksomheten på overturisme ville ha måttet ta tak i pressproblematikken rundt Spranget nå uavhengig av om området hadde villrein eller nasjonalpark. Det er altså svært viktig å få til en endring i området.

Internasjonalt finnes en rekke land med strenge reguleringer knyttet til nasjonalparker og andre vik-

tige naturområder. Vi kjenner ikke til noen som på generelt grunnlag regulerer antall besøkende, men bruk reguleres gjennom virkemidler som:

- Camping kun tillatt i definerte områder, noen steder også mot betaling.
- Påbudt å følge stier/tilrettede trails i sårbare områder
- Ulovlig eller strenge regler for bruk av ild, musikk eller andre former for støy
- Uttrykkelige forbud mot å forstyrre dyr, mate dem osv
- Sesongvise begrensninger i adgang

Canadiske nasjonalparker krever for eksempel at alle besøkende kjøper «adgangskort». Midlene som kommer inn fra adgangskortene brukes til videre tilrettelegging.

Både canadiske og australske nasjonalparker har også et tak på antall som kan overnatte i telt, «trailer» mm i nasjonalparken pr dag, og egne systemer for forhåndsbestilling. Når dette skrives i januar 2018 kan man bestille overnatting i frem til 31. mars. Iflg. hjemmesiden (<https://reservation.pc.gc.ca/?gccf=true>) skal bookingen for sommeren 2018 også åpne nå i januar. Andre eksempler er:

National Forests, USA

Mens de amerikanske nasjonalparkene primært skal bevare, skal de amerikanske «National Forests» forvaltes i forhold til allsidig bruk, for eksempel tømmerdrift, rekreasjon, beitebruk, fiske og dyreliv. Forvaltningen skjer i regi av US National Forest Service, som i spesielle situasjoner eller perioder kan stille krav eller sette begrensninger ift. bruk knyttet til for eksempel off-road sykling, bruk av båt, klatring eller løypepreparering. I forbindelse med dyreliv kan det også settes begrensninger på publikums adgang til spesielle områder.

The Wawe, Arizona, USA

Sandsteinsformen the Wave ligger i Coyote Buttes i Arizona USA. Sårbarheten i landskapet gjør at bare 20 mennesker får besøke området daglig. De besøkende må kjøpe et «pass» som koster mellom 5-7 dollar og som varer en dag. Passet må være synlig på sekken under oppholdet. Det er ikke lov å være fler enn 6 personer i en gruppe. Det strenge regler for hvor man kan campe, tenne bål etc. og all søppel må tas med ut av området. Det er lov å ha med hund, men den må holdes under kontroll, alle etterlatenskaper må tas med. Hunden må forøvrig også ha dagspass.



Foto: Alex Proimos



Foto: Geoff Gallice



Foto: Anders Gjengedal - Visitnorway.com



Foto: Sahara

Besøkende fra land med denne type regimer vil selvfølgelig være tilbøyelig til å akseptere regulering også i Norge. Også norske brukere som har besøkt internasjonale nasjonalparker og naturområder vil være kjent med at det finnes slik praksis. Selv om det muligens også i den norske befolkningen er en økt aksept for - og hos mange kanskje også ønske om - økt tilrettelegging og styring i Norge, er mange av disse restriksjonene langt unna den norske friluftstradisjonen og offentlig politikk. Flere av de internasjonale eksemplene viser imidlertid hvordan en kan integrere kunde-/brukerperspektivet sterkere i forvaltningen.

Banff National Park i Canada (<http://banffnationalpark.com/>) er et eksempel på en nasjonalpark som har en tydelig funksjonsdeling innad i området og som legger stor vekt på å gjøre det enkelt for de besøkende å komme til gode opplevelser samtidig som de styres vekk fra sårbare områder og til de tilrettelagte områdene. De besøkende styres også gjerne innom noen «kassa-apparater» for å sikre lokal verdiskaping. Hjemmesiden har god informasjon om transport og tilgjengelighet. Det er også etablert en egen side med ofte stilte spørsmål (FAQ).

Parkeringsløsningene er bygget på sanntidsinformasjon og det er laget gode oversikter over hvilke områder som er utilgjengelige når. Se eksempel fra hjemmesiden i illustrasjon 4.3.

Frequently asked questions

- ▶ Are the shuttles accessible?
- ▶ Can I bring my dog?
- ▼ Can I bring my bike?
No. Unfortunately, shuttles cannot accommodate bikes at this time. Biking is permitted on the Trampoline, Great Divide, and Moraine Lake Highline trails only. Road cycling is permitted on Lake Louise Drive and Moraine Lake Road. Road riders are advised to share the road with care.
 - [Biking in the Lake Louise area](#)
- ▶ Does the Moraine Lake shuttle stop at Paradise Valley trailhead?

Parks Canada

Government of Canada / Gouvernement du Canada

Canada.ca | Services | Departments | Français

Banff National Park

Getting around

- Calgary to Banff
- Around Banff
- Around Lake Louise**
- Road report

Getting around the Lake Louise area

Limited parking is available at Lake Louise and Moraine Lake, so planning ahead is essential. Park and ride Parks Canada shuttles to and around the Lake Louise area. Service is offered from Banff to Lake Louise; seasonally to Lake Louise and Moraine Lake; and to the Lake Louise Ski Resort. All Shuttle services are FREE to use. Avoid the congestion and make the most of your visit to Banff National Park. Note that local service to Upper Lake Louise has been extended to October 9.

- [Best times to visit Lake Louise](#)
- [Public transit in Banff National Park \(PDF\)](#)

Shuttles

- ▶ Shuttles between Banff and Lake Louise (i.e. the hamlet)
- ▶ Shuttles to and from Upper Lake Louise (i.e. the lake)
- ▶ Shuttles to and from Moraine Lake
- ▶ Shuttles to and from the Lake Louise Summer Gondola
- ▶ BanffNow: Real time information


Frequently asked questions

- ▶ Are the shuttles accessible?
- ▶ Can I bring my dog?
- ▶ Can I bring my bike?
- ▶ Does the Moraine Lake shuttle stop at Paradise Valley trailhead?
- ▶ What happens if I miss the last shuttle?

Illustrasjon 4.2: Eksempel på hjemmeside med «ofte stilte spørsmål» fra Banff National Park, Canada

Seasonal closures and restrictions - Banff National Park

Government of Canada / Gouvernement du Canada | Canada.ca | Services | Departments | Français

Parks Canada  Canada


Places | Visit | Connect | Nature | History and culture | Multimedia | Join us | Shop and reserve

Home → National Parks → Banff National Park → Plan your visit → Hours of operation → Seasonal closures and restrictions

Banff National Park

Hours of operation

Seasonal closures and restrictions



© Alex Taylor

Seasonal closures and restrictions

This listing shows **planned** closures and restrictions. Where there are no dates marked, closures or restrictions will fall sometime during the time period specified. **Additional closures and restrictions may happen at any time**, in any location and without prior notice. See the [Important Bulletins](#) page for a current listing.

Annual closures and restrictions in Banff National Park.

Where	When	Activity	Why	Closure	Restriction
Various locations	From 2015 to 2020	Various activities	Infrastructure improvements	Yes	Yes
Moraine Lake Road	October 10, 2017 to May 22, 2018 (dates may vary)	Driving	Avalanche risk	Yes	-
Bow Valley Parkway / Hwy 1A (17-km section east of Johnston Canyon Campground only)	March 1 to June 25, 8 p.m. to 8 a.m.	All activities	To give the animals the space they need to thrive during the spring; at crucial times of the day and year	Yes	-

Illustrasjon 4.3: Eksempel på hjemmeside som viser restriksjoner på bruk fra Banff National Park, Canada



4.3 Forslag til løsning for Spranget - Mysusæter

Utfra det vi har sagt i punkt 3.2 fremgår det at det å flytte parkeringsplassen fra Spranget ned til Mysusæter uten å etablere et skyttelbussregime vurderes som svært ødeleggende for næringsaktørene i utredningsområdet. Endringen vil særlig ramme Rondvassbu, men også hotellet og de andre næringsaktørene på Mysusæter

Den andre løsningen som skulle utredes – alternativet med å flytte p-plassen og å etablere skyttelbuss - vil også påvirke trafikken til området. Noen grupper vil oppleve løsningen som bedre, andre vil oppleve den mer tungvinn. Det er umulig å tallfeste endringer i besøksvolum. Det er imidlertid sannsynlig at tilbudet med skyttelbuss også kan bidra til en endring i type gjester som besøker området. For eksempel kan en tenke seg at Rondvassbu vil få et økt dagsturbesøk fra grupper som opplever at området blir mer tilgjengelig.

Som nevnt i punkt 3.4 vil et vellykket skyttelbussregime også forutsette hensiktsmessige rutetider, god regularitet og kapasitet til også å ha med sykler mm. Det er også helt avgjørende ansvar for at veivedlikehold og drift av bussruten er avklart, og at det foreligger langsiktige avtaler og nødvendig økonomiske rammer. Samtidig er det viktig å ha med seg at det å busse gjester inn i sårbare områder av mange oppfattes som en uheldig trend og et brudd med norsk friluftstradisjon. I praksis vil en skyttelbuss på Spranget gå 6 km inn i nasjonalparken, mens Snøheimbussen kun så vidt går innenfor.

Vår vurdering er derfor at ingen av de to alternativene som skal utredes er hensiktsmessige.

Som vi har vært inne på er det vår oppfatning at området Mysusæter-Spranget-Rondvassbu, tross sin lange reiselivshistorie, fremstår som et umodent og underutviklet reisemål. Vi vurderer derfor at det vil være bedre i første omgang å gjennomføre andre tiltak for å redusere presset på Spranget samtidig som en innhenter mer kundeinnsikt og utvikler et sterkere samarbeid på destinasjonen. Slik vil en kunne utvikle tilbud som destinasjonen trenger uansett og samtidig se om en kan unngå et så sterkt virkemiddel som et skyttelbussregime er. En annen fordel er at en, om et må etablere et skyttelbussregime senere, kan designe tilbudet i forhold til nye teknologiske løsninger som elektriske, ev også førerløse busser, sanntidsinformasjon og slik fra start oppnå en fleksibel og miljøvennlig løsning.

Rent konkret tenker vi på at man utvikler området som et helhetlig reisemål og med Mysusæter som knutepunkt og innfallsport til nasjonalparken. Helheten baserer seg på 5 hovedtiltak:

4.3 1 Utvikle Mysusæter som knutepunkt og innfallsport til nasjonalparken

Mysusæter har en sentral beliggenhet både i forhold til de 700 hyttene i området og for andre besøkende til nasjonalparken. Området har interessante naturressurser og nærhet til sjarmerende seterbebyggelse.

Mysusæter har allerede en viss infrastruktur og arealmessig gode forutsetninger til å bli et sterkere knutepunkt og som en tydelig innfallsport til nasjo-



Foto: Terje Rakke/Nordic life - Visitnorway.com



Foto: Terje Rakke/Nordic life - Visitnorway.com



Foto: Merethe/Foap/Visitnorway.com

nalparken. For at Mysusæter skal ta en slik rolle må området oppgraderes vesentlig og innenfor en helhetlig ramme. Det er viktig å få rustet opp de tilbudene som er i området i dag, dvs. parkering, butikk, servering og informasjon, ev også utvide dem med sykkelutleie, nøkkelutlevering til utleiehytter ol. Mysusæters rolle som knutepunkt og innfallsport bør underbygges både med hensiktsmessig informasjon om naturen og nasjonalparken. Ikke minst bør Mysusæter fremstå som stedet der «alle» stier går ut fra.

Det er viktig at området utvikles med arkitektur og tilrettelegging som gjør det visuelt tiltalende og at tjenestetilbudene og åpningstidene blir tilpasset etterspørselen. Målet må være at utforming og innhold blir slik at både hytteeiere, lokalbefolkning og førstegangsbesøkende intuitivt oppfatter Mysusæter som et knutepunkt og besøksmål på fjellet.

Utviklingen må skje i et nært samarbeid mellom Sel kommune, næringsaktørene, nasjonalparkforvaltningen. Arbeidet bør om mulig også kobles opp mot Oppland fylkeskommunes prosjekt «Vill-

rein fjellet Rondane som verdiskaper». Programmet er en del av Miljødirektoratets programsatsing «Villreinen som verdiskaper». Fylkeskommunens prosjektet har som mål å øke den brede verdiskapinga i områder tilknyttet Rondane villreinområde, hvorav gjennomføring og oppfølging av mulighetsstudie for Mysusæter/Spranget er ett. De to andre er flytting av Gråhøgdbu og kontrollregistrering av arkeologiske kulturminner i Rondane med randområder. Prosjektet har fått et tilskudd fra Miljødirektoratet på kr 3 mill i perioden frem til 2019.

4.3.2 Etablering av alternative stier

Mysusæter har et aktivt sti- og løypelag som har tilrettelagt et stort stinett rundt Mysusæter. Stinettet omfatter også ruter langs Ula og opp over Ranglarhø, begge alternativer som gir en annen opplevelseskvalitet enn å gå Tjønnebakken og som i tillegg gir flott utsyn mot 2000-meters toppene. Disse rutene er da også foreslått styrket og videreutviklet både i NINA-rapport 1013 (NINA, 2015) og i notat fra arbeidsgruppe 2016. Rutene kan være hovedelementer i et rutenett som «stråler ut» fra Mysusæter.

Vi vet at denne type korte tilrettelagte ruter er attraktive for gjestene på Rondane Høyfjellshotell. De vil også være attraktive for hytteeierne, og vil kunne være et godt tilbud til lokalbefolkningen og andre som er i området for kortere perioder. Disse turene vil imidlertid ikke automatisk fremstå som primærattraksjoner for hytteeiere fra andre områder som skal ta «årets utflukt til Rondane», heller ikke får gjester på kortferie på Rondvassbu. For å gjøre tilbudene mer attraktive bør de legges slik at de får status som «utkikkspunkt» eller «informasjonspunkt» slik det defineres av Miljødirektoratet i nasjonalparksatsningen «Velkommen inn» (se egen ramme).

Kostnadsnivået på tilrettelegging av vandreruter for eksempel langs Ula og opp til Ranglarhø vil avhenge av terreng og hvilke løsninger man velger. Det er imidlertid viktig å se på mulighetene for å koble seg opp mot «Velkommen inn» som skissert ovenfor, og som muligens også omfatter en delvis finansieringsløsning.



Foto: trldp



Foto: Nasjonalparkriket



Foto: Terje Rakke/Nordic life - Visitnorway.com



Foto: Nasjonalparkriket



4.3.3 Øke «inngangsbilletten» til Spranget

For å redusere det direkte presset på Spranget bør en se om en kan bruke pris som virkemiddel. Tiltaket vil kunne bli oppfattet som kontroversielt, men bør forsvares utfra tanken om kompensasjon for slitasje og opprustningsbehov. Området er attraktivt og tilgangen til området har for kunden en verdi som er høyere enn de kr 20 som bommen i Tjønnebakkvegen koster i dag. Det er altså rom for å øke «inngangsbilletten» betydelig uten at brukerne vil oppleve prisen som urimelig, særlig dersom en i tillegg gir brukeren andre alternativer i form av attraktive turstier ut fra Mysusæter.

Vår anbefaling er at man etablerer en parkeringsautomat med løsning som er tilpasset både korte opphold og for brukere som er på flerdagerstur i nasjonalparken. Slik vil en også kunne fange opp problemstillingen med at bobil- og campingturister slår seg til på parkeringsplassen.

Ett annet alternativ er å øke bompengene. Det finnes imidlertid klare retningslinjer for fastsettelse av bompenger, og en økning utover dagens nivå vil forutsette investeringer som forsvaret økningen.

4.3.4 Bedre tilrettelegging på og rundt parkeringsplassen på Spranget

For å få optimal utnyttelse og mer trafikksikkerhet er det viktig å merke og stramme opp selve parkeringsområdet på Spranget. Med dette mener vi tegne opp p-plassene og fysisk avgrense plassen ut mot naturen. Det kan være nødvendig å sette opp parkering forbudt skilt langs veien innover mot parkeringsplassen.

Det bør også vurderes om en skal sette opp «camping forbudt»-skilt på parkeringsplassen, ev tilret-

telegge for camping i ett eller flere områder i nærheten Spranget Mysusæter som tåler denne type bruk

I tillegg bør en se på en løsning med informasjonstavle på Mysusæter som i sanntid viser ledige plasser på Spranget, slik at de som kommer når det er fullt må parkere på Mysusæter. Hvis en på Mysusæter da kan tilby sykkelutleie eller alternative og attraktive turforslag vil de besøkende kunne oppleve at de får et reelt tilbud om enn litt annerledes enn planlagt. Ett alternativ er også at man supplerer med skyttelbuss mellom Mysusæter og Spranget i høysesong, dvs. først og fremst helger om høsten.

4.3.5 Koordinert utvikling og drift av området som reisemål

Tiltakene over innebærer omfatter både å styre ferdsel ved å øke prisen og å etablere nye muligheter på steder som er godt egnet for det. Tiltakene vil både redusere presset og å kunne øke opplevelsen for gjestene. I tillegg er det nødvendig at aktørene i området opptre mer koordinert mot markedet og at det jobbes mer systematisk mot relevante målgrupper, dvs. målgrupper som representerer potensial for lokal verdiskaping og som ønsker å være en del av et bærekraftig reiseliv.

For å klare dette er det nødvendig å gå fra «ingen strategi» til en felles strategi for området som et helhetlig reisemål, og at det etableres et samarbeid for gjennomføring. Samarbeidet bør omfatte både private aktører, forvaltning, kommune og ev andre interessenter. Helhetlig reisemålsutvikling handler både om å redusere irritasjonsmomenter, forbedre tilbud, utvikle nye og ikke minst sik-

re langsiktig bærekraft og utviklingsevne, se figur 4.4. Organiseringen må skreddersys slik at den blir effektiv og forpliktende, men ikke mer ambisiøs og kostnadskrevende enn det aktørene er i stand til å bære.



Figur 4.4: Fokusområdene i Innovasjon Norges metodikk for utvikling av helhetlige reisemål (Kilde Innovasjon Norges Veileder for reisemålsutvikling)

Med utgangspunkt i figur 4.4. vil en for eksempel se at typiske irritasjonsmomentene på Mysusæter – Spranget vil være dagens parkeringsproblematikk rundt Spranget eller for eksempel stengt butikk på Musysæter, mens utviklingspotensialet ligger i forbedring i tilbud og steds-kvaliteter på Mysusæter, etablering av alternative og attraktive stier eller bedre tilrettelegging for aktiv oppholdsturisme. Når det gjelder sikre fremtidig utvikling kan dette for eksempel være knyttet til arealbruk som gjør at en ikke bygger ned attraktive fellesområder eller ødelegger naturkvalitetene i området.

Problemstillingen er omfattende, men gjennom et samarbeid med Oppland fylkeskommune, ev også Miljødirektoratet vil det være mulig å få til et løft som både løser dagens utfordringer og sikrer verdiskaping innenfor en bærekraftig ramme også om trafikken skulle øke ytterligere fremover.





Foto: Nasjonalparkriket

Om Velkommen inn:

Miljødirektoratet lanserte i 2015 «Velkommen inn» som en ny profil og ett nytt merke for nasjonalparker. Formålet med profilen er å styrke vernet, bedre kundeopplevelsen og øke verdiskapingen knyttet til norske nasjonalparker. Målgruppen for arbeidet er særlig dem som i dag ikke bruker nasjonalparkene eller de offentlige nasjonalparksentrene, dvs turister fra inn- og utland, lokale barnehager og skoler, tilfeldig forbigående og den delen av lokalbefolkningen som ikke besøker verneområdene på eget initiativ.

Merket for Norges nasjonalparker er en invitasjon til besøk, og aktørene under merket er vertskap for naturopplevelser. Besøkende skal lære hvordan vi tar vare på naturen, og få muligheten til å ta del i vernet av det ypperste vi har av natur. Aktørene under merket skal hjelpe besøkende videre fra nett til en nasjonalparklandsby der man kan overnatte, til et besøkscenter der man kan lære mer, og til et utkikkspunkt eller startpunkt i nasjonalparken. Det handler om omsorg for både natur og besøkende.

Myndighetene har definert tre hovedtyper fysiske tiltak hvor merket skal kommuniseres:

1) Utkikkspunkt, som skal tjene følgende formål:

- et tydelig utkikkspunkt å sende besøkende til
- et sted å søke informasjon om nasjonalparken
- en universelt utformet gangsti for besøkende med bevegelsesutfordringer
- et sted å oppleve nasjonalparken fra
- et utvalgt område som tåler økt besøk
- et kommunikasjonspunkt for å formidle verneverdiene og for å formidle hvordan besøkende kan ta del i vernet

Utkikkspunktene i nasjonalparkene skal ha tydelige og gjenkjennelige særtrekk fra merkevaren. Det kan være i utforming av infrastruktur som parkering, toaletter, skilt/pyloner, universelt utformede gangstier, kunstnerisk utformede artefakter og/eller landskapsutforming. For at et utkikkspunkt skal oppfylle kvalitetskravene til merket må det være adkomstmulighet og parkering for bil og buss, synlighet fra hovedferdselsåre, tilgang til toaletter med daglig renhold og gode sanitære forhold. Utkikkspunktet bør dessuten ha selvstendige kvaliteter som gjør det til et reisemål i seg selv.

2) Informasjonspunkt

- Enklere enn utkikkspunkt, uten sanitæranlegg etc.

3) Startpunkt

- Samme nivå som informasjonspunkt, men dette må være et sted hvor man også kan starte en tur

Miljødirektoratet jobber nå med et regelverk med tildelingskriterier for kommersiell bruk av merket.



Her er reisetrendene for 2018

Turisttrengsel, klimaendringer og behov for alenetid vil påvirke reisemønsteert i året som kommer. Følger vi fortsatt strømmen – eller vil vi reise mer utenfor de tradisjonelle turistmålene?



av Christine Baglo

1. Overturisme

Er utvilsomt den store reisetrenden det snakkes mest om akkurat nå. Reiseboomen bare fortsetter, og turismen øker stødig, år for år. Og det asiatiske markedet øker mest. Problemet er bare at alle vil til de samme stedene, som begynner å bli fullstendig overfylte. Dette preger mange reisemål i spesielt Spania, Kroatia, Italia og Hellas i høysesongen. En rekke byer, som Venezia, Barcelona, Amsterdam, Firenze, Reykjavik og Dubrovnik har alle innført tiltak som skal fordele turismen bedre. Men også mange andre og mindre steder, også i Norge, som Flåm, Geiranger, Bergen, Lofoten og Stavanger, kjenner på problematikken.

2. Antiturisme

Som følge av for mange turister, har lokalbefolkningen mange av de ovennevnte stedene også fått nok. Når turismen påvirker lokalbefolkningens hverdagsliv og goder på en negativ måte, kommer reaksjonene. Derfor har det begynt å vokse fram en bølge av antiturisme på mange av de mest populære turistmålene rundt i

verden. Det kommer vi til å få kjenne mer på i 2018.

3. Utenfor allfarvei

Turistene selv blir også lei av å ferdes på steder med altfor mye trengsel og for mange turister. Derfor søker stadig flere seg til steder der de kan unngå masseturismen. Dette backes også av de lokale og nasjonale turistbyråene, som nå har sluttet å markedsføre turistmagnetene, og heller fokuserer på mer ukjente opplevelser. Så hvorfor ikke prøve Rotterdam i stedet for Amsterdam neste gang? Eller Bologna i stedet for Firenze? Det er også en trend at turistene søker seg enda lenger unna masseturismen, til luksushoteller og opplevelser i ødemarken. Stillhet og digitale pauser blir stadig viktigere for kresne reisende.

4. Mer bevisste reisende

Vi kan ikke lenger spise rekordkveita, om vi får den på kroken. Den er full av miljøgifter. Og blåskjellene og vannet vårt er fullt av plast. Flommer, styrtregn, grønne vintre, skogbranner og hav fullt av mikroplastbiter som kan medføre hjerneskade på organisk liv, er blitt en vekker for mange. Dette vil påvirke reisende i 2018. Nå må vi ta med egne drikkeflasker for vannpåfyll, og droppe engangsflasker og engangsbestikk. Og huske å ta med gjenbrukbare bærenett, stedenfor plastposer, som nå er blitt forbudt i en rekke land. Flere ser også aktivt etter miljøvennlige og bærekraftige opplevelser og overnattingssteder,

og vegetarrestauranter popper opp overalt. Det gjør også stadig mer vondt å ta en flyreise. Men vi er enda ikke klare for å gi slipp på den.

5. Elektrisk transport

Utslippene må ned – og en av de største klimaverstingene er transport. Men i framtida kan faktisk flyturer bli en av Norges mest miljøvennlige transportformer. Det første, bitte lille el-flyet lander på en avinor-flyplass i vår – og i aller beste fall kan mesteparten, eller i alle fall en stor andel, av norsk lufttransport være helelektrisk innen 2030. Ferje- og båttransport i Kyst-Norge er også i ferd med å hybridiseres og elektrifiseres i rekordfart, og nå bygger også mange cruiseselskaper skip med et helt annet miljøavtrykk. De første teslaturistene er allerede ute på tur i Norge. Og elsykler har revolusjonert både hverdagstransport og sightseeingturer i by- og naturterreng verden rundt. Velg det elektriske alternativet neste gang du skal ut på tur – og forsterk den gode trenden!

6. Full fres på stien

Sterk & sunn-bølgen fortsetter med uforminsket styrke. Vi vil gå enda mer på tur – både på kjente og ukjente stier. Der vil også tempoet skrus flere hakk opp. Stisykling øker bare i popularitet – og stadig flere driver med trailrunning, eller stiløping. I Europa er også turgåing på tilrettelagte og oppkjørte stier i høyfjellsterreng blitt en stor trend, slik at du kan gå tur eller løpe i snøen på fjellet eller i

skogen – uten å måtte ha ski på beina. Det vil nok også begynne å komme til Norge.

7. Norske matopplevelser

2018 er definitivt året for å gape over Norge. Ikke bare har vi flust med verdensmesterkokker som disker opp i sentrale og veldig perifere strøk, noe av verdens aller beste sjømat – vi har jammen også en rekke oster i verdensklasse. Hele 14 norske oster kom på medaljeplass under VM i ost i London i høst. Og verdensmesteren Kraftkar er fortsatt nesten umulig å oppdrive. Med Himkok trygt plassert på listen av verdens 50 beste barer og byens torg proppfulle av god gatemat, er det bare å nyte i vei.

8. Jakten på snøen

Grønne vintre i lavlandet og kystnære strøk får nordmenn til å valfarte opp i høyfjellet på jakt etter snø og hvite vidder. For vi skal ut på ski! Langrennsbølgen bare vokser, og snø-sikre langrennsmekkaer som Sjusjøen er blant de heiteste stedene du kan befinne deg en februarhelg. Og i alpinanleggene vokser snøkanondekningen massivt år for år, og sørger for gode forhold og rekordomsetning, selv om det hvite pudderet uteblir. Også utlendinger som ser på snø og hvite landskap som noe utrolig eksotisk i seg selv. Mens de jakter de på nordlyset.

9. Transformative opplevelser

Vi begynner å ha sett og gjort så mye nå, at vi ha noe mer enn bare den klassiske sightseeingturen. Derfor søker vi i større grad reiser som gir oss noe mer enn pene instagramposter, nemlig det som kalles transformative opplevelser – altså som virkelig gjør noe med oss. Kanskje til og med kan forandrer livene våre. Det kan være reiser som krever at du når et mål, enten det er å bestige Kilimanjaro eller lære deg spansk. Eller rett og slett utfordrer komfortsonen din, som å prøve paragliding eller reise i et veldig ukjent land. Eller besøke det stedet du alltid har drømt om, innerst inne.

10. Alenereising

Det å reise alene er ikke lenger noe merkelig og annerledes. Ifølge internasjonale trendanalytikere og reiseselskaper, reiser stadig flere, både kvinner og menn, ut på egen hånd. Noen med ryggsekk på ryggen – andre som deltakere på en organisert tur. I en hektisk hverdag der det er mange kabaler som skal gå opp, er det også stadig flere som setter pris på en egentid-tur, som ofte har et formål. Mange deltar på et kurs, trenings- eller meditasjonscamp, vandrer en pilgrimsrute eller følger i fotsporene til en kjent forfatter. Eller de dyrker sine særinteresser, som sykling, kiting eller maling. Smarttelefoner og sosiale medier har også gjort det enklere å holde kontakt med andre og føle trygghet, selv om man er alene ute på tur.



Foto: Anders Gjengedal - Visitnorway.com

Kilder og referanser

Innovasjon Norge	Turistundersøkelsen 2016
Innovasjon Norge	Veileder for reisemålsutvikling. Innovasjon Norge
Notat fra arbeidsgruppe, 2016	Oppsummering av gruppearbeider i fokusområdet Mysusæter – Rondvassbu – Høvringen Juni-november 2016 Oppfølging av tiltak i besøksstrategien for Rondane nasjonalpark.
NINA 2010	Ferdsl og bruk av Rondane. Etterundersøkelse blant besøkende sommeren 2009, 2010
NINA 2014	Villrein og ferdsel i Rondane. Sluttrapport fra GPS-merkeprosjektet 2009-2014. NINA rapport 1013, 2014
NINA 2016	Sårbarhetsvurdering av to innfallsporter til Rondane nasjonalpark: Høvringen og Mysusæter. Kortrapport 32,2016
NINA 2017	Kunnskapsgrunnlag om ulike scenarier for Snøheimvegen. Effekter på villrein, ferdsel og lokalsamfunn etter åtte års forskning. NINA 1313, 2017
NINA Minirapport 522	Karakertrekk ved de besøkende til innfallsporter i Rondane og Dovre nasjonalparker. NINA Minirapport 522
Menon	Ringvirkninger av reiselivet i Vinje. Menon-publikasjon nr. 66/2016
Rondane og Dovre nasjonalparkstyre	Besøksstrategi for Rondane nasjonalpark, versjon 1/2015
Vista Analyse 2011	Markedsundersøkelse Otta, ny E6. Rapport 22/2011
Vorkinn 2003	Notat utarbeidet som en del av prosjektet «villrein og Ferdsl» http://docplayer.me/7311229-Ferdsel-ut-fra-hytter-i-rondane-midt-og-sor.html





Foto: Nasjonalparkriket

MIMIR

Rådgivere for reiselivet i over 20 år

Bredochsgate 1, 3256 Larvik - www.mimir.no. Telefon: 33 11 55 30.