

UTKAST

Reisemålsplan for heilårsturisme

Stranda kommune

2024-2028



Stranda, den xx.xx.2024 .

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

Introduksjon

I dag er Stranda kommune i nasjonal målestokk ein stor turistkommune, både når det gjeld bil-, buss- og cruseturisme. I tillegg er Strandafjellet ein viktig skidestinasjon, som har meir vitjande om sommaren enn vintaren. Denne kommunedelplanen er ganske omfattande og innhaldsrik, ettersom den er skriven til eit ganske breitt publikum. Sjølv om Stranda Kommune er ein stor reiselivskommune, er det mange av både folkevalde og innbyggjarar i kommunen som ikkje kjenner reiselivet som bransje inngående. Planen er difor utforma til å også vere ein introduksjon til bransjen generelt og reiselivet i kommunen spesielt.

Reiselivsnæringa, er ved sidan av landbruket kanskje den næringa som har dei mest uføreseielege rammevilkår. Gjennom historia har reiselivsaktørane og næringa blitt utsett for, og har klart å tilpasse seg – og omstille seg til; disruptive trendar, lovendringar, valutasvingingar, og eksterne sjokk som unionsoppløysing, to verdkrigar, kald krig, flodbølgje og nullutsleppsproblematikk og ein pandemi. Reiselivsnæringa står framfor mange nye utfordringar, og må på ny tilpasse seg, men i utfordringane ligg det også moglegheiter, til utvikling, innovasjon og omstilling. For å få dette til er det viktig at bransjen får føreseielege rammevilkår, og det er derfor viktigare enn nokon sinne at kommunen og fylkeskommunen lagar felles planar og strategiar som gir føreseielege rammevilkår. Derfor er det veldig viktig for kommunen å ha ein slik plan, som kan legge til rette for ei best mogleg utvikling i ei elles uføreseieleg tid.

Kommunedelplanen bør lesast kronologisk, men er også slik bygd opp at det er mogleg å lese del kapitla kvar for seg.

Det første kapitelet i planen gir eit viktig historisk tilbakeblikk, som viser korleis turismen og reiselivet har utvikla seg i kommunen. Kapitel 2 og 3 gir ei oversikt over kva som er relevante planar på ulike styringsnivå, og ein situasjonsomsnitt av Stranda kommune i dag. Medan kapitel 4 går nærmere inn på organisering og rollefordeling av reiselivet og gjer greie for dei ulike rollene og ansvarsområda dei ulike aktørar. Dette gjeld særleg for Geirangersentrum, som er eit lite område, men der mange aktørar har ansvarsområde, som gjere det utfordrande å finne gode løysingar på blant anna parkerings- og trafikksituasjonen.

Kapitel fem handlar om cruise, og omtalar dagens situasjon og det komande nullutsleppsvedtaket. I kapitel seks går planen nærmere inn på den generelle utviklinga i de globale trendane som får innflytelse på reiselivet lokalt. Kapitel sju ser nærmere på kva ein kan forventa av nye føringa i framtida som vil få konsekvensar og som kommunen allereie no må innrette seg etter. Kapitelet handlar også om styrker, svakheiter og moglegheitene som ligg i kvart bygdelag. Forslag til tiltak vert omhandla i kapitel 9.

Bilde på framsida: Strandafjellet skisenter Foto Rita Løseth. Badestranda på Hellesylt: Ole A. Ringdal. Liabygda: Unni-Lise Dahl, og bilde av Geiranger: 3RW Arkitekter AS.

INNHOLD

Introduksjon.....	2
 1. Bakgrunn - 200 år med reiseliv i Stranda kommune – lange historiske linjer og disruptive trendar.....	7
1.2 Bakgrunn for denne planen	10
1.3 Forankring, mandat og metode	11
1.3.1 Styringsgruppa.....	11
1.3.2 Arbeidsgruppe.....	11
1.3.3 Prosjektansvarleg.....	12
1.3.4 Prosjektleiar	12
1.3.5 Ressursgruppa.....	12
 2. Visjon og føremål – Kva vil Stranda kommune med denne planen?	13
2.1 Tilhøvet til andre planar.....	16
2.1.1 Nasjonalt nivå	16
2.1.2 Fylkeskommunalt nivå	17
2.1.3 Kommunalt nivå.....	17
2.1.4 Andre planar og rapportar med verdi/betydning for Stranda.....	18
2.2 Resultatmål.....	18
 2.3 Om prosessen - Metode og informasjonsinnhenting	20
2.4 Rullering	21
 3 Stranda kommune – situasjonsomtale	22
3.1 Statistikk	22
3.1.1. Utvikling i folketal.....	22
3.1.2 Næringsstruktur i Stranda Kommune	23
3.2 Tilkomst og ferdsel.....	24
3.3 Stranda kommune som destinasjon – dagens gjester	25
3.4 Stranda kommune som destinasjon – ressursanalyse	28

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

Sterke sider	28
Svake sider	28
Moglegheiter.....	29
Trugsmål	29
4 Stranda kommune – Organisering og rollefordeling på, - og kring destinasjonen.....	30
4.1 Destinasjon Ålesund og Sunnmøre	31
4.2 Reiselivsaktørar.....	31
4.3 Stranda Kommune.....	32
4.4. Stranda Hamnevesen	33
4.5 Møre og Romsdal Fylkeskommune	34
4.6 Statens Vegvesen – Vegmynde	35
4.7 Frivillige lag- og organisasjoner	36
4.8 Eksisterande næringsretta lag/foreiningar i kommunen:.....	38
5 Cruise og nullutsleppsvedtaket	39
5.1 Dagens betydning av cruiseanløp i Stranda Kommune.....	39
5.2 Cruiseanløp i Stranda Kommune fram mot 2026	42
5.3 Cruise og berekraft.....	43
5.4 Cruiseanløp i Stranda Kommune etter 2026	44
5.5 Forventa utvikling innan Cruise – generelt	46
6. Med blikket retta framover – forventa utvikling og trendar.....	48
6.1 Forventa utvikling og trendar hjå hytter og fritidsbustadar.....	48
6.2 Allemannsretten, Fricamping og villcamping.....	49
6.3 Regenerativ turisme	52
6.4 Berekraft. Berekraftig reisemålsutvikling og berekraftig reisemål.....	53
6.4.1 Merket for berekraftig reisemål	55
6.5 Marknadsføring og tydinga av sosiale media	56
6.6 Digitalisering og moglegheitene i stor data analyse	59
6.7 Kulturelle tilbod og/ eller opplevingar blir i større grad ein besøksgrunn («Reason to Go ») 61	

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

6.8	Globale trendar	63
7	Med blikket retta framover – forventa føringar frå myndighetene	64
7.1	Innføring av besøksbidrag.....	64
7.2	Klimaendringar og klimapolitikk	66
7.3	Klimautslepp og klimaavtrykk	67
8.	Med blikket retta framover – bygdelag for bygdelag	70
8.1	Geiranger. Kva skal Geiranger vere og for kven?	71
8.2	Hellesylt Kva skal Hellesylt vere og for kven?	73
8.3	Liabygda. Kva skal Liabygda vere og for kven?	75
8.4	Stranda. Kva skal Stranda vere og for kven?	76
9	Handlingsplan med tiltak – mål og vegen til måloppnåing	78
9.1	Besøksforvaltning og infrastrukturelle tiltak	79
9.1.1	Heilårsferje Hellesylt – Geiranger	79
9.1.2	Tunell arm til Strynefjellet	79
9.1.3	Gjennomføre tolegrenseanalyser.....	80
9.1.4	Regulering av buss og bilparkering	80
9.1.5	Sette ei avgrensing på tal cruiseskip per dag i Geiranger	80
9.1.6	Innføre miljøsone på land.....	80
9.2	Utvikle fellesressursane	81
9.2.1	<i>Sentrums – og tettstadsutvikling</i>	81
9.2.2	<i>Legge til rette for sykkelturisme</i>	82
9.2.3	<i>Tilretteleggje eitt eller fleire område til Villcamping</i>	83
9.3	<i>Kultur – legge til rette for utvikling av fleire kulturtildobd</i>	84
9.3.1	<i>Gje stønad til kulturelle arrangement</i>	84
9.4	Etablere eit partnarskap og felles prosjektstilling med Sykkylven Kommune og Fjord Kommune	
	84	
9.5	Etablere ei lokal reisemålsleiing	85
9.6	Utvikle verkty og rammer	86
9.6.1	Handlingsplan for å få fleire og nye aktørar til å etablere seg/ etablering av nye produkt	86
9.7	Miljø	86

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

9.7.1 Samhandling og påverknad	86
10. Vedlegg Utdrag frå strategisk næringsplan som omhandlar turisme.....	87
Litteratur	95

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

1. Bakgrunn - 200 år med reiseliv i Stranda kommune – lange historiske linjer og disruptive trendar.

Dei første turistane kom til kommunen så tidleg som på 1800-talet. I starten var turistane få, reiste på eiga hand og tok inn der det var losji å få. Etter kvart som turiststraumen, auka, og oppdaga folk at dette kunne gje dei ekstra inntekter. Dermed vart det bygd hotell og andre overnattingsstader både i Geiranger, på Hellesylt og på Stranda.

Det heile starta likevel så tidleg som i 1648, med ei kongeleg forordning som sa at det skulle vere faste skysstasjonar i kvar bygd, med tilhøyrande gjestgiveri. Den første registrerte utlending, truleg engelsk, på Hellesylt var Henry Twinning, i 1834. Trafikken auka mot slutten av 1850 talet, spesielt med dampbåtar på fjordane, og desse kom og med dei engelske turistane, særleg fjellklatrarar og laksefiskarar. I 1850 grunnla Thomas Bennett sitt reisebyrå i Christiania, og med betre kommunikasjon auka reiselivet raskt. I 1850 åra kom det òg kjerreveg gjennom Norangdalen.

Det første cruiseskipet kom til Geirangerfjorden i 1869 og frå 1886 var det ført offisiell statistikk over "Den Fremmede Reisetrafik i Norge". Heile 15 000 turistar kom til landet den sommaren - og hotell voks fram der det før berre hadde vore dei enklaste skysstasjonar. Fire på Hellesylt, fire i Geiranger og eitt på Stranda.

Keisar Wilhelm II av Tyskland var på sitt første besøk i nordvest i 1899 og kom nesten kvar sommar fram til 1914. Til Norangsfjorden kom han med skipet Hohenzollern i 1890, 1899, 1902 og 1904. Til Geiranger kom han åtte gongar i løpet av 1890 – 1908. Bortsett frå Øye og Geiranger vitja den tyske keisaren og Olden og er kanskje mest kjend for hjelpe han ga til Ålesund etter bybrannen i 1904. Unionskongen Oscar II besøkte Sunnmøre i 1896. Dronning Wilhelmina av Nederland ferierte 12 gonger i Noreg, siste gong i 1955, så tidleg som i 1922 kjenner ein til at ho kom sjøvegen til Hellesylt. Forfattaren Henrik Ibsen kom frå Nordfjord til Hellesylt i 1862, og budde 14 dagar i bygda, og skal ha henta inspirasjon til dramaet Brand her. Bjørnstjerne Bjørnson med fru Karoline kom til Hellesylt via Norangdalen i 1898, og blei rodd til Geiranger. Sommaren 1904 vitja den engelske dronninga, dronning Alexandra, Geiranger (Aasheim og Bruaset 2001:20).

Vegen mellom Geiranger opp til Stryn og vidare ned til Gudbrandsdalen stod ferdig så tidleg som i 1889, og vegen opp til Dalsnibba i 1939, medan Ørnevegen til Eidsdal vart bygd seinare og opna i 1955. Den dag i dag er vegen til aust ein viktig tilkomstveg til Geiranger.

I 1902, flytte Kristen Stadheim Tryggestad Hotell (frå 1876) og eit anna hotell, ned på Hellesyltneset, og sette dei saman til Grand Hotell Hellesylt. Det seiast at han forhandla ilandstigningsavgift på Grandbrygga med offiserane til Keisar Wilhelm II, og at Dronning Wilhelmina av Nederland deltok i bryllaup på hotellet. Alle fire bygdesentrum var klassiske strandbygder, der all aktivitet voks fram rundt kaia og båttrafikken, som var hovudreisemåte fram til Ljøvegen blei opna i 1962. Før den tid, spelte den Trondhjemske Postvei som gjekk frå Nordfjord, via Hornindal til Hellesylt, vidare med båt til Ljøkaia, og opp Ljøbrekka, mot Stranda og Sjøholt ei sentral rolle. Postopneri, landhandel, forskjellige verkstader, slakteri, meieri og hotell voks fram. Hellesylt var eit knutepunkt med stor trafikk. Det var og

kommunesenter i Hellesylt og Geiranger fram til samanslåing med Stranda i 1965. Det gjekk fast båtrute Valldal – Stranda – Hellesylt – Geiranger, der motorferja Geirangerfjord alt i 1938 frakta 2953 bilar på strekninga. Etterkvart var det dei 4 døtrene; systrene Stadheim som tok over drifta av Grand hotell. Systrene lærde som alle hotellfamiliar, tidleg «å spare frå lokket».

Dei mange hotella opplevde ei glanstid i perioden 1890 – 1940 med ”storefølje”; skysstrafikk av cruisepassasjerar frå Øye gjennom Norangdalen, til Hellesylt der dei gjekk om bord att, og segla til Geiranger for ny landsetjing og skyssing. Geiranger skysslag blei danna i 1907 og Norangdal Skysslag i 1909 for organisering av trafikken. I starten var berre hotellet på Haugen med frå Hellesylt, då med 4 hestar. Laget blei nydanna i 1915 (etter første verdskrig) med 70 hestar, av dei ca. 50 frå Hellesylt. Den fyrste ”storbåten” etter krigen kom i 1921, og hesteskyssen blei ei viktig inntekt for hotella og bøndene. I 20 og 30 åra kom dei store tyske Monte-båtane; ”Monte Rosa” og ”Monte Cervantes”. Det kunne på ein dag vere opptil 150 hesteskyssar + 20-30 biler undervegs. I tillegg kom dei 8-900 som gjekk den 2,5 mil lange turen frå Øye til Hellesylt. Etterkvart tok bilane over mestedelen av transporten, og grunna skyssinga, var det fleire bilar per innbyggjar i Geiranger enn nokon andre stadar i landet (Aasheim og Bruaset 2001:94). Turismen gav store ringverknader til skyss- og handelsnæringa, og i Geiranger førte dette faktisk til oppstart av Geiranger Vognfabrik, som bygde bilar på chassis importert frå Opel sin fabrikk i Tyskland.

Sommaren 1925 hadde Geiranger skysslag 3 bilar, alle tre var eigde av høvesvis Hotel Union som hadde to, og Hotel Utsikten ein. Året etterpå bestemte dei seg for å ta opp nye medlemmar og utvide talet på bilar. Det vart innført ei ny ordning der bygdefolket kunne eige bilar i lag. Eit «smålag» kunne bestå av fem gardbrukarar som eigde ein eller fleire bilar i lag. Dei hadde ansvaret for bilen og måtte sjølve stille med sjåfør. På slutten av 1920 talet eigde samtlege vaksne karar ein eller fleire partar i ein bil, eller ein heil bil aleine. I 1937 hadde skysslaget 50 bilar i trafikk. På dei store dagane samarbeide dei med andre bileigarar i nabobygdene, og det kunne vere opptil åtti bilar i sving i bygda.

I 1932 blei det semje om ei deling av skysstrafikken: 3/10 på Norangdal Skysslag, 2/10 på Geiranger skysslag, 2/10 på Nordfjord og Sunnmøre Billag, 2/10 på hotellenes Skyssforening og 1/10 på Otta Kommunale Billag. Same året blei det, truleg etter forslag frå vegvesen og fylket, bestemt at Norangdal Skysslag berre skulle disponere 20 bilar, og hesteskyss skulle oppretthaldast berre for små turar Hellesylt-Øye. Likevel var det hesteskyss heilt fram til 1939, då krig igjen sette ein stoppar for all turisttrafikk. Utanom skyssinga frå cruiseskip var det også stor trafikk av andre reisande. Europas aristokrati og overklasse hadde oppdagat tindelandet i nordvest, og etter unionsoppløysninga blømde nasjonalromantikken og «det dannede mennesket ønsket å reise ut og se periferien».



Trehotella møtte si skjebne ved at Stalheim hotell i Hordaland brenn i 1959 og 11 amerikanske turistar omkjem. Brannen medførte at det kom ei ny lov om brannsikring av overnattingssader, som for dei fleste hotell får dyre konsekvensar. Fordi mange av dei ærverdige trehotella heller ikkje hadde bad tilknytt kvart rom, men mugge og fat til vasking, samt nattpotte under senga, vart mange hotell rivne. Det var rimelegare å byggje nye hotell med høgare standard, med dusj og toalett på kvart rom, enn å oppgradere dei eksisterande. Nokre av dei flottaste trehotella blei difor rivne, slik som Hotel Union Geiranger, medan t.d. Grand Hotel på Hellesylt overlever og det kjem eit tilbygg nede ved fjorden, med moderne brannsikre rom.

Skiftande regelverk rundt skjenking av alkohol var òg ein av rammelektorane, der endringane hadde store økonomiske konsekvensar for mange hotell. I mange kommunar var det t.d. i årevis ikkje tillete å skjenke eigne innbyggjarar.

Utviklinga med stadig betre bilveg frå Hellesylt via Hornindal og Stryn til Geiranger, i kombinasjon med teknisk utvikling frå hestetransport til buss gjorde at ein utover 70-talet ser overgang til den overlandturen vi kjenner i dag: buss Hellesylt – Geiranger, og kortare bussturar i Geiranger. Internasjonal transport og kabotasje regelverk gjer at vi i dag ser at ein stor andel av utanlandske selskap har teke over for lokale selskap.

Også på andre felt har reiselivet hatt ei rivande utvikling. Camping og bubilturisme utvikla seg utover 60 og 70-talet. I starten var den klassiske perioden med telt på 50 og 60 talet, så utover 70 talet startar campingvogna å kome og dominerer utetter 80 talet og tilslutt dominerer bubilen 1990 talet og utover. Den særskilte norske liberale og tolerante allemannsretten har gjeve friluftsliv ein særskilt posisjon i Noreg, den fyrste lovreguleringa av campingplassar kom på 50-talet.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

I nyare tid endrer reiselivet seg stadig. Cruise og flyreiser går frå luksus for dei få, til å vere tilgjengeleg for dei fleste i løpet av 1980-90 talet.

EU og felles valuta samt andre reglar legg til rette for internasjonal samhandel. Tursime aukar stadig. Vidare har internett og sosiale medier hatt stor innflytelse. Utover 2000-talet ser ein korleis marknadsføring og bookingtenester endrar marknaden til hotell ved at t.d. private kan gå overnattingsbedriftene i næringa gjennom Air BnB. Geolokasjonstenester og Strava har gjort at dagens fjellfolk går i fotspora til Slingsby, Patchell, Randers og Mohn, gjerne utan fjellførar, og Instagramvenlege ruter og stravakonkurranser kan føre til overbelastning på stiar og i verste fall ulukker.

Geirangerfjorden med omland vart i 2005 innskriven på UNESCO si verdsarvliste, grunna naturverdiane til fjordlandskapet. Den 3 mai 2018 vedtok Stortinget at cruiseskip og ferjer skal segle utsleppsfrift i Geirangerfjorden og Nærøyfjorden, så snart det er teknisk mogleg, og seinast innan 2026.

1.2 Bakgrunn for denne planen

I etterkant av nullutsleppsvedtaket vart fleire omstillingsprosjekt starta. Nokre små som berre gjaldt bygda Geiranger, andre større som også omfatta ein eller fleire nabobygder. Deriblant gjennomførte Ålesund Kunnskapspark (ÅKP) i samarbeid med PWC Stryn eit forprosjekt som skulle sjå nærmare på kva handlingsrom som eksisterte for reiselivet, og kva konsekvensar ulike strategiske val vil få for næringslivet i regionen.

Forprosjektets sluttrapport blei presentert for Stranda kommunestyre den 24 juni 2020. Då anbefalte Ålesund kunnskapspark (ÅKP) saman med PWC, at kommunen etablerer eit overordna utviklingsprosjekt, som er eigm og initiert av Stranda Kommune, men drive fram av eit breitt forankra i reiselivet. Det bør lagast ein reiselivsplan for heilårsturisme, med følgjande delprosjekt:

1. Definere «Hvem som er gjesten til reisemålet»

samarbeid mellom dei ulike aktørane Visjon for den besøkende og lokalsamfunnet

2. Verdier: Kva skal opplevelinga vere?
3. Overordna mål: Delmål mot ulike reisemål/ produkt
4. Strategi
5. Handlingsplan med tiltak.

Vidare anbefalte ÅKP og PWC (2020) at kommunen skulle arbeide målretta med alle reiselivsaktørane «i kommunen, regionale aktører og nasjonale aktører for å få flere betalingsvillige gjester som søker høyere kvalitet, lengre opphold og mer tilrettelagte til reisemålet Finne og etablere incentiver til satsning på vinterturisme». Ved å gjennomførre følgjande anbefalte tiltak:

1. Utvikle et kommersielt miljø- og kvalitetsprodukt med bredde av opplevelser i Geiranger og hele verdensarvområdet med fokus på økt lokal verdiskaping og vekst.

2. Finne og etablere incentiver til satsning på vintereturisme i hele fjordsystemet, slik at reisemålet kan vokse sommer som vinter, men med et tydelig miljø- og kvalitetsperspektiv.

3. Sørge for rolleavklaring mellom offentlige aktører, destinasjonsselskapet og private aktører når det gjelder markedsføring og produktutvikling på reisemålet

Dessuten er det å «lage ein overordna turismestrategi i nært samarbeid med aktørar i heile kommunen», eit av satsingsområda til den strategiske næringsplanen, vedteken i kommunestyret i april 2020.

Stranda kommunen tilsette ein prosjektleiar frå 1 februar 2022, som blant anna skal utarbeide ein kommunal reisemålsstrategi. Føremålet med planen er å auke talet på vitjande i skuldersesongane og sikre ei berekraftig utvikling av både reiselivet og lokalsamfunnet i bygdene.

1.3 Forankring, mandat og metode

Kommunestyret (KOM-102/22 av 23.11.2022) fatta vedtak om at det skulle utarbeidast ein kommunedelplan for heilårsturisme basert på planprogrammet for heilårsturisme i Stranda kommune som vart vedteke i kommuneplanutvalet 31.10.2022.

Det at planen for heilårsturisme fekk status som ein kommunedelplan, inneber forpliktingar med tanke på høyringsuttale- og brukarmedverknad, revisjon og ajourhald. Ein strategisk reiselivsplan er ikkje ei lovpålagt oppgåve. Men kommunen vonar at ein slik plan- og ikkje minst prosessen rundt utarbeidninga – vil styrkje medvitet blant innbyggjarane, politikarane og næringslivet og at den set oss i stand til å sjå nye moglegheiter, til å konsolidere og vidareutvikle det reiselivet vi har. Ettersom kommunedelplanen også skal vurderast for revisjon og politisk handsaming ein gong per valperiode, sikrar ein å setje reiselivsstrategi på dagsorden med jamne mellomrom.

Planen er godt forankra i tett samarbeid med reiselivsaktørar, lokalbefolkninga, kommunens administrasjon og politikarar. Stranda Kommune er oppdragsgjevar for prosjektet «Det Store Bildet» som er organisert på følgande måte:

1.3.1 Styringsgruppa

Styringsgruppa er formannskapet

1.3.2 Arbeidsgruppe

Representant	Tilknyting
Einar Lied	Kommunalsjef plan – og utvikling
Åse Elin Hole og Tone Lillebø	Rådmann og konstituert rådmann
Inge Bjørdal	Næringssjef i kommunen
Andrea Fivelstad	Økonomisjef

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Rita Berstad Maraak	Stranda Hamnevesen
Jan Ove Tryggestad	Ordførar i Stranda kommune
Tom Anker Skrede	Dagleg leiar for Destinasjon Ålesund og Sunnmøre

1.3.3 Prosjektansvarleg

Kommunalsjef for plan- og utvikling Einar Lied, er ansvarleg, og har rettleia på ulike utfordringar innan planprogram og kommunal sakshandsaming.

1.3.4 Prosjektleiar

Prosjektleiar Ellen Fivelstad er ansvarleg for at aktivitetar blir igangsett, gjennomførte og har ein koordinerande rolle. Ho har også hatt ansvar for gjennomføring av ei spørreundersøkjing til innbyggjarar, næringsdrivande og turistar i høve (re)sertifisering av Stranda Kommune som berekraftig reisemål.

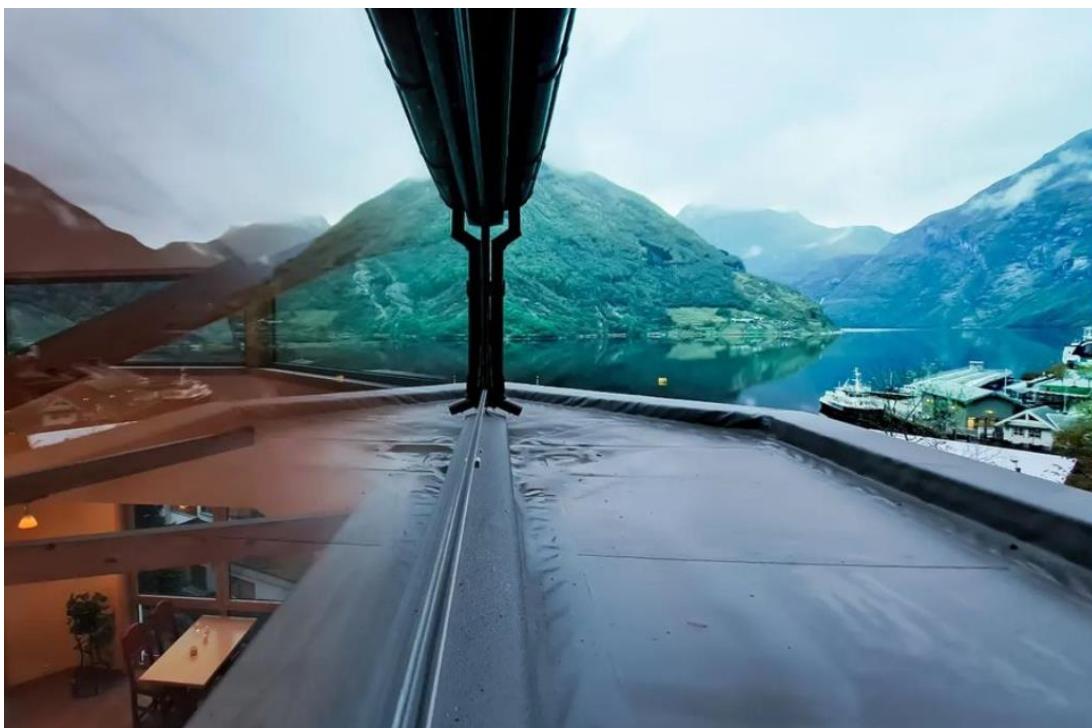
1.3.5 Ressursgruppa

I arbeidet med å skrive ein kommunedelplan har prosjektleiaren fått god hjelp av ei ressursgruppe, som har kome med gode innspel og faglege råd. Denne har bestått av :

Representant	Bedriftstilknyting/næringsgrein
Tom Anker Skrede	Destinasjon Ålesund og Sunnmøre
Stig Tryggestad	Hellesylt Næringslag og representant frå Hellesylt
Oscar Almgren	Uteguiden, representant frå Stranda
Malin Merok	Styremedlem i Geiranger Skysslag og Brasserie Posten, representant frå Geiranger

Prosjektleiaren freista å få representantar frå alle fire bygdelag, med ulik og komplementerande kompetanse og erfaring. Det lukkast dverre ikkje å rekruttere ein person frå Liabygda.

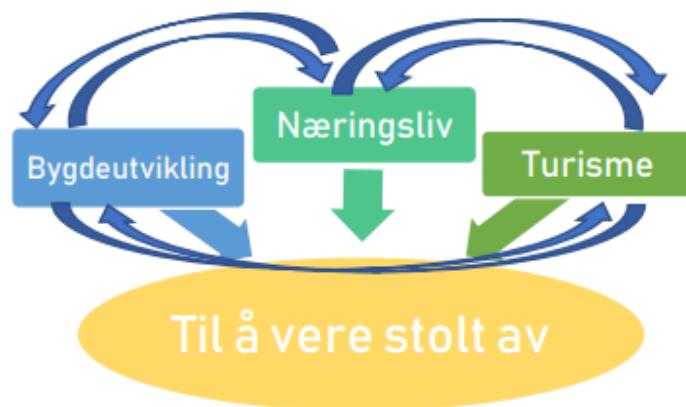
Etter at planen er blitt lagt ut på høyring vil det bli arrangert folkemøte i alle fire bygdelag, slik at alle har høve til å uttale seg og kome med innspel til planen.



Figur 1 Utsyn mot Geirangerfjorden Foto: Havila Hotel Geiranger

2. Visjon og føremål – Kva vil Stranda kommune med denne planen?

Kommunen har ein ambisiøs visjon: «*Til å vere stolt av*». Vi er ei «spesiell» kommune med stor næringsmiddelindustri, det nasjonale turistikonet Geiranger og Geirangerfjorden som står på UNESCO si liste over verdsarv for naturområder. Vidare har vi det kjente skiområdet Strandafjellet.



Figur 2: Illustrasjon av dei tre hovudtema og den overordna visjonen. Henta frå Stranda Kommune kommuneplan, samfunnssdelen (2019:21)

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

I kommuneplanens samfunnsdel er reiselivsnæringa omtala på følgjande måte:

«Stranda er ein heilt spesiell kommune på grunn av verdsarvstatusen som trekkjer til seg turistar frå heile verda. Den store mengda besökande til Stranda kommune kvart år er eit tveggja sverd. Turisme er ein viktig arbeidsgjevar og aktivitetsskapar i kommunen. Samtidig fører den til trengsel og ulemper for lokalbefolkinga om sommaren, spesielt i Geiranger. Utan regulering vil turismen kunne gjøre infrastruktur, trivsel og natur ringare og dermed motarbeide mål om at fleire skal ønske å bu der. Det vil også kunne føre til urørt natur som trekplaster taper verdi og status grunna ureining og trengsel, og at Stranda kommune dermed ikkje vere eit like attraktivt reisemål i framtida. Dette er bakgrunnen for at kommunen har eit ønske om framleis vekst i næringa, men at den skal skje på ein berekraftig måte, med målet «Ein harmonisk vekst for både natur og samfunn» (2019:34).

Arbeidsgruppa til denne planen vil gjerne få lagt til at det ikkje er mengda besökande aleine som skapar utfordringar, men mangelen på infrastrukturen. Geiranger har gjennom tidene, som resten av kommunen tatt imot hundrevis gjestar gjennom årtider. Det kan kome fleire tusen gjestar til Geiranger samstundes, og bygda klarar å absorbere dei. Det er på vegane og innfartsårene inn til bygda utfordringane oppstår. Planen går grundigare inn på dette i kap 8.1.

Kort oppsummert er intensionen som vist til i den strategiske næringsplanen for Stranda kommune – «Vekst gjennom heile året og i heile kommunen i samspele med natur, lokalsamfunn og næring» (Strategisk næringsplan 2020: 34).

I kommuneplanens samfunnsdel, er det som også vist over i figur 1, fokusert på følgjande tre delområde:

- Bygdeutvikling
- Næringsliv – med særleg vekt på etablering av innovasjonsklynge
- Turisme

Eit mål med den strategiske næringsplanen var å setje kommunen i stand til å vere/handle proaktiv(t) på strategisk viktige område for næringsutvikling (Stranda Kommune strategisk næringsplan: 2020: 8). Det same gjeld denne planen, som skal setje kommunen i stand til å vere/handle proaktiv(t) på strategisk viktige område for turisme.

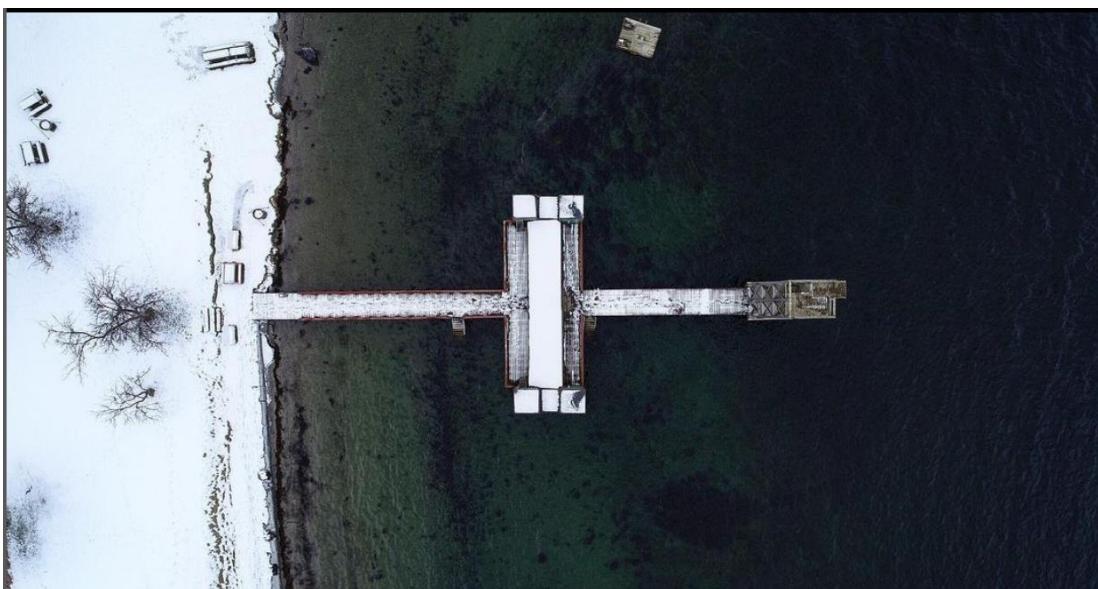
Stranda kommune ynskjer å ta ei aktiv rolle og legge berekraftmåla til FN til grunn for all næringsutvikling, inkl. eiga drift.



Figur 3: Berekraftmåla (FN).

I den strategiske næringsplanen vart det framheva at for Stranda, som ei verdsarvkommune, er følgjande mål særleg viktige:

- Mål 7 : Rein energi for alle
- Mål 8 : Anstendig arbeid og økonomisk vekst
- Mål 9 : Innovasjon og infrastruktur
- Mål 11 : Berekraftige byar og samfunn
- Mål 12 : Ansvarleg forbruk og produksjon
- Mål 13 : Stoppe klimaendringane
- Mål 17: Samarbeid for å nå måla



Figur 4 Badehuset på Hellesylt, foto tatt av Eivind Louis Helset – Rust Foto

2.1 Tilhøvet til andre planar

Kommunedelplanen skal forene målsettingar frå sentrale meldingar, rapportar, men også fylkeskommunale og kommunale planer og forskrifter. Under følgjer ei oversikt over aktuelle rapportar, planar og anna relevante rammeverk.

2.1.1 Nasjonalt nivå

I 2021 publiserte Menon Economics eit notat som kunnskapsgrunnlag til Innovasjon Norge sitt arbeid med nasjonal reiselivsstrategi. Dette notatet påpeikar eit behov for ei berekraftig besøksforvaltning:

«den høye veksten i utenlandsmarkedene har utfordringer knyttet til overturisme, manglende kapasitet på renovasjon og toaletter, samt sikkerhetsberedskap, blitt større og mer synlige. Utfordringene forsterkes av at en høy andel av cruisegjester, bussturister og individuelle reisende er konsentrert om et lite antall destinasjoner. Geiranger, Flåm og Lofoten er typiske eksempler på destinasjoner med denne typen bærekraftutfordringer. Dette er ikke bare en belastning for lokalbefolkningen på destinasjonene, men kan også skade Norges renommé i relevante markeder. En bærekraftig besøksforvaltning, som også innebærer å løse fellesgodeutfordringer på destinasjonene, er derfor nødvendig for at eksportpotensialet skal bli realisert» (Jakobsen 2021:7).

Den 26. august 2021 vart det i kongeleg resolusjon oppretta eit offentleg utval om reisemålsutvikling og besøksforvaltning i norske kommunar, heretter kalla reisemålsutvalet¹. Berekraftig utvikling vart lagt til grunn for mandatet, og dei fekk vidare i oppgåve å utrede problemstillingar knytt til besøksforvaltning, finansiering og forvaltning av fellesgoder, tilgjengeleghet, regulering av cruisetrafikk, destinasjonsleiring og samarbeid på reisemål og klimarisiko. Reisemålsutvalet har lagt utgreiinga NOU 2023:10 «Leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig fremtid» på høyring. Utgreiinga listar ein del oppmadingar som er nemnd i denne planen.

2.1.2 Fylkeskommunalt nivå

Møre og Romsdal fylkeskommune legg gjennom økonomiplanen (2023) fram eit handlingsprogram for ulike innsatsområde m.a. kompetanse/verdiskaping. Her ligg ein del føringar for kva tiltak som bør prioriterast for å nå måla i fylkesplanen. I denne ligg det ikkje ein særskilt strategi for reiseliv, som blir behandla på lik linje som andre næringar. All innsats Fylkeskommunen rettar inn mot næringslivet er forankra i økonomiplanen, med tilhøyrande handlingsplanar².

2.1.3 Kommunalt nivå

Kommunedelplan for heilårsturisme følgjer føringane gitt i både kommuneplanens samfunnsdel (2019) og kommunens strategisk næringsplanen (2020). Sistnemnde har eit eige underkapittel som handlar om turisme, der følgjande strategiar var foreslått, som stemmer overeins med kommuneplanen samfunnsdel:

¹ Utvalget har hatt ni medlemmer: – Trine Skei Grande (leder av utvalget), direktør bærekraft i Footprint som er en del av Sopra Steria, Oslo – Gro Svarstad, seniorrådgiver i Innlandet fylkeskommune, Trysil – Kari Aina Eik, styreleder United Cities Trondheim, Ålesund – Kirsten Indgjerd Værdal, direktør for plan, næring og kulturminner i Trøndelag fylkeskommune, Inderøy – Ann Heidi Hansen, prosjektleder for pilotprosjekt på besøksforvaltning i Nordland fylkeskommune, Bodø – Trond Øverås, administrerende direktør i landsdelsselskapet NordNorsk Reiseliv, Tromsø – Preben Falck, daglig leder i Stavanger turistforening, Stavanger – Rolf Røtnes, fagdirektør i Samfunnsøkonomisk analyse AS, Nordre Follo – Truls Engström, førsteamanuensis ved Universitetet i Stavanger/Norsk hotellhøgskole, Hafrsfjord Seniorrådgiver hos Statsforvalteren i Innlandet Marit Vorkinn og administrerende direktør på Hotel Alexandra Richard Grov var oppnevnt i utvalget, men har trukket seg fra arbeidet. Utvalget har hatt et sekretariat som har bestått av – Marte Ludvigsen (leder av sekretariatet fra og med august 2022), rådgiver i Nærings- og fiskeridepartementet – Helene Vada (leder av sekretariatet fra utvalget ble nedsatt og til og med juli 2022), seniorrådgiver i Nærings- og fiskeridepartementet – Kristin Dahle, seniorrådgiver i Nærings- og fiskeridepartementet – Bente Boye Lund, utredningsleder i Kommunal og distriktsdepartementet – Martine Løvold, seniorrådgiver i Klima- og miljødepartementet – Bjørn Krag Ingul, seniorrådgiver i Innovasjon Norge

¹ <https://mrfylke.no/om-oss/planar-planarbeid-og-hoeyringar/oekonomiplan-med-handlingsprogram-og-bud-sjett>

² <https://mrfylke.no/om-oss/planar-planarbeid-og-hoeyringar/oekonomiplan-med-handlingsprogram-og-bud-sjett> På side 189 under «Verdiskapingsfylket» står det meir spesifikt om opplevelingar.

Strategiar:

1. Auke turismen i heile kommunen i lav- og skuldersesong
2. Auke fokuset på kulturminne og industriarv som identitetsskaparar og attraksjonar
3. Oppmode dei som reiser til Stranda kommune om å gjere miljøvennlege val og gi informasjon om avgrensingar når det gjeld kapasitet på infrastruktur
4. Støtte etablering av eit digitalt verktøy for opplevelingar i kommunen, i samarbeid mellom offentlege og private aktørar
5. Utarbeide turismestrategi i samarbeid med aktuelle aktørar
6. Stille krav til reinare teknologi for cruiseskip og større køyretøy
7. Ei styrt utvikling av eksisterande og nye hytteområde i kommunen

Figur 5: Strategiar henta frå Stranda Kommune sin kommunedelplan - samfunnsdelen (2019:35) og Strategisk Næringsplan (2020: 35).

Vidare er kommunedelplanen for heilårsturisme i heile kommunen, også i tråd med kommunens energi- og klima plan og kulturminneplanen. Innspel frå den interkommunale masterplanen for sykkelutvikling i indre Storfjord er også tatt med.

2.1.4 Andre planar og rapportar med verdi/betydning for Stranda

Nasjonalreiselivsstrategi 2030 som kom i 2021 er sjølv sagt eit viktig dokument. Det same gjeld Rapporten til Transportøkonomisk institutt, «Meir berekraftig turisme Framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet» som kom ut i 2019.

Fullstendig referanseliste er bakerst i dette dokumentet.

2.2 Resultatmål

Forprosjektet til «Det store bildet» rår til at arbeidet med reiselivsplanen skal kartlegge følgjande:

- Kva må til for å klare å utløyse dei ubrukta potensiala i dei fire bygdelaga, sjølv utan auke i cruisetrafikken?
- Kva må til for å etablere Stranda kommune som ein sterk, internasjonal destinasjon med aktivitetar knytt til turisme heile året?
- Kartlegge «kven som er dei typiske gjestane» til Stranda kommune?
- Kva er kommunen og reiselivsbedriftene sin visjon/ ynskje for kva dei besøkande skal oppleve?
- Kva forventningar har gjesten, kva ynskjer gjesten å sjå/ oppleve?
- Kva ynskjer lokalsamfunna/ bygdene at gjesten skal oppleve?

Reiselivsplanen bør også kartlegge følgjande:

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

- Kva er det unike ved kvart bygdelag og kommunen som destinasjon? og kva seier dette om kommunens konkurranse- og attraksjonskraft?
- Korleis kan ein betre utnytte eksisterande gode tilbod og aktivitetar? – Få etablert fleire tilbod i kvart av dei fire bygdelaga og kva tilbod er ønskelege? Med andre ord kva tiltak kan/bør byggast/settast i verk, som tilfører auka attraktivitet for fleire segment. Døme:
 - 1. Heilårsferje er eit tilbod til både lokalbefolking, hyttebeboarar på Strandafjellet og turistar om sommaren.
 - 2. Nettverk av sykkeltiar
 - 3. Gå/trimturar
 - 4. Båtruter, frå Ålesund og innover med av- /på stiging i bygdene.
- Planen bør beskrive kva for miks av type turistar som er mest berekraftig for kommunen. Kva kan vi gjer for å tiltrekke oss denne typen gjestar, som skapar mest positive ringverknadar og ønska verdiskaping?
- Kva tiltak må setjast i verk for at kvart bygdesentrum skal gje ei betre oppleveling for den besøkande?
- Kva har nullutstleppsvedtaket å seie for trafikken på fjorden? Kva moglegheiter opnar det seg for sjøbasert aktivitet? Kor mykje av trafikken, det vil seie turistar/besøkande, flyttar seg frå sjøen til landbasert transport? Kva får dette å seie for nye og eksisterande tilbod?
- Korleis kan ein med enkle grep, få folk til å opphalde seg lenger i dei fire bygdelaga?
- Kva strakstiltak ønsker innbyggjarane, og korleis kan dei bidra?

Planprogrammet si hovudoppgåve er å gje ei klar retning for korleis ein ynskjer at reiselivet skal utvikle seg i kommunen dei nærmaste åra, og beskrive tiltaka som må gjennomførast for at dette skal skje. Kommunedelplanen skal legge føringar for vidare arbeid, grep som må takast, og aktivitetar som må setjast i verk for å oppnå måla. Dessutan skal den vise til kven som har ansvaret for at dette skal gjennomførast. Planen skal synleggjere kostnader med tiltaka og desse skal koplast opp til budsjettprosessen kvart år.

Målet for kommunedelplanen er derfor å vise korleis ein kan auke den lokale verdiskapinga utan at dette går utover lokale natur- og kulturverdiar, og det som er særegne for bygdene. I tillegg skal reiselivsplanen påpeike kva tiltak som bør og kan iverksetjast eller gjennomførast for å klare å utløyse dei ubrukta potensiala i, og synergieffektane mellom dei fire bygdelaga, utan auka cruisetrafikk. Planen skal med andre ord leggje til rette for, og styre bruken av ulike geografiske område etter felles definerte mål, slik at ein kan ivareta lokale natur og kulturverdiar, samstundes som vi bygg livskraftige lokalsamfunn.

Det er mange store og små aktørar som jobbar med reiseliv i Stranda, og det er behov for betre samkjøring for framleis å vere ein sterk og berekraftig reiselivsdestinasjon. Reiselivsaktørane bør kjenne kvarandre og samarbeide. Ved å selje kvarandre sine produkt får vi meir ut av kvar gjest i vår kommune.

2.3 Om prosessen - Metode og informasjonsinnhenting

Stranda kommune vedtok den 02.06.2021 (kom. sak 031/21) å tilsetje ein prosjektleiar som blant anna skulle skrive ein kommunedelplan for heilårsturisme i alle fire bygdelag i Stranda Kommune.

Første trinn i prosessen var å utarbeide eit planprogram. Dette programmet var ut på høyring 31.10. 2022. Det kom til saman seks innspel, planprogrammet vart deretter i liten grad endra, før endeleg planprogram vart vedteke av kommunestyret 23.11.22 (KOM-102/22).

Planprogrammet legg rammene for kva sjølve planen skal omfatte, m.a.:

- Føremål med planen
- Strukturen på planen
- Forankring
- Målstruktur
- Målgruppe
- Organisering av arbeidet
- Utgreiingsbehov
- Føringar for arbeidet

Prosjektleiar Ellen Fivestad, fekk fullmakt til å nemne opp ei arbeidsgruppe. Her prøvde ein å ta omsyn til både geografi, representativitet av ulike næringar og kjønn. Arbeidsgruppa hadde oppstartsmøte 1.12.2022. Arbeidsgruppa har kome med innspel underveis. Elles byggjer denne strategien på tilbakemeldingar og informasjon innhenta gjennom:

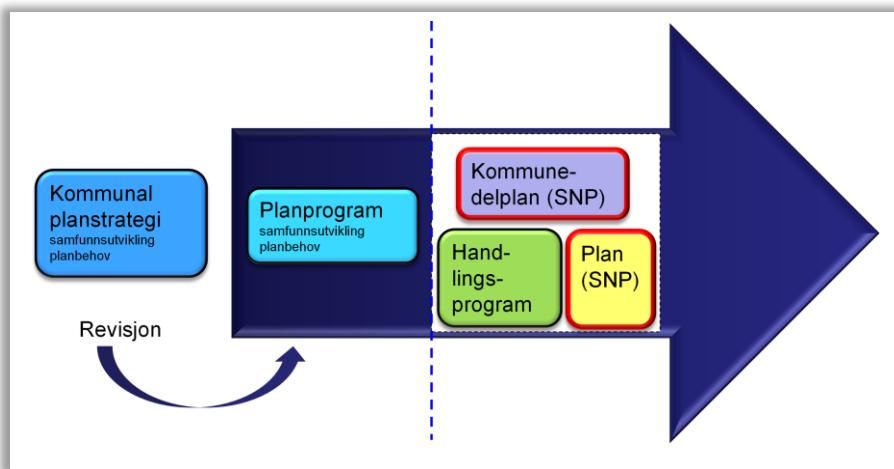
Ei digital spørjeundersøking som vart gjennomført i 2022. Den var tilgjengeleg for alle av kommunens innbyggjarar, og vart gjennomført i forbindelse med at Geiranger vart resertifisert som berekraftig reisemål, og heile det geografiske området til kommunen blei sertifisert. Svara frå undersøkinga kan ein lese om i kapitel 8.

I tillegg har prosjektleiarene gjennomført semistrukturerte dybdeintervju med dei fleste av reiselivsaktørane i kommunen. Utvalskriteria var at informantane dreiv reiselivsverksemd i Stranda Kommune. Det har blitt lagt vekt på å spørje store og små aktørar.

2.4 Rullering

Med status som kommunedelplan følger lovbestemte krav til rullering, jf. PBL § 11-2:

«Kommunedelplaner for temaer eller virksomhetsområder skal ha en handlingsdel som angir hvordan planen skal følges opp de fire påfølgende år eller mer. Handlingsdelen skal revideres årleg.»



Figur 6: Tilhøvet mellom kommunal planstrategi og kommunedelplan (her: SNP)

For kvar valbolk/kvart 4.de år, skal ein altså i arbeidet med planstrategien vurdere behovet for revisjon av planen. Tiltaksplanen skal reviderast årleg. Det er eit politisk ansvar å følgje opp dette.



Figur 7 Foto: Martin Kristoffersen

3 Stranda kommune – situasjonsomtale

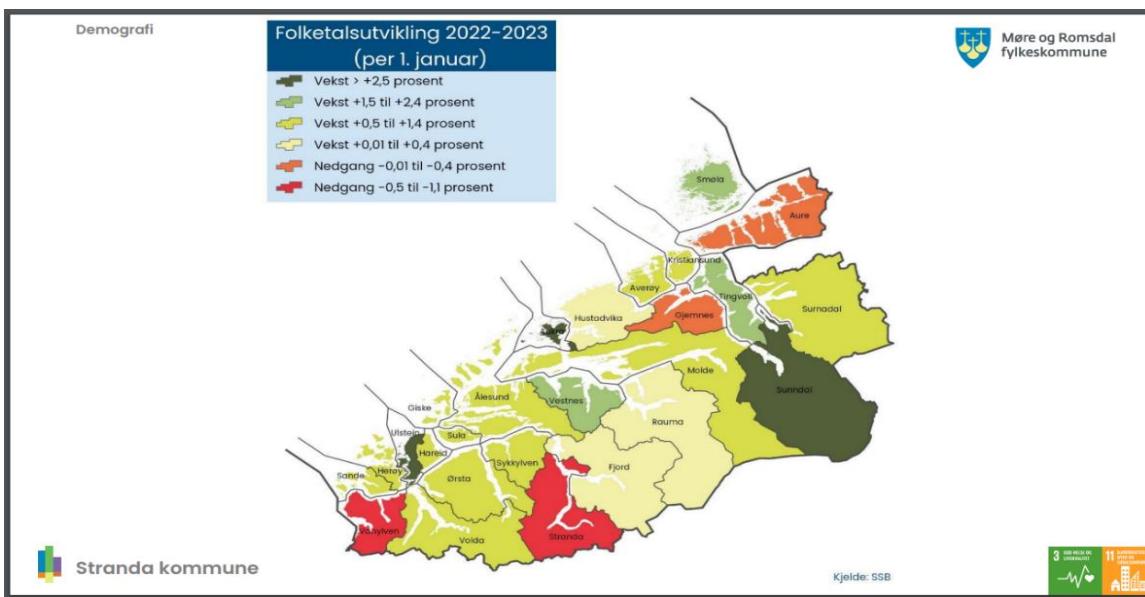
Nedanfor følgjer ein oversikt over nokre sentrale tilhøve som karakteriserer Stranda som kommune pr. i dag.

3.1 Statistikk

Statistikken er henta frå Møre og Romsdal fylkeskommune sin oversikt over kommunane i fylket frå 2023 (Møre og Romsdal Fylkeskommune 2023)

3.1.1. Utvikling i folketal

Som vi ser av figuren under, har Stranda Kommune ein nedgang i folketalet.



Figur 8: Utvikling i folketal i Møre og Romsdal 2022-2023.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

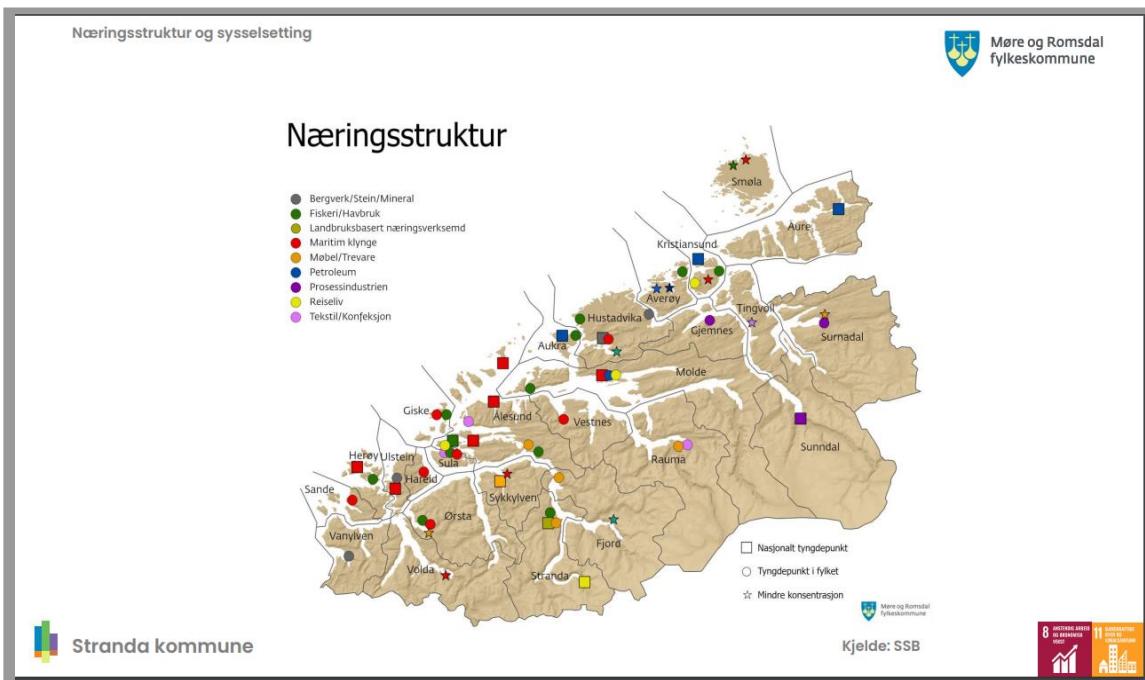
Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

3.1.2 Næringsstruktur i Stranda Kommune

Som vi ser av figur 9 Stranda eit *nasjonalt tyngdepunkt* for landbruksbasert næringsverksemd og reiseliv. I tillegg er vi eit *regionalt tyngdepunkt* innanfor møbel/trevare og fiskeri/havbruk



Figur 9: Næringsstrukturen i Møre og Romsdal.

Næringslivet i Stranda kommune er særmerkt på følgjande måtar:

- Lange og sterke tradisjonar innanfor næringsmiddelindustri
- Vogge for møbelindustrien på Sunnmøre
- Turisme: Cruise og fjellpionerar sidan 1880 – talet

Eit anna særmerke ved næringssamsetjinga i Stranda er at den er variert. Dette gjer at kommunen er mindre sårbar enn i mange andre kommunar som har ein meir einsidig næringsstruktur. I tillegg utgjer næringsmiddelindustrien ein svært stor del av totalen.

I høve utarbeidingsa av strategisk næringsplan (2020), sende kommunen ut ei spørjeundersøking som skulle kartleggje dei viktigaste tiltaka som skal til for å medverke og fremje næringslivet i Stranda kommune. Oppsummert vart følgjande trekkt fram:

- 1) Tilrettelegging av god infrastruktur. Eit godt og trygt vegnett, gode (offentlege) transporttilbod, nok parkeringsareal og toalettfasilitetar i bygdesenter for handel og opphold, godt utbygt fibernett, tele-/mobilnett over heile kommunen, tilstrekkeleg straumforsyning for vidareutvikling samt vedlikehald av kommunal veg, vatn og kloakk og sikring av nok areal for vidare utvikling for næringslivet. Byggeklare tomter.
- 2) Rask og løysingsorientert sakhandsaming hjå kommunen. Elles yte ein aktiv og motiverande stønad overfor nyetablerarar og stønadsspelar hjå det etablerte næringslivet. Gjennom blant anna å halde kommunale avgifter låge.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

- 3) Sikre samarbeid og utvikling i næringslivet og skule (praksis-/lærlingplassar), at det blir lagt til rette for møteplassar og nettverksbygging / etablert diskusjonsgrupper / næringsforum og gjennomført bedriftsbesøk som stimulerer til produktutvikling og samarbeid på tvers av bransjar.
- 4) Ei innføring av «turistskatt» og ein meir aktiv besøksforvaltning (regulering/spreiing av turisttrafikk).

Det er ikkje alt av dette som er kommunale oppgåver, noko av desse oppgåvene er Fylkeskommunalt ansvar og innføring av besøksbidrag er eit statleg ansvar.

3.2 Tilkomst og ferdsel

Innfartsårene til kommunen er mange, men delvis uføreseielege, om vinteren er det vinterstengde vegar, fare for ras, og om sommaren er vegnettet ofte overbelasta. Vegen frå Strynefjellet ned til Geiranger, som er ei populær rute er berre open om sommaren, utan fast opningsdato om våren, eller stengingsdato på hausten. Den dag i dag er vegen til aust ein viktig tilkomstveg til Geiranger, og det er alltid eit ynskje blant reiselivsverksemndene å få denne opna så tidleg som mogleg og stengt så seint som mogleg på hausten, då det kjem veldig mang reisande til bygda denne vegen, når den er open.

Frå Geiranger kan ein anten ta ferje til Hellesylt, eller ein kan køyre den nasjonale touristvegen som går Geiranger via Trollstigen til Åndalsnes. Andre vegar inn til kommunen er FV. 60 frå Ålesund, via nabokommunen Sykkylven. Vegen passerer Strandafjellet Skisenter, som er det største alpinanlegget mellom Voss og Oppdal. Kjem ein derimot sørvest frå, blir det FV 60 gjennom Volda og Hornindal. Eller frå Nordvest, gjennom Norangsdalen frå Ørsta og Øye på FV 655. Denne vegen stengjer relativt ofte om vinteren. Frå nord er innfallsporten til Liabygda via Stordal eller frå Norddal/Valldal (FV. 650).

Næraste flyplassar er Ålesund lufthamn (Vigra), eller Ørsta-Volda lufthamn (Hovden) med fastlandssamband via Kvivsvegen. Til Ålesund lufthamn kjem ein via ferje frå Aursnes til Magerholm. Ferjer som går mellom Stranda og Liabygda, Linge og Eidsdal og mellom Hellesylt og Geiranger, sistnmende bind kommunen godt saman. I to år har ferja gått heile sesongen men er no trua med nedlegging. Dette får store konsekvensar for reiselivet og reiselivsaktørane, kap 8.1



Figur 10 Foto: Eldrid Kristoffersen

3.3 Stranda kommune som destinasjon – dagens gjester

Det geografiske området til Stranda Kommune er ein heilårsdestinasjon. Strandafjellet blir av mange oppfatta som ein vinterdestinasjon, men dei har faktisk høgare besøkstal om sommaren enn på vinteren. Dei andre bygdelaga blir mest besøkt av turistar om sommaren, særleg gjeld dette Geiranger. Der prosjektleieren diverre har hørt at det er ei vanleg oppfatning hjå blant anna pensjonistar i Bergen, at det så mykje turistar om sommaren i Geiranger at det blir frårådd å vitje bygda sommaren. Bakgrunnen for dette er i stor grad, utfordringane kring infrastrukturen, med smale veger, mykje trafikk og manglende parkeringsplassar. Ein ser ei utvikling av at turistane kjem til Geiranger i stadig større grad heile året, og særskild når vegen opp til Strynefjellet er open. Reiselivsverksemda seier at det blir som å slå på ein brytar når vegen opnar, med ein markant auke i trafikken. Derfor er heilårsveg til Stryn, gjennom ei tunnelarm, og heilårsferga, viktige føresetnadar å få på plass for å sikre heilårsturisme i heile kommunen. Særskild no når ein får ei omvelting og omstilling, med det komande nullutsleppsvedtaket.

MENON Economics` konkluderte i sin samfunnsøkonomiske analyse av konsekvensane for nullutsleppsvedtaket, at ein tredel av inntekta fell bort hjå reiselivsaktørar i Geiranger (Handberg, Haug, Nerdrum, Abrahamoglu, Aslesen 2022:4). Nokre av reiselivsaktørarane i Geiranger vil verte råka hardare enn andre.

Sluttrapporten til ÅKP og PWC, til forprosjektet «Det Store Bildet» anbefalte at ein i hovudprosjektet definere kven som var gjesten til reisemålet, med andre ord, gjesten som kjem til Stranda Kommune.

Gjestane som vitjar Stranda Kommune i dag i vilkårleg rekkefølgje – og ver merksam på at gruppene overlappar:

- i. Cruisejesten, som går i land i kommunen
- ii. Cruisejesten, som kjem i buss (eller båt) frå andre destinasjonar
- i. Bonusinnbyggjarane – hytteeigarane, 1046 hytter- og fritidsbustadar i følgje SSB per 19.12.2022 derav er 454 hytter på Strandafjellet.
- iii. Nærmarknaden fastbuande på Sunnmøre, Skjåk, Romsdal og Nordfjord.
- iv. Nærmarknaden hytteeigarane i 3 timers omkrins.
- v. Kurs- og konferansegjester (KKU)/yrkesreisande
- vi. Ski- og toppturgjestane/ friluft- og naturinteresserte
- vii. Kulturgjesten
- viii. Enkeltreisande, både nasjonale og internasjonale
- ix. Bussreisande nasjonale og internasjonale, gjennomfart
- x. Bussreisande nasjonale og internasjonale, overnatting
- xi. Barnefamilien.
- xii. Camping- og bubilturisten, AirBnB og hytteigarar.

(Det vil i høyringsperioden til kommunedelplanen bli arbeidd med å kvantifisere gjestetala)

Dagens situasjon syner at det er eit stort mangfold i turistmarknaden til kommunen. Dei siste sesongane har vist at det er viktig å ha fleire bein å stå på. Under Covid-19 var det mange nordmenn som vitja kommunen, men nordmenn reiser etter yr.no. Medan 2022 sesongen regna vekk, og det var cruiseskipa som i følge reiselivsaktørar i Geiranger redda sommarsesongen.

Prosjektleiarene har gjennom intervju med reiselivsaktørane freista å kartleggje kva slags marknad reiselivsaktørane rettar seg mot på det noverande tidspunktet. Og kva marknad dei ynskjer å nå i framtida, for å kunne vite kva tiltak ein bør sette inn.

Fleire av reiselivsaktørane har gitt uttrykk for at dei ynskjer å rette seg mot «High-End» segmentet og at dei vil ha færre turistar, men meir av «den rette turisten». Spørsmålet blir då kven er den «rette turisten»? Det er ei kjensgjerning at norske turistar reiser etter yr.no og ein må ikkje gå lenger tilbake enn til sommaren 2022 som regna vekk, og dei fleste nordmennene reiste til «Syden». Dette året var det cruiseturistane som redda næringa i

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Geiranger. Vidare er det også cruiseturistane som gjøre det mogleg for reiselivsverksemndene å forlenge sesongen ved at dei held ope på vårparten og utover hausten. Det er også fleire reiselivsverksemder som har lengre opningstider på dag og kveld grunna cruisebestandane som elles ikkje ville vore mogleg. For meir utfyllande informasjon sjå kapitel 6.

Samstundes, så ynskjer ein ei berekraftig utvikling. Kor berekraftig er det, då å berre satse på ei kundegruppe?

«Medan destinasjonsutvikling framleis ofte baserer seg på volum og vekst, peikar Oklevik et al. (2019) på ein annan modell, nemleg å satse på færre, men godt betalande gjester. Dette er også med i sist reiselivsstrategi (2021), der ein argumenterer ut frå miljø og økonomi: gjester som gjev høg inntening, men lite klimaavtrykk. Eit ekstremt resultat vil vere at reisemåla ikkje er tilgjengelege for folk med lågare inntekt, som surfeblad, men pengelense studentar eller folk med vanleg økonomi, men berre for turistar med god råd. Stadtlandet vil då ikkje lenger vere eit reisemål for alle, og dermed ikkje sosialt berekraftig i ei slik forståing.»

(Engeset og Urbinakk- Brekke 2022: 96).

«High- End» gjestar gir omsetting til hotell og restaurantar, men ikkje det produktet som mange kjøper til låg pris. Dei kjøper ein softis per familie eller person, og vil ikkje kunne oppfylle den same omsettinga som kiosker eller souvenirbutikkar har som sel mange produkt til mange kundar, til låg pris. Sagt med andre ord ein «High-End» gjest klarar ikkje stå for den same verdiskapinga som eit stort omfang av gjestar.

Det er heller ikkje noko anna nærings om påverkar eit lokalsamunn i så stor grad, med tanke på ringverknadar, som den påverknaden reiselivet har.

Trine Skei Grande påpeikte dette då ho som utvalsleiar for NOU, overrekte rapporten til næringsminister Vestre: Når det hjå ei industri- verksemd blir to nye arbeidsplassar på fabrikken så er verdiskapinga to nye arbeidere på fabrikken. Blir det derimot to nye jobber på den lokale kafeen så er verdiskapinga mykje større i at det blir ein betre stad å bu. Reiselivet er med andre ord med på å skape gode steder å bu, og gode steder å bu er ein god plass å besøke.

Derfor blir for dei folkevalde viktig å spørje, kva lokal verdiskaping ynskjer vi å leggje til rette for? Kva lokale tilbod vil gje lokale møteplassar, lokale tilbod som aukar kveldsøkonomien og bulysta? Eller kva tilbod som gir betre folkehelse, gjennom vedlikehald av stiar, bygging av nye stiar. Definisjon på kveldsøkonomi blir gitt på side 41.

Sagt på ein annan måte. Kommunen må vite kva dei vil ha ut av reiselivet. Ynskjer ein å legge til rette for færre turistar, som ikkje gir ein bonus gjennom nye turstiar eller eit godt kafè og restaurant tilbod. Fordi få, men rike kundar ikkje legg att nok pengar til å gje ein god kveldsøkonomi. Det er viktig å ikkje sjå på ein eller få turistar men legge merke til kva tilbod som gir eit berekraftig lokalsamfunn, eit tilbod av aktivitetar og opplevelingar, som gjer at dei tilreisande blir lenger. Vi treng eit mangfold av vitjande.



Figur 11 Haust på Stranda fjellet. Foto Martin Kristoffersen

3.4 Stranda kommune som destinasjon – ressursanalyse

I den strategiske næringsplanen er det også sett opp ei såkalla SWOT- analyse, mykje stemmer overeins med det som er oppgitt under, det står (SNP) bak for å markere dette.

Sterke sider

- Aktive frivillige organisasjoner som held i hevd og lagar nye turløyper, turstier, byggjer gapahukar
- Store profesjonelle reiselivsaktørar
- Sterk merkevare som reiselivsdestinasjon gjennom det nasjonale reiselivsikonet Geiranger og Strandafjellet skisenter (SNP)
- Fantastisk industri-/gründerkultur (SNP)
- Store naturkvalitetar (verdsarvkommune) (SNP)

Svake sider

- Uføreseielege kommunikasjonar. Stengde vegar grunna snøras, (SNP) men også stadige endringar i ferjeruter, som gjer det veldig uføreseieleg for internasjonale turoperatørar. Framstår som uføreseieleg for internasjonale reiselivstaktørar og dermed blir det lite profesjonelt
- Mykje trafikk og overbelasta vegar om sommaren, skapar eit dårleg omdømme
- Manglande tilgang på straum
- Svak folketalsutvikling
- Svak kommuneøkonomi (SNP)
- For svak samhandling mellom reiseliv og anna næringsliv (SNP)

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

- For liten kapasitet innan straumforsyning (SNP)

Moglegheiter

- Auka satsing på sykkelturisme, både på «pump-track bane», stisykling og «landevegssykling»
- Tilbod til «klimaturistar», fleire som kjem for å sjå på regn og/eller oppleve eit meir kaldare og behageleg klima enn der dei bur
- Varmebølgjer, gjer at fleire nordmenn ikkje reiser til Syden men på ferie i Skandinavia i staden for
- Heilårsturisme/vinterturisme
- Større grad av samarbeid på tvers av bygdelaga med pakkeløysingar på tvers av reiselivsverksemndene
- Få ungdommen tilbake i større grad
- Integreringsarbeidet kan bli mykje betre (SNP)
- Spesielt språkopplæring (SNP)
- Mykje større potensial innan reiseliv enn det som vert nytta i dag (SNP)
- Utbygging av lærlingordningar (SNP)
- Stor innvandring --> kommunen vert fleirspråkleg --> styrke innan reiselivet (SNP)

Trugsmål

- Arealmangel, særskild Geiranger og Hellesylt
- Klimaendringar (Strandafjellet/heilårsturisme) (SNP) - Auka fare for flom, snøskred og/eller jordras, styrtegn. Mindre snømengde medfører kortare sesong
- Åkerneset (SNP)
- Storkapitalen/kjeder (SNP)
- Naturkatastrofer (SNP)
- Folketalsutviklinga (SNP)

Den største utfordringa for ny-etableringa og tilflyttarar er per dags dato knytt til, særskild for Geiranger, at skule -og barnehage blir oppretthalde, og at dei til ei kvar tid har plass i skule – og barnehage til familiar som flytter til i løpet av året. Dette har dei siste problema vore eit lite problem. Det er ikkje mogleg å byggje heilårsarbeidsplassar utan at desse basisbehova er dekt. Det same gjeld legekontor, der ein bør ha eit legetilbod i nærleiken, eller så må dei tilsette nytte lang tid på å kome seg til og frå legen, noko som vil koste bedriftene dyrt.

Den neste utfordringa ligg kring for dårlig infrastruktur knytt til trafikk, straummangel og til offentleg toalett. Kommunedelplanen kjem nærmere inn på dette i kapitel 8.



Figur 12 Frå Strandafjellet. Foto: Martin Kristoffersen

4 Stranda kommune – Organisering og rollefordeling på, - og kring destinasjonen

Det er fleire store og små aktørar som har stor eller liten innflytelse og ulike ansvarsområde på eit reisemål. Dette kapitelet skal gje ei oversikt over kven desse er og kva som er dei ulike ansvarsområda deira, rolle dei spelar eller kva innflytelse dei har.

Reisemålsutvalet definerer eit reisemål på følgjande måte:

«Et reisemål er et geografisk sted som besøkes fordi stedet har noen kvaliteter, og stedet gir den besøkende noen opplevelser som gjør det verdt å besøke. Aktørene på hvert reisemål må selv avklare avgrensning av det geografiske området for reisemålsledelsen. Området kan omfatte én eller flere kommuner, eventuelt deler av kommuner» (NOU 2023: 70)

Norsk reiseliv er organisert og inndelt på ulike måtar, der fleire bedrifter organiserer seg saman i reiselivslag eller destinasjonsselskap. Stranda kommune og dei fleste av dei lokale reiselivsaktørane er tilknytt det regionale Destinasjonsselskapet Ålesund og Sunnmøre (DÅS).

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

4.1 Destinasjon Ålesund og Sunnmøre

I følgje Visit Norway (2023) er eit destinasjonsselskap «den juridiske enheten som er gitt et ansvar for fellesoppgaver på vegne av medlemmene i selskapet, tradisjonelt og oftest knyttet til markedsføring av reisemålet. Destinasjonsselskapet er gjerne medlemsbasert og hvor medlemmene bidrar til finansiering av selskapet. De senere år ser man en utvikling hvor destinasjonsselskapene i økende grad blir en samlende enhet for reiselivet i møte med kommune og andre samarbeidspartnere. Ofte er selskapene ansvarlige for å drive turistinformasjon på vegne av kommunen».

DÅS er ansvarleg for markadsføring av heile destinasjonen nasjonalt og internasjonalt. Dei gjev medlemmane synlegheit og markadsføring på destinasjonsselskapet sine sider knytt til Fjord Norge, men også Instagram og Facebook kontoen sin. Destinasjonsselskapet tilbyr også rådgjeving innan markadsføring, sal og produktutvikling. Stranda kommune har ikkje turistinformasjon.

Destinasjon Ålesund og Sunnmøre vart skipa i 1984, men kommunen/ reiselivsaktørane var inntil 2015 knytt til eit eige destinasjonselskap.

4.2 Reiselivsaktørar

I Stranda kommune er mangfaldet av reiselivsaktørar stort. Det strekkjer seg frå store hotell til mindre overnatningsstadar i form av utleige av campinghytter, hus og leilegheiter som blir leigd ut via AirBnB, store og små serveringsstadar, guideselskap og ulike former for «Adventure Tourism». Kvar reiselivsaktør er ansvarleg for å markadsføre sitt eige produkt, og nyttar som oftast eigne markadsføringskanalar til dette. Alle er sjølvre ansvarlege for kvalitetssikringa av eigne produkt, produktutvikling og å tilpasse seg endringar i marknaden.

«Både bedrifter i reiselivsnæringen og andre bedrifter som har besøkende som en stor del av sitt marked har stor betydning for utvikling av reisemålene. Reiselivsbedriftene har en viktig rolle i å bidra til at et sted har attraksjonskraft, gjennom å utvikle tilbud og opplevelser som gjør at et sted oppfattes som verdt å besøke og er attraktivt for lokalbefolkningen. Reiselivsnæringen er forskjellig fra sted til sted, blant annet når det gjelder bedriftenes størrelse, eierskap og organisering. Reiselivsbedriftene driver kommersiell aktivitet i et område eller et lokalsamfunn. Den kommersielle aktiviteten drives gjerne ut fra forretningsmuligheter, et engasjement for å skape sin egen og andres arbeidsplass og motivasjon for å møte gjester og skape gode opplevelser»

(NOU 2023 10: 61).

I den nasjonale reiselivsstrategien (2021:39) er bedriftenes rolle på reisemålet delt i fire områder:

- Bedriftenes ambisjoner for å utvikle egne virksomheter til lønnsomme foretak og skape vekst, fornyelse og gode arbeidsplasser.

- Bedriftenes vilje til å jobbe sammen om omstilling og innovasjon i nettverk, klynger og på reisemålene, i samspill med andre bransjer og næringer, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt.
- Bedriftenes vilje til å engasjere seg i reiselivets utvikling i egen kommune/på eget reisemål og medfinansiere destinasjonsselskaper eller lignende, samt delta i felles destinasjonsledelse.
- Bedriftenes vilje til å delta i oppbyggingen av langsigte markedsposisjoner som understøtter bærekraftsmålene, grønn omstilling og økt eksport»



Figur 13 Utsyn mot Liabygda Foto av Carlos Ruiz-Skarbø/ Skarbø Gaard

4.3 Stranda Kommune

Innovasjon Norge sin nasjonale reiselivsstrategi viser til at kommunene spelar ei sentral rolle i reiselivsutvikling. Både gjennom kommunalplanlegging og lovpålagte oppgåver der «vertskapsfunksjoner, tilrettelegging/fellessgoder, stedsattraktivitet, besøksforvaltning, destinasjonsledelse, næringsutvikling og ressursforvaltning» er viktige stikkord.

Kommunene har med andre ord ei svært viktig rolle i å sikre ei god utvikling av reisemåla, hovudsakleg innan desse områda:

- Setje rammer for reiselivs- og næringsaktørane gjennom kommunal planlegging, regulering for bruk av kommunal grunn, skjenkevedtekter og andre politiske føringar.
- Legge til rette for næringsutvikling gjennom forvaltning av kommunalt næringsfond og som partnar i handelsforeiningar, destinasjonsselskap og reisemålsleiing.
- Kommunen har også ein koordineringsfunksjon, som eigar av- og tilretteleggjar for bruk av gågater, sykkel- og turstiari.

Eit studie gjennomført av Jervan med fleire (2011), såg nærmare på kommunen si rolle i reisemålsutvikling konkluderte med at eit «kommunalt engasjement i reisemålsutvikling ikke kan ivaretas av destinasjonsselskapa alene» (NOU 2023 10: 60). Reisemålsutvalet viser til at studien til Jervan er nokre år gamal, men held fast på at funna framleis er gyldige og viser vidare til Telemarksforsking (2018) som påpeikar at suksessrike distriktskommunar er dei

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

kommunane som klarar å vere ein pådrivar for, og mobilisere aktørane i lokalsamfunnet (NOU 2023 10: 60).

«Van Niekerk (2014) og Viken (2016) peker på at lokale myndigheter er i posisjon til å sikre at reiselivsutviklingen skjer på en planlagt og kontrollert måte, og derfor bør ta en ledende rolle i å koordinere utviklingen på reisemålet. Det er sentralt at utviklingen av reisemålet er forankret hos den politiske og administrative ledelsen i kommunen. Kommunene har et ansvar for og en sentral rolle i å skape attraktive og bærekraftige reisemål. I den forbindelse er det viktig at de tar en lederrolle» (NOU 2023 10: 60). Kommunen har høve til å gjøre dette, ved å nytte plan- og byggingslova.

Stranda Kommune har til dømes i samarbeid med Møre og Romsdal Fylkeskommune sitt tettstadprogram gjennomført ein moglegheitsstudie for stadstutvikling for Geiranger sentrum. Der kommunen hyra inn eit arkitektfirma for å få laga ein overordna, strategisk plan for heile Geiranger sentrum. Arkitektane kartla stadens identitet, og kom med forslag til korleis ein betre kunne utnytte eksisterande areal, til nye aktivitets – og salstilbod. Dessutan utarbeidde dei ein overordna plan for videre byggeaktivitet. På denne måten kan kommunen sikre at Geiranger sentrum i samarbeid med lokalbefolking og lokale næringsaktørar kan auke besøksattraktivitet, gjennom heile året.

Stranda kommune har også ansvaret for tryggleik og beredskap ved ulukker.

4.4. Stranda Hamnevesen

Ein annan viktig kommunal aktør er hamnevesenet, som står for planlegging, utbygging og drift av offentlege hamnefunksjonar i Stranda Kommune og utføre kommunalt hamnemynde i medhald av Lov om hamner og farvatn, jf. Lov 17. april 2009 nr. 19.

Stranda hamnevesen KF har eigne vedtekter og driv ei forretningsmessig verksemd og forvaltning av sjøområdet, for eigar Stranda kommune.

Visjon: EIT BEREKRAFTIG FJORDSYSTEM

Strategi

- Skape vekst og utvikling innan vårt ansvarsområde
- Vere ein tydeleg samfunnsaktør og bidra i arbeid med konsekvensutgreiing i Stranda kommune.
- Ha ein framtidsretta miljøprofil og miljøstyring basert på fakta.
- Legge til rette for mottak av nye miljøvennlige og utsleppsfree cruise og passasjerfartøy i sjøområdet også etter 1.1 2026
- Legge til rette for mottak av mindre og utsleppsfree fartøy i heile sjøområdet som omfattar nye anlegg for ilandstigning Bidra i utvikling av nye forretningsgrunnlag med bakgrunn i nye miljøkrav og endra cruisetrafikk
- Bidra i utvikling av nye forretningsgrunnlag med bakgrunn i nye miljøkrav og endra cruisetrafikk

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

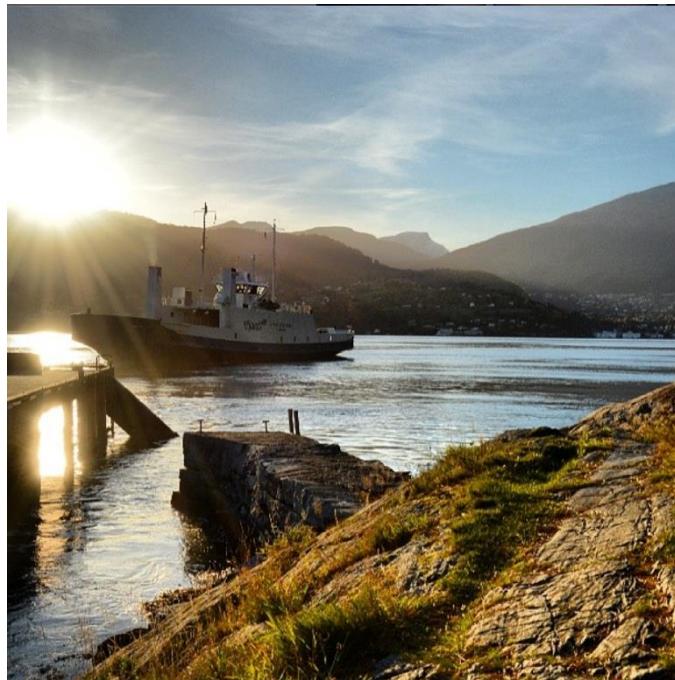
Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

- Bidra i arbeidet med kartlegging og analyser av ulike energiberarar i området (sjø og land)
- Sørge for god økonomistyring og lønsemd



Figur 14 Ferge Liabygda- Stranda Foto av Martin Kristoffersen

4.5 Møre og Romsdal Fylkeskommune

Fylkeskommunen har regionalt planmynde, det vil seie at dei har «ansvaret for regional samfunnsutvikling, planlegging, næringsutvikling, samferdsel, kultur, folkehelse, kompetansepolitikk, videregående utdanning og fagskoleutdanning. Alle disse sektorene har stor betydning for reiselivet» (NOU 2023 10 : 11).

Fylkeskommunane skal legge til rette for den overordna reiselivsplanlegginga og styrer grunnlaget for reiselivsutvikling og berekraftig infrastruktur. Fylkeskommunen eig fylkesvegane og styrer relevant infrastruktur og gir konsesjonar til ruteløyve på buss, sightseeingbussar ferjer og båtar.

«Innanfor samferdselsområdet har fylkeskommunen ansvaret for dei fylkeskommunale vegane og i hovudsak ansvaret for all lokal rutetransport, med unntak av jernbane. Ansvaret til fylkeskommunen omfattar forvaltning og drift av eksisterande vegnett, men også planlegging og investeringar i fylkesvegar. Fylkeskommunen tildeler løyver for drift av buss, båt, ferje og drosje, og har ansvaret for skoletransport og anna tilrettelagt transport (TT-transport)» (Kunnskapsgrunnlag til fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024).

Møre og Romsdal Fylkeskommune står bak programmet til berekraftig by- og tettstadsutvikling, som har som formål å utvikle meir attraktive og berekraftige bygdesentrum og tettstadar. Blant anna nemnd over i 4.3 og blir omtala seinare i 8.1 og 9.2.1

Dessutan er fylkeskommunen pådrivarar for utviklingsprosjektet «opplev heile Møre og Romsdal heile året», som skal utvikle nye opplevelingar i fylket i skjeringspunktet mellom

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .



reiseliv og kultur. Frå Stranda kommune er Uteguiden, Skarbø Gard, Havila Hotel Geiranger og Bonseye med. Møre og Romsdal fylkeskommune som visjon om å vere det fremste berekraftsfylket i landet og ynskjer også å bli kjent som opplevingsfylket.

Figur 15 Vår i Norangsdalen Foto: Renate Weiler

4.6 Statens Vegvesen – Vegmynde

«På veg for et bedre samfunn», er Vegvesenets visjon. Bak denne visjonen ligg at dei har ei rolle som samfunnsbygger- og aktør. Dei skal utvikle gode vegsystem som alle kan bruke. Der ferdelsen ikkje skal føre til alvorleg skade på korkje menneskjer eller miljøet. Dette skal bidra til å oppfylle mål som skal utvikle næringslivet, auke menneskjers

moglegheit til å delta i samfunnslivet og gje ein betre livskvalitet. Statens Vegvesen sine oppgåver er knytt til deira mynde og forvaltning er heimla i veglova, vegtraffikklova og ITS-lova. Statens vegvesen har myndighetsansvar innen ITS (intelligente transportsystemer) for utvikling av eit framtdsretta heilskapleg vegtransportsystem. På nokre områder har Statens vegvesen mynde til å vedta forskrifter, og dei fastset normalar for offentleg veg (riksveg, fylkesveg og kommunal veg).

Statens Vegvesen er vegmynde for riksvegane og har ansvar for å forvalte, utrede, planlegge, bygge, drifta og vedlikeholde desse. Dei er også løvemynde for riksvegferjesamband og person- og godstransport og tildeler einerettar til drift av riksvegferjesamband. I tillegg har Statens vegvesen har òg ansvaret for nasjonale turistvegar, parkeringsplassar knytt til desse, drifta toaletta og fjerne snø frå utkikkspunkta.

Nasjonale touristvegar

Naturopplevelinga er sjølv hovudattraksjonen langs dei nasjonale touristvegane. Nasjonale touristvegar si hovedoppgåve er å forsterke naturopplevelinga med nyskapande arkitektur og kunst på tilrettelagte punkt og rasteplassar. Dette skal gi turistar opplevelingar som freistar til lengre opphold og fleire besøk. Målsettinga med prosjektet er å gjer Norge til eit enda meir attraktivt reisemål som bidrar til å styrke næringslivet og busettinga i distrikta.

Henta frå Møre og Romsdal Fylkeskommune kunnskapsgrunnlag til fylkesstrategi for samferdsel
2021-2024



Figur 16 Strandafjellet ein vintermorgen. Foto: Martin Kristoffersen

4.7 Frivillige lag- og organisasjonar

Frivillige lag – og organisasjonar er svært viktige partnarar og aktørar på reisemåla ettersom dei byggjer, - og vedlikeheld turråser, har ansvaret for trimpostar og anna. I Stranda kommune har vi berre ei DNT hytte – Patchellhytta.

I den siste tida har det vore fleire dømer i media på at ulike frivillige lag og organisasjonar har fått bygd «Sherpa trapper» opp til utkikspostar eller små toppar som har auka talet besökande som har kome det lokale næringslivet til gode. Som lokalt døme har vi Ljøbrekkas vene som har gjort ein kjempeinnsats med å ruste opp vegen over Ljøbrekka og Hellesylt

Ungdomslag tek seg godt av badestranda, vedlikehald av badehuset og tilbyr uteie av solsenger. Dessutan har dei planar om å bygge eit nytt servicebygg med badstu som vil vere eit godt komplementerande tilbod til både lokalbefolkninga og tilreisande.

Stiftinga Storfjordens Venner har gjort ein formidabel innsats med å ta vare på, restaurere og gjenoppbyggje dei nedlagde og fråflytta fjord- og fjellgardane kring Storfjorden på Sunnmøre med fjordarmane Geirangerfjorden, Sunnylvsfjorden, Norddalsfjorden og Tafjorden. Dette vert finansiert gjennom eigne midlar, dugnad, offentlege og private tilskot. Mange eigalarar får tilskot til restaurering og transport. Storfjordens Venner har også delteke i rydding og vedlikehald av råser, stell av kulturlandskap m.m.

Verdsarvstiftinga Geirangerfjorden Verdsarv med Omegn har vore aktive bidragsytarar for å få plass til råsa til Storsæterfossen, frå sentrum av Geiranger og opp til fossen har blitt nasjonal turiststi. Dei har også vore delaktige i skilting av mange råser i eit større område.

Smart Fjord Geiranger

Frå Grøn Fjord til Smart Fjord

Heilt sidan 2011 har stiftinga for Verdsarv Geirangerfjorden med omegn arbeidd målretta saman med partnarane sine i samarbeidsrørla «Grøn fjord». Først sette dei seg ein visjon om «sporlaus ferdsel», og fokuserte dei første ti åra på reelle miljøutfordringar i verdsarvområdet. Målet var betre og meir heilskapleg forvaltning og slik sikre dei eineståande verdsarvverdiane som Noreg som nasjon har plikt til å ta vare på.

Samstundes ser stiftinga at bygdesamfunna våre er små og sårbare. Skal ein greie å ta vare på viktige natur- og kulturverdiar, må det kome bidrag som sikrar gode attraktive og tilpassingsdyktige lokalsamfunn. Derfor famnar den nye Smart fjord satsinga breiare og meir heilskapleg. Med verdsarven som grunnlag, fokuserer vi på at Geirangerfjordområdet skal vere ein god stad både å bu i og besøke.

Smart Fjord kultur

Kunst- og kulturopplevingar begeistrar oss. Dei er både impulsar til personleg vekst og til samfunnsutvikling. Spektakulær natur får folk til å komme, og kultur får folk til å bli. Kultursamarbeid og kulturnæring som verdiskapar er ei ny, spennande satsing for verdsarvstiftinga, først og fremst i vinterhalvåret. Gjennom kulturturisme vil vi tilføre noko nytt og spennande til den kjende merkevara Geirangerfjorden.

Verdsarvstifitnga koplar aktørar frå kunst- og kulturnæring med lokale reiselivsbedrifter. Ved å trekke til oss spennande ressursar frå regionale, nasjonale og internasjonale miljø, skaper vi grobotn for nye idear, innovasjon og kreative næringar. Dette kan gje nye, heilårlege arbeidsplassar og styrke lokalsamfunna.

Desse prosjekta/initiativa og ideane er del av den nye kultursatsinga:

- “Artist in residence Geiranger” (AiR)
- Geiranger Lyskunstfestival – www.geirangerlys.no
- Festspela i Geiranger (klassisk musikkfestival) – www.festspel.no

Verdiskapingsprogrammet «Lys i tunellen» /Fjord Lights er eitt døme på nye satsingar. Gjennom strategisk bruk av naturleg lys og lysdesign vil vi gje verdsarvbygda Geiranger nye statkvalitetar. Lys kan skape magiske opplevingar, men samstundes vil vi ta vare på både det naturlege vinterlyset og mørket. Nye og mellombelse lysopplevelser skal hjelpe oss å løfte fram internasjonale verneverdiar.

4.8 Eksisterande næringsretta lag/foreiningar i kommunen:

Geiranger Utvikling

- Skipingsdato:
 - Geiranger utvikling vart skipa i 2002 (namne-endring frå Destinasjon Geiranger-Trollstigen i 2017)
- Vedtektsfesta føremål
 - Selskapet har ikkje erverv som formål. Selskapet sitt primære formål er å utvikle berekraftig heilårsturisme og promotere merkevara Geiranger. Selskapet kan delta i anna forretningsmessig verksemd relatert til reiseliv.
- Verksemd/art/bransje:

Arbeide for å utvikle berekraftig heilårsturisme og promotere merkevara Geiranger.

Hellesylt næringslag

- Skipingsdato:
 - Hellesylt næringslag vart skipa i 1977
- Verksemd/art/bransje:
 - Interesseorganisasjon for medlemsbedriftene, samt tenesteyting i samband med dette t.d. marknadsføring.

Stranda handelsforeining

- Skipingsdato:
 - Stranda sentrumsforeining vart skipa i 1995
- Verksemd/art/bransje:
 - Næringslivs- og arbeidsgjevarorganisasjonar

Stranda sentrumsforeining

- Skipingsdato:
 - Stranda sentrumsforeining vart skipa i 2015
- Verksemd/art/bransje:
 - Formålet er å skape eit levande sentrum, ivareta medlemmers interesser, gjennomføre sosiale aktivitetar for barn og vaksne, skape engasjement og trivsel.



Figur 17 Bolsøy legg til kai på Hellesylt Foto: Ellen Fivelstad

5 Cruise og nullutsleppsvedtaket

Cruiseanløp har i over hundre år gitt eit levebrød for mange i kommunen. Det første skipet kom til Geiranger allereie i 1869, og det har vore årlege cruiseanløp sidan 1890 åra, med unntak av åra med verdskrigar og pandemi.

Så tidleg som i 1912 var det 120 anløp av store og små turistskip til Geiranger.

Sidan planen innleiingsvis omhandla av utviklinga av reiselivet, utfyllande går den ikkje vidare inn på utviklinga her.

Den 18 mai 2018 vedtok Stortinget første gong eit krav om nullutslepp i verdsarvfjordane og andre for gong i 2021.

Definisjon på Cruise

«Et cruise innebærer som regel en reise hvor overnatting, måltider og fritidsaktiviteter ombord på skipet er inkludert i prisen, mens eventuelle utflukter i land betales særskilt. Et cruise kan være fra noen få dager og opp til flere måneder»

Henta frå NOU 2023: 10 side 131.

5.1 Dagens betydning av cruiseanløp i Stranda Kommune

Det er fleire grunnar til at fjordane på vestlandet er ynda reisemål, eitt av dei er sjølvsgart naturen.

«*Blant turister i Norge er det stor interesse for ikoniske eller arketypiske landskap, spesielt landskap uten mange (synlige) menneskelige påvirkninger, noe som kan styrke interessen for vestlandsfjordene (Dybedal & Haukeland 2017). Videre er det en utbredt turismeinteresse for historiske bysentre. På Vestlandet er det flere steder/områder som er internasjonalt berømte, blant annet fordi de er inkludert i UNESCOs verdensarvliste, men også fordi de er iøynefallende og fotogene og gir bilder som egner seg til turismepromosjon og til å briljere med på sosiale medier. For cruiserederiene er det oftest viktig å inkludere slike ikoniske steder i en reiserute.*

Foretrukne anløp for cruiserederiene er imidlertid ikke bare berømte steder: det må også være ekskursjonsmuligheter. Man må huske at cruise i praksis er to

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

markeder; ett konkurranseutsatt for billettsalg og ett monopolistisk etter at passasjerene er kommet om bord på skipet (Vogel 2012). Det har vært vanlig å anta at forbruk om bord utgjør rundt en firedel av cruiserederienes inntekter (Klein m.fl. 2013, s. 223) og rederienes marginer for landekursjoner er anslått til mellom 50 og 25 prosent (Brida & Zapata 2010), noen ganger høyere (Lopes & Dredge 2018). Dette understrekker betydningen av mulighetene for inntektsbringende aktiviteter rundt havnene. På Vestlandet gjelder dette spesielt utflykter som inkluderer et transportelement.» (Dybedal & Steen Jacobsen 2019: 24).

Utviklinga går i retning av at det er mykje større cruiseskip som kjem til hamnene enn før. «Antall cruisehavner (antall havner med cruiseanløp) har ikke økt så mye, mens trafikken i havnene har økt formidabelt. Det var i 1993 i alt 29 havner, mens det i 2014 var 36 havner og i 2018 hele 39 havner med minst ett cruiseanløp. Cruisetrafikken til Norge, målt i antall cruiseturister per år, er firedoblet på mindre enn 20 år, fra 200 000 i 2000 til tett oppunder 800 000 i 2018» (Dybedal & Steen Jacobsen 2019: 2). Dette har medført nokre utfordringar på land. Større skip tyder fleire gjester, som tyder auka trafikk av bussar på land. Dette er ein av bakdelane.

«I perioden 2017 til 2019 ble det identifisert totalt 136 unike cruiseskip med ett eller flere anløp til norske havner. De fem havnene/destinasjonene med flest cruiseanløp i årene 2017 til 2019 er Bergen, Stavanger, Geiranger, Ålesund og Flåm. Nesten 40 prosent av cruiseskipene hadde kapasitet til flere enn 3 000 personer ombord (POB). Av disse største cruiseskipene er om lag halvparten under 10 år gamle, 88 prosent er under 20 år, og ingen er eldre enn 30 år» (DNV 2022: I).

Fordelen med cruise er, at det stort sett er føreseieleg. Eit fåtall av gongar kansellerer skipa på svært få timers varsel grunna vind og/eller dårlig vær. Men stort sett er det mogleg for reiselivsverksemndene å vite eitt år på førehand kva cruiseskip som kjem når. Dermed er det lett for blant anna serveringsstadar å vite kva tid dei vil få nok gjestar til å ha ei så stor omsetting at dei kan halde ope for sesongen. Derfor er cruiseskipa som kjem i april/mai og i september/oktober er med på å utvide sesongen. Såleis blir cruise økonomisk berekraftig for lokalsamfunna. Ein annan fordel med cruiseanløpa er at guidane til cruisegjestane, tek på seg arbeid på deltid på kveld og dagar utan cruiseskip. Dette bidreg til at ulike serveringsbedrifter, slik som til dømes Öcals pizzabar og Posten Brasserie får vaktlistene til å gå opp. Særleg i skuldersesongane kan dette vere ei utfordring. Dersom cruiseskipanløpa flytter, vil også guidane reise ein annan stad og det kan vere vanskeleg å få tak i ekstrahjelp. Det kan også føre til at serveringsbedrifter opnar seinare i sesongen eller ikkje held ope på dagtid, og det overordna tilbodet til dømes i Geiranger vil verte forringa. Serveringsstadar slik som Posten Brasserie eller Hellesylt Boutique & Bar kan tene så mykje i løpet av sommarmånadane at dei kan halde ope utover hausten og tidleg vår. Dette er med på å sikre «kveldsøkonomien» og gir lokalbefolkinga ein viktig møteplass ikkje berre på kvelden men også helgene.

Kveldsøkonomi

«Levedyktige lokalsamfunn trenger en «kveldsøkonomi». At det finnes restauranter, kaffebarer, uteliv, hoteller og kultur – ting som skjer når du klapper igjen PC-en for dagen. Arenaer som gir påfyll og mening.»

Torild Langklopp i *Adressavisen* 16.06.2023

Nullutsleppsvedtaket kan kort sagt medføre at serveringstilbodet særskild i Geiranger vil verte redusert, som kan vere til ulempe for lokale tilreisande som forventar eit betre tilbod, men også for hotella der gjestane deira mistar eit komplementært tilbod.

«Etterspørsla etter opplevelser, matservering og annet skaper et tilbud av tjenester som også kommer lokalbefolkingen til gode og bidrar til økt bolyst. Redusert cruiseturisme bidrar i så måte til redusert tilbod og dermed også redusert bolyst i lokalsamfunnene i og ved verdensarvfiordene. Det vil videre bidra til lavere investeringsvilje i reiselivet i Geiranger og Flåm, som gir redusert aktivitet og tilbod i lokalsamfunnene også framover. Andre lokalsamfunn, som opplever vekst i cruiseturismen vil på den andre siden oppleve tilsvarende økning i aktivitet, tilbod og bolyst» (Handberg, Haug, Nerdrum, Abrahamoglu, Aslesen 2022: 53).

Men dette gjeld i like stor grad også lokalbefolkinga og sesongtilsette som blir i kortare eller lengre perioder, som får eit dårligare tilbod på fritidida si. Dette vart veldig godt belyst av ein av reiselivsaktørane i Geiranger som hadde eit intervju for å tilsette ein arbeidar:

«Så midt under intervjuet kom eg på, det er ikkje berre vi som skal velje hen, hen skal også velje oss, framfor andre reisemål hen kan jobbe hjå, så eg måtte fortelje om alt hen kan gjere her på fritida, alle tilboda vi har, uteplassar og kafear»



Figur 18 Iona ligg til kai på Hellesylt Foto av Iris Fivelstad

5.2 Cruiseanløp i Stranda Kommune fram mot 2026

Utfordringa med dei store skipa som har 3-4000 passasjerar ombord, er trafikken med bussar dette generer på land. I 2023 hadde vi nokre tysdager og onsdagar som vart sett på som problematiske av cruiserederia, fordi det låg 3 store skip samstundes i Olden, på Hellesylt og Nordfjordeid. Dermed fiskar alle i den same «dammen» eller «poolen» etter både bussar og guider. Det ikkje er mogleg å skaffe nok av korkje. Dessutan er det eit kapasitetsproblem, med så mange bussar på vegen samstundes.

Ettersom cruiseskipa har ganske faste seglingsplanar, er det vanskeleg å få dei til å endre anløpsdag, slik at ein unngår at mange kjem til same området på same dag. Dei fleste av cruiseskipa bytter passasjerar i ei hamn i Storbritannia, Tyskland eller Danmark laurdag.

Det er fleire næringsdrivande og innbyggjarar i Geiranger som har ytra ynskje om å ta imot berre eit cruiseskip per dag. To cruiseskip medfører veldig mange turistar samstundes, og skapar ein vanskelegare trafikkssituasjon. Fordi to cruiseskipanløp ofte doblar behovet for bussar og guidar til sightseeingturar, ettersom kvar av cruiseskipa treng eitt «sett» av bussa og guidar.

Det er mogleg å innføre eit tak på eitt cruiseskip per dag, men på kort sikt er dette vanskeleg, grunna mottaksplikta i hamne- og farvannslova § 27:

«Et første unntak fra hovedregelen er at plikten til å motta fartøy, bare gjelder "så langt kapasiteten i havnen tilsier det" jf. § 27 første ledd andre punktum. Ordlyden i § 27 er noe endret fra ordlyden i § 39 i 2009-loven hvor plikten gjelder "i det omfang plassforholdene tillater det". Dette skal tydeliggjøre at det ikke bare er fysiske plassforhold som kan begrense mottaksplikten. Det fremgår av forarbeidene at havnene har en vid adgang til å tilpasse sitt havnetilbud til ønsket virksomhet. Mottaksplikten er ikke ment å begrense eieren eller operatørens anledning til å selv bestemme hvilket omfang havnevirksomheten skal ha. Bestemmelsen er ikke til hinder for at havneieier nedjusterer havnens størrelse, eller reserverer visse havneavsnitt til spesielle typer sjøtransport. Intensjonen med bestemmelsen er å sikre at sjøtransporten gis tilgang til den havneinfrastrukturen som havneieier faktisk har gjort tilgjengelig for alminnelig trafikk, eventuelt den type trafikk som havnen har besluttet å ta imot ved vedkommende havneavsnitt. Det er imidlertid ikke bare fysiske plassforhold og infrastrukturforhold som kan være grunnlag for avisning. Dersom havnen innretter sin havnevirksomhet gjennom bemanning, åpningstider eller lignende, slik at den f.eks. bare kan ta imot mindre cruiseskip med et mindre antall

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

passasjerer, eller at åpningstidene for cruiseterminalen bare gjør det mulig å ta imot et visst antall skip i døgnet, vil dette være innenfor begrepet "så langt kapasiteten i havnen tilslter det". På denne måten vil det være innenfor havnens handlingsrom å for eksempel sette et tak på antall passasjerer som får anløpe havnen. Dette krever at havnen faktisk innretter sin havnevirksomhet slik at den tilpasses ønsket virksomhet. Det er ikke tilstrekkelig å begrunne avvisning av skip for eksempel med at antallet passasjerer som anløper havn, vil føre til for stor belastning for kommunen generelt. Havne- og farvannsloven er ikke ment å være et virkemiddel for å regulere antallet turister som kan reise til byer og tettsteder i landet. Handlingsrommet som kapasitetsbegrensningen i mottaksplikten gir, innebærer imidlertid at et mål om å regulere antallet turister kan nås ved å innrette havnetilbudet som beskrevet ovenfor». (Iverkettingsrundskriv N-2/2020 - Ny havne- og farvannslov 2020:15-16).

Dette vil seie at eit kommunestyret har moglegeheit til å vedta å ta imot ett cruiseskip pr dag i Geiranger, men ein kan ikkje kansellere allereie inngåtte avtaler for den komande sesongen.

Frå 1 januar 2025 blir TIER III krav innført. Dette er ei miljøforskrift som regulerer utslepp til luft, og som vil medføre ein reduksjon i cruiseskip anløp frå dagens nivå.

Det er mogleg å innføre eit tak på antal cruiseskip frå 2026, samstundes så må ein uansett sjå på korleis busstrafikken på land kan regulerast, i alle fall på det kommunale området. Sjå tiltak 9.1.4 og 9.1.5

5.3 Cruise og berekraft

Lokale «Adventure» selskap har tatt til orde for at ein burde pålegge cruiserederia å nytte lokalt produsert mat, lokale guider og tilbydarar som leiger ut syklar og kajakkar.

Både i 2019 og i 20200 vart det i Stortinget fremma representantforslag som skulle gje ei strengare regulering av cruisetrafikken, begge gongane blei desse stemde ned.
(Representantforslag Innst. 202 S (2019-2020) og 275 S (2021–2022). Eitt av tiltaka som vart foreslått var å sette krav til krav til nullutsleppsbusstar, der EØS-reglar legg sterke føringar for mogleheitsrommet.

Nylege endringar i Hamne- og farvannslova har gitt Stranda Hamnevesen ei moglegheit til å innføre eit bonussystem, der dei har høve til å premiere cruiseskipa som har lågast utslepp:

Hva er Environmental Port Index- EPI?

Environmental Port Index, eller EPI er et sofistikert web-basert rapporteringsverktøy som har til hensikt å måle utslipper fra skip når de besøker en havn. Verktøyet er utviklet av flere norske cruisehavner med støtte fra DNV. Hensikten med EPI er å fremme miljøvennlig skipsfart ved bruk av økonomiske incentiver. Helt enkelt fungerer dette slik at den som forurensner mest må betale mest for opphold i havnen.

Ved at havnen belønner de skipene som har lavest utslipper i sin klasse, og da lavest miljøpåvirkning per gjest, er intensjonen å tiltrekke seg nettopp disse skipene. Det vil også være et incentiv ovenfor rederiene til å investere i grønne, teknologiske løsninger. Effekten av EPI vil derfor bidra til at flere miljøvennlige skip anløper norske havner, og dermed bidra til reduksjon av utslipper fra cruisebransjen i Norge.

EPI er i dag eid av flere norske cruisehavner, med Bergen Havn som sekretariat. DNV tar seg av all innrapportering fra skip og rederi, og har ansvar for kvalitetssikring av innrapporterte data.

Flere rederier, blant andre MSC, Viking, Carnival Corporation og RCCL har bidratt under utviklingen av EPI.

Figur 19 EPI-indeks henta frå Trondheim Havn sine nettsider

Stranda Hamnevesen har dei strengaste miljøkrava i Norge, og i følgje hamnesjefen burde desse alt norsk farvann. Maraak fortel vidare at:

«Et vedtak om nullutslepp i 2026 betyr null anløp og det er svært dramatiske for ei litau kommune Hamna bidreg idag med mellom kr 10-15 mill. Til kommuneøkonomien. Hamna har i fleire år hatt ei maks grense på 6000 cruisepassasjerer men vi ser at trafikken på land auker. Her er det ingen begrensninger eller miljøkrav. Husk også at dei største og nye skipa er dei mest miljøvennlige og det er ein fantastisk måte å reise kollektivt på»

5.4 Cruiseanløp i Stranda Kommune etter 2026

Boks 11.2 Stranda Hamnevesen i Geiranger: Pris og vederlagsstruktur

Geiranger er et av Norges største internasjonale reiselivsikoner. Hvert år besøkes området av om lag 900 000 tilreisende, og om lag 400 000 av disse er cruisepassasjerer. Stranda hamnevesen KF administrerer tre større cruisehavner: Geiranger, Stranda og Hellesylt. Havnene i Geiranger og Hellesylt er to av Norges største cruisehavner, og i et normalår anløper om lag 200 cruise-skip disse havnene. Til tross for en betydelig vekst i skuldersesongene ankommer majoriteten av de besøkende, både via sjø og land, i somtermånedene juni, juli og august. Geiranger har om lag 200 fastboende, og reiselivsnæringen skaper store ringvirkninger i kommunen.

Som en følge av endringer i havne- og farvannsloven har hamnevesenet endret pris- og vederlagsstrukturen tilsvarende. En annen konsekvens av lovendringen er at Stranda hamnevesen KF fra 2021 kan premiere rederi og fartøy som investerer for å være ledende på klimateknologi og nullutslepp. Havnens gir en miljøbonus basert på European Port Index (EPI25)

på inntil 60 prosent for fartøy som kan dokumentere nullutslipp for hele seilingsperioden i Stranda kommunes sjøområde.

I 2018 vedtok Stortinget å innføre nullutslipp i verdensarvfjordene senest innen 2026. Dette medfører store endringer for havnene under Stranda hamnevesen, og store investeringer. Vekst innen maritim næring vil kreve rask teknologisk omstilling. I strategi- og handlingsplan 2020–2022 ønsker havnevesenet å legge til rette for mottak av nye miljøvennlige og utslippsfrie cruise- og passasjerfartøy i sjøområdet også etter 1. januar 2026, samt legge til rette for mottak av mindre, utslippsfrie fartøy i hele sjøområdet, som omfatter nye anlegg for ilandstigning. Dette vil trolig legge beslag på en stor andel av havnekapitalen fremover, og dermed gjøre det vanskeligere å bruke utbyttet muligheten til å finansiere fellesgoder utenom havneområdet. Samme problemstilling gjelder også for Aurland og Flåm.

Kilde: Innovasjon Norge, 2021

Figur 20 Henta frå NOU 2023 10: 137

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Både i stortingsvedtaket, i komitéinnstillinga så vel som i plenumsdebatten –kjem det tydeleg fram at Stortinget har eit dobbelt mål: i) å gjere verdsarvfjordane utsleppsfrie, og ii) sikre cruisetrafikk og reiselivsnæring i kommunane både før og etter 2026.

Stranda kommune og Stranda hamnevesen har tidlegare spelt inn synspunkta sine på utsleppsfrie verdsarvfjordar til Stortinget, Klima- og miljødepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Her vart det understreka, at ein deler Stortinget sitt mål om grøne verdsarvfjordar. Samstundar har ein peikt på dei uheldige konsekvensane av å setje utsleppskrav som ikkje er tilpassa den teknologiske utviklinga.

Menon sin rapport 102/2022 viser desse konsekvensane til fulle. Eit absolutt nullutsleppskrav frå 2026 inneber i) eit samla fall i omsetning for Geiranger og Flåm på ca. 234 mill. kroner, ii) eit tap av 184 arbeidsplassar og iii) tap av store kommunale skatteinntekter. Desse effektane vil auke fram til 2040 og effektane kan også vere undervurdert fordi eit absolutt nullutsleppskrav ikkje vil støtte oppunder det målretta arbeidet i Geiranger med å utvide sesongen. I praksis vil eit absolutt krav om nullutslepp bety at Geiranger vil vere eit svekka lokalsamfunn og i stor grad utan busetjing heile året.

Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF er difor tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet i høyringsbrevet frå 3 juli 2023, erkjenner at teknologien ikkje vil vere moden nok til at større passasjerskip kan operere utsleppsfritt i verdsarvfjordane i 2026. Det er difor svært positivt at direktoratet i høyringa opnar for ein overgangsmodell til 2036 slik at det er betre samsvar mellom regelverket og teknologiutviklinga.

Nullutsleppsvedtaket vil truleg vere ei ganske dramatisk endring for cruise på heile Vestlandet, ettersom «svært få av dagens større cruiseskip kan tilfredsstille krav om (periodisk) nullutslipp til luft og vann. Et slikt forbud vil innebære at anløp i Flåm og Geiranger bortfaller for omtrent alle nåværende cruiseskip» (Dybedal & Steen Jacobsen 2019: IV). Forfattarane bak rapporten stiller også fleire spørsmål til kva dette vil få å seie for cruiseanløpa:

«Slike restriksjoner vil gjøre det dyrere og vanskeligere å anløpe landsdelens havner og man vet ikke i hvilken grad cruiserederiene kan velte kostnadsøkninger over på kundene. Hvordan rederiene vil tilpasse seg slike nye krav i Norge, vil avhenge av om slike krav også gjøres gjeldende innen EU og/eller globalt. Cruiserederiene er kjent for å ha stor forhandlingsmakt og terskelen synes lav for å flytte skip til andre regioner dersom det er mer lønnsomt og/eller tjenlig på andre måter. Terskelen synes tilsvarende høy for ombygging av skip for å tilfredsstille krav i cruiseregioner som globalt sett er relativt marginale» (Dybedal & Steen Jacobsen 2019: IV)

Dei to forfattarane ser vidare for seg to framtidsskisser som sjølv dei kallar det, som vil illustrere korleis avgiftsregimer og andre institusjonelle restriksjonar kan verke inn på framtida cruiseanløp til Vestlandet:

«I den ene framtidsskissen antas det at de verste forurensene stiller bakerst i køen i havnene og at de fleste rederiene da gir opp Vestlandet. Det blir få cruiseanløp de fleste steder og verdensarvfjordene trafikkeres bare av lokale

elektriske utflyktsbåter. Det blir et betydelig inntektsbortfall for havnene, en del lokale bussoperatører, attraksjonsbedrifter og suvenirutsalg. For individuelle turister blir det mer attraktivt med færre trafikktopper og roligere stemning. Store deler lokalbefolkningen er fornøyd med at dominerende og forurensende cruiseskip er borte, selv om noen savner folkeliv på sommerdager med få andre feriegjester.

I den andre framtidsskissen antas det at flere cruiserederier gradvis tilpasser seg norskereguleringer, da de regner med en tilsvarende utvikling innenfor EU. Cruisetrafikken forskyves fra verdensarvfjordene til ytre kystområder og Hardangerfjorden. Større og nyere skip gir flere dager med maksimal kapasitet i havnene. Lokal forurensning (utsipp til luft) reduseres i flere byer, da EU-kravet om landstrøm (fra 2025) blir innfridd også andre steder enn i Bergen. Da grunnprisen for cruise blir høyere, blir det færre ekskursjoner og rederiene får flere inntekter fra egne guider og eget utstyr for aktiviteter ved anløpsstedene. Flere bemidlede cruisepassasjerer gir økt omsetning for en del butikker og serveringssteder. På anløpsstedene blir det mer trengsel med større skip og mange passasjerer som ikke drar på utflykter. I Flåm blir det fortsatt et yrende folkeliv med mange ankomster med jernbane og på vei. Geiranger får færre besøkende, men slipper forurensende skip på fjorden. Individuelle turister som søker landskapsopplevelser uten for mange forstyrrende elementer finner seg bedre til rette på store deler av Vestlandet» (Dybedal & Steen Jacobsen 2019: IV).

DNV har to forventa scenarier

Anten vel reiarlaga andre vestlandsfjordar å gå inn i, eller ei alternativ løysing for å frakte passasjerane inn verdsarvfjordane. Eller alternativ 2: Ein vil oppleve ein nedgang av cruisetrafikk dei nærmeste åra, som eit resultat av at verdsarvfjordane er blitt gjort utilgjengelege Der ein forventer at det igjen vil ta seg opp inn mot 2040 fordi cruiseskipa oppfyller dei gitte nullutslepps krava. Prisen på drivstoff vil spele ei rolle. (DNV 2022 :71).

Rauma ser spent på utviklinga etter 2026 og på kor mange reiarlag som vil kome til Åndalsnes for å sende gjestane med buss over Trollstigen til Geiranger. Dei ser på denne trafikken som sprengt allereie, og ynskjer ikkje nødvendigvis at denne skal auke. Delvis fordi den også utgjer ein tryggleiksrisiko og det slit på vegen. Det vil medføre til ein auka trafikk langs vegen, og også på ferjekaiene på Hellesylt og i Geiranger. Den auka trafikken aukar sannsynet for at det vil skje trafikkulukker, og meir kø og kork på vegane enn det vi har i dag, ettersom det er vanskeleg å regulere denne trafikken. Det kaotiske trafikkbilete er ei beredskapsutfordring, og ikkje heldig for omdømmet til kommunen korkje lokal, regionalt eller nasjonalt.

5.5 Forventa utvikling innan Cruise – generelt

For cruiseindustrien globalt har DNV (2021) identifisert trendar:

- Cruiseskipa blir større - det er «economy of scale», skalafordeler, som i all hovedsak driv denne trenden.
- Alternative drivstoffkilder - økt bruk av LNG som drivstoff, spesielt for større cruiseskip.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

- Revitaliseringsprosjekter – frem til 2020 ble det gjort betydelige investeringer i revitaliseringsprosjekter, både for å ivareta cruiseskipenes attraktivitet, men også for å sikre en lang levetid eller forlenge denne. Det er en tendens til endring i denne trenden, med færre investeringer i levetidsforlengelse for de eldre skipene. Det vil likevel gjøres både større og mindre oppgraderinger av cruiseskipene i løpet av deres levetid for å sikre attraktiviteten.
- Miljøvennlige løsninger - for både eksisterende cruiseflåte og nybygg er det et betydelig fokus på utvikling av mer miljøvennlige løsninger om bord. Det er konsensus i industrien om at både globale og lokale utslipps må reduseres, og CLIA³ sin ambisjon er en karbonnøytral cruiseflåte i 2050.»

Fleire «cruise» kjem i skuldersesongane, og også fleire vintercruise i følgje DNV. Dette kan gje moglegheiter for vintercruise, der dei kanskje vil stå på ski. Samstundes er dette scenarioet for Stranda Kommune sin del, noko usikkert grunna auka fare for ekstremvær, og fare for snøras langs fjorden.

³ CLIA står for ein forkortelse for Cruise Lines International Association, som er den største bransjeorganisasjonen for cruiseindustrien, og består av over 50 cruiseaktørar som representerar meir enn 95 prosent av den globale cruisekapasiteten. (NOU 2023:10 side 132).

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .



Figur 21 Badehuset på Hellesylt, foto tatt av Ole A. Ringdal

6. Med blikket retta framover – forventa utvikling og trendar

Turisme er i stor grad konjunktur avhengig og det er mange ulike trendar som vil ha innflytelse på reisevanane til turistane framover.

6.1 Forventa utvikling og trendar hjå hytter og fritidsbustadar

Fleire nordmenn bur aleine, mindre hytter med meir delingsfasilitetar der ein deler ei «smørebod» til ski, Jacuzzi og badstufasiliteter gjennom reservasjon system. Samstundes har det blitt ei endring i kontorvanane, og mange tek med seg kontoret på hytta for å ha heimekontor. Dette er ikkje alltid foreinleg med familielivet på hytta, og ein forventar at det vil auke etterspørselet etter tilgang på «co-office», i nærleiken av hytta, som gjer at ein kan ha møter eller arbeide uforstyrra nokre timer.



Figur 22 Villcamping på parkeringsplass i Geiranger. Bilde av Ellen Fivelstad

6.2 Allemannsretten, Fricamping og villcamping

"Fricamping er regnet som ferdsel og opphold i naturen, og dette er regulert av friluftsloven. Her står allemannsretten sentralt [...] Fricamping er overnatting i utmark innenfor loven. Villcamping er overnatting i utmark utenfor loven» (Broks 2018). Det er med andre ord mogleg å parkere langs offentleg veg i utmark, så lenge bobilens eller campingbilen står på ein oppmerka sti, og ikkje blir lenger enn i to døger. Sistnemnde krev samtykke frå grunneigar (Broks 2018).

Allemannsretten

Allemannsretten gir alle rett til å ferdes fritt og oppholde seg der de ønsker i naturen – uavhengig av hvem som eier grunnen. Den gir oss også rett til å høste fra naturen, for eksempel saltvannsfisk, bær, sopp og ville blomster.

Allemannsretten skiller mellom inn- og utmark. Innmark som boligeiendommer og dyrket mark er unntatt fra retten. Ferdsel på dyrket mark er likevel tillatt fra 15. oktober til 29. april, men bare dersom bakken er frosset eller dekket av snø.

150-metersregelen

Overnatting eller telting må skje mer enn 150 meter unna bebodd hus eller hytte. Dersom du skal ligge mer enn to døgn på samme sted, må grunneieren gi deg tillatelse. Dersom du er langt fra bebyggelse eller på høyfjellet, er det ikke nødvendig med tillatelse fra grunneier.

Henta frå miljødirektoratet sine heimesider

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

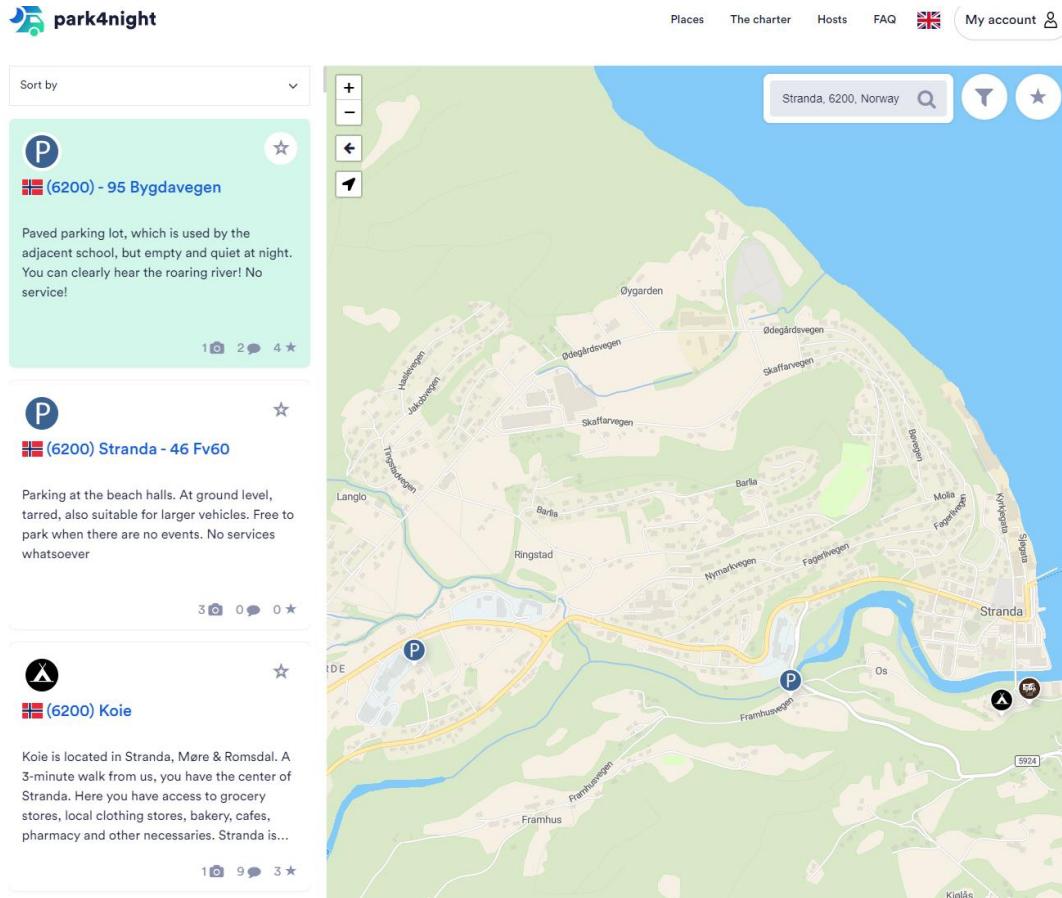
Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Villcamping er eit aukande problem i forhold til både vegtrafikklova og friluftsløva. Særskild der camping foregår på snuplassar, som rundkøyringa langs Maråkstranda, eller utsiktpunkt slik som Ørnevegen og Flydalsjuvet, der bubar og campingbilar regelrett hindrar framkomsten.

«For de næringsdrivende (spesielt campingplasser) er det villcamping i sentrale strøk (nær egen virksomhet) som er mest konfliktfylte, spesielt i skuldersesongene der campingplassene gjerne har ledig kapasitet. Ett stort antall besøkende velger å villcampe på tilrettelagte rasteplasser, private parkeringsplasser/veier eller lignende hvor hensynet til brannsikkerhet m.m. ikke er ivaretatt. I tillegg til tapt verdiskapning, fører denne villcampingen til forsøpling, som går ut over både opplevelsen til andre besøkende, lokalbefolkningen og naturmiljøet»

(Besøksstrategi Rauma 2023:28)

Det finst også ei rekke apper og reiseguider, som gjerne er brukargenerert. Det vil seie at det er brukarane som sjølve legg inn informasjonen, om kvar det er mogleg å overnatte, legg inn biletar, kommentarar og kan legge inn vurderingar på kor bra overnatningsplassen var. Slik som det til dømes er gjort for ein parkeringsplass på Stranda vist i biletet under.



Figur 23 Skjermdump frå nettsida park4night for Stranda

Verdsarvstiftinga Geiranger og omegn har fått laga skilt der det står campingforbode og ei oppmoding om å stå på ein lokal campingplass og dermed støtte det lokale næringslivet.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

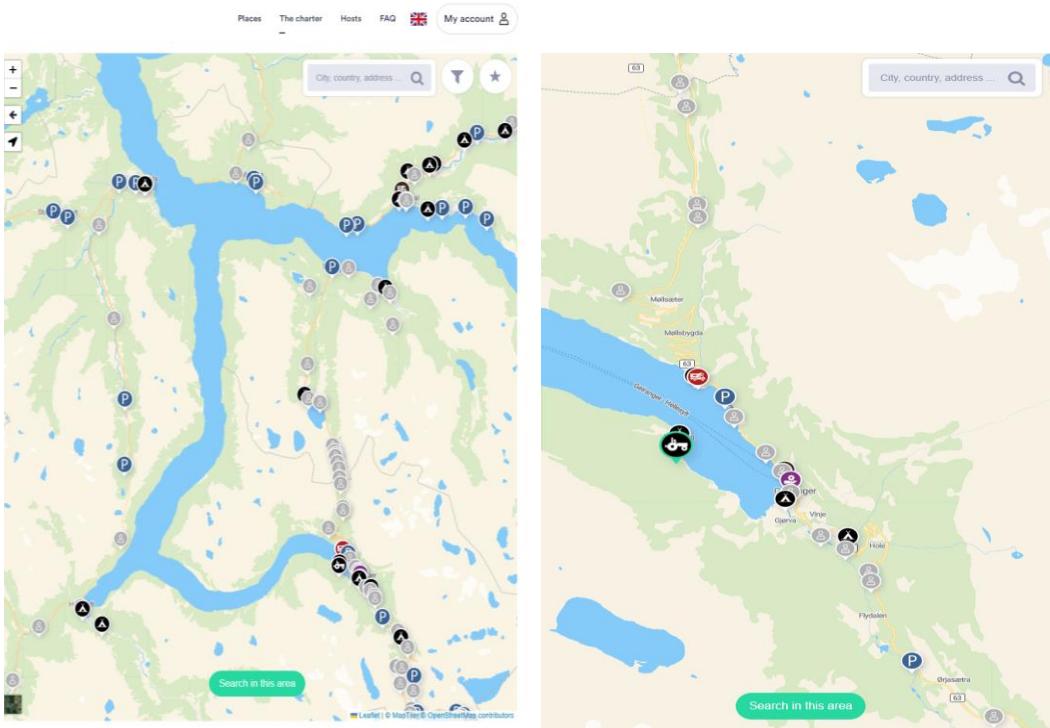
Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

I løpet av dei siste åra er det blitt gjort endringar i friluftslova som har gitt kommunar moglegheiter til å utarbeide lokale forskrifter for å regulere villcamping i større grad. Rauma Kommune har ikkje innført dette, med følgjande begrunnelse: «Dette er per nå ikke ønskelig å gjennomføre i Rauma kommune, både p.g.a. arbeidets omfang, omdømmebygging og generelle forvaltningsprinsipp» (Besøksstrategi Rauma 2022: 27).

Stadt kommune innførte i 2020 ei lokal forskrift mot «villcamping» (overnattning med alle typar telt, campingvognar/ campingbilar, hengekøyar etc) i avgrensa område i utmark i bygdene Ervika og Hoddevika på Stadlandet» (Stad kommune 2020). Utfallet av dette var at det framleis er mange som villcampar, men no utanfor forbodssona eller at dei står på parkeringsplassar når campingplassane er fulle (Engeset og Urbaniak-Brekke: 2022)

Det området i kommunen der ein opplever mest villcamping er i og kring Geiranger, og då nærmare bestemt indre Eidsdalen. Sjå kart under.



Figur 24 Skjermdump frå nettsida park4night for Geiranger

I staden for eit forbod, kan det å tilrettelegge eit område betre vere vegen å gå. Dette må då gjerast i samarbeid med Fjord kommune.

6.3 Regenerativ turisme

Dette er ein ganske ny trend, og det er derfor noko vanskeleg å avgjere kor populær denne vil verte i framtida.

Definisjon på regenerativt reiseliv:

«Et regenerativt reiseliv er opptatt av å reparere og gjenoppbygge lokale økosystemer og styrke lokalsamfunnet. Dette kan skje gjennom å støtte lokalt drevne bedrifter, å bidra til å forbedre lokale økosystemer ved for eksempel å plante trær eller å gjenopprette skader som er påført av reiseliv, og å støtte lokale initiativer for å forbedre innbyggernes livskvalitet. I et regenerativt reiseliv blir befolkningens behov og naturen betraktet som viktigere enn profitt (King, 2022)» (NOU 2023: 25)

Det er ikkje nødvendigvis så enkelt gjennomførbart, med tanke på kva aktivitetar det er mogleg å tilby turistar, ettersom ein ikkje kan sleppe kven som helst, utan forkunnskapar til å rydde råser, bygge klopper og liknande. Men dei fleste kan gjer destinasjonen betre gjennom å plukke søppel. Samstundes så kan reiselivsverksemndene sjølv finne ut kva føremål dei ynskjer turistane kan engasjerast i.

Eit godt alternativ er Ljøbrekkas vene som har sett opp ein plakat, med teksten «ikkje heilt gratis» og oppmodar brukarane av vegen om å vippse eit valfritt beløp til foreiningas gode arbeid med å ta vare på vegen. Der det også er mogleg å sette opp liknande på andre lokale turstiar. Til dømes har kan ein vippse til lokalforeiningar som Hellesylt Ungdomslag som tek var på badehuset og badestranda, eller til idrettslag som har bygd gapahuk.



Figur 25 Epleblomstring på Skarbø Gard Foto: Kristine Skarbø

6.4 Berekraft. Berekraftig reisemålsutvikling og berekraftig reisemål

«Bærekraftsutfordringene står høyt på agendaen både i nasjonal og internasjonal politikk. FN definerer en bærekraftig utvikling som «en utvikling som imøtekommmer behovene til dagens generasjon uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner til å dekke sine behov» (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, 1987)» (NOU 2023: 10).

Reiselivsnæringa er ein del av løysinga når det gjeld å utvikle attraktive lokalsamfunn, både for

lakalbefolkinga som bur der, og dei som besøker staden. Berekraftig utvikling i lokalsamfunn må utvikle seg på ein slik måte at det er økonomisk levedyktig, sosial berekraft, samstundes som vi tek vare på naturen, kulturen, miljø og klima.

NHO reiseliv sin visjon for et bærekraftig reiseliv i 2030 og 2050

Et bærekraftig reiseliv forutsetter at vi tar vare på natur- og kulturverdiene, styrker de sosiale verdiene, får fram stoltheten i lokalsamfunnene og utvikler nye arbeidsplasser, samt sikrer en verdiskaping som gjør reiselivet økonomisk levedyktig. Perspektivet er langsiktig: Den naturen vi har i dag skal også kunne nytes av framtidige generasjoner, og det er vår jobb å sikre at den fremdeles er like vakker, spektakulær og levedyktig når det er våre barn og barnebarn sin tur til å bruke den.

I 2030 skal Norge ha befestet posisjonen som et av verdens foretrukne reisemål for bærekraftige natur- og kulturbaserte opplevelser.

Fram mot 2050 skal brorparten av veksten i norsk reiseliv bestå av unike opplevelser som er en reise verdt i et intakt natur- og kulturlandskap. Transport til og fra reisemålet skal være mest mulig klima- og miljøvennlig. Reiselivsnæringen skal, i et tett samspill med det offentlige og andre sektorer,

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

søke etter og inspirere til lave klimagassutslipp, tilby lokale matspesialiteter og være kjennetegnet av grønn verdiskaping.

Reiselivet skal rette sin markedsføring inn mot utvalgte målgrupper ut fra prinsippet «High yield – low impact», dvs. høy avkastning og lav miljøpåvirkning.

(NHO veikart mot bærekraftig reiseliv)

Stranda kommune har i samarbeid med Møre og Romsdal Fylkeskommune gjennomført eit tettstadprogram for Geiranger sentrum. Formålet med tettstadprogrammet var å finne kva aktivitetar og grep som kunne gjennomførast for å skape eit meir attraktivt sentrum for både innbyggjarar og besøkande, heile året. Slik at dei som kjem på besøk oppheld seg lenger i sentrum og det blir opplevd som ein attraktiv stad å både besøke og bu i. Gjennom tettstadprosjektet har arkitektar og landskapsarkitektar kome med forslag til korleis ein kan utvikle «rommet mellom husa», skape fleire grøne lunger, små intime plassar, som innbyr til å opphalde seg i. Alt dette vil heve attraktiviteten til sentrumet og stadens identitet. Deretter har arkitektane også utarbeida ein Design Manual som gir retningslinjer og føringar farge – og materialbruk, som skal framheve stadens kvalitetar og det unike ved Geiranger. Fargane er bevisst valt ut frå tradisjonelle fargeval nytta i tidsepokane husa vart bygd, men også for å gje farge til ein stad som i utgangspunktet har lite sollys i nede i sentrum gjennom året, grunna dei høge fjella.

Vidare har arkitektane også teikna Fjordaparken, som skal vere ei frodig grøn lunge nede ved fjorden, der ein kan nyte utsikta, kose seg med nistepakke, nyte stjernehimmelen. Den er også lagt opp til å kunne verte nytta som ein sosial møteplass, som dette området vert nytta til i dag, sjølv om det berre består av grus.

Det er ønskeleg å heve opplevingsverdien av sentrumsområda på Stranda, Hellesylt, Liabygda i form av fleire byrom og møtestadar, som legg til rette for styrking av bulyst og grunnlag for næringsverksemd. Dette må gjerast med utgangspunkt i den einskilde stad sine kvalitetar og eigenart, og basert på heilskaplege planar og strategiar som sikrar føreseieleg utvikling for alle partar.

Difor er det høgst aktuelt å få gå gjennomført oppgraderingar av sentruma både på Stranda, Liabygda og på Hellesylt, og arbeide vidare med tettstadprogrammet i Geiranger. Eit godt sentrum er viktig for å sikre ei bærekraftig bustads- og reiselivsutvikling.

6.4.1 Merket for berekraftig reisemål



Bærekraftig Reisemål Lokalt engasjement i et langt perspektiv

Merket for berekraftig reisemål er eit kvalitetsmerke som Innovasjon Norge etablerte i 2013, for reisemål i Noreg.

At ein destinasjon har blitt merka som eit berekraftig reisemål, betyr ikkje at reisemålet er blitt berekraftig, men at ein arbeider systematisk og målmedviten for å betre samspelet mellom reiseliv og lokalsamfunn, næringas økonomiske verdiskaping og påverknaden på natur, miljø og klima.

Merkeordninga er med andre ord eit verkty, der ein set seg mål til korleis ein skal forbetre den økonomiske levedyktigheita, sosiale verdiar, natur, kultur og miljøet på reisemålet mellom kvar re-merking – kvart tredje år.

Geiranger vart merka som berekraftig reisemål i 2018, og i samband med re-merking beslutta kommunestyret 28 september 2022, å sertifisere heile det geografiske området til kommunen. Den 26 August 2023 vart sertifiseringa av Stranda kommune og resertifiseringa av Geiranger godkjent.

I Norge har totalt 53 reisemål oppnådd dette merket, og om lag ein tredjedel av kommunane er sertifiserte, men langt i frå så mange har blitt re-merka. Dessutan er Geiranger og Stranda Kommune ein av dei første som blir remerka etter den nye versjonen, standard 3.0, innan merkeordninga.

No startar arbeidet og planlegginga med å bli meir berekraftig til neste re-merking, men merkeordninga gjev både kommunen og reiselivsnæringa moglegheiter.

Tindekaia på Åndalsnes fekk midlar frå ENOVA til å byggje eit landstraumsanlegg, der ein av dei medverkande årsakene til tildelinga, var at Rauma er sertifisert som berekraftig reisemål. Ein skal ikkje sjå vekk frå at myndighetene i framtida kjem til å stille miljøkrav når dei utlyser finansieringsordningar hjå ENOVA, SIVA eller forskingsrådet. NOU `en Leve og oppleve (2023) anbefalar også at ein skal vidareføre og styrke merkeordninga.

Ein av dei tilsett ved Nordveggen i Rauma, som arbeider med destinasjonsutvikling, har også gitt uttrykk for at Merket for Berekraftig reisemål er eit veldig godt styringsverkty. Det er til hjelp for å utvikle destinasjonen i ei ønska retning og med på at alle arbeidar for å nå eit felles mål og drar i same retning.



Figur 26 Vinter på Strandafjellet Foto: Håvard Myklebust

6.5 Marknadsføring og tydinga av sosiale media

Sosiale media, har medført at kundane har blitt dei nye marknadsførarane (Olsson og Bergsli 2022: 38). For å nå ut til kunden er det viktig at ein som «reiselivsaktør må være både tilgjengelig og synlig digitalt, men dette alene er ikke godt nok, man må i tillegg gjøre seg relevant for målgruppen man ønsker å nå. Det betyr at man må kommunisere, i tekst og bilder, på egnert nettsted som vil vises i et Google-søk gjort av potensiell kunde» (Olsson og Bergsli 2022: 38).

Informasjonsdeling blir i stadig større grad meir digitalt. Dei fleste turistane bestiller no reisene sine via internett, og finn reiseinspirasjon på både Facebook, TikTok, Instagram og Google Maps. Som eit godt døme på sistnemnde, så spurte snart kvart tredje gjest hjå Hellesylt Boutique & Bar, i 2018 og i 2019, kvifor dei ikkje hadde skilt. I 2023- sesongen var det til samanlikning berre ein eller to personar som etterspurte dette. Dei fleste nytta Google Maps til å finne fram til kaffebaren.

«Då eg skulle planlegge reisa mi til ein by i Møre og Romsdal prøvde eg å nytte destinasjonsselskapet si side, men der fann eg ikkje alt, det gjorde eg derimot ved å gå inn på Google og Google Maps» Kvinne 40 år

Turistane som kundar er blitt IWWIWWIWI- personar: «I Want What I Want When I Want It». Det vil seie at turisten ynskjer å finne informasjon og bestille med ein gong, turisten som forbrukar har ikkje tid til å vente. Dersom ein potensiell gjest kontaktar ein overnattingstad eller ein opplevingstilbydar, ynskjer dei å få svar raskt. Helst med ein gong og gjerne i ein to – vegs kommunikasjon. I staden for at han eller ho les ein tekст på heimesida for å finne informasjonen dei er ute etter, tilbyr fleire og fleire reiselivsverksemder derfor no ein

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

ChatBot som kan svare kunden på spørsmål. Både fordi dette sparar tid, eller «Customer Service» ikkje er tilstades, og sjølv kan svare via chat. ChatBot kan raskt kome med relevant informasjon om eige tilbod, eller tilbod og aktivitetane i nærlieken.

Tidsskriftet «The Times» skreiv i juli 2023 om ei kvinne i USA som hadde nytta Chat GPT som ein reiseplanleggar, og nytta ein kveld på den same planlegginga som ho elles ville ha nytte ei veke på (Lazell 2023). Chat GPT skreddarsydd ferien basert på informasjon om kven som var turfølgje, aktivitetar dei interesserte seg for, dermed blir turforslaget «hyper-personalisert». Expedia, Booking.com og AirBnb har gitt signal om at dei ynskjer å nytte Chat GPT til å forenkle planlegging og bestillingane. Til dømes ved at den hugsar hotellnamn som er nemnd i chatten, og finn fram til nettsida for å gjere bestillinga. Samstundes er det viktig å hugse at Chat GPT framleis har avgrensa med kunnskap om data etter 2021. Derfor vil denne fungere best for byar, der severdigheter, museum og kafé og restaurantar i byar er det mindre sjanse for at dei er blitt stengde eller lagd ned. For at den skal fungere godt er det også viktig å vere spesifikk i søkeorda til Chat GPT. Ein må også vere svært merksam på at Chat GPT i hovudsak genererer tekst basert på sannsynet for kva som er neste ord – det betyr at den kan finne hotell etc. som ikkje eksisterer lenger, eller som berre eksisterer i litteratur. Derfor bør ein alltid kryssjekke referansane og treffa.

Erfaringar med AI- Concierges frå Sveits

Destinasjonsselskapa for Zürich og Basel gjekk saman for å utvikle ein Chatbot, altså ein automatisk svarteneste som bygger på ChatGPT-teknologi og utnyttar kunstig intelligens til å analysere spørsmåla for å gje mest mogleg personlege og korrekte svar. Bakgrunnen for dette er at det har blitt lagt inn god og allsidig informasjon om destinasjonane.

Pollack i Tourism Review 2023

Derfor kan ein stille spørsmål ved om fysiske turistkontor har utspelt si rolle og om det ikkje er viktigare å gje relevant informasjon på relevante flater på sosiale media.

Rederi- og cruiseskip har eigne apper for turistane. I tillegg har til dømes cruiseskipet «Iona» Facebook grupper og Facebook sider der dei legg ut informasjon til turistane og cruiseturistane sjølv deler sine erfaringar, med alt frå kva lugar dei budde på, kva aktivitetar eller utflukter dei har delteke i dei ulike hamnene. Inne på desse Facebook sidene til cruiseskipet eller til ei side som omhandlar ei seglingsrute, ligg det også informasjon, såkalla reiseguidar, om tilboda i dei ulike hamnene.

Det er viktigare enn nokon gong for dei ulike reiselivsaktørane så vel som destinasjonsselskapet å ta stilling til kva plattformer dei skal vere på, og passe på at det ligg ute rett informasjon på dei ulike plattformene som vert nytta. Turistane nyttar dei same appane som dei nyttar heime, og då må ein vere på den plattforma.

«Turistane er akkurat som oss og nyttar dei same appane på reise som dei nyttar heime. Når eg reiste på min siste ferietur for eksempel logga eg mi trening på Strava, som eg også bruker til å trenere med når eg er heime. Eg bruker denne til å finne nye joggeruter eller fotturer dit eg reiser.»

Sitatet over viser kor viktig det er å vere der kunden er, når ein skal informere eller drive marknadsføring. Stranda kommune arrangerte våren 2022 eit hytteseminar i samarbeid med lokalt næringsliv. Formålet var å finne ut korleis Stranda som kommune og Stranda som reisemål kunne bli eit betre vertskap, for «bonus innbyggjarane» som har hytte på Strandafjellet. I den forbindelse vart det blant anna lagt ut ei spørreundersøkelse der eit av spørsmåla til hytteeigarane var kvar dei fann informasjon om det som skjer på Stranda. Det viste seg å vere korkje den lokalavisa eller kommunen sine heimesider, men Facebookgruppa "Kva skjer på Stranda". Spørreundersøkelsen er ikkje signifikant, og om resultatet er overførbar til alle hytteeigarane er uvisst, men svaret i seg sjølv er likevel oppsiktsvekkande.

Dette kan tyde på at ein som kommune ikkje vil prioritere eit fysisk turistkontor, kan oppnå mykje med å ha ein velfungerande kommunikasjon på sosiale media, samt at ein heller burde vere ein pådriver for, eller legge til rette for godt vertsskapskurs til tilsette i bedrifter.

Ein annan trend ein ser, er at turistane skal vitje bestemte fjelltoppar fordi dei har sett desse eller utsikta på sosiale media. Fordelen med dette er at mange nyttar Strava, StikkUt, Suunto og andre appar for å logge turane sine. Registreringane til mange av desse turane er deretter offentleg tilgjengeleg, ved at dei viser igjen på kartet eller andre registreringar. Desse stor-dataene kan ein igjen nytte til kartlegging.

Stranda Fjord Trail Race

Som ett av seks løp var Stranda Fjord Trail Race sin 25 km utvalgt til å være med i verdens største løpsserie for fjelløping, Golden Trail World Series i 2022.

Dette gav stor marknadsføring av løpet, blant anna på sosiale media slik som Instagram:

Stranda Fjord Trail Race egen Instagram plattform hadde 358.000 visninger på ulikt innhold i forbindelse med Golden Trail World Series løpet i 2022.

Salomon Running hadde 531.000 visninger og GTWS hadde 1.003.700 visninger

Avslutningsvis kan det nemnast at så godt som dei fleste bileta nytta i denne kommunedelplanen er henta frå Instagram. Sjølv sagt med tillating frå fotografen. Dette er gjort for å synleggjere mangfaldet av bilete som ligg på Instagram, som er ein reiseinspirasjon.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

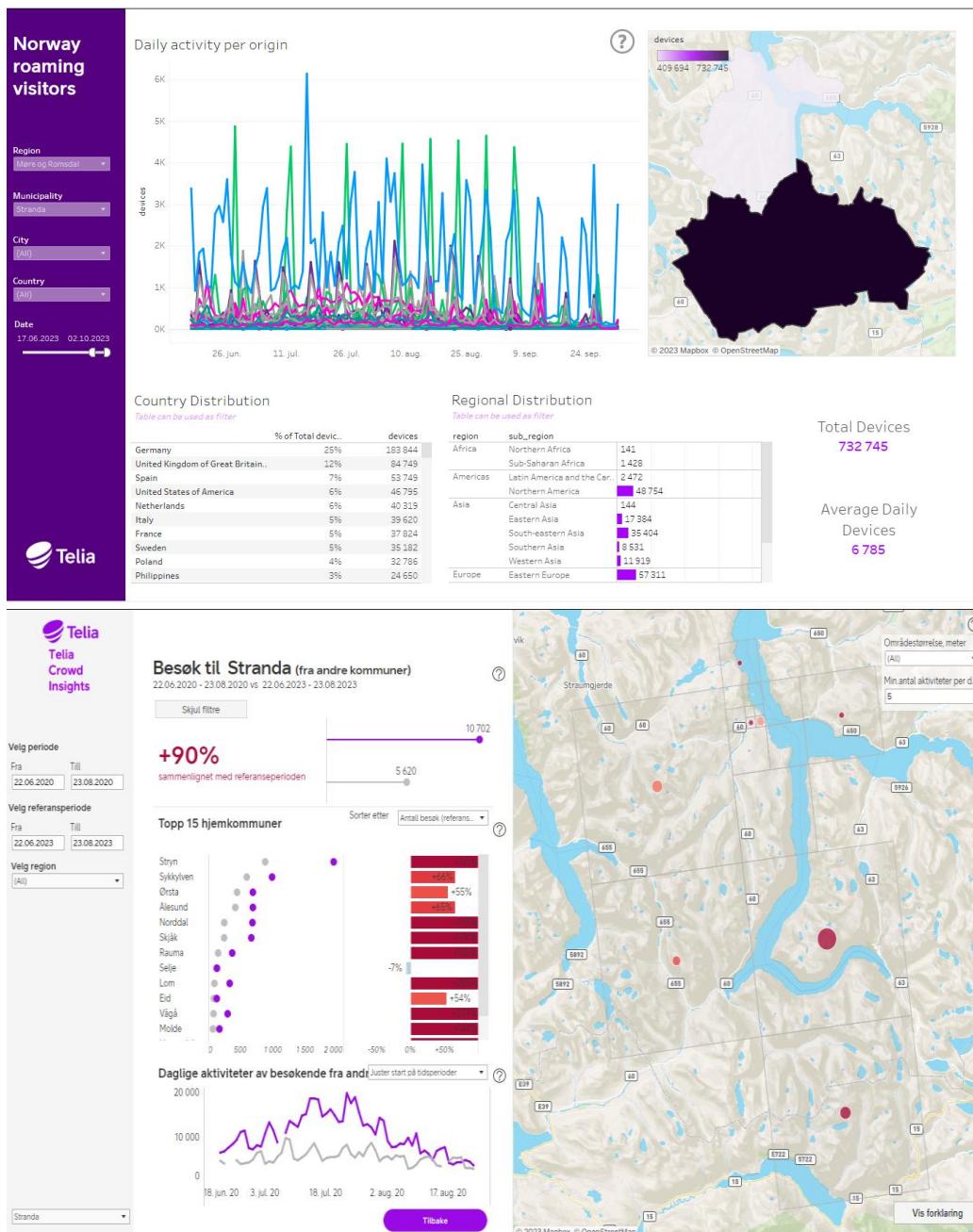
Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.



Figur 27 Hellesylt bro. Foto av Eivind Louis Helset. Rust Foto

6.6 Digitalisering og moglegheitene i stor data analyse

Gjennom registreringar som ein har tilgang på gjennom Strava og StikkUt, kartleggje kva turar som er svært populære, der ein kan vurdere å legge ut bilder og informasjon om andre turar via instagram og andre sosiale media, som apper eller FB gruppene til cruiserederia, slik at turistane og cruisejestane nyttar litt andre, godt tilrettelagde turar. Tilrettelegginga må skje i samarbeid med dei som bygger- og vedlikeheld stiane.



Figur 28 Døme på store data henta inn av Telia

Telia henter til dømes inn data frå besøkstrafikken til og frå kommunen, i samarbeid med Geodata og Ducky som til dømes kan vise kva nasjonaliteter som har vitja kommunen, kor mange telefoner som er blitt registrert, og kor mange av nærliggande kommuner som kjem til oss.

DnB vil gje liknande opplysningar om betalingstransaksjonar. Dette kan gje svært relevant informasjon, som kan vise korleis turistane reiser, og kvar dei legger igjen penger. Kanskje det også er mogleg kombinere med renovasjon og tømmefrekvens på offentlege søppelcontainere.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

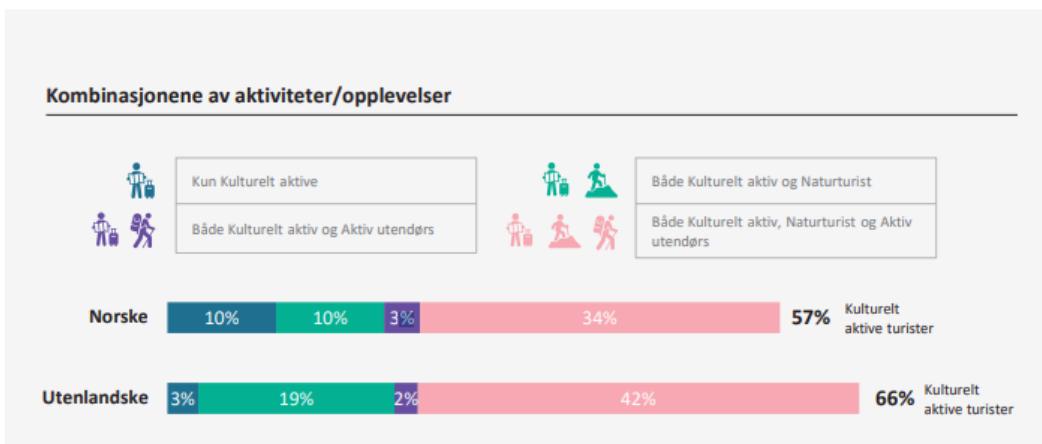
Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-OXX/XX av XX.XX.20XX .

6.7 Kulturelle tilbod og/ eller opplevelingar blir i større grad ein besøksgrunn («Reason to Go »)

Masterplan for Sykkylven viser til at «det er gjerne opplevelsene som setter folk i bevegelse og som skaper den sterke personlige reisemotivasjonen (Reason to Go), som igjen utløser salg. Det at reisende i stadig større grad ønsker smarte og ømøløse opplevelser, gir reisemål en unik mulighet til å skape attraksjonskraft gjennom utvikling av konsepter og tilbud, skreddersydd rundt ulike kundebehov og interesser reisemålet har særlig gode forutsetninger å levere inn på» (Olsson og Bergsli 2022: 37). Dei to forfattarane til Masterplan Sykkylven viser også til at «Det er viktig å se at det er stor etterspørsel etter opplevelser som kombinerer natur og kultur. Dette bekreftes i Turistundersøkelsen 2018, hvor det kom frem at de fleste turister ønsker å oppleve både natur og kultur [...] Undersøkelser viser at kulturturister bruker 38% mer penger lokalt enn andre turister og at de i snitt har 22% lengre oppholdstid (CBI.eu 2021). Det er altså et stort verdiskapingspotensial i å utvikle mer helhetlige opplevelser» (Olsson og Bergsli 2022: 18).



Illustrasjon 3: Interessen for natur og kultur. Kilde: Innovasjon Norges Turistundersøkelse 2018.

Figur 29 Bilde er henta frå Masterplan Sykkylven side 18

Bildet over er henta frå Innovasjon Norges Turistundersøkelse i 2018. Dei gjennomførte ein ny turistundersøkelse etter pandemien, då med ekstra fokus på kultur. Bildet under, viser funn frå denne undersøkinga, og der kan ein sjå at dei fleste turistar gjerne vil kombinere natur og kultur. Dersom ein klarar å tilby dette, vil ein gjerne få turistane til å bli lenger på ein plass.

DET ER FÅ SOM KOMMER TIL NORGE KUN FOR Å OPPLEVE KULTUR

- Kombinasjonen med natur er veldig viktig for de som også er interessert i kultur.
- En stor andel av de feriereisende turistene velger å kombinere flere ulike typer aktiviteter på sin ferie i Norge. Dette gjør seg særlig gledende blant de utenlandske feriereisende hvor f.eks. 42 prosent svarer at både kultur, natur og utendørsaktiviteter er svært viktig på reisen. Det er en større andel av de norske feriereisende som utelukkende er opptatt av kulturelle opplevelser, enn det er blant de utenlandske.
- Resultatene på denne og de neste to sidene er hentet fra den dybdegående analysen av kulturismen i Norge fra 2018 som kan hentes på Innovasjon Norge sin nettside [her](#).



Figur 30 Bilde er henta frå turistundersøkelsen til Innovasjon i 2021

Forholda ligg godt til rette i kommunen for reiselivsverksemndene å gje tilbod til kulturturistane, samstundes kan noko også utviklast betre. Det er til dømes mykje spennande lokalhistorie i fjordane, som delvis blir utnytta. Storfjordens Venner sine sendingar frå Fjordgardane gjennom Sunnmøre Live har vore veldig populære og gitt god marknadsføring til området. Det er mange som har sett episodane, fleire gongar og det er lage nye episodar, dette kan gje ein auke i besøkstalet. Fleire vil kanskje gå opp til ein av fjordgardane eller ta ein tur på fjorden for å sjå gardane.

På Stranda har ein Stranda industriens historie i P.I. Langlo bygget som presenterer korleis driftige menneske skapte industri av handverk og gjorde vesle Stranda til ei blømmande industrikommune i tida frå 1884 til vår tid. I Geiranger ligg Fjordsenteret, eit levande besøks- og formidlingssenter for verdsarven Vestnorsk Fjordlandskap. I Liabygda er det konserter og kunstutstilling i den gamle skulen, og Trollbryggeriet tilbyr omvising med ølsmaking. På Hellesylt har ein kulturbedehuset, Gamleskulen Aktivitetsmuseum, og Ljøen Amfi der ein kan oppleve utandørs konserter. Kulturbedehuset er i ferd med å bli ein god kulturaktør i nærmiljøet. Huset ligg i den gamle delen av Hellesylt sentrum og ligg midt i løypa for ei «sentrumsvandring» på Hellesylt, og er ein attraksjon som saman med mykje anna vil skape ein god heilskap og bidra til å gjere sentrum meir opplevingsrikt.

Innovasjon Norge har også gjennomførte to enkle spørjeundersøkingar i 2021 blant norske og utanlandske toppturturistar, der dei fleste etterspør tilleggsaktivitetar, blant anna gode matopplevelingar og lokal mat.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Kulturbedehuset – Hellesylt

Kulturbedehuset på Hellesylt er eit døme på «vern gjennom bruk». Dette er det det gamle bedehuset på Hellesylt, eit hus som ligg i «bedehussvingen» og er ein del av det gamle sentrumet frå 1891. Huset blei fråflytta når det kom eit nytt kyrkjelydshus, og stod til forfall i mange år. Fleire ville rive huset, ettersom det stod tomt og til forfall, men ikkje alle. Det blei stifta ei venneforening for ivaretaking av huset på 2000talet. Dei arrangerte med ujamne mellomrom basarar og songtilstellingar. Det var omsøkt gitt økonomisk støtte av m.a. Gjensidige stiftelsen og Sparebanken Møre. På denne måten har det verste forfallet vorte bremsa. I 2020 flytta den permanente Verdsarvutstillinga, «Med Naturen som inspirasjon» inn. Denne omhandlar kunstnarar og handverkarar frå Hellesylt, samt Henrik Ibsen som var på Hellesylt i 1862 og blei inspirert til å skrive stykket Brand der. All utstillingstekst er på norsk og engelsk, utstillinga er sjølvforklarande så det trengs ingen guide for å ha utbytte av den. Verdsarvutstillinga gjer at huset er blitt eit levande kulturminne som er synleg og relevant. Utstillinga var finansiert av kulturdepartementet og initiativtakar var Verdsarvsenteret i Geiranger. Det blir framleis arrangert basarer, foredrag, konsertar, sangkvelder og kåseri. Utstillinga er stort sett ope om sommaren, der gjestane overførar pengar med Vipps eller betalar for seg kontant med pengar i ei postkasse. Særleg blant cruiseturistane på dei skipa som ligg heile dagen er dette eit populært tilbod.

6.8 Globale trendar

Det som er likt for dei globale trendandene, er at dei er vanskeleg å forutsjå, og det er umogleg å seie noko om konsekvensane dei vil få. Berre i løpet av dei siste fem åra har vi opplevd ein global pandemi, og Russland har gått til åtak på Ukraina som indirekte har fått store konsekvensar også for Norge. Det har auka drivstoffprisane og fleire reiarlag har slutta å gå til Østersjøen, medan cruiseskipa no vitjar fleire skandinaviske hamner i staden. Ei anna utfordring er at ei svak krone og krigen har gjort at det er færre sesongarbeidarar som kjem til Noreg for tida. Samstundes har inflasjon og den svake krona gjort at Noreg har blitt til eit meir attraktivt reisemål for utanlandske turistar, som elles har sett på Noreg som eit veldig dyrt land å feriere i.

Brenning av koranen som ein har vore vitne til i løpet av 2023, har gjort at UK har endra reiseråda til Sverige, som dei ikkje lenger ser på som eit trygt land å reise til, fordi dei meiner at denne aktiviteten har auka trusselen for terror. VI har også nyleg døme på at svenske statsborgarar har blitt utsette for terrorhandlingar, kun med bakgrunn i at dei var svenske statsborgarar.



Figur 31 Mot Skrenakken Foto av Jon Forberg

7 Med blikket retta framover – forventa føringar frå myndighetene

7.1 Innføring av besøksbidrag

Reisemålsutvalet tilrår å innføre ei «besøksbidrag» ordning. Der turistar betalar ved innreise til Noreg, til eit nasjonalt organ, der bidraget skal kome lokal og regional forvaltning til gode (NOU 2023: 68). Vidare ynskjer utvalet at denne skal innrettast slikt at dette blir nytta som eit insentiv til å etablere ei lokal reisemålsleiing.

Det vil i praksis seie at for at eit reisemål skal kunne få tildelt midlar, må det vere etablert ei reisemålsleiing, og at kommunestyret har vedteke ein breitt forankra besøksstrategi som del av kommunen sine planar. «Besøksstrategien bør legge eit grunnlag for forpliktende avtaler om hvordan ulike aktører skal bidra til den ønskede utviklingen på reisemålet» (NOU 2023: 68).

Dessutan kjem reisemålsutvalet med ei anna viktig innstilling, og det er at det er kommunen som bør stå ansvarleg for å danne ei reisemålsleiing (NOU 2023: 68).

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

Dette av ulike grunnar:

- Reisemålsutvikling og lokalsamfunnsutvikling heng tett sammen.
- Kommunen har gjennom plan- og bygningslova blitt gitt mynde til å vege ulike samfunnsinteresser opp mot kvarandre og legge planer for utviklinga av lokalsamfunnet
- Destinasjonsselskapa har korkje forvaltningsmynde eller same breie representativiteten som er naudsynt for å aleine står for ei reisemålsleiing.
- Destinasjonsselskap er eigar- og medlemsbasert, og det setter dem i eit spenningsforhold mellom ansvaret dei har for både å ivareta eigar- og medlemsinteressene og å jobbe for heilskapen i næringslivet og lokalsamfunnet. Destinasjonsselskapa blir i stor grad finansiert av medlemsbidrag frå lokale reiselivsaktører (NOU 2023 10: 68).

Stranda Kommune er tilknytt Destinasjon Ålesund og Sunnmøre. Fordi dette dekker heile Sunnmøre, med andre ord består av fleire enn ti kommunar, er det eit regionalt destinasjonsselskap. I ein undersøkelse av Epinion og Gyger (2022) går det frem at «de kommunale destinasjonsselskapene i større grad blir involvert i prosesser i kommunen, mens de selskapene som dekker et stort geografisk område, i større grad jobber med markedsføring intern kompetanseutvikling og er mindre involvert i å tilrettelegge for fellesgoder lokalt.» (NOU 2023: 66-67). Undersøkinga av Epinion og Gyger viser også at «mange destinasjonsselskaper opplever at det er store forventninger til at de skal bidra til å utvikle lokalsamfunnet. Flere har nedfelt dette som en viktig del av sitt formål. Samtidig opplever destinasjonsselskapene at det er lite samsvar mellom forventninger og tilgang på ressurser for å løse oppgavene. Destinasjonsselskapene opplever å stå i en spagat: De kommersielle aktivitetene for eierne og medlemmene skaper et press for å bygge opp spisskompetanse og spesialiserte funksjoner knyttet til markedsføring. Utviklingsoppgavene krever at selskapene er tett på lokale utfordringer og samarbeider tett med ulike aktører lokalt. Flere destinasjonsselskaper opplever at det forventes at de skal løse utfordringer selv om de ikke har myndighet eller verktøy til å løse dem» (NOU 2023: 66).

Skilnaden på ei reisemålsleiing og eit destinasjonsselskap

Destinasjonsselskap består gjerne av ein større region og skal strengt tatt berre arbeide med sal og marknadsføring av same regionen. Medan ei lokal reisemålsleiing består av medlemmar frå næringslivet/ næringsaktørar, kommunen, frivillige organisasjonar og destinasjonsselskapet. Ei meir lokal tilknyting gjere dei i stand til å fange opp og løyse små og store utfordringar knytt til reiselivet lokalt. Ei lokal reisemålsleiing er også tverrfagleg samansett og kan løyse lokale problem knytt til lokale utfordringar, vere ein pådrivar og legge til rette for lokal møte aktivitet og sikre tett samarbeid mellom lokalereiselivsaktørar.

Derfor bør ein ha ein lokal reisemålsleiing, som kjenner meir på det lokale behovet, men også arbeider opp mot det å vere eit berekraftig reisemål og lokalsamfunnsutvikling.

Ei annan tilråding som reisemålsutvalet har kome med er at Innovasjon Norge si merkeordning for berekraftige reisemål blir ytterlegare styrka og vidareutvikla, som eit verkty for samarbeid mellom aktørane å reisemålet men også for å sikre ei berekraftig utvikling på reisemåla (NOU 2023: 71).

Erfaring med arbeidet for merking av berekraftig reisemål har vist at det er lurt å ha ein ressurs hjå kommunen som arbeider med dette, ettersom det er mange tiltak som vert iverksett, på lokalt nivå, det er vanskeleg for destinasjonsselskapet å følgje med på.



Figur 32 På Ansok, Liabygda. Foto av: Unni-Lise Dahl

7.2 Klimaendringar og klimapolitikk

Klimaendringane vil framover føre til eit varmare klima, som mest sannsynleg vi gje ein kortare vintersesong, i og med at det blir mangel på snø. Det kan innebere ein auka risiko for at det turistane kjem for å oppleve, uteblir grunna klimaendringane, som t.d. mangel på snø. Om sommaren kan det føre til at ein får fleire turistar, fordi dei anten vil oppleve regnet, eller oppsøkje meir behagelege temperaturar, samstundes som dei flyktar frå hetebølgje og/eller tørke i heimlandet. Av same grunnen vil kanskje fleire nordmenn velje å feriere i Norge, framfor å reise til sydlegare strøk med ekstremvarme, tørke og som vi såg på seinsommaren 2023 ein del skogbrannar.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

Ekstremvêr som styrtegn kan føre til fleire steinsprang og/eller ras framover som aukar sjansen for ulukker, flom og stengde veger. Ekstremværet «Hans» viste til dømes dette, der Geirangervegen stengde i midten av August, grunna forventning om store nedbørsmengder.

«Overgangsrisiko for reiselivet innebærer en økt risiko for at reiselivet må handtere nye kostnader i forbindelse med at de må redusere klimagassutslipp. Det kan dreie seg om innføring av ny og dyr teknologi som reduserer utslipp fra transport, eller at myndighetene priser utslipp av klimagasser dyrere [...] Endringer i klimapolitikk i og utenfor Norge kan også påvirke reisemønsteret, for eksempel ved at reiser blir dyrere. Reiselivet kan også stå overfor omdømmerisiko, for eksempel i forbindelse med flyreiser, enten ved at færre ønsker å fly på grunn av økende klimabevissitet, eller ved at ulike lands myndigheter legger begrensninger eller klimaavgifter på flyreiser. Det kan i så fall føre til at flere ønsker å reise i nærområdene og velger mer miljøvennlige transportformer. For norsk reiseliv kan en slik utvikling også gi nye muligheter, for eksempel i form av flere kjøpsterke kunder fra Norden (NOU 2023: 41).

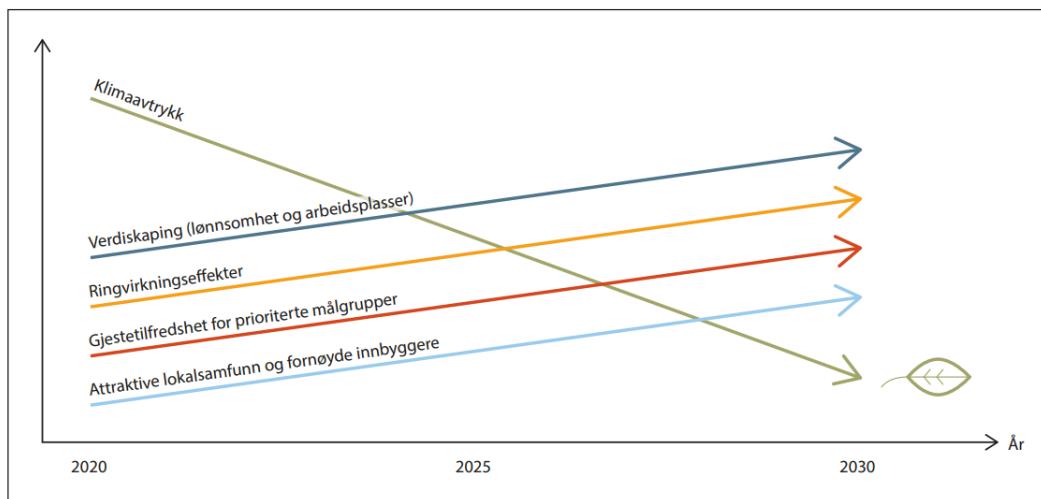
Tunnel med arm til Skjåk og Stryn vil sikre ein betre beredskap, ambulansedekning, men også betre tryggleik og moglegheit for evakuering ved større ulukker eller Åkerneset. Dessutan sikrar det tilgang på straum som per no er den største trusselen mot utvikling av Geiranger og delvis Hellesylt og resten av kommunen, som har eit straumunderskot.

Klimaendringane vil også ha innverknad for villreinen aust i kommunen, der ein ny tunnel kan føre til betre forhold for trekket til reinen og beiteområda.

Problematikken knytt til klimatilpassing vert adressert i kommunen sin risiko og årbarhetsanalyse, som skal reviderast i løpet av kort tid.

7.3 Klimautslepp og klimaavtrykk

I nasjonal reiselivsstrategi 2030 – sterke inntrykk med små avtrykk har Innovasjon saman med reiselivsnæringa kome fram til ein strategi med auke i bransjens verdiskaping, bidra til skape meir attraktive lokalsamfunn og auke gjestetilfredsheit, samstundes som ein skal redusere klimautslepp og klimaavtrykk.



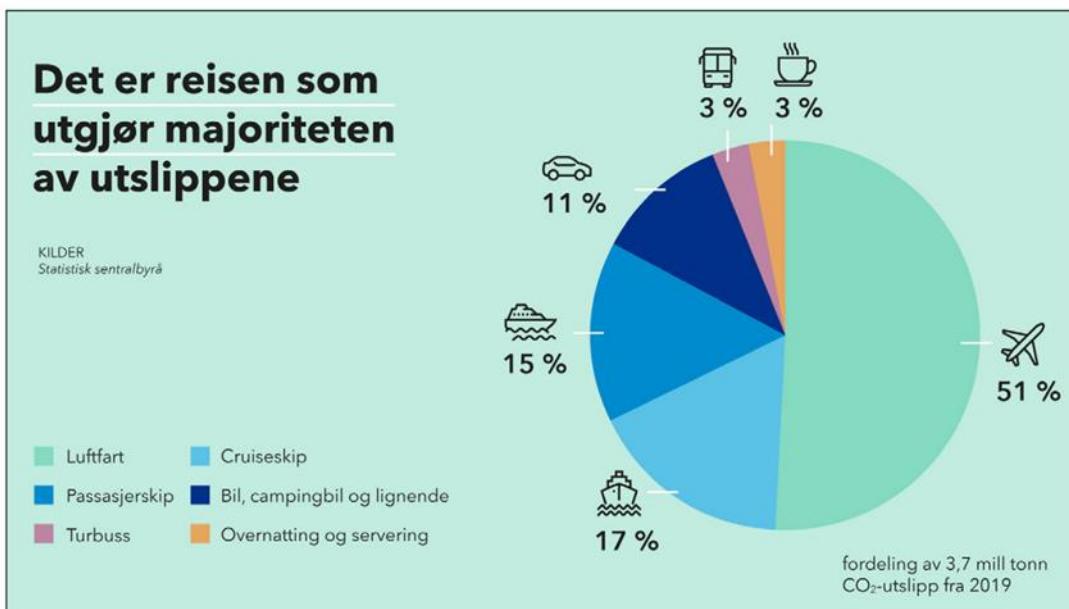
Figur 7.2 Pilene for norsk reiseliv mot 2030

Kilde: Innovasjon Norge, 2021

Figur 33 Henta frå (NOU 10 2023:57)

Reisemålsutvalet har kome med ein klar oversikt over klimagassutslepp innan reiselivet i Norge. Det samla utsleppet av klimagassar i Noreg i 2019 var på 51 millionar tonn, og klimagassutslepp knytt til reiselivet var på 3,7 millionar tonn. Dei største utsleppa er knytt til flytrafikk, cruise- og passasjerskip og så kjem turbuss, bil og bobil. Berre ein liten del av utsleppa er knytt til overnatting og bevertning (NOU 2023 10: 39).

Reisemålsutvalet viser videre til ein studie gjennomført av Sun m.fl. (2022) som har sett på korleis Noreg skal nå utsleppsmåla, sjølv med ein vekst i reiselivet.

Figur 4.3 Fordeling av 3,7 mill. tonn CO₂-utslepp fra reiselivssektoren

Tallene for flyreiser inkluderer nordmenns og utlanders flyreiser i Norge, nordmenns flyreiser til utlandet og utlanders flyreiser til Norge.

Figur 34 Oversiktsfigur henta frå NOU 2023 10: 40

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

«*Studien peker på at karbonintensiteten i reiseliv, målt i utslipp per krone, er mer enn dobbelt så høy som gjennomsnittet i norsk økonomi. De anslår at utslipp fra norsk reiseliv vil øke med 30 prosent i 2030 sammenlignet med 2019, og at innen 2030 vil reiseliv stå for en fjerdedel av de nasjonale utslippene. Forfatterne uttrykker at det vil kreve betydelige tiltak å avkarbonisere norsk reiseliv, og at målet om netto nullutslipp ikke vil være oppnåelig uten betydelig innsats innen luftfart» (NOU 2023 10: 39).*

Dei høge CO₂ utsleppa knytt til flyreiser kan vere med på å endre folks reisevanar, dersom dette førar til høge avgifter på flybillettar. Ei av løysingane for reiselivsnæringa blir då å redusere utsleppa frå transport, ved å reise meir i nærmiljøet. Ei anna løying er at reiselivsaktører utviklar tilbod som gjere at dei besökande blir lenger på eit reisemål, eller gjennom å oppmunstre til å nytte klimavenleg transport (NOU 2023 10: 40).

Reisemålsutvalet peikar vidare på at sjølv om reising aukar klimautsleppa ser det ikkje ut som om folk vil slutte å reise av den grunn, ein ser heller motsett utvikling, av folk reiser meir. Derfor har reisemål og aktiviteter som er grønnere enn alternativene, eit konkurransefortrinn (McKinsey, 2022 i NOU 2023 10: 40).

Elles ser ein at i anbodskonkurranser til store seminar, kurs – konferansar i stadig større grad blir vektlagt at hotella som tilbyr dette er miljøsertifisert, til dømes gjennom miljøfyrtårnsertifiseringa. Energimerking og klimaavtrykket til byggningsmasse er blitt ein føresetnad for å få "grøne lån" hjå banken.

Det er no også mogleg for reiselivsaktørar å klimamerke eller vise til klimaavtrykket deira oppleving gir, ved å rekne ut dette via denne linken:

<https://carbonlabel.org/>

I tillegg har Visit Norway ein utsleppskalkulator, som er eit verkty for laga for reiselivsverksemder, anten det er enkeltbedrifter, eit reisemål eller ein større region, for å få kunnskap om transportrelaterte CO₂ utslepp.

Trygve Sunde Kolderup • 1.
Jobber med bærekraftig reiseliv
1md. • Redigert •

KLIMAMERKET FERIE: I noen år har man kunnet sjekke klimaavtrykket på utvalgte matvarer – og i sommer oppdaget jeg at det også er klimamerking på godteri (til høyre).

Nå er det for første gang også mulig å se klimaavtrykket en toppturer-helg i Norge innebefatter – for den svenske, togbaserte skiguiden Carl Lundberg har startet et klimamerke (til venstre) sitt tuttilbud.

Førstelig har ingen norske turoperatører/reisearrangører startet med samme type klimamerking. Hvem blir den første?

Det er vanskelig å velge klimasmart hvis vi ikke vet hva avtrykket fra de ulike alternativene er.

For sammenlikningens del og for å forstå hvor rart det er at ikke reisene våre merkes med karbonavtrykk når "Ahlgrens bilar" har regnet det ut:
Velger du å ta tog mellom Oslo-Bergen (t/r) kan du spise 50 kilo godteri på togturen for at klimaavtrykket skal bli like stort som hvis du flyr.

(Det er 375 poser som den på bildet)
Høres det ut som litt mye svensk sukkerkum? I følge utregningen kan du reise 15 ganger på Lundbergs toppturuke på Vatnahalsen før du får et like stort avtrykk som en flybillett til Spania (t/r).



Figur 35 Henta fra Trygve Sunde Kolderup sin LinkedIn



Figur 36 Bilde mot Stranda, tatt av Carlos Ruiz-Skarbø/ Skarbø Gaard

8. Med blikket retta framover – bygdelag for bygdelag

Sentrumsområda i alle bygdelaga i kommunen har eit avgrensa geografisk areal, der flodbølgjeproblematikk frå Åkerneset, flaum og rasfare legg ytterlegare avgrensingar. Det er difor viktig å legge til rette for ei sentrumsutvikling som sikrar attraktiviteten ved å legge til rette for ei ‘urbanisering’ tilpassa sentruma si unikheit og sjel. Eit attraktivt sentrum er viktig for Stranda kommune som destinasjon sitt omdømme, men også for lokalbefolkinga sin trivsel. Dette særskild for å vere attraktive stadar å besøke men også bu sidan vi vil tiltrekke oss fleire tilflyttarar.

Stadutvikling handlar om bukvalitet på tettstadar og i bygdene. Gjennom moglegheitsstudier er det mogleg å finne korleis desse skal forblå attraktive å bu i, men også attraktive stadar å vitje, fordi dei har beholdt sin særegeneheit og historiske og kulturhistoriske verdi.

Dei fire bygdelaga, har også eit ulikt tal på besøkande, ulike sesongar, og ulike utfordringar. Dette har blant anna kome fram spørjeundersøkinga som vart gjort blant kommunens innbyggere i 2022, i høve sertifiseringa av berekraftig reisemål. Spørsmåla er utarbeidd av Innovasjon Norge og tilsaman 158 personar, fordelt på dei fire bygdelaga svarte på undersøkinga. Ettersom det er så få som svarte har spørjeundersøkinga neppe statistisk signifikans, men den kan gje ein liten peikepinn. Det var innbyggjarane i Geiranger, som hadde flest som svarte, i forhold til innbyggjartalet, medan dei på Stranda hadde færrast.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .



Figur 37 Bilde tatt av "Travel by Georgia"

8.1 Geiranger. Kva skal Geiranger vere og for kven?

Med omlag ein million gjennomreisande i Geiranger om sommaren, og omlag berre 230 fastbuande om vinteren er det viktig for dei fleste å utvide sesongen. Først og fremst gjennom å auke verdiskapinga i skuldersesongane og leggje til rette for opplevingar og produkt som vil auke stadsattraktiviteten. Det som er den største hindringa for dette er mangelen på infrastruktur. Infrastruktur når det gjeld manglende parkeringsplasser i sentrum, manglende innfartsårer inn til bygda som er opne heile året, mangel på straum og smale veger som medførar at ein gjerne sommaren skulle hatt betre styring på trafikken.

Vegen til Eidsdal er frå og med våren 2024 rassikra, men reiselivsverksemndene er likevel klare og tydelege på at det er tunnelarm austover, som sikrar heilårsforbindelse til austlandet og heilårsferje på fjorden som er det viktigaste. Ørnevegen vinterstid er det mange som grur seg for å køyre. Dette gjeld både sunnmøringar som turistar langsveg frå, særleg sistnemnde er også lite forsvarleg. Vegen blir med andre ord, trass i at den er rasstrygg ei hindring til å få gjestar inn vinterstid.

Halvparten av dei som svarte på Innovasjon Norge si spørjeundersøkinga var svært positive til reiselivet. Medan 34% var litt negative, men då berre frå tid til anna. Opp mot 80% av dei som svarte ynskjer turistar heile året, men med ei utjamning av besøkande, og færre midt på sommaren. Samstundes er dette ein røyndom med visse modifikasjoner, for det er ikkje nødvendigvis færre gjester ein ynskjer, men mindre kaotiske trafikktilstandar på vegane. Både med tanke på kø, men også nedsett fartsgrense, og dermed eit tryggare trafikkbilete. I spørjeundersøkinga gav dei uttrykk for færre bobil- og cruiseturistar samstundes som dei ynskjer om fleire topptur turistar som også passar til ynskje om å utvide skuldersesongane.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

Prosjektleiaren møtte ikkje ein einaste person, inkludert dei som driv hotell, som ikkje ville ha cruise, det ein ikkje ynskjer er forureining og utfordrande trafikksituasjon. Innbyggjarane legg derimot vekt på at dei ynskjer alle turistane velkomne, dei har vore ein del av «gatebilde» i over hundre år, dei kjem med nye impulsar, eit rikt folkeliv om sommaren, og også eit godt utval av blant utval av kafè og restauranttilbod ein elles ikkje finner bortsett frå i fylkets største byar. Nærbutikken kan halde ope heile året grunna turistane, og dei gir også eit betre kulturtildobd.

Stranda kommune vedtok i kommunestyret den 23. februar 2022, å utarbeide ein detaljplan (sentrumsplan) innanfor ramma av områdereguleringsplanen for Geiranger sentrum. Arkitektane fanga fint Geiranger si sjel men også utfordringane det har å bu i ei bygd som er avhengig av sesong turisme:

«Gode sentrumskvaliteter oppstår som følge av gode og varierte forløp av rom med en skala som både rommer behovene gjennom touristsesongen, men som samtidig er brukbare og oppleves som omsluttende og intime i de delene av året hvor trykket er lavere. Oppdraget handler om å sette disse kvalitetene i spill, og gi form til noe som oppleves godt, trygt, kjent og nært, samtidig som det må ha kapasitet til å håndtere de besøkende som utgjør en økonomisk livsnerve for stedet. Sentrumsutvikling i Geiranger kan slik sett ikke knyttes til arkitektur- og bygderomskvaliteter isolert, men må vurderes opp mot hvordan sammenhengene mellom de ulike elementene blir, og hvordan dette tilpasser seg en natur med verdensarvstatus. Gjennom mulighetsstudiedelen er det utarbeidet en overordnet og strategisk plan for Geiranger sentrum. Planen er tuftet på analyser av stedet – både romlige analyser, analyser av verdier knyttet til kultur og natur, og sosiale analyser, i tillegg har det vært et stort fokus på trafikale utfordringer og parkering» Tekst frå 3RW Arkitekter AS.

Sterke Sider/ Moglegheiter

- Verdskjent reiselivsikon, som «alle kjenner» til, og som cruiserederia har eit «must» om å besøke
- Unesco verdsarvstatus
- Store profesjonelle reiselivsaktørar med solid kompetanse
Fossevandringa og nasjonal turiststi
- variert og samansett turisme med fleire bein å stå på
- Utviding av sesongen gjennom satstingar som «Dark Sky Tourism, Lyskunstfestivalen og Festspela i Geiranger.

Forbedringspotensial/ Utfordring

- Areal til det meste, herunder parkering og trafikk regulering
- Barnehage -og skule, må alltid ha ledig plass til barn slik at tilsette som kjem til Geiranger med familie får plass. Dette betyr at vi treng å ha ei «topp finansiering»
- Vern og UNESCO verdsarvstatus som kan stoppe utbygging og fornying
- Nullutsleppsvedtaket som vil medføre bortfall av ein tredjedel av inntektene
- Vanskeleg tilgjengelig om vinteren

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

- Mange ferieboliger som står tomme, medan det er mangel på plassar til «arbeidsinnvandrere»
- Utviding av skuldersesongane

Skal vi få lengre sesong må fleire også vere innstilt på å dra lasset, det er ikkje at vi skal ha ope heile året, men ei einigheit om at vi skal halde ope frå 1 april til 1 november? Elles så kjem det ikkje nokon til Geiranger, for her er ikkje ein grunn til å kome, alt er uansett stengt. Vi må vere fleire som drar lasset, og det er så mange som tener gode penger om sommaren, at dei kan veremed på å gjere litt for bygda og for kommunen utanom hovedsesongen. – Næringsdrivande i Geiranger



Figur 38 Bilete teke av Tommaso Lubran

8.2 Hellesylt Kva skal Hellesylt vere og for kven?

I følgje spørjeundersøkinga tykkjer 80% av dei spurte det er for lite turistar på Hellesylt heile året, og dei aller fleste har svart at dei ynskjer fleire turistar. Tilsaman 67% av dei som svarte har svart at dei anten er positive eller svært positive til turisme. Omrent 25% meinar at det kan føles overfylt eller at der er for mange turistar. Så mange som opptil 90% synes der er for mange turistar frå tid til anna. Dette er forståeleg, og har sitt utspring i at det til tider kan

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

vere vanskeleg å kome over Hellesyltbruaant og at der er ei generell redusert framkommeleghet ved cruiseskip anløp. Dette ser vi også igjen på svar prosenten til spørsmålet om turistane lagar trafikkfarlege situasjonar. Ut frå spørsmål kva kategoriar av turistar ein ynskjer fleire av, så er det fleire av alle grupper, både individuelt reisande, ski- og topptur, bobilgjestar, bussturistar og individuelt reisande. Prosentvis er det fleire på Hellesylt enn i Geiranger som ser at turistane bidreg til lenger opningstider på butikkane, og gir eit betre tilbod av kafear, restaurantar og gjere det meir spennande å bu der.

Sterke Sider/ Moglegheiter

- Kan parkere i sentrum og ha dette som utgangspunkt for fleire å gå fleire turar, både toppturar men også meir familievennlege turar
- Djupvasskai
- «Fossevandring»
- Godt utgangspunkt for familieturar, der ein anten kan gå eller sykle
- Badestranda/badepllass
- Gamlegata – kan bli betre på å utnytte lokalhistoria her.
- Store moglegheiter kring «Tom Cruise turisme»
- Lyssetting av Hellesyltfossen
- Manglar hotell, men likevel lokal overnattingskapasitet gjennom utleie både lokalt, på Stranda, Strandafjellet og Hotel Union Øye.

Forbedringspotensial/Utfordring

- Overnattingskapasitet? Har per tid ikkje hotell men ein del utleige via AirBnB. Manglar utleige for langtidsbebuere/ ferievikarar?
- Kø-problematikk knytt til ferje og cruiseskip sine sightseeing bussar
- Behov for toalett fasilitetar på stadar knytt til skiuftfarta
- Mangelfull og dårlig skilting
- Offentlege toalett, blir ofte stengde, medførar dette for få toalett?
- Renovasjon og parkeringssituasjonen
- Betre tilrettelegging for gåande
- Hyggelegare sentrum – fleire soppeldunker, oppgradert og oppstramma gågate.



Figur 39 Frå Liabygda innover mot Sunnylvsfjorden. Bilde tatt av Unni-Lise Dahl

8.3 Liabygda. Kva skal Liabygda vere og for kven?

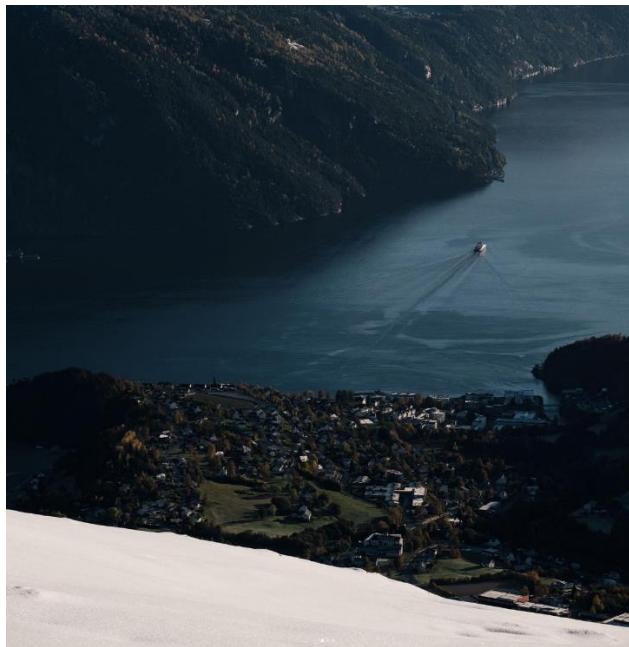
I Liabygda var det mindre enn ti personar som svarte på undersøkinga, og resultatet må tolkast deretter. Halvparten av desse er anten svært eller litt positive til turistane, medan ein fjerdedel er nøytral. Dei som svarte føler ikkje det er for mange turistar, og ynskjer seg fleire, heile året. Godt over halvparten synes det er knytt utfordringar med tanke på kø grunna turistane. Det som elles gir litt høgare utslag er at der er mange topptur/skituristar, og på spørsmålet om forsøpling og slitasje. Dette er ei kjensgjerning at det på fine dagar kan vere utfordrande med parkering der ein startar turen på Ansokhornet, som har blitt ei svært populær skiuftart. Likevel ynskjer dei fleste som svarte på undersøkinga at det skal kome fleire turistar til Liabygda, medan nokre meinte det kunne kome færre i ein viss periode.

Sterke sider/ Moglegheiter

- Toppturar vinter og sommar til Ansokhornet
- Trollbryggeriet
- Bygd bane for Diskosgolf
- Skulen blir nytta til kunstustilling og konserter?

Forbedringspotensial/ Utfordringar

- Svært få aktører,
- Få overnattingsstader



Figur 40 Bilde tatt av Martin Kristoffersen av Stranda

8.4 Stranda. Kva skal Stranda vere og for kven?

På innbyggerundersøkinga som vart gjennomført som ein del av sertifisering av berekraftig reisemål, var Stranda det bygdelaget som prosentvis av dei som svarte, er mest positive til turismen, med 79 prosent, som anten er litt eller svært positive til turisme. Dei aller fleste synes der er for få turistar, og dette gjeld heile året. Ein ynskjer alle slags turistar velkommen, både cruise, bubilturistar, topptur- og skituristar, bussturistar og individuelt reisande.

Omtrent 30% meiner turistar skapar kø på vegane eller trafikkfarlege situasjoner. I høve spørreundersøkinga i høve hytteseminaret vart manglande 60-sone på Strandafjellet trekkt fram som noko negativt.

Over halvparten er også einige i at turistane ikkje gir eit betre kulturtild, men ei lita overvekt og tilsaman om tren 40 % meinat det gir eit betre tilbod av kafear og restaurantar i lokalmiljøet. Samstundes er det prosentvis færrest av dei som har svart, som meinat at turismen gjere det interessant å bu der på Stranda. Dette er det bygdelaget, som forståeleg nok, meinat at ski- og toppturturistane legg igjen mest pengar.

Prosentvis fordelt, er det også Stranda som er det bygdelaget som ynskjer mest turistar i framtida, og då gjennom heile året.

Like mange av dei som har svart på Hellesylt og Stranda, begge 66% av dei spurte, meinat at cruisegjestar legg igjen lite pengar, i motsetning til Geiranger der 40% av dei som svarte på undersøkinga synes dette.

Hyttebebuarane etterlyste meir aktivitetar tilknytt Strandafjellet om sommaren, som til dømes betre informasjon om aktuelle turstiar og sykkelvegar. Det har også blitt trekkt fram ein del problem med «Villcamping» i Helsemvika, og at desse camparane ikkje nyttar toalettet der.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Strandafjellet Skisenter er eit kommersielt drive skisenter, som har godt besøk både sommar og vinter. Forfattarane til Masterplan Sykkylven hevdar at for å vere ein komplett fjelldestinasjon er det ein føresetnad å ha eit tilbod som er balansert med tanke på at det er ein

«kapasitets- og kvalitetsmessig sammenheng mellom alpintilboden, serveringstilboden, overnattingstilboden og andre opplevelser, infrastruktur og serviceløsninger. Hvis tilboden ikke er i balanse kapasitetsmessig, vil det gi lavere lønnsomhet, eller køer og flaskehalsar. Kravet om balansert kapasitet gjelder derfor også i barmarksesongen. I alpinanlegg opererer en med et kapasitetsbegrep kalt Comfortable Carrying Capacity (CCC), dvs. det antall besøkende som skianlegget håndterer samtidig uten at det blir køer og andre problemer som forringer kundeopplevelsen. Når det gjelder utvikling av hele destinasjonen er det viktig å jobbe for å oppnå balansert kapasitet i totaltilboden på destinasjonen, kalt Balanced Resort Capacity (BRC). I praksis betyr dette for eksempel at det vil oppstå store utfordringer dersom eiendomsutviklingen stadig bidrar til økt besøk uten at alpinanlegget, langrennsløyper, kaféer og øvrig service og infrastruktur dimensjoneres i forhold til det.» (Olsson og Bergsli 2022: 29).

Det er til dømes viktig å ha ein balanse mellom «kalde og varme» senger, definisjonen på dette blir gitt i boksen under.

Varme senger er knyttet til drift av reiselivsanlegg. Dette er gjester som bor og spiser kommersielt, kjøper skiskole, heiskort, aktiviteter, guiding, leier ski, sykler, kanoer, handler i butikken, går på museet, deltar på kultur - arrangementer, etterspør atmosfære, kvalitet og god tilrettelegging. Kalde senger er knyttet til utbygging av private hytter. Hytteiere har et forbruksmønster som mer likner lokalbefolkningen. De bor i egen seng, lager maten selv, har årskort i heisen, har egen sykkel og kano, kan kjøre på ski, har egne ski, handler i butikken, kjøper sports - utstyr, møbler og byggevarer, kjøper vedlikehold og vaktmestertjenester, teletjenester/nett mv. Kilde: Asplan Viak/Mimir (2013) "Arealpolitikk for "varme og kalde" senger på reisemål"

Figur 41 Definisjonen er henta fra Masterplan Sykkylven side 29

Sterke sider/ Moglegheiter

- Stort antal hytter og fritidsbustadar på Strandafjellet
- Store profesjonelle reiselivsaktørar med solid kompetanse og økonomi
- Kjent, kommersielt drifta skisenter
- Strand Fjord Trail Race
- Skarbø Gard og andre merkevarenamn knytt til matvareindustri
- Industrihistorisk utstilling

Forbedringspotensial/Utfordring

- Variasjon i overnattingstilboden
- Lite som skjer i sentrum, krevjande å skape kveldsøkonomi
- Transportmoglegheiter innan Stranda sentrum til bustadområder og/eller til fjellet

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

9 Handlingsplan med tiltak – mål og vegen til måloppnåing



Figur 42 Bilde av Ljørekka tatt av Torild Moland

Stranda kommune har mange natur- og kulturressursar som allereie er ein god grunn til å vitje kommunen - og andre kan utviklast til å gje skape enda meir opplevelsar og auke bulysta.

Det som no er den største trusselen for å kunne gje eit dårleg omdømme, er manglande kapasitet på infrastrukturen som gir ein kaotisk trafikksituasjon grunna store folkemengder på små områder. Betre besøksstyring og tilrettelegging for ein betre infrastruktur er ein føresetnad for å få til ei berekraftig utvikling. Dette vil medføre ei fordeling av besøkande gjennom heile året, som videre kan stimulere næringsaktørar til knoppskyting og nyetableringar.

Det må leggast til rette for parkeringsplassar, trafikken må styrast betre, delvis avgrensast i større grad, både land og sjø. Sist men ikkje minst må ein legge til rette for ein tilkomst heile året. For å nå dette målet må det etablerast eit forpliktande samarbeid mellom ulike aktørar, som har innflytelse på reisemålet. Det bør definerast tålegrenser for besøk i alle bygdelaga, og med eit system for besøksforvaltning og god trafikkstyring for heile regionen.

Som ein har sett gjennom heile planen, så er det blandinga av turistane som er viktig, at ein har litt cruisejester, litt bussgjestar, litt individuelt reisande, litt toppturturistar og bubilturistar for det er summen av delane som er avgjerande for det levande lokalsamfunnet som dei kjem langvegs frå for å oppleve langs fjordane.

Entusiasmen til den frivillige innsatsen er ein viktig ressurs. Stønad til frivillig aktivitet, stønad til næringsaktørar og reiselivsverksemndene og opplevelingane dei tilbyr kan nyttast som eit verkty for å nå kommunale mål om tilflytting og bulyst. **Tiltaka som følgjer, kjem ikkje i ei prioritert rekjkjefølgje.**

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

9.1 Besøksforvaltning og infrastrukturelle tiltak

Utvikle infrastruktur som aukar opplevingsverdien, tek vare på lokalsamfunna og som gjev inntekter som kan re-investerast i besøksopplevelingar.

9.1.1 Heilårsferje Hellesylt – Geiranger



Rust Foto

Figur 43 Geirangerfjorden vinterstid tatt frå Ljøen. Foto av Eivind Louis Helset – Rust Foto

Stranda kommune skal vere ein pådrivar for at heilårsferjesambandet mellom Hellesylt-Geiranger består. Eit heilårssamband er ein føresetnad for å kunne spreie talet på besökande utover året, unngå negative miljøeffektar og byggje heilårspllassar og berekraftige lokalsamfunn. Møre og Romsdal har no delt ut ein konsesjon til to selskap, utan å setje krav til heilårsdrift, eller tal på avgangar, kan kommunen likevel fremme nytten av eit heilårssamband.

Oppfordre Møre og Romsdal Fylkeskommune til å utarbeide ein Fylkeskommunal Reiselivsstrategi, der dei ser på trafikken heile året, og legg til rette for dette gjennom ein tverrfagleg plan. På denne måten er det mogleg å unngå problematikken med at Fylkeskommunen ikkje sett krav om ei heilårsferje i konsesjonen på strekninga Hellesylt – Geiranger, som er viktig for å utvide skuldersesongen, no når cruise for ein periode fell bort.

9.1.2 Tunell arm til Strynefjellet

Det første spadetaket for veg over fjellet austover vart tatt i 1881, dei var på den tida visjonære og visste kor stor betydning denne vegen ville ha, der denne vart både bygd og planlagd før Ørnevegen. Som vist til i kommuneplanen er 8.1. Ein fast heilårs tilkomstveg frå aust gjennom vintaren vil sikre betre beredsskap for Geiranger. I følgje Geiranger Veginvest vil ein heilårsveg mellom Geiranger og Nord-Gubrandsdalen auke verdiskapinga med 3.mill i årleg. Dei har ei forventing på 193 nye arbeidsplassar i Møre og Romsdal. Opplysningane byggjer på ein rapport utarbeida av Menon Economics. Opplysningar frå samtlege av

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

reiselivsaktørane i Geiranger viser at trafikken til bygda aukar betrakteleg når vegen opnar om våren. Det er som å skru av/på ein brytar.

9.1.3 Gjennomføre tolegrenseanalyser

Kommunen bør vere ein pådrivar for at det blir iverksett tolegrenseanalyser, ei lokal og ei regional tolegrenseanalyse som kartlegg den infrastrukturelle tolegrensa til både vegane i kommunen men også ser nærmare på ein større region. Frå så langt nord som Rauma, så langt vest som til Ålesund og så langt sør som Olden og Nordfjordeid. Dermed får ein kartleggje kva cruiseskipanløp i desse tre sistnemnde hamnene har å seie for trafikk på sjø

og land i vår kommune. Mange av desse cruiseturistane vil verte sendt med bussar på landevegen og då blir det kø, på dei smalaste vegane og der det er minst plass som er i Geiranger. Ved å få dette kartlagt, er det også lettare å sette inn målretta tiltak.



9.1.4 Regulering av buss og bilparkering

Ein del av dei store utfordringane for trafikksituasjonen i Geiranger, og det å lage ein betre besøksoppleveling er å legge til rette for fleire parkeringsplassar.

Kapasiteten er per dags dato ganske sprengt, og det må iverksetjast kortsiktige og langsiktige grep.

Kortsiktig: Kommunen innfører betal parkering i sentrum. Dette gjeld for den kommunale grunnen i Geiranger sentrum, inkludert parkeringsplassane på ferjekaia.

Eit anna grep på mellombels sikt er å få bygd bussparkering som vist til i reguleringsplanen til venstre. Dette kan også vere betal parkering. Området nærmast pumpestasjonen er kommunalt, medan området med langsgåande parkering er Fylkeskommunalt.

Langsiktig: Den langsiktige løysinga vert å få byde ein parkeringstunell i Geiranger, som også kan nyttast til konsert om vinteren.

9.1.5 Sette ei avgrensing på tal cruiseskip per dag i Geiranger

Fleire av reiselivsverksemndene og innbyggjarane i Geiranger har tatt til orde for at ein set eit tak på eitt cruiseskip i Geiranger samstundes. Ettersom to skip som regel medfører ei dobling av bussar og guidar. Dette aukar trafikken på vegane ytterlegare. Det vil kome ein nedgang i talet på skip framover, men ved å innføre ei slik grense no, så kan ein vere førebudd på auken som ein dag vil kome. Ei tolegrense analyse ville også har vore med på å synleggjort kva tiltak som ville vore best her.

9.1.6 Innføre miljøsone på land

Stortingets næringskomite (2020) som behandla representantforslaget for ein strengere regulering av cruisetrafikken, viser til at «kommunene gjennom etablering av for eksempel

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

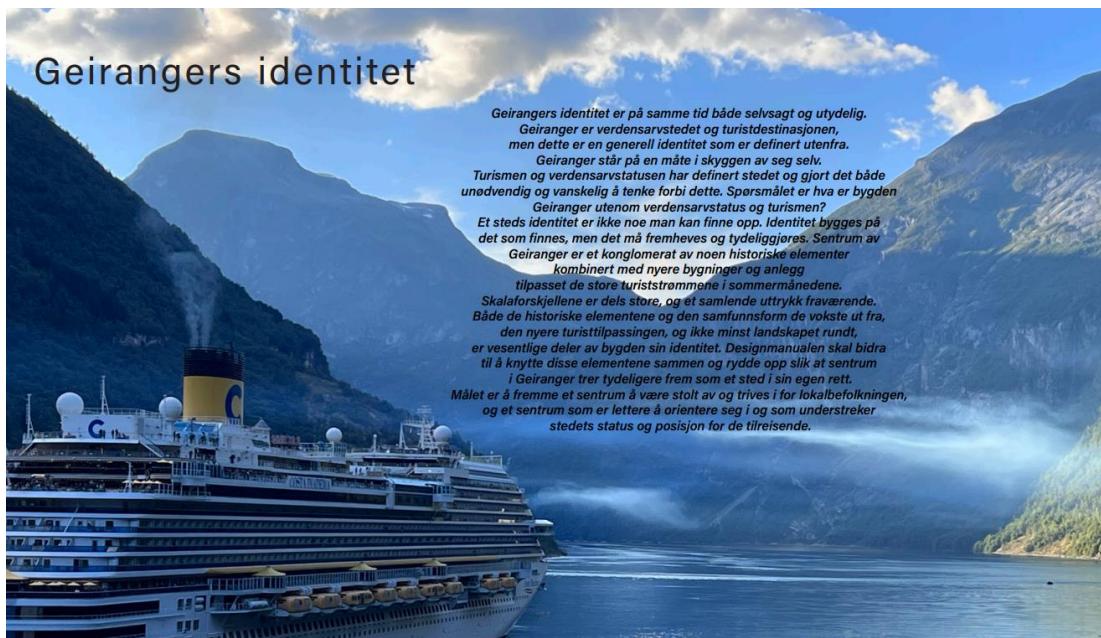
Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

lavutslippsoner kan stille krav til lavutslipp eller nullutslipp i områder der denne belastningen vurderes å være for høy. I tillegg kan kommuner regulere adkomst som veieier og reguleringsmyndighet. Disse reguleringene kan også være sesongavhengige» (Representantforslag Innst. 202 S (2019-2020)

9.2 Utvikle fellesressursane

Kommunen må ta vare på sårbar natur, og arbeide systematisk med styrt tilrettelegging gjennom kommunale planer i tråd med forvaltningsplanar og besøksstrategiar.

9.2.1. Sentrums – og tettstadsutvikling



Først og fremst videreføre arbeidet med tettstadprogrammet i Geiranger, og utvikle Geiranger sentrum, i tråd med vedtekne tiltaksliste og innføre den nyleg utarbeida Design Manualen for Geiranger sentrum.

«Gjennom mulighetsstudiedelen ble det utarbeidet en overordnet og strategisk plan for Geiranger med siktemål om å forsterke stedets egenart og identitet. Til grunn for arbeidet lå et grunnsyn at dersom Geiranger blir et godt sted for lokalsamfunnet, så blir det også et attraktivt sted for besökende. Gjennom mulighetsstudien legges føringer for utvikling av arealene og mellomrommene i sentrum, med oppmerksomhet på mobilitet, funksjon og romlige opplevelser»

Henta frå Utkastet til Design Manualen

Det bør også lagast ein moglegheitsstudie for sentrumsområda til Hellesylt og Stranda, der eit arkitektfirma kan kartleggje kva som ut frå dei stadlege kvalitetane bør gjennomførast for å auke høvesvis bu – og besøkslysta. Eit anna mål er å skape to sentrum som også i større grad uttrykker stadens kvalitetar, sjel, vert orientere seg i og som dei lokale innbyggjarane kan vere stolte av.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Her kommer oversikt over gjennomgående material- og fargepaletten for Geiranger sentrum. Et helhetlig inntrykk gjennom farger og materialer er avgjørende for å rydde opp, samle og tydeliggjøre sentrum, og dermed også gjøre det mer attraktivt.

Geiranger er skyggelagt store deler av dagen gjennom vinterhalvåret. Farger og materialer som er med på å lyse og varme er avgjørende for å skape trivel til gjennom denne perioden.

Fjell og natur er tett på. Valg av farger og materialer skal fremheve verneverdigde bygg så vel som omkringliggende natur.

Farge- og materialpaletten er basert på naturlige materialer og en blanding av historiske og nye farger. Den representerer både et underlag for inspirasjon, og samt konkrete forslag og retningslinjer for bruk til dekket, møblering og skilling.



Figur 44 Utkast frå Design Manual Geiranger sentrum laga av 3RW Arkitekter AS

9.2.2 Legge til rette for sykkelturisme

Rekkje Stiutvikling har på oppdrag frå kommunane i Indre Storfjord, Norddal, Stordal Sykkylven og Stranda gjennomført eit forprosjekt der dei laga ein masterplan for vidare satsing på sykkelturisme i same området. I Stranda Kommune har vi områder som egnar seg til både tursykling, landevegssykling og terrengsykling. Landevegssykling er blitt ein populær måte å feriere, gjerne i organiserte former der ein overnattar nye stadar kvar natt og eventuelt ein følgjebil som kører bagasjen.

Rekkje Stiutvikling viser til at auka nytte av sykkel gagnar både folkehelse, miljø, reiseliv, bulyst m.m. (2020: 16). Dei viser videre til at det ikkje er vanleg å ta betalt for at folk syklar på stiane, men at verdiskapinga er knytt til servicetilboda ikring. Dei påpeikar også at dess fleire sykkeltilbod ein har, dess meir vil ein kunne tene. Det er også ein fordel å ha eit variert tilbod. Eller sagt med andre ord at ein har bygd stier og har løyper som er kjekke å sykle for eit breidt spekter av alderar og ulik vanskeleghetsgrad.

Bildet under viser til kva Rekkje Stiutvikling har anbefalt for Stranda Kommune:

6.2 STRANDA

Stranda er en divers kommune, og med et reiseliv som strekker seg fra overvektige cruiseutrester til de sprekkesti fjellfolkene som løper på et par fjelltopper om dagen. Forskjellen er stor mellom Geiranger en junidag og Patchellhytta i mars. Det er ingen hemmelighet at Stranda er et skiedorado, og det har også vært terrengsykkelrapportasjer som viser sykkelbilder med fantastisk fjordutsikt og flotte stier. Artiklene har dog konkludert med det samme oss, at stiene er for de spesielt interesserter. Øvelsen på Stranda blir å ta aktiviteten ned på et folkelig nivå som treffer innbyggerne og lavterskulturistene.

I første omgang anbefaler vi å starte utvikling med bygging av sykkelparker i Fløtenparken (2A) og Ringstad (rett ved Vestborg, område 2B). Vi mener dette kan være prosjekter som kan sparke i gang en større utvikling av terrengsykling i kommunen. Her blir fokus rekruttering og nære anlegg som kan brukes av barn og unge hver dag uten behov for transport, i tillegg til at det blir anlegg som brukes av tilreisende.

Strandafjellet er spydspissen i det aktive reiselivet i kommunen, og har planer for å bli en helårsdestinasjon, hvor sykkel får en viktig rolle på sommerstid. Vi anbefaler her å bygge en pumptrack ved bunnstasjonen til gondolen til Roalden. Området bør ha gode estetiske kvaliteter, og vil få funksjon som et samlingspunkt for hyttefolk, og være et utstillingsvindu for sykkelprosjektet mot veien. Forøvrig ligger de beste mulighetene for stiutvikling i området ned mot Furset (Område 2F). Her kan man knytte seg på område 2E som gir et stort stinnettverk med mange muligheter.

På sikt kan det også knyttes opp mot 2D som vil gi sykling med flott fjordutsikt også. Sykling fra Roalden er vurdert, men ikke anbefalt fra vår side i denne omgang.

I Stranda forøvrig anbefaler vi å utvikle et stinnettverk som strekker seg fra Ringstad og opp mot Berge (2E). Her har man sentral beliggenhet mot skoler og byggefelt, og vil etterhvert kunne binde sammen en satser med Strandafjellet. På Sikt kan dette knyttes på område 2D for å få sykling med bedre utsikt, og en generell utvidelse av stinnettverket. Det vil være en krevende prosess å utvikle stinnettverk på både 2E, F og D. Tallet på grunneiere er høyt, og det må gjøres løsninger som grunneiere er fornøyd med. Første mildepål blir å få avtaler på område E. F blir viktig for å koble Strandafjellet sammen med område E, mens område D ikke blir utviklet før man har gjort område E og F.

Ellers har det kommet forslag på tursykkelfronten også med å binde sammen Hellesylt med Stranda gjennom Molskreddalen, samt utbedre traséen Engeset - Patchellhytta - Urke. Dette ville blitt en spektakulær turute på sykkel, og generelt gjort deler av sunnmørsalpene mer tilgjengelig for alle årstider. Dette vil ha betydelige ringvirknings. Kombinert med Flofjellsvegen vil man da ha svært god konnektivitet gjennom hele regionen.

Samlet sett er anbefalingen vår er at kommunen fokuserer på sentrumsnære tiltak de neste 5 årene.

NBI Se vedlegg 1 for kartgrunnlag

REKKJE
stiutvikling

34

Figur 45 Masterplan Rekkje Stiutvikling (2020: 33).

Stranda kommune har ikke økonomiske midlar til «pump-track» bane ved Vestborg, men bidrar gjennom å fasilitere utlysinga av anbodskonkurransen for å få denne bygd. Elles, er det godt potensiale for mange gode sykkelstier med fin utsikt, i følge Rekkje Stiutvikling sin masterplan. Det er lokale reiselivsaktørar som må utvikle dette i samråd og samarbeid med lokale grunneigarar.

9.2.3 Tilrettelegge eitt eller fleire område til Villcamping

I staden for å forby villcamping slik som Stad kommune har gjort, kan det vere betre å tilrettelegge for eit område der ein kan ha villcamping i indre Eidsdalen. Dette må i så tilfelle gjerast i samarbeid med Fjord kommune.

9.3 Kultur – legge til rette for utvikling av fleire kulturtildob

Løfte fram og utvikle kulturverdiar i kommunen, der kommunen kan legge til rette for og gje økonomisk stønad for fleire tiltak som blir besøksgrunnar. Der ein kan legge særskild vekt på å gje stønad til kulturelle arrangement som er i den tida ein har minst vitjande.

9.3.1 Gje stønad til kulturelle arrangement

Både Festspela i Geiranger, Lyskunstfestivalen, er med på å utvide sesongen, og få gjester eller fleire turistar til å kome på den kalde tida. Slike festivalar og kulturarrangement er det ynskjeleg at ein får fleire av, og at dei vert støtta oppom.

Konsertar og utstilling i Liabygda i den gamle skulen.

Hellesyldagane trekker kvart år til seg hundrevis av vitjande, frå både fjern og nærmiljø. Mange av dei som bur på Hellesylt reiser ikkje på sommarferie før denne helga, og mange utflyttarar kjem heim igjen til denne for å treffe venner og kjende.

Skifestival på Stranda, Stranda Fjord Trail Race Strandadagane, julemesse på Hellesylt og på Stranda / julegate i Geiranger

Samstundes er det viktig å legge merke til at ein føresetnad for at ein kan selje dette produktet til internasjonale reiselivsaktørar, er at ein har føreseileg tilkomst til Geiranger heile året.

9.4 Etablere eit partnarskap og felles prosjektstilling med Sykkylven Kommune og Fjord Kommune

I samarbeid med Sykkylven Kommune og Fjord kommune opprette stillinga «Koordinator for masterplanar og berekraft». Koordinatoren får ansvaret for oppfølging av mål, strategiar og handlingsplanar i dei respektive kommunane. Til dømes den eksisterande planen for stimasterplan sykling, som gjeld desse tre kommunane. Vidare skal koordinatoren kan også arbeide med å sertifisere Sykkylven og Fjord som berekraftige reisemål og sikre ei resertifisering av Stranda som berekraftig reisemål. Dermed kan ein opprette eit felles berekraftig område «Indre Storfjord». Arbeidet vert gjort i tett samarbeid med dei respektive kommunane, Destinasjon Ålesund og Sunnmøre, Verdsarvstiftinga, næringsforeiningar og næringsselskap, frivillige lag- og organisasjonar og reiselivsverksemder.



Figur 46 Langs Storfjorden ein stad Foto: Martin Kristoffersen

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

9.5 Etablere ei lokal reisemålsleiing

Kommunen bør etablere ei lokal reisemålsleiing, dette er i tråd med innstillinga til reisemålsutvalet. Denne kan eventuelt knyttast opp mot stillinga over.

«*Utvalget mener at kommunen(e) må ta initiativet til å etablere en reisemålsledelse sammen med lokale aktører. Reisemålsledelsen må være bredt sammensatt med deltagere fra privat, offentlig og frivillig sektor og eventuelt andre aktører i lokalsamfunnet. Roller og oppgaver i reisemålsledelsen må avklares ut fra egenarten ved hvert enkelt reisemål. Reisemålsledelsen skal sammen utarbeide mål, strategier og prioriteringer for utviklingen av reisemålet, som ser næringssutvikling, besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i sammenheng. Det juridiske fundamentet er kommunale vedtak etter plan- og bygningsloven*

(NOU 2023 10: 12)

Reisemålsutvalet legg også vekt på at «Kommunene må i større grad ta ansvar for å koordinere en strategisk utvikling av reisemålet. Utvalget anbefaler en styrket lokal eller regional reisemålsledelse for det enkelte reisemål. Kommunen(e) må ta initiativet til å etablere en reisemålsledelse sammen med lokale aktører. Reisemålsledelsen må være bredt sammensatt med deltagere fra privat, offentlig og frivillig sektor og eventuelt andre aktører i lokalsamfunnet» (NOU 2023: 70). Reisemålsleiinga bør derfor bestå av eit medlem frå DÅS, Verdsarvstiftinga, lokale reiselivsaktørar eller reiselivsverksemder og frivillige organisasjonar. I følgje utvalet skal reisemålsleiinga drive strategisk besøksforvaltning, handtere utvikling og drift av fellesgoder på det enkelte reisemål, basert på ein breitt forankra besøksstrategi. «Det juridiske fundamentet er kommunale vedtak etter plan- og bygningsloven. Reisemålsledelsen får da et formelt og demokratisk grunnlag for videre arbeid med næringssutvikling og besøksforvaltning» (NOU 2023 10 : 70).

Den ansvarlege i den lokale reisemålsleiing, og det koordinerande ledet mellom destinasjonsselskapet og reiselivsnæringa i kommunen må vere ein tilsett i kommunen knytt til næringssavdelinga.

Dette er ønskeleg fordi kommunen er ein nøytral part, som kan vere talerøyr på vegne av næringa opp mot kommunestyre, fylkeskommunen, og andre interessentar.

Den ansvarlege for reiselivet får også ansvaret med å:

- Leie arbeidet med å resertifisere kommunen som eit berekraftig reisemål,
- Delta på relevante møter med DÅS og andre destinasjonsselskap og berekraftige reisemål, der ein ser på utfordringar som går på tvers av områda, og finner ei løysing på desse.
- Reiselivsansvarleg har ansvar for oppfølging av kommunedelplanen.



Figur 47 Utsyn over fjella i Sunnylvsfjorden. Foto av Martin Kristoffersen

9.6 Utvikle verktøy og rammer

9.6.1 Handlingsplan for å få fleire og nye aktørar til å etablere seg/ etablering av nye produkt

Starte opp ein «bygde-pub» eller ein «bygde-bar» i kvar av bygdelaga. Visit Geiranger og Stiftinga Geiranger Verdsarv starta opp Geiranger BygdePub hausten 2022. Dette er eit uformelt arrangement der reiselivsverksemder og alle dei med hjarte for Geiranger, om det er innbyggjarar, tilsette, hyttefolk eller tilsette, kan møtast. Som regel er det eitt eller fleire programinnslag, dette kan vere alt frå at kommunen informerer om viktige nyhende eller at ein av dei andre, anten det er ei reiselivsverksem, eit frivillig lag – og organisasjon, fortel eller informerer om noko dei vil satse på eller starte med. Dette er ein uformell sosial samankomst der ein kan møte sambygdningar og andre. Dessutan er det ein god arena for erfaringsutveksling og marknadsføring av nye tilbod. Kommunen oppfordrar til at lag og organisasjonar vil starte opp med slike arrangement i sine bygdelag.

Formålet med dette er at ein kan etablere partnarskap om HUB – samarbeid på sikt, der ein kan vitje kvarandre sine «bygdebarar og bygdepubar», og fortelje kva som er nytt i nabobygda.

9.7 Miljø

Forvalte statusen som berekraftig reisemål og sertifisere kommuneadministrasjonen som miljøfyrtårnsertifisert, og vere medhjelpar og pådrivar for at fleire blir miljøfyrtårn sertifisert, eller nyttar ei anna sertifiseringsordning.

Klimautsleppa knytt til reiselivet er redusert med 50% innan 2030.

9.7.1 Samhandling og påverknad

Legge til rette for kommunalt samarbeid, nyttig forskings- og utviklingsaktivitet.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX
og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

10. Vedlegg Utdrag frå strategisk næringsplan som omhandlar turisme

Delmål 1. Verdsarvkommunen Stranda skal ha eit meir attraktivt og variert reiseliv (frå strategisk næringsplan)

Strategi 1: Auke turismen i heile kommunen i låg- og skuldersesong

Ettersom ein del av utfordringane med turiststraumen i Geiranger er konsentrasjon over eit kort tidsrom bør ein bruke ulike verkemiddel for å spreie besøka over eit lengre tidsrom.

Aktuelle tiltak kan vere:

Tiltak:

1. Stille krav i konsesjonen for ferja mellom Hellesylt og Geiranger om at den skal trafikkerast i større delar av året ev. om heilårssamband. Dette er eit kommersielt samband og det er Møre og Romsdal fylke som definerer konsesjonskrava. Kommunen må difor nøye seg med å gi innspel til samferdsleavdelinga.
2. Arbeide for at dei ulike tilboda i kommunen vert sett i samanheng. Til dømes kan tilboda på Strandafjellet brukast for å lage attraktive tilbod om vinteren
3. Syte for at stader turistar oppsøkjer (utsiktspunkt m.m.) er opne heile året og at utnytting av kapasitetar i høg- og lågsesong (som er ulik for ulike delar av kommunen) vert betre utnytta
4. Gi initiativ om produktutvikling i lågsesong særleg merksemd

Som vi har sett i delkapitel xx og xx har vi eit variert reiseliv i kommunen, som har vore heldig, ettersom dette gir ei viktig robustheit, når ein fleire marknadar uteblir.

Strategi 2: Auke fokuset på kulturminne og industriarv som identitetsskaparar og attraksjonar

Kommunen har eit rikt utval av kulturminne og som er altfor lite nytta til å fremje reiselivet. Trendane innan reiselivet er nemleg slik at turistane ønskjer å kome nærmare inn på lokal kultur og vere i kontakt med folk som bur her. Kulturminna kan brukast aktivt for å oppnå dette.

Kommunen har no fått utarbeidd ein kulturminneplan (<https://www.stranda.kommune.no/tenester/kultur-idrett-og-fritid/kultur/kulturminneplan/>) som dokumenterer det aller meste av desse verdiane (Stadheim, et al., 2019). Det same gjeld industriarven (møbel, konfeksjon, næringsmiddel) der svært mykje er dokumentert gjennom årbøkene til Stranda Sogelag (<https://www.strandasogelag.no/>).



Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

Tiltak:

1. Legge til rette for at kulturminne kan brukast aktivt i reisemålsamanheng
2. Følgje opp målsetjingane og prioriteringane i kulturminneplanen om å nytte økonomiske ressursar til å setje i stand og halde ved like kulturminna
3. Legge opp til industriturisme der dette kan kombinerast med reiseliv, men innan næringsmiddel vil hygiene- og smitteproblematikk vil dette vere vanskeleg
4. Støtte initiativet om etablering av ei industrihistorieutstilling på tidlegare P.I. Langlo møbelfabrikk

Strategi 3: Oppmode til miljøvennlege val ved reise til Stranda kommune og informere om avgrensingar når det gjeld kapasitet på infrastruktur

Dette er eit felles ansvar mellom kommune og reiselivsaktørar. Men ein må innsjå at det er litt ulike interesser på dette området. Nokre bedrifter er blitt svært avhengige av inntektene frå reiselivet og ønskjer ikkje primært å setje avgrensingar på besøkstala. Kommunen bør likevel som overordna mynde gjer vedtak som tener kommunen og heile reiselivsnæringa totalt og over tid.

Kommunen har fått utarbeidd ein besøksforvaltningsplan som nettopp omhandlar tolegrenser og prinsipp for styring av ferdsla (Lykkja & Bjarnadóttir, Prinsipp for besøksforvaltning, 2018).

Tiltak:

1. Utarbeide informasjonsmateriell ('handouts') til reisande og busselskap som tek oppdrag i turisttransport
2. Følgje opp råda i besøksforvaltningsplanen
3. Investere i tilretteleggingstiltak som lettar logistikken på sjø og på land (jf. SUSTRANS-prosjektet: <https://www.ntnu.no/ihb/sustrans>)
4. Investere i og eller legge til rette for etablering av ladeinfrastruktur for el-køyretøy /-fartøy
5. Støtte opp under tiltak som gir reelle miljøvennlege reiseval

Strategi 4: Støtte etablering av eit digitalt verktøy for opplevelingar i kommunen, i samarbeid mellom offentlege og private aktørar

Kommunen har støtta tiltak på dette området, m.a. videoane som er laga i samarbeid med elevar ved Stranda vgs. (This is Stranda. <https://www.stranda.kommune.no/this-is-stranda/>). Utviklinga på dette området går svært snøgt, og det dukkar stadig opp nye verktøy. Ein må difor stadig fornye denne type verktøy.

Kommunen har saman med Sykkylven, Stryn, Hornindal/Volda starta arbeidet med å synleggjer turistattraksjonar langs FV 60, sjå: <https://www.designvegen.no/>.



Tiltak:

1. Fornye og komplettere eksisterande verktøy
2. Vere på jakt etter nye verktøy/løysingar etter kvart som teknologien utviklar seg på dette området
3. Videreføre arbeidet med Designvegen

Strategi 5: Utarbeide turismestrategi i samarbeid med aktuelle aktørar

I dette arbeidet bør ein m.a. ta utgangspunkt i arbeidet som er utført i regi av Geiranger Utvikling gjennom prosjektet Masterplan for Geiranger (PwC, 2019) og innarbeide mål og strategiar her i handlings- og sektorplanar, inkl. strategisk næringsplan.

Tiltak:

1. Lage ein overordna turismestrategi i nært samarbeid med aktørar i heile kommunen
2. Bruke besøksforvaltningsplanen aktivt

Strategi 6: Stille krav til reinare teknologi for cruiseskip og større køyretøy

Slike krav vert i stor grad bestemte av nasjonale mynde og internasjonale avtalar t.d. gjennom IMO. Men kommunen er lokal ureiningsmynde og kan både setje krav og kome med innspel og tiltak på området.

Kommentar: Her er det skjedd ein del endringar sidan samfunnsplanen vart skriven. Det gjort intensjonsvedtak⁴ om nullutslepp i verdsarvfjordane frå 2026:
<https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/nye-miljokrav-i-verdsarvfjordane/>

⁴ «Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslepp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder



Figur 48: Cruiseskip til kai på Hellesylt. Foto: Inge Bjørdal.

Tiltak:

1. Syte for å få utarbeidd dokumentasjon over status og utvikling med omsyn til miljøstandarden i kommunen, t.d. ved etablering av målestasjonar.
2. Bruke KLIMASATS-ordninga (<https://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Klima/Klimasats-støtte-til-klimasatsing-i-kommunene/>) aktivt for å få utgreidd problemstillingar som grunnlag for beslutningsstøtte om tiltak
3. Syte for å få utgreidd korleis ein framleis kan klare å ha cruisetrafikk og verdiskaping frå denne i Stranda kommune med null-utsleppsrestriksjonane frå 2026
4. Bruke Stranda Hamnevesen KF aktivt i arbeidet med å følgje opp krav til miljøteknologi for cruiseskip som vitjar kommunen
5. Samarbeide tett med nasjonale institusjonar i arbeidet med å utforme regelverk
6. Gjennomføre tiltak for å møte nye nasjonale og internasjonale krav til miljø, spesielt m.o.t. cruisetrafikken (t.d. Tier-standarden)
7. Stille utsleppskrav til bussar (Euro 6-teknologi)

5

innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026». Vedtak 672, 3.mai 2018.

⁵ TIER: Standard for utslepp. **Emission standards** are the legal requirements governing air pollutants released into the atmosphere. Emission standards set quantitative limits on the permissible amount of specific air pollutants that may be released from specific sources over specific timeframes. They are generally designed to achieve air quality standards and to protect human life.

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

Strategi 7: Ei styrt utvikling av eksisterande og nye hytteområde i kommunen

Tiltak:

1. Dette er eit område som bør handsamast gjennom planprosessar (jf. samfunnsplan, arealdel) og vert ikkje nærmare omtala her.

Delmål 2: Minimere konflikt mellom lokalbefolking og turisme

Det vert her vist til den generelle omtalen i kommuneplanen der ein legg vekt på å hindre negative sider ved reiselivsutviklinga som t.d. overturisme og belastning på lokalbefolkinga.

Det vert også peika på at ein i større grad bør ha fokus på verdiskapinga i staden for tal besøkande.

Strategi 1: Vurdere innføring av ulike avgifter for å kunne finansiere naudsynte tiltak for å handtere turismen, med særleg fokus på utfordringane i Geiranger

Her kan det vere tale om ulike former for avgifter, t.d. turistskatt (kurtakst), miljøavgift, besøksavgift, bompengar, vegprising m.m.

Nokre av desse verkemidla er det ikkje opp til kommunane å fastsetje. Noverande regjering har t.d. bestemt at det ikkje skal opnast for turistskatt. Det er likevel viktig at kommunen vurderer moglegheitene for å ta inn inntekter for å setje seg sjølv i stand til å ta i mot dei som ønskjer å besøkje oss på ein god måte. I dag maktar ikkje kommunen å tilby tenester som høg beredskap i helsevesenet, vakttenester innan brann- og ulukker, søppelhandtering og parkeringsforhold på tilfredsstillande måte. Geiranger er eit nasjonalt reiselivsikon, men styremaktene har hittil likevel ikkje teke overordna ansvar for å hjelpe kommunen med slike tiltak samstundes som dei avskjer for moglegheitene til å ta inntekter som kunne setje kommunen i stand til å yte slike tenester på eit tilfredsstillande nivå.

Det vert arbeidd med å greie ut modellar for fellesgodefinansiering for verdsarvområda. Dette er eit pilotprosjekt i regi av Verdsarvrådet med kommunar, fylkeskommunar og reisemålsselskap som partnarar i prosjektet. Ein håper å kunne få utgreidd ein modell for «besøksbetaling» i Verdsarvområdet à la det ein har for Svalbard.

Tiltak:

1. Kommunen må kartlegge betre kvar konfliktane oppstår og kva dei gjeld og gjere tiltak ut i frå det.
2. Syte for å få få utgreidd ulike former for avgifter og konsekvensar av å innføre slike, både for lokale aktørar og kommunen
3. Arbeide politisk for å gi kommunane større handlingsrom til sjølve å innføre naudsynte finansieringsløysingar

Strategi 2: Marknadsføre lokale butikkar, serveringsstader og opplevingar betre for å auke verdiskapinga lokalt

Ansvaret på dette området må i hovudsak ligge til næringsaktørane, men kommunen kan medverke på ein del område m.a. det som gjeld opplevingar.

Tiltak:

1. Hjelpe nærbutikkar, bensinstasjonar og bokhandlar som slit med svak omsetjing via offentlege ordningar som Merkur-programmet (<https://www.merkur-programmet.no/>) for å oppretthalde tilbod i utkantane (investeringsstøtte, utviklingsstøtte eller servicestøtte).
2. «Slusing» av turistar slik at dei kjem innom kjøpstilbod
3. Etablere eit informasjonssenter for kommunen
4. App-utvikling (jf. Ibsen-appen)

Strategi 3: Kartleggje dei mest utsette stadene for trengsel for å kunne prioritere tiltak som toalett, trygge utsiktsposter og parkering

Gode toalett-tilhøve er ein svært viktig del av tilbodet som må vere på plass for å kunne handtere store turiststraumar. I Stranda kommune har dette tilboden vore svært mangefullt over lang tid, noko som har ført til mykje medieomtale og negativ omdømmebygging.

Tiltak:

1. Overlate ansvaret for toalett private aktørar og opne for betalte tenester som er store nok til å byggje ut toalettfasilitetane i alle bygdelaga på tilfredsstillande måte.
2. Stimulere til bruk statlege midlar til utsiktsrydding for å gjere stoppestader i kommunen meir attraktive for besökande (ordninga varer berre ut 2019)
3. Vidareføre arbeidet med parkeringsordning i Geiranger i regi av eigedomsselskapet

Strategi 4: Greie ut trafikkregulerande tiltak i pressperiodar og vurdere iverksetting

Trafikkregulerande tiltak er enklast å innføre på sjøarealet. På land støyter slike tiltak ofte mot nasjonalt regelverk og/eller partipolitiske program.

Tiltak:

1. Stranda Hamnevesen KF kan innfor sitt myndeområde setje krav til fjordtrafikken (avgrensingar på anløp, fartsavgrensingar m.m.).
2. Kommunen kan i samarbeid med lokalt politi arbeide for betre bemanning i toppsesongen

Strategi 5: Etablere og halde ved like naudsynt infrastruktur som er dimensjonert for turistsesongen

Dette er i stor grad eit økonomisk spørsmål. Erfaringa hittil er at slike tiltak er så kostbare at ein kommune i svært liten grad kan påverke situasjonen. Det beste dømet på dette er Geiranger der ein ser at løysinga på utfordringane med infrastruktur (parkering) neppe let seg løyse utan svært omfattande tiltak (t.d. parkeringshus i fjell).

Tiltak:

1. Infrastrukturtiltak som løyer t.d. utfordringane med parkering i Geiranger let seg ikkje løye utan statleg regional medverknad. Ein må difor arbeide langsiktig for å vinne forståing for at denne type tiltak krev finansielle medverknad frå staten. Det er også rimeleg så lenge heile nasjonen brukar Geiranger som eit internasjonalt ikon i reiselivssatsinga.
2. Legge til rette for avlaupshandtering for gråvatn frå fjordtrafikken
3. Setje av prosjekteringsmidlar for etablering av fjellhall i Geiranger

Strategi 6: Vurdere forlenging av driftskontraktar med aktuell vegeigar til å gjelde heile året for utsiktspunkt, rastepllassar og toalett

Ein har erfaring for at vegeigar (Statens vegvesen) på dei mest sentrale utsiktspunkta og rasteplassane ikkje har beredskap utanom høgsesongen. Dette gjeld mellom anna Ljøen, men også Ørnesvingen og Flydalsjuvet.

Tiltak:

1. Gå i dialog med vegeigar om å forlenge driftskontraktar på dei viktigaste utsiktspunkta

Strategi 7: Greie ut løysingar for effektiv og berekraftig søppelhandtering i turistsesongen, og vurdere innføring av tiltak

Tiltak:

1. Modernisering av system for søppelhandtering
2. Regelmessig tømming av boszdunkar

12. Lokalsamfunnsutvikling

Strategisk arbeid med lokal utvikling over tid er sentralt i arbeidet med å skape gode stadar å bu, å vitje og å drive næring i.

Kompetansesenteret for distriktsutvikling har utarbeid ein såkalla 10-punktsmodell for lokalt utviklingsarbeid (Distriktscenteret - kompetansesenteret for distriktsutvikling, 2018). Den handlar om å finne kva som er kvalitetane ved staden og å kunne utnytte desse på ein strategisk måte. Deretter må desse kvalitetane kommuniserast ut til målgrupper ein vil nå.

Kommunen har gjennomført fleire stadanalysar (Geiranger, Hellesylt) som gir eit godt grunnlag for å vurdere kva som er spesielle kvalitetar ved desse bygdelaga. Dette vil vere eit godt utgangspunkt dersom kommunen ønskjer å arbeide systematisk med lokalsamfunnsutvikling.

10-punktsmodellen inneholder følgjande trinn:

1. **Målanalyse:** Val av overordna mål lokalsamfunnet ønskjer å nå
2. **Kartlegg stadskvalitetar:** Analyse av kva for stadskvalitetar lokalsamfunnet kan posisjonere seg på
3. **Samfunnsanalyse:** Analyse av utviklingstrekk i samfunnet som påverkar lokalsamfunnet.
4. **Målgruppeanalyse:** Analyse av kva for målgrupper lokalsamfunnet er avhengig for å vere attraktive og for at ein skal nå måla
5. **Val av posisjon:** Val av ein posisjon som appellerer til dei prioriterte målgruppene
6. **Forankring:** Sikre at flest mogleg stiller seg bak posisjonen som er vald
7. **Identitets- og omdømekartlegging:** Analyse av kva både eigne innbyggjarar og folk utanfrå meiner om lokalsamfunnet
8. **Handlingsplan:** Etablering av handlingsplan for utvikling av stadskvalitetar
9. **Organisering og finansiering:** Sikre gode resultat med god organisering og finansiering
10. **Langsiktig utviklings- og kommunikasjonsarbeid:** Styrking av stadkvalitetane, utvikling av nye og formidling av resultatet.

Tiltak:

1. Ta i bruk dei stadanalysane som er utførte i ulike delar av kommunen (Geiranger, Hellesylt) og syte for at innbyggjarane vert aktivt trekte inn i arbeidet.
2. Bruke stadanalysane aktivt i planarbeid

Litteratur

Aasheim og Bruaset

2001. *Geiranger Juvel i Fjordlandskapet* Drammen: Zoom Grafisk AS.

Brida, J.G., & Zapata, S.

2010. Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205–226.

Broks, M.

2018. *Alt du må vite om fricamping* henta frå: <https://www.caravanbransjen.no/aktuelt/alt-du-ma-vite-om-fricamping> [lasta ned 13.10.2023]

Det Kongelege samferdselsdepartement

2022. Ny havne- og farvannslov Iverkettingsrundskriv N-2/2020 henta frå

<https://www.regjeringen.no/contentassets/700b761b440145a6ac393217ea0b2292/ny-havne--og-farvannslov---utsendelse-av-iverkettingsrundskriv-pdf.pdf> [lasta ned

22.10.2023]

DNV.

2022. *Trender og utvikling i cruisetrafikken i norske farvann mot 2040. DNV Rapport nr. 2021-0259, Rev. 0*

Dybedal, P. & Haukeland, J.

2017. *Besøksforvalting og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøyfjorden og Geirangerfjorden*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Dybedal, P. & Steen Jacobsen, J.K.

2019. *Mer bærekraftig cruiseturisme Framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet*. TØI Rapport 1686/2019 Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engeset og Urbaniak-Brekke

2022. «Det er kjekt med turistar, men vi må ha litt kontroll på det» – om sosial berekraft i norsk distriktsreiseliv» *Bærekraft Fjordantologien 2022* Universitetsforlaget

Handberg, Ø.N, Haug, K. Nerdrum, L. Abrahamoglu, S., Aslesen, S.

2022. *Samfunnsøkonomisk analyse av nullutslippskrav for turistskip og ferger i Verdensarvfjordene*. Menon Publikasjon 102/2022

Innovasjon Norge

2021. *Restart Innsikt – funn fra koronabarometer høst/vinter 2021 med fokus på kultur* Henta frå:

https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Kultur_til_innsikt_ny_20juni_53fe0bdc-4c85-44d3-b62a-8f8dafeef36e.pdf [lasta ned 11.10.2023]

Jakobsen, Erik W.

2021. *Eksportpotensiale i norsk reiseliv mot 2023*. Menon Economics henta frå:
<https://www.menon.no/wp-content/uploads/Norsk-reiselivs-eksport-mot-2030.pdf> [lasta ned 14.04.2023]

Klein, R., Božić, K., Dowling, R., Gibson, P., Gržetić, Z., Haahti, A., Horak, S., Luković, T., Papathanassis, A., & Pekkala, S.

2013. Opportunities for market development of nautical tourism in Europe. I T. Luković (red.) *Nautical tourism* (s. 201–226). Wallingford: CABI

Lazell, J.

2023. Holiday time? Chat GPT knows just what you want. *The Times* henta frå
<https://www.thetimes.co.uk/article/holiday-time-chatgpt-knows-just-what-you-want-tprt2sk5j> [lasta ned 13.09.2023]

Langklopp, Torild.

2023. *Trøndelag trenger turister og et levende reiseliv* i Adressavisa
 henta frå: <https://www.adressa.no/midtnorskdebatt/i/76Ja44/troendelag-trenger-turister-og-et-levende-reiseliv> <https://time.com/6290940/ai-travel-industry/> [lasta ned 14.09.2023]

Lopes & Dredge

2018. Cruise tourism shore excursions: Value for destinations? *Tourism Planning & Development*, 15:6, 633–652.

Lykkja, H., & Bjarnadóttir, S. L.

2018. *Prinsipp for besøksforvaltning - Vestnorsk fjordlandskap - Geirangerfjordområdet og Nærøyfjordområdet*. Aurland naturverkstad. Geiranger: Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap.

Miljødirektoratet.

2023 *Miljøstatus* Henta frå:
<https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/friluftsliv/allemandsretten/> [lasta ned 13.10.2023]

Møre og Romsdal Fylkeskommune

2023. *Kommunestatistikk*. Henta frå: <https://fylkesstatistikk.mrfylke.no/kommunestatistikk> [lasta ned 30.08.2023]

Møre og Romsdal Fylkeskommune

2023. *Kunnskapsgrunnlag. Kunnskapsgrunnlag til fylkesstrategi for samferdsel 2021- 2024*.
 Henta frå: <https://mrfylke.no/om-oss/planar-planarbeid-og-hoeyringar/fylkesstrategiar> [lasta ned 30.08.2023]

Nasjonalreiselivsstrategi 2030

2021. Sterke inntrykk med små avtrykk. Henta frå

https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Nasjonal_Reiselivsstrategi_original_ny_cad86af3-d2e9-486d-9c4e-7d1e7709ca32.pdf [lasta ned 20.04.2023]

NHO Reiseliv

2023. Norsk reiseliv valgt som en av regjeringens eksportsatsinger

Henta frå <https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/reiselivet-er-losningen/eksport/norsk-reiseliv-valgt-som-en-av-regjeringens-eksportsatsinger/> [lasta ned 12.09.2023]

Olsson, T. og Bergsli, M.

2022. *Masterplan Sykkylven et godt sted å bo, et godt sted å besøke* Henta frå:

http://skaparglede.web09.avento.no/upload_images/0C902B4AC6094298830F5DA35F8A0BC7.pdf [lasta ned 11.10.2023]

Park4night

2023: Oversiktskart frå Stranda og Stranda kommune henta frå

<https://park4night.com/en/search?lat=62.310777973058755&lng=6.931407499673924&z=15> [lasta ned 13.10.2023]

Pollack, V.

2023. Swiss Cities Pioneer AI Concierge Service. *Tourism Review* henta frå

<https://www.tourism-review.com/swiss-cities-embrace-ai-services-news13635> [lasta ned 11.09.2023]

Rauma Kommune

2023. *Besøksstrategi for Rauma kommune* Henta frå:

<https://opengov.360online.com/Meetings/RAUMA/File/Details/349268.PDF?fileName=Bes%C3%B8ksstrategi%20Rauma%20kommune&fileSize=13931984> [lasta ned 16.10.2023]

Rekkje Stiutvikling AS

2020. *Masterplan Del 1 Sykkelutvikling i Indre Storfjord* henta frå:

https://fjordhagen.com/wp-content/uploads/2020/02/Masterplan_Sykkelutvikling-Indre-Storfjord_140120-1.pdf [lasta ned 09.10.2023]

Stranda Kommune

2018 *Planprogram - Strategisk næringsplan for Stranda kommune*. Stranda kommune,

Næring/Teknisk. Stranda kommune. Henta frå:

<https://www.stranda.kommune.no/tenester/naring-og-skatt/anna-naringsliv/strategisk-naringsplan/strategisk-naringsplan/> [lasta ned 29.08.2023]

Stranda Kommune

2019. *Kommuneplan for Stranda Kommune 2019 – 2031. Samfunnsdel*. Stranda Kommune,

Næring/teknisk. Stranda kommune. Henta frå:

<https://www.stranda.kommune.no/tenester/bygg-plan-og-eigedom/plan/kommuneplan-samfunnsdelen-2019-2031/> [lasta ned 30.08.2023]

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX.

Stadheim, K. J., Hansen, B. O., Hjørungdal, P., Hoff, O. N., Rusten, T. D., Stadheim, O. H., & Bjørdal, I.

2019. *Kulturminneplan for Stranda kommune 2019 – 2023*. Næringsavdelinga. Stranda: Stranda kommune.

Shah, Simone.

2023. *How AI Could Transform Travel—and How to Take Advantage of It*

henta frå: <https://time.com/6290940/ai-travel-industry/> [lasta ned 07.09.2023]

Stad Kommune

2020. *Nye reglar for besøkande i Hoddevika og Ervika* henta frå:

<https://stad.kommune.no/nyhende/nye-reglar-for-besokande-i-hoddevika-og-ervika.5247.aspx> [lasta ned 13.10.2023]

Stadheim, K.J., Hansen, B. O., Hjørungdal, P., Hoff, O. N., Rusten, T. D., Stadheim, O. H., & Bjørdal, I. (2019). *Kulturminneplan for Stranda Kommune 2019 – 2023*. Næringsavdelinga. Stranda: Stranda kommune.

Stortingsforhandlinger

Representantforslag 9 S (2019–2020) og Representantforslag 275 S (2021–2022)

Representantforslag om strengere regulering av cruisenæringen

Henta frå: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Representantforslag/2019-2020/dok8-201920-009s/> og <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2022-2023/refs-202223-02-02?m=2> [lasta ned 22.10.2023]

Trondheim hamn

2023. *Hva er Environmental Port Index- EPI?* Henta frå:

<https://trondheimhavn.no/wp-content/uploads/2022/01/hva-er-environmental-port-index.pdf> [lasta ned 16.10.2023]

Van Niekerk, M.

2014. The role of the public sector in tourism destination management from a network relationship approach. *Tourism Analysis*, 19(6), 701–718.

Vareide, K., Svardal, S., Storm, H. N. & Groven, S.

2018. *Suksessrike distriktskommuner anno 2018* (TF-rapport nr. 442). Telemarksforsking.

Viken, A.

2016. Turisme: Destinasjonsutvikling. Gyldendal Norsk Forlag AS.

Visit Norway

2023. *Hva er Merket for bærekraftig reisemål?*

Vedtak oppstart, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-005/22 av 17.08.2022.

Vedtak utlegg, planprogram: KPU-008/22 av 31.10.2022.

Godkjent planprogram: PLA-108/18 av 15.11.2018 og KOM-102/22 av 23.11.2022.

Vedtak utlegg, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune : KPU-XXX/2XX av 01.11.2023.

Vedtak godkjenning, planprogram – reiselivsplan for heilårsturisme i Stranda Kommune: KPU-XXX/2023 av XX.XX.20XX og KOM-0XX/XX av XX.XX.20XX .

henta frå <https://business.visitnorway.com/no/verktoy/merket-for-barekraftig-reisemål/om-merkeordningen/ofte-stilte-sporsmal/> [lasta ned 04.09.2023]

Vogel, M.

2012. Pricing and revenue management for cruises. I M. Vogel, A. Papathanassis, & B. Wolber (red.) *The business and management of ocean cruises* (s. 131– 144). Wallingford: CABI.

Ødegård, O.

2022. *Strandasoge. Ei lita bygd i verdsklasse*

Ålesund Kunnskapspark og PWC

2020. *Kartlegging av handlingsrommet for utvikling av reiselivet i Stranda Kommune*

Prosjekt 722 –Stranda Kommune Prosjektrapportfor formannskapet i Stranda Kommune