



Tåleevneanalyse for reisemålet Rauma 2024

Av Haaken Christensen og Trygve Sunde Kolderup



Forord

Rauma har lange reiselivstradisjoner, der det naturbaserte reiselivet står i fokus. Vandring, klatring, laksefiske og toppturer på ski er noen av aktivitetene som tiltrekker seg turister til Rauma. Nasjonale reiselivsattraksjoner som Raumabanen, Trollstigen, Trollveggen og Romsdalseggen befinner seg i Rauma, og regionen tiltrekker seg besøkende som kommer med både cruiseskip, tog, buss og privatbil.

Reisemålet Rauma er merket som bærekraftig reisemål, gjennom Innovasjon Norges merkeordning. Rauma som reisemål påvirkes av flere cruisehavner (Ålesund, Molde, Geiranger) i tillegg til Åndalsnes, samt at Trollstigen deler av året har utfordringer med håndtering av trafikken. I Rauma finner vi også Reinheimen nasjonalpark, en nasjonalpark som i liten grad er lite tilrettelagt for turister. Reinheimen er et av de største urørte høyfjellsområdene i Sør-Norge, og nasjonalparken er et viktig leveområde for villrein. Kommunen er godkjent som Nasjonalparkkommune.

Som et ledd i arbeidet med re-merking av Rauma som bærekraftig reisemål besluttet destinasjonsledelsen i Rauma å gjennomføre en helhetlig tåleevneanalyse for reisemålet. Oppdraget gikk ut på å vurdere tålegrenser for natur og miljø, sosiale tålegrenser (lokalbefolkning og tilreisende) og økonomiske tålegrenser, samt vurdere og anbefale tiltak for videre utvikling. Betraktninger om tålegrenser er samlet i en drøfting av Raumas tåleevne for turisme.

SPOR Natur og Reiseliv AS fikk i oppdrag å utarbeide tåleevneanalysen. Prosjektet har vært utført i perioden 1. juni til 22. oktober 2024. Oppdragsgiver var Visit Nordvest.

Oslo, 22.10.2024

Haaken Christensen

Trygve Sunde Kolderup

www.spor.eco

Innhold

Forord	1
Innhold	2
Sammendrag	4
1.0 Innledning	5
1.1 Oppdragsbeskrivelse	5
1.2 Avgrensning	5
1.3 Organisering	6
1.4 Metode	6
1.4.1 Visualisering av tålegrenser og tåleevne	8
1.4.2 Definisjoner og begrepsbruk	8
1.5 Trender og utviklingstrekk reiseliv	9
2.0 Beskrivelse av reisemålet	10
2.1 Verdiskaping fra reiselivet	11
2.2 Rauma som naturbasert reisemål	14
2.3 Rauma som cruisedestinasjon	20
2.4 Reiselivsrelatert infrastruktur	24
2.4.1 Overnatting	24
2.4.2 Parkering	24
2.4.3 Offentlige toaletter	25
2.4.4 Aktiviteter og attraksjoner	25
2.4.5 Beredskap, ulykker og redningsaksjoner	28
2.5 Turistflyt på reisemålet	28
2.6 Strategier og relevante føringer	29
3.0 Funn fra samtaler og undersøkelser på reisemålet	31
3.1 Innbyggerundersøkelsen	31
3.2 Samtaler med aktører i Rauma	36
3.2.1 Semistrukturerte samtaler	36
3.2.2 Åpent innbyggermøte	41
3.3 Gjesteundersøkelsen	42
3.4 Undersøkelse på Romsdalseggen og Nesaksla	43
4.0 Beskrivelse av tålegrenser	44
4.1 Tålegrenser for lokal livskvalitet og opplevelseskvalitet i reiselivet	44
4.1.1 Innbyggernes opplevelse av turismen	45
4.1.2 Turistenes opplevelse av reisemålet	46
4.2 Tålegrenser for natur, klima og miljø	46
4.2.1 Naturens tålegrense	46
4.2.2 Miljø- og klimamessig tålegrense	49
4.3 Havnens tålegrense	52
4.4 Økonomisk tålegrense	53
4.5 Juridisk og politisk tålegrense	55

4.6 Visuell tålegrense	56
5.0 Visualisering av tålegrenser	59
6.0 Raumas tåleevne for turisme	62
7.0 Tindehovedstaden – en dag i 2029	66
8.0 Referanser og kilder	70

Sammendrag

SPOR Natur og Reiseliv har utviklet en tåleevneanalyse for reisemålet Rauma, på oppdrag fra Visit Nordvest. Oppdraget gikk ut på å lage en analyse som definerer hva Rauma tåler av besøkende både fra cruise og landbasert turisme.

SPOR har, sammen med oppdragsgiver, benyttet dette prosjektet til å utvikle et verktøy for vurdering av tålegrenser og lage en overordnet betraktning av tåleevnen som inkluderer helheten på reisemålet, inkludert et spesifikt fokus på naturressurser og besøksflyt knyttet til naturbaserte attraksjoner. Tåleevneanalysen vil styrke innholdet i verktøykassen som reisemålet har til å styre utviklingen på reiselivet i Rauma i en mer bærekraftig retning.

Gjennom dokumentanalyse av planer og strategier i kommunen har vi dannet oss et bilde av reisemålet. Innbyggerundersøkelser og gjesteundersøkelser har gitt et utgangspunkt for å vurdere hvordan innbyggere opplever turismen på hjemstedet, og hvordan de besøkende opplever det å være turist i Rauma. I tillegg har vi gjennomført en rekke semistrukturerte samtaler med aktører i og rundt reiselivet i Rauma.

SPOR har vurdert tålegrenser for sosial dimensjon for både innbyggere og besøkende, samt dimensjonene natur, miljø og klima, havnen, juridisk og politisk, økonomisk og visuelle forhold. Målet er å sikre at turismen ikke overstiger disse grensene. En trafikklysmoell visualiserer tålegrensene, og viser hvor det er behov for tiltak.

Flere av tålegrensedimensjonene er vurdert til fargen gul. Det betyr at det er behov for å følge opp forholdet og vurdere tiltak.

Tåleevneanalysen vurderer hvordan Rauma takler press fra både landbasert turisme og cruiseturisme, med fokus på sentrumsområdet på Åndalsnes og på naturbaserte attraksjoner som blant annet Romsdalseggen, Trollstigen og Reinheimen nasjonalpark. Rapporten viser at, til tross for at Rauma er godt forberedt på å håndtere turisme, er det nødvendig med ytterligere tiltak for å opprettholde en bærekraftig utvikling av turismen. Dette inkluderer bedre besøkshåndtering og kanalisering av ferdsel, spesielt i høysesonger.

SPOR konkluderer med at en helhetlig vurdering av tålegrensene gir et verdifullt grunnlag for videre utvikling av Rauma som reisemål. Anbefalingene i rapporten inkluderer styrking av lokal verdiskapning, forbedring av infrastruktur, og tiltak for å minske slitasje på naturen, særlig på stier og populære turistattraksjoner. Samlet sett understreker rapporten viktigheten av en strategisk tilnærming for å sikre en mer bærekraftig utvikling av turismen i Rauma.

Rapporten gir ikke et konkret tall på hvor mye turisme Rauma kan håndtere. Analysen gir relevant informasjon til beslutningstakere, og vil sammen med merkeordningen for bærekraftig reisemål og reisemålets besøksstrategi være et viktig tilskudd til verktøykassen for besøksforvaltning og et viktig styringsverktøy for bærekraftig utvikling av reiselivet i Rauma.

1.0 Innledning

SPOR Natur og Reiseliv AS fikk i mai 2024 i oppdrag fra Visit Nordvest å utarbeide en tåleevneanalyse for reisemålet Rauma. Oppdraget er koordinert med destinasjonsselskapet, med destinasjonsledelsen som referansegruppe. Prosjektet har hatt en varighet fra 1. juni til 15. oktober 2024.

Tåleevneanalysen er utarbeidet parallelt med at Rauma har gjennomgått re-merking som bærekraftig reisemål etter Innovasjon Norges standard for bærekraftig reisemål 3.0 .

1.1 Oppdragsbeskrivelse

Som en del av besøksstrategien¹ for Rauma ønsker destinasjonsselskapet Visit Nordvest å utarbeide en tåleevneanalyse for reisemålet Rauma (Rauma kommune). Tåleevneanalysen skal beskrive nivået på turisme i Rauma i forhold til en rekke dimensjoner og parametre. Tåleevneanalysen omfatter alle deler av reiselivet i Rauma, og har som mål å fange opp helheten på reisemålet, med besøkende fra både cruise og landbasert turisme.

Analysen skal, sammen med andre førende dokumenter, fungere som et kunnskapsgrunnlag og et styringsverktøy for bærekraftig utvikling av Rauma som reisemål.

1.2 Avgrensning

SPOR, i samarbeid med Visit Nordvest og Nordveggen, har gjennom dette prosjektet ønsket å etablere en metodikk for vurdering av tålegrenser for naturbaserte reisemål.

Det er ikke et mål i prosjektet å komme frem til et konkret "magisk tall" på tålegrense for turisme i Rauma. Tåleevneanalysen skal beskrive og drøfte nivået på turisme på reisemålet i dag i lys av natur og miljø, sosiale og økonomiske forhold. Det er lagt ekstra vekt på innbyggernes og næringsaktørers opplevelse av reisemålet i vurdering av tålegrenser.

Rapporten oppsummerer med en rekke anbefalinger og forslag til tiltak.

Tålegrenser og tåleevne for turisme er forholdsvis nye problemstillinger, men er temaer som blir stadig viktigere i utviklingen av norsk reiseliv. Flere reisemål er i gang med, eller planlegger å få utført, tåleevneanalyser. Et mål med dette prosjektet har vært å gjennomføre prosjektet innenfor relativt kort tid og med et relativt lite budsjett, men likevel med en faglig tyngde. Vi ser imidlertid at mer data og en bedre detaljeringsgrad ville gitt en enda bedre bakgrunn for analysene. Det har vært et mål å komme frem til en prosess som gjør det mulig for flere reisemål å ha ressurser til å kunne gjennomføre denne typen prosjekter. En slik

¹ Rauma kommune 2023. Besøksstrategi.

tilnærming kan ha medført enkelte prioriteringer, uten at det, etter vår oppfatning, har gått ut over prosjektets formål og leveransens kvalitet.

Det ligger i naturen for en tåleevneanalyse at man fokuserer på reisemålets utfordringer fremfor muligheter. Vi har forsøkt å løfte frem både muligheter og utfordringer, men erkjenner at utfordringene har fått større plass enn mulighetene.

1.3 Organisering

Prosjektleder har vært Haaken Christensen, og prosjektmedarbeider har vært Trygve Sunde Kolderup, begge i SPOR. Prosjektet har vært koordinert med destinasjonsselskapet Visit Nordvest og utviklingsselskapet Nordveggen, som har hatt ansvaret for re-merking av Rauma som bærekraftig reisemål høsten 2024.

Rauma kommune har i forbindelse med besøksstrategien etablert en destinasjonsledelse for arbeidet med bærekraftig reiselivsutvikling. Destinasjonsledelsen består av representanter fra destinasjonsselskapet, reiselivsaktører, landbruket, sentrumsaktører på Åndalsnes, Molde og Romsdal Havn, og Rauma kommune. Destinasjonsledelsen har fungert som referansegruppe for prosjektet. Det har vært gjennomført to fysiske møter med referansegruppen, samt separate møter med flere i gruppen.

1.4 Metode

Prosjektet har krevd bruk av ulike metoder for å samle data og belyse tålegrenser og reisemålets tåleevne.

Dokumentanalyse

En gjennomgang av dokumenter, rapporter og lokale planer og føringer har vært grunnleggende for å beskrive reisemålet og rammene for utvikling av reiselivet i Rauma.

Innbygger- og gjesteundersøkelse

I forbindelse med prosessen for å bli merket som bærekraftig reisemål gjennomførte Rauma en innbyggerundersøkelse og en gjesteundersøkelse i 2021. Disse undersøkelsene ble repetert sommeren 2024. Tåleevneanalysen bruker resultater fra innbyggerundersøkelse og gjesteundersøkelse og annen relevant og tilgjengelig statistikk i drøftingene av tålegrenser og tåleevne.

Samtaler med relevante aktører

Det er gjennomført semistrukturerte intervjuer og samtaler med 22 aktører i og rundt reiselivet i Rauma. Målet med samtalene var å identifisere utviklingstrekk ved reiselivet i regionen som har relevans for tålegrensevurderinger. Aktørene vi har snakket med representerer naturbaserte aktivitetsbedrifter, andre reiselivsbedrifter, reiselivsorganisasjoner, elveeierlag, friluftslivsorganisasjoner, landbruksinteresser, kommersielle overnattingssteder, Rauma kommune, konsulentmiljø, naturforvaltning og regional beredskap.

I disse samtalene er det lagt vekt på å ikke legge sterke føringer for hvilken vei samtalene går, og det har vært et ønske om at respondentene skal snakke mest mulig fritt om temaet. Intervjueren har benyttet en liste med temaer for samtalen, og underveis forsøkt å komme inn på flest mulig av temaene. Temaene har, med utgangspunkt i respondentens

arbeidsplass eller fagområde, dreid seg rundt opplevelsen av turismens påvirkning på natur, sentrumsområder og infrastruktur, om konkrete pressområder for turismen i Rauma, om det er sesongvariasjoner, om det er perioder med økt trykk / opplevelse av flaskehals-problematikk, og om forslag til tiltak for bærekraftig utvikling av reiselivet i Rauma.

Innbyggermøte i Rauma

Nordveggen og Visit Nordvest arrangerte et åpent innbyggermøte 5. september, der i overkant av 20 personer deltok. I møtet presenterte SPOR oppdraget, og spilte opp til dialog og diskusjon med de fremmøtte, etter samme modell som i de semistrukturerte samtalene.

Vurdering av tålegrenser og reisemålets tåleevne

Reisemålets tåleevne for turisme er forsøkt beskrevet gjennom en helhetlig betraktning av reisemålets natur, landskap, infrastruktur, turismeflyt, områdebruk, sesongvariasjoner, tilrettelegging og ulike interessenters opplevelse av turismen og reisemålet. For å komme frem til en vurdering av reisemålets helhetlige *tåleevne* har vi benyttet oss av beskrivelser av *tålegrenser* for ulike dimensjoner og presspunkter for turisme i kommunen.

I beskrivelser og betraktninger rundt tålegrenser har SPOR tatt utgangspunkt i grunnprinsippene i en metodikk utarbeidet gjennom et EU-prosjekt (ESPON 2020²). Prosjektet hadde som mål å utvikle en metodikk for tålegrenseanalyser (carrying capacity methodology) og er forankret i en bred gjennomgang av eksisterende metoder og deres styrker og svakheter.

SPOR har, med utgangspunkt i ESPON-metodikken, forsøkt å lage en metode for tåleevneanalyser med tilpasning til helheten på norske naturbaserte reisemål. Metoden er delt inn i fem trinn.

1. **Destinasjonsoversikt.** Beskrive destinasjonen; natur, infrastruktur, landskap, demografi. Lokale strategier og føringer. Intervjuer og samtaler med relevante aktører.
2. **Identifisere sammenheng mellom turisme og lokale forhold.** Beskrive sammenhenger mellom effekter av turisme og lokale forhold. Identifisere relevante indikatorer.
3. **Analysere turismeflyten på reisemålet.** Fysisk kapasitet på infrastruktur. Beskrive nåværende turismeflyt og potensiell fremtidig turismeflyt.
4. **Vurdere turismens påvirkning** i en regional kontekst og i forhold til bestemte parametre.
5. **Identifisere og beskrive tålegrenser og tåleevne.** Visualisere. Formulere resultater og anbefalinger.

Et reisemåls tålegrenser defineres av flere variabler. Tålegrensene vil kunne variere med sesongene og reisemålets tilpasning til turisme gjennom året. For eksempel kan reisemålet ha mye turisme i sommersesongen, mens det om vinteren kan være lite turisme og kapasitet til mer. For et reisemål som Rauma, som har både volumbasert turisme som cruise, og et omfattende landbasert, naturbasert reiseliv, er kunnskap om tålegrenser og tåleevne nyttig for å balansere utviklingen slik at den ene typen turisme ikke sliter for mye på den andre.

² ESPON 2020

Tidligere tålegrenseanalyser utført i Norge har primært vært knyttet til cruisehavner^{3, 4, 5}. Der har det vært vurdert tålegrenser i forhold til syv dimensjoner: juridisk tålegrense, miljømessig tålegrense, havnen sin tålegrense, økonomisk tålegrense, sosial tålegrense, visuell tålegrense og regionens tålegrense.

I vår analyse har vi valgt å ta utgangspunkt i de tre hovedområdene for bærekraftig reiseliv: 1. tålegrenser for natur, klima og miljø, 2. tålegrenser for lokal livskvalitet og opplevelseskvalitet i reiselivet og 3. økonomisk tålegrense. I tillegg har vi vurdert havnen, juridisk/politisk og visuell tålegrense.

1.4.1 Visualisering av tålegrenser og tåleevne

For å visualisere tålegrenser og Raumas tåleevne for turisme har SPOR benyttet et trafikklys-system. Visualisering gjennom farger i en trafikklysmodell er kjent fra andre fagområder, som kvalitetsnorm for villrein⁶ og trafikklyssystemet for vekst i havbruksnæringen⁷ og er tidligere brukt av Amland⁸ i tålegrenseanalyser knyttet til cruisehavner.

I analysen for Rauma har vi tilpasset trafikklysmodellen og brukt denne til å visualisere dimensjonene gjennom to trafikklys-tabeller; 1. innbyggernes opplevelse av å bo på reisemålet og gjestenes opplevelse av reisemålet, og 2. en helhetlig oppfatning av tålegrenser basert på SPORs faglige vurderinger.

I SPOR sin modell er de tre fargene grønn, gul og rød basert på ulike nivåer, avhengig av dimensjon og bakgrunnsdata.

Som en del av tåleevneanalysen har SPOR avslutningsvis beskrevet et mulig “framtidsbilde” (scenarie) for Rauma fem år fram i tid, se kapittel 7.0. Scenariet viser en situasjonsbeskrivelse av hvordan reiselivet i Rauma kan være i 2029 dersom tiltakene og forslagene fra tåleevneanalysen legges til grunn for den videre utviklingen.

1.4.2 Definisjoner og begrepsbruk

Tåleevne:

Tåleevnen beskriver på en helhetlig måte hvordan reisemålet er rustet til å håndtere turisme i regionen, gjennom sesonger og årsvariasjoner. God tåleevne er viktig for opplevelseskvaliteten og for å unngå negative konsekvenser av turismen, samt øke den lokale verdiskapingen fra reiseliv.

Tålegrenser og tålegrenseanalyse:

³ Amland (2024)

⁴ Amland (2022)

⁵ Engeseth, A. B., Løseth, K. & Dannevig, H. (2024)

⁶ Rolandsen et. al. 2022.

⁷ www.trafikklyssystemet.no

⁸ Amland, T. (2022) Tålegrenseanalyse (nettside)

Tålegrenser for turisme kan beskrives gjennom ulike metoder for å analysere og beskrive anbefalt nivå for turisme på et reisemål. UN Tourism (FNs turismeorganisasjon) definerer tålegrenser i reiselivet slik: «Det maksimale antallet mennesker som kan besøke et turistmål samtidig, uten å forårsake ødeleggelse av det fysiske, økonomiske og sosiokulturelle miljøet og en uakseptabel reduksjon i kvaliteten på tilfredshet»⁹.

Tålegrenseanalyse er et fellesbegrep for ulike metoder for å analysere hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Analysen skal, sammen med besøksstrategi og andre førende dokumenter, fungere som et verktøy for planlegging og utvikling av et mer bærekraftig reiseliv. Tålegrensene kan være fysiske, som for eksempel slitasje i naturen, eller mer subjektive tålegrenser som sosiale eller økonomiske tålegrenser.

LAC (Limits of acceptable change) Grenser for akseptabel endring:

For å unngå eller håndtere overturisme kan det være nyttig å benytte metoden Limits of Acceptable Change (LAC). I teorien om LAC sier man at all ressursbruk fører til endring, og at kunnskap om hvor stor endring som er akseptabel er nyttig for å kunne styre ressursbruken og forvaltning av ressursen¹⁰. Slik styring krever et rammeverk. Modellen for LAC ble primært utviklet for å forvalte verneområder og sårbare naturtyper ved å vurdere hvilke påvirkninger og nivåer av påvirkning (for eksempel friluftsliv og reiseliv) som er akseptable, og deretter bestemme tiltak i forvaltningen for å sikre at aktivitetene forblir begrenset og innenfor LAC.

1.5 Trender og utviklingstrekk reiseliv

For å sette tåleevneanalysen for reisemålet inn i et større perspektiv er det nyttig å kjenne til hvilke trender og utviklingstrekk som påvirker utviklingen av reiselivet.

Reiselivet er i vekst, og Innovasjon Norges turistundersøkelse viser at Norge er et attraktivt reisemål for mange turister¹¹. Valutasituasjonen, med en svak norsk krone, gjør Norge mer aktuelt som reisemål for mange utenlandske turister. Høye sommertemperaturer på kontinentet gjør Norge til et feriemål for «coolcation», et begrep som beskriver turister som reiser vekk fra ekstremvarme til kjøligere strøk i ferien. En stor andel av turistene vil oppleve naturen, men mange er også opptatt av kulturopplevelser.

Innovasjon Norges turistundersøkelse viser at over halvparten av de utenlandske feriereisende i Norge besøker Vestlandet i løpet av ferien. Undersøkelsen viser at utenlandske turister i større grad enn tidligere velger camping. Det er også en økning i bobilferie, noe som er en større trend i Europa. Innovasjon Norges målgruppeundersøkelse¹² viser at vandring og naturbaserte aktiviteter og opplevelser er viktig for flere segmenter.

Adventure Travel Trade Association (ATTA) gjør hvert år en undersøkelse der de spør turoperatører i adventure-segmentet over hele verden om hvordan de opplever etterspørselen og trender i markedet¹³. Undersøkelsen i 2024 viser at de mest populære

⁹ UNWTO (1981)

¹⁰ Responsible tourism partnership (u.å)

¹¹ Innovasjon Norge (2023). Turistundersøkelsen

¹² Innovasjon Norge (2024)

¹³ Adventure Travel Trade Association (2024)

motivasjonene for å reise var å oppleve noe nytt, å gå turer utenfor allfarvei og å reise slik de lokale gjør. Undersøkelsen viser også at Skandinavia er blant de mest attraktive destinasjonene.

Cruiseturismen er i vekst¹⁴ og Rauma er en attraktiv cruisedestinasjon. Cruiseturisme er i dag et reiselivssegment med et høyt klimaavtrykk¹⁵. Cruiseturismen bidrar med et høyt antall besøkende som skal oppleve reisemålet i løpet av relativt kort tid, noe som flere steder skaper diskusjoner om overturisme.

Noen norske reisemål opplever at turismen, på enkelte steder og i enkelte perioder, fører til konsekvenser som påvirker lokalbefolkningen og naturen på en lite fordelaktig måte. Sommeren 2024 har bydd på flere saker i media der overturisme har vært diskutert. Regulering og begrensning av ferdsel nevnes oftere i ordsiftet¹⁶, og flere har de siste årene tatt til orde for begrensning av allemannsretten^{17,18}.

Flere reisende er opptatt av bærekraft, og ønsker å reise med mer miljøvennlig transport.

Flere besøkende, samt trender og utviklingstrekk i reiselivet, viser at behovet for god håndteringsevne på reisemålene blir viktigere. For at reisemålet skal kunne ha en god håndteringsevne er det nyttig med mer kunnskap om reisemålets tåleevne og tålegrenser.

Rauma er et reisemål med et bredt tilbud av naturbaserte opplevelser, samtidig som det er et reisemål som satser på en mer volumbasert turisme med egen cruisehavn og stort besøk av grupper som kommer med busser fra andre cruisehavner i regionen. En slik dualitet kan være krevende å balansere i den videre utviklingen av reiselivet.

2.0 Beskrivelse av reisemålet

Rauma kommune ligger i Møre og Romsdal og grenser til Molde, Lesja, Skjåk, Fjord og Vestnes kommuner. Kommunen dekker ca 1500 km². Rauma har store opplevelsesverdier knyttet til naturen, og store deler er vernet som nasjonalpark (Reinheimen) eller andre vernekategorier. Kommunen ble i 2022 godkjent som nasjonalparkkommune av Miljødirektoratet. Rauma er en av kommunene på Vestlandet med mest inngrepsfri natur, i 2023 var ca 50% av arealet definert som inngrepsfri natur¹⁹.

Rauma elv, et av de 52 nasjonale laksevassdragene, renner gjennom dalføret. Landskapet og naturen er spektakulær, med både kyst, fjord, dype daler og høye fjell. Tindene i Romsdalen har gitt grunnlag for å kalle Åndalsnes for *Norges Tindehovedstad*. Store deler av kommunen er fjellområder og mer enn halvparten av arealet ligger mer enn 900 meter over havet.

¹⁴ Kystverket, august (2024)

¹⁵ NHO Reiseliv (2019)

¹⁶ Steen, T. (25. juli, 2024)

¹⁷ Aune, O. A. (4. oktober, 2023)

¹⁸ Årdal og Tønset (15. juni 2024)

¹⁹ Miljødirektoratet (2024)

Rauma har lange tradisjoner som naturbasert reisemål, helt tilbake til 1800-tallet, primært knyttet til laksefiske og fjellklatring. Det er også lange tradisjoner for cruiseturisme i Rauma, det første cruiseskipet la til kai på Åndalsnes allerede i 1882.

Kommunen ligger mellom Molde og Ålesund, og har sentrale transportårer på både vei, jernbane og fjord. Mange turister kommer til regionen med egen bil, bobil eller campingvogn. Andre kommer med tog på Raumabanen eller med cruiseskip. Rauma tiltrekker seg også cruisegjester fra havnene i Ålesund, Molde og Geiranger. Den nasjonale turistveien over Trollstigen er en viktig attraksjon som sommeren 2024 ble stengt etter flere steinras på strekningen. Det er igangsatt rassikring, og målet er å åpne veien til sommersesongen i 2025.

Kommunen har 7169 innbyggere²⁰. Åndalsnes er det største tettstedet, men det er utstrakt rural bosetting i kommunen. Kommunen har ikke boplikt.

Kommunens visjon er å være «Verdens beste kommune for naturglade mennesker». Visjonen har sannsynligvis bidratt til økt bevisstgjøring og bruk av naturen, og det naturbaserte reiselivet er viktig i kommunen. Det varierte landskapet med gradienten fra fjord til fjell gir et godt grunnlag for aktiviteter som vandring, tinderangling og klatring, toppturner på ski og padling på fjorden.

Tidligere har jordbruk vært den viktigste næringen i Rauma. I dag er viktige industrier knyttet til reiseliv, tekstil, møbel, transport, betong og plast. Kommunen er også en viktig kraftleverandør, med tre større kraftverk.

Rauma og Romsdalen er en reiselivsregion som opplever store sesongsvingninger. En stor del av de besøkende i regionen er dagsbesøkende på rund- eller gjennomreise. Totalt besøker omtrent 1 million turister Rauma hvert år.

Reiselivet i Rauma er organisert gjennom destinasjonsselskapet Visit Nordvest, og samarbeider mye med Destinasjon Ålesund og Sunnmøre og landsdelsselskapet Fjord Norge. Romsdal Reiseliv SA er et samvirkeforetak som har til formål å styrke medlemmenes virksomhet ved at medlemmene samarbeider. Næringsaktørene og gårdeierne i Åndalsnes sentrum er organisert i medlemsforeningen Åndalsnes sentrum AS.

2.1 Verdiskaping fra reiselivet

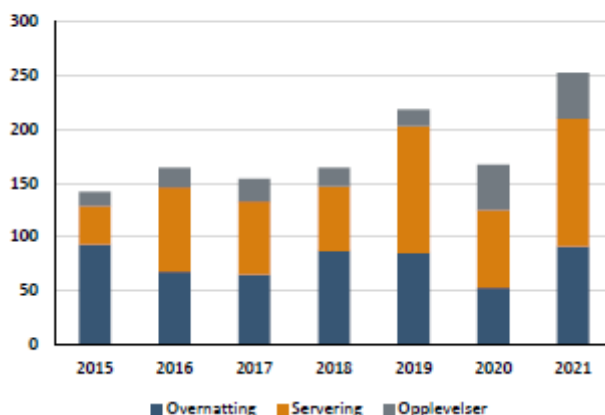
Ifølge NHO Reiseliv²¹ er det sysselsatt drøyt 300 personer i reiselivsnæringen i Rauma. Menon Economics²² viser i sin rapport "Reiselivet i Møre og Romsdal - Verdiskapning og ringvirkningsanalyse" til et noe lavere tall på sysselsettingen i reisebransjen i Rauma (tallene er fra 2021).

²⁰ SSB Kommunefakta (2024)

²¹ NHO Reiseliv (u.å)

²² Menon Economics (2022)

Antall sysselsatte i reiselivsnæringen i Rauma kommune, fordelt på reiselivsbransjene for perioden 2015-2021. Kilde: Menon Economics



Menon opererer med en samlet omsetning i 2021 på 149,9 MNOK for reisebransjen i Rauma og en samlet verdiskaping på 68,06 MNOK (se tabell 1).

Tabell 1: Omsetning og verdiskaping for reisebransjen i Rauma (MNOK) (Menon 2022)				
	Overnatting	Servering	Opplevelser	Samlet
Omsetning	68,5	58,6	22,7	149,9
Verdiskaping	35,7	25,4	6,9	68,06

Innovasjon Norge publiserte 14. oktober 2024 en oversikt over reiselivets verdiskaping for 2023 (tabell 2). Her er bransjeinndelingen annerledes, og det er vanskelig å sammenligne direkte med Menon-tallene.

Tabell 2: Innovasjon Norge verdiskapingstall 2024 ²³ (2023-tall, MNOK)					
Overnatting	Servering	Kultur- og underholdning	Transport	Formidling	Samlet
38,8	56,2	12,2	19,2	6,2	132,6

Blant de største arbeidsgiverne i reiselivsnæringen i Rauma er Trollstigen Drift AS, Romsdalen AS, Norsk Tindesenter AS, Væøy Buss AS, Trollveggen Besøkssenter AS og Grand Drift AS (Grand Hotel), og det er de siste årene gjort betydelige investeringer i blant annet satsningen på gondol på Nesaksla og The Golden Train.

Det er også fastslått fra Menon Economics²⁴ at Nasjonal turistveg Geiranger – Trollstigen trolig har bidratt til å øke verdiskapingen hos reiselivsbedriftene i Rauma:

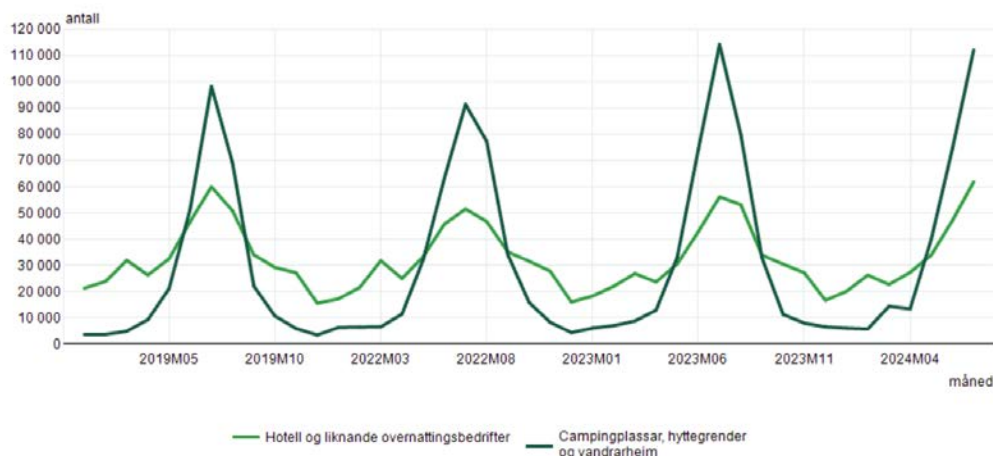
“Vår konklusjon er at Nasjonal turistveg Geiranger – Trollstigen trolig har økt verdiskapingen til reiselivsbedrifter langs strekningen. I perioden 2006 til 2019 har reiselivsbedriftene langs

²³ Innovasjon Norge (2024) Økning i reiselivets verdiskaping

²⁴ Menon (2023)

Nasjonal turistveg Geiranger – Trollstigen mer enn tredoblet sin verdiskaping. Veksten har vært høyere enn i sammenlignbare bedrifter i distriktene på Vestlandet og i resten av landet. Vi finner derimot ikke at turistvegen har økt lokale handelsbedrifters verdiskaping mer enn referansegruppene.”

Det er ca 1150 hytter og fritidsboliger i kommunen, ifølge SSB. Besøksstrategien anslår at verdiskapningspotensialet for disse er begrenset, fordi nær halvparten av hyttene er eid av innbyggere i Rauma.



Tabell 3: Tabellen viser sesongvariasjoner i valg av kommersielt overnattingssted i Nordmøre og Romsdal for 2019, 2022, 2023 og hittil i 2024. Fra SSB.

I lavsesongen, mellom oktober og mai, er det hoteller og lignende overnattingsbedrifter som er førstevalget til de besøkende (tabell 1). I høysesongen har camping, hyttegrend og vandrerhjem en større andel av totalmarkedet.

SSB har ikke gjestedøgntall kun for Rauma, men regionen Nordmøre og Romsdal har en høy andel norske gjester, etterfulgt av gjester fra Tyskland, Sverige og Nederland (Torunn Dyrkorn, pers.medd). Dette er nærmarkedene til norsk reiseliv, og gjestene herfra har derfor et lavere klimaavtrykk enn gjester med lengre reisevei.

Tabellen under viser gjennomsnittlig døgnforbruk for ulike reisende i Norge, ifølge Innovasjon Norges turistundersøkelse for sommeren 2023²⁵.

Norske feriereisendes døgnforbruk	950 kroner
Utenlandske feriereisendes døgnforbruk	1510 kroner
Cruisegjesters forbruk (2019-tall, IN cruiseundersøkelse)	510 kroner

Innovasjon Norges cruiseundersøkelse fra 2019²⁶ viser at en cruisepassasjers gjennomsnittlige døgnforbruk i land i Norge var 510 kroner. Omregnet til 2023-tall med Norges Banks priskalkulator, gir dette et sammenlignbart døgnforbruk på 596 kroner.

²⁵ Innovasjon Norge (2023)

²⁶ Innovasjon Norge (2019)

Sentrum av Åndalsnes er forholdsvis lite, og omfatter området mellom Rådhuset, togstasjonen og Tindesenteret/Romsdalsgondolen. Det er få av butikkene og serveringsstedene som utelukkende henvender seg til turistmarkedet, men turistene har en avgjørende betydning for årsomsetningen. De første "rene" turistbutikkene ble etablert i 2023, og sentrumsforeningen er redd for at disse vil være stengt utenfor høysesongen. Det vil ifølge foreningen gjøre det vanskelig å skape et mest mulig levende sentrum hele året.

2.2 Rauma som naturbasert reisemål

Den varierte naturen i Rauma er en sentral attraksjonskraft. Blant de mest kjente aktivitetsbaserte attraksjonene i regionen er Romsdalseggen, Rampestreken og Reinheimen nasjonalpark, mens Trollstigen, Romsdalsgondolen og Raumabanen er infrastruktur som tiltrekker seg mange besøkende og som gir naturopplevelser uten å selv være i fysisk aktivitet.

Ti utvalgte turmål / stier

Rauma har valgt ut ti stier / steder som skal prioriteres for å kanalisere ferdsel til tur- og kulturattraksjoner som tåler økt besøk. Disse må da være tilrettelagt på en slik måte at naturen ivaretas, og de besøkende får dekket sine behov i forhold til tilgjengelighet, opplevelsesverdi og sikkerhet. I besøksstrategien er det vedtatt å kanalisere sommergjester til følgende 10 prioriterte steder/stier:

1. Romsdalseggen, Rampestreken, stinett på Nesaksla, Nebba
2. Romsdalsstien
3. Trollstigplatået (turistanlegg, Nasjonal turistveg)
4. Kløvstien, Trollstigfoten
5. Eiafossen (Trollveggen)
6. Litjefjellet
7. Herjevatnet (Diktarstien)
8. Slettafossen
9. Kyllingbru
10. Kolmanneset (sykkel)

Romsdalseggen + Rampestreken/Nesaksla

Romsdalseggen er en krevende tur som er ca 11 km lang og med totalt 970 høydemeter. Turen tar ifølge UT.no 5-8 timer. Turen har noen luftige og eksponerte partier.

Stien opp til Rampestreken starter på Åndalsnes og går bratt 607 høydemeter opp til et tilrettelagt utsiktspunkt. Retur går samme vei som oppstigningen, eller man kan fortsette videre opp til Nesaksla og ta gondolen ned. Strekningen mellom Åndalsnes og Rampestreken er identisk med siste del av turen over Romsdalseggen.

Romsdalseggebussen driftes av Veøy busselskap mellom juni og september. Tilbudet er et viktig tiltak for besøksstyring og bidrar til å løse logistikken med transport inn til turutgangspunkt, og reduserer biltrafikken inn og ut av Vengedalen. I tillegg har det vært en ordning der inntekter fra billettsalg på bussen bidrar til arbeidet med vedlikehold av stien,

men denne ordningen ser ut til å ha stoppet opp i 2024. I tillegg til Romsdalseggbussen tilbyr Grand Hotel og Setnes Feriesenter også regelmessig busstransport for sine gjester inn til Vengedalen. På parkeringsplassen i Vengedalen, der turen starter, er det etablert toalett og betalingsordning for parkering.



*Befaring på parkeringsplassen i Vengedalen og startpunkt for Romsdalseggen
Foto: Haaken Christensen*

Det ble utarbeidet en egen besøksstrategi for Romsdalseggen allerede i 2018²⁷. Besøksstrategien er tilpasset malen fra Miljødirektorates arbeid med Nasjonale turiststier, og er en plan for besøksforvaltning for stien over Romsdalseggen. Strategien inneholder tiltak som er nødvendig for å forebygge slitasje, balansere verneverdiene, kanalisere ferdsel og styrke den lokale verdiskapningen.

Romsdalseggen er en av de ti prioriterte stiene som skal tilrettelegges for å tåle et stort antall vandrere. Sommeren 2024 gjennomførte Norsk Tindesenter en digital undersøkelse rettet mot vandrere på Romsdalseggen og Nesaksla²⁸ som viser at en stor andel av turgåerne mener at merking og skilting er god (80%), og vil anbefale turen til andre med samme turerfaring (96%).

Det er utført forholdsvis omfattende stiltilrettelegging med steintrapper/-heller langs deler av Romsdalseggen, og særlig i det mest utsatte området mellom Åndalsnes og utsiktspunktet Rampestreken. Se bilder fra utbedring av stien (2024).

²⁷ Norsk Tindesenter (2019)

²⁸ Norsk Tindesenter (2024)



Bildene viser deler av stien til Rampestreken - til venstre slitasje på stien, og til høyre er stien reparert og forsterket med steinsetting. Foto: Mette Rye / Norsk Tindesenter.

I forbindelse med søknad om autorisasjon til Nasjonale Turiststier ble det i 2019 utført sårbarhetsanalyse²⁹ av stien over Romsdalseggen og ned til Åndalsnes. Denne oppsummerer blant annet med:

“Slitasjen på vegetasjon er betydelig i mange partier, bedre merking kan kanalisere trafikken mer på deler av stien, samtidig er de andre tiltakene (steinlegging, bro og ramper) som er på plass gode og demper slitasjen på vegetasjonen vesentlig. Populære lokaliteter for resting og fotografering gir slitasje over større arealer, særlig på platåene der det er god utsikt mot Trollveggen. Avveiingen mellom tilrettelegging og villmarksopplevelsen påvirkes av trafikken, det er i dag stor trafikk og den forventes å øke i framtiden. I takt med trafikkøkningen minker villmarksopplevelsen, turen bør allikevel være interessant for turister på grunn av utsikt og «luftighet». Særlig nedstigningen til Åndalsnes bør prioriteres hvis det skal gjøres flere tiltak, vegetasjonen der er svært slitt med eksponerte røtter i store partier. I tillegg til slitasje på vegetasjonen er utbedring av nedstigningen positivt med tanke på sikkerhet.”

Med støtte fra Miljødirektoratet / tilskuddsordningen Nasjonale turiststier og Gassror har Norsk Tindesenter hatt stipatrolje-tjeneste over Romsdalseggen. I 2024 ble det gått omtrent 50 patruljer i løpet av sommersesongen. Stipatruljen bidrar til økt trygghet for turgåerne og bistår med informasjon og hjelp til de som trenger dette. Det er flere aktører som tilbyr guidet tur over eggen.

Litlefjellet

Litlefjellet er et populært turmål i Vengedalen. Turen er kort og byr på spektakulær utsikt mot

²⁹ Karttjenester (2019-1)

Trollveggen, Rauma elv og Romsdalshorn. Turen er en av de ti prioriterte turene, og det er gjennomført stiltrettelegging (blant annet steinlegging) for å redusere slitasje de siste årene.

Det ble i 2019 utført sårbarhetsanalyse³⁰ for Litlefjellet, der det med bakgrunn i framtidig besøksvekst ble anbefalt tiltak for å styre trafikken for å unngå slitasje.

Kløvstien

Kløvstien er en historisk sti som følger den gamle ferdselsåren mellom Romsdalen og Sunnmøre. Turen går fra bunnen av Trollstigen og opp til Trollstigplatået. Stien går på motsatt side av dalen fra det mest rasutsatte området i Trollstigen. Turen er en av de ti prioriterte turene, og på oppdrag fra Nasjonalparkstyret i Reinheimen ble det i 2023 utarbeidet en sårbarhetsvurdering³¹ for stien.

Kongeriket Romsdal

Kongeriket Romsdal ble etablert som en lokal satsing sommeren 2024. De tre fjellene Bispen, Kongen og Dronninga utgjør, sammen med Bispevatnet, Kongeriket Romsdal. De tre fjelltoppene er luftige tinder og går langs eksponerte ruter som krever bruk av tau. Gjennom konseptet Kongeriket Romsdal kan gjester melde seg på turer med IFMGA-sertifiserte guider.

Frivillighet - friluftsliv

DNT Romsdal har 14 hytter og et utstrakt rutenett med merkede stier i Romsdalsfjellene. Organisasjonen arrangerer en rekke fellesturer, kurs og aktiviteter for både barn, ungdom og voksne hele året. Foreningen har omtrent 3400 medlemmer i kommunene Molde, Rauma, Vestnes, Hustadvika og Aukra.

Friluftsrådet Nordmøre og Romsdal (FNR) er et interkommunalt samarbeidsorgan som jobber med friluftsoppgaver i medlemskommunene. Friluftsrådet setter friluftsliv på dagsorden og jobber med aktiviteter og tiltak for befolkningen i hele medlemsregionen.

Det frivillige arbeidet knyttet til friluftsliv er et viktig element i tilrettelegging for ferdsel og forebygging av slitasje i naturen. Det er i all hovedsak frivillige som skilter og merker stier og sørger for at stier og løyper er tilgjengelige for allmenn ferdsel, til glede for både friluftsliv og reiseliv i regionen.

StikkUT!

StikkUT! er Norges største turtrim (www.stikkut.no) med over 1600 turmål i ulike vanskelighetsgrader. Det er Friluftsrådet i Nordmøre og Romsdal som eier ordningen og StikkUT! har bredt seg til alle kommuner i Møre og Romsdal. I 2023 ble det registrert 1 million turer i Møre og Romsdal. Friluftsrådet jobber sammen med kommunen for å fremme friluftsliv for alle og tiltaket er et viktig folkehelse tilbud. Den praktiske tilretteleggingen av StikkUT! - turene er i stor grad gjort av frivillige, og graden av skilting og tilrettelegging varierer fra tur til tur. Brukerne kan registrere sine turer i en app.

³⁰ Karttjenester (2019-2)

³¹ Miljøfaglig utredning (2023)

Ordningen får mange ut på tur, noe som kan føre til slitasje på stier og i terrenget. Brukerne oppfordres til sporløs ferdsel og at alle følger StikkUT!-vettreglene.

I Møre og Romsdal er det etablert et stifond som skal brukes til å forebygge slitasje på mye brukte stier. Fondet er et samarbeid mellom Sparebanken Møre og de to friluftsrådene i fylket. Gjennom søknad kan lag, foreninger, stiftelser, grunneiere og frivillige søke om inntil kr 15.000,- pr. tiltak.

Rauma - laksefiske

Sportsfiske er en viktig aktivitet for både lokalbefolkning og tilreisende. Rauma er en av de klassiske lakseelvene i Norge, med lang sportsfiskehistorie. Den ble gjenåpnet for fiske i juni 2021, etter over 35 års arbeid med bekjempelse av lakseparasitten Gyrodactylus salaris. Både Rauma elv og Romsdalsfjorden er vernet som nasjonale laksevassdrag/laksefjorder³².

Elveeierne er organisert i et elveeierlag med 94 eiendommer som har eierinteresser i lakseførende strekning av elven. Av disse er det ca 35% som er aktive og jobber for et godt tilbud av laksefiske. Rauma Elveeierlag SA har innført strenge begrensninger på fiske, fangst og uttak av fisk.

I samtale med elveeierlaget vises det til at omsetning av fiskerett (elveleie) i 2023 var verdt rett over 2 millioner kroner. I tillegg kommer ringvirkningseffekten ved salg av overnatting, mat, fiskeutstyr, guide mm. Det totale forbruket knyttet til laksefisket er sannsynligvis mye større. I et innlandsfiskeprosjekt i Nord-Østerdalen viste Norsk Institutt for Naturforskning³³ at kun 6% av tilreisende fiskeres forbruk var knyttet til fiskekort, mens hele 94% var knyttet til tilleggstjenester. Dersom tallene er overførbare til Rauma, innebærer det et forbruk på mer enn 30 millioner kroner.

På bakgrunn av svært lite oppgang av fisk i elven, ble Rauma, sammen med 32 andre elver, stengt for fiske i 2024. For rettighetshavere som selger fiskekort og tilhørende tilbud, førte en slik stenging til kraftig nedgang i omsetning.

Romsdalsstigen Via ferrata

Romsdalsstigen Via Ferrata består av tre klatrestier som er etablert i fjellet: Introveggen, Trolleggen og Vestveggen. Norsk Tindesenter tilbyr guidede turer i alle tre rutene. Det er også mulig å leie utstyr og klatre på egenhånd.

Sykkelturisme

Det har vært gjennomført en el-sykkelsatsing i Rauma der flere reiselivsaktører samarbeider om ladestasjoner, utleie av sykler og synliggjøring av utvalgte sykkelruter³⁴. Sykling foregår på alle landeveier, men i begrenset grad i de områdene der tunneler utgjør fysiske barrierer. Ifølge besøksstrategien er turveiene inn i Isterdalen og rundt Herjevatnet populære å sykle på. Det er noe stisykling i regionen, med sti ned Skorgedalen, Vårseterhjellen via Kjærlighetsstien, Nedre Kløvsti, samt Ølsteinbrua-Dalsbyda som mest brukt.

Topptur på ski

Romsdalen er et attraktivt område for toppturer på ski. Toppturer er en raskt voksende aktivitet, og både nordmenn og utenlandske skiturister fristes av fjellene og snøen. Det er mange muligheter, men allikevel ser det ut til at skikjørerne ofte klumper seg sammen på

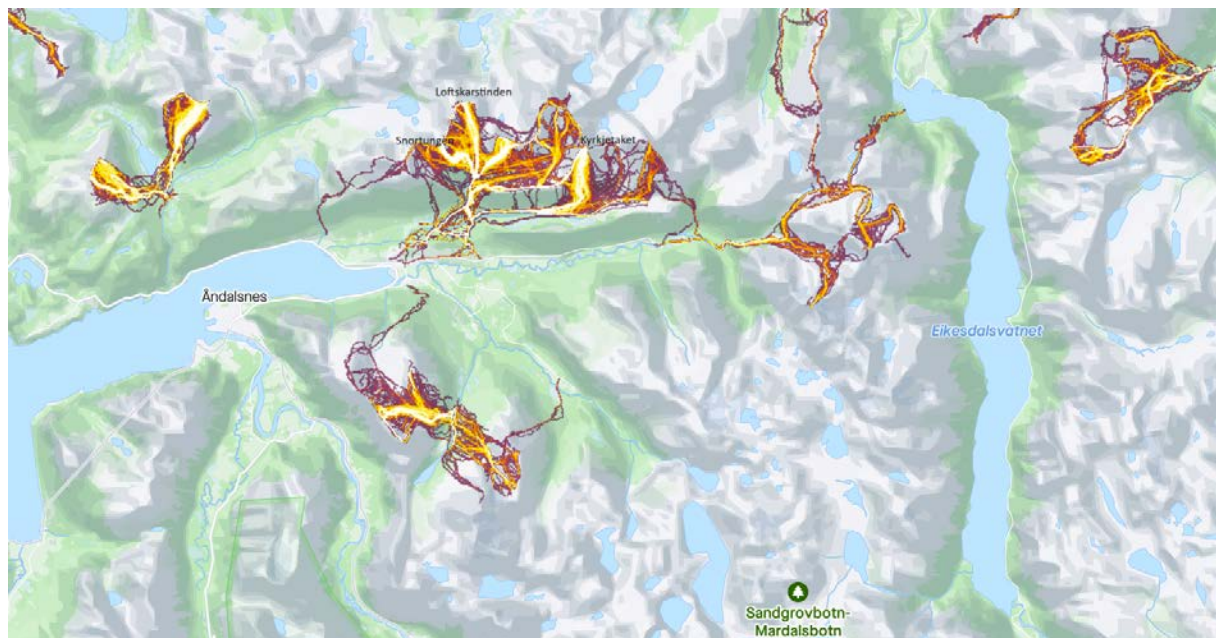
³² St.Prop. nr 32 (2006-2007)

³³ Dervo, B. (2015)

³⁴ Nordveggen (2021)

noen få populære fjell. På dager med god snø og fint vær er det stor trafikk til utgangspunktene for toppturer, og særlig Øvre Kavli, Skorgedalen og Vengedalen kan oppleve utfordringer med parkering og fremkommelighet.

Gjennom Strava Heatmap er det mulig å se hvilke områder som er mest attraktive for toppturer på ski.



Figur 1. Strava Heatmap viser attraktive toppturdestinasjoner i området rundt Åndalsnes og Isfjorden. Rød farge indikerer at ruten er registrert, sterkere gulfarge betyr flere skiløpere, hvit er de mest brukte rutene.

Reinheimen nasjonalpark

Reinheimen nasjonalpark er et av de største urørte høyfjellsområdene i Sør-Norge. En stor del av nasjonalparken ligger i Rauma kommune. Nasjonalparken har stor variasjon i naturtype og topografi, og spenner fra laveste punkt ca 130 moh til fjelltopper på over 2000 meter. Formålet med vernet er å ta vare på et stort sammenhengende villmarksområde som er et viktig leveområde for villrein³⁵.

Sentrale innfallsporter til nasjonalparken ligger i Lesja, Rauma, Lom og Skjåk. Her er det lagt til rette turstier i områder som skal tåle økt besøk og som er tenkt å styre ferdsel utenom sårbare områder for villreinen.

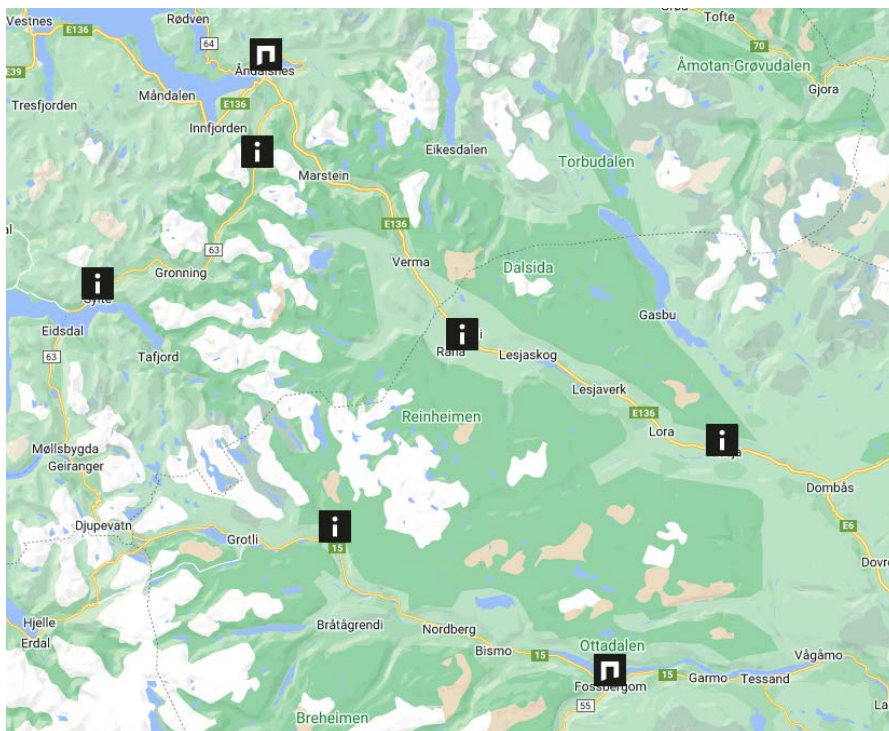
Verneområdene i Reinheimen har sin egen besøksstrategi³⁶. Strategien er en plan for hvordan nasjonalparkforvaltningen skal gjennomføre besøksforvaltning i verneområdet. Strategien er tydelig på at besøkstallet på merkede stier og hytter i Reinheimen bør ligge på det samme nivået som i 2019, av hensyn til villreinstammen i området. Besøket bør kanaliseres til tilrettelagte turer og stier som tåler økt belastning, feks i tilknytning til Trollstigen-området.

³⁵ Lovdata (2006)

³⁶ Øyjordet, I.(2019)

Reinheimen er en attraksjon som tiltrekker seg både lokalbefolkning og turister, men verdiskapingen skal skje utenfor verneområdet. Målet er å balansere verneverdier, besøk, brukere og lokal verdiskaping på en måte som gir størst mulig nytte for alle interesser. Dette målet er spesielt viktig med tanke på verneområdets rolle som leveområde for villreinen. Strategien er, sammen med besøksstrategien for Rauma, viktig for forståelse av vernet, og for å kanalisere ferdsel til tilrettelagte turer og stier som tåler mye ferdsel og samtidig gir gode opplevelser.

I 2022 gjennomførte NINA, på oppdrag fra nasjonalparkstyret, en brukerundersøkelse i nasjonalparken³⁷. Undersøkelsen viser at det er en stor andel utenlandske besøkende, og mange er førstegangsbesøkende. Undersøkelsen viser også at det er viktig med god infrastruktur og merkede stier. En stor andel av de besøkende sier at de følger merkede stier. De fleste besøkende er på dagstur. Både dagsturer og flerdagsturer har i gjennomsnitt relativt kort varighet. Respondentene oppgir at de ønsker enkel tilrettelegging og å møte få folk på sin tur i Reinheimen.



Figur 2: Kart over Reinheimen nasjonalpark med sentrale innfallsporter og besøkssenter (fra Google Maps)

Det er et nettverk av DNT-stier i nasjonalparken, med flere hytter tilgjengelig for overnatting.

2.3 Rauma som cruisedestinasjon

Åndalsnes er Norges 17. mest besøkte cruisehavn³⁸. Molde og Romsdal Havn IKS (interkommunalt selskap eid av Molde, Rauma, Vestnes, Aukra og Hustadvika) eier og drifter havna i Åndalsnes. Selskapet er et kommunalt samarbeid mellom Romsdalskommunene.

³⁷ Zouhar, Y., Wold, L. C. & Gundersen, V. (2023)

³⁸ Kystverket (2024)

Selskapet er organisert med et havneråd som øverste organ, og et havnestyre. Havnen er representert i destinasjonsledelsen. Havnen jobber ikke med destinasjonsutvikling, og det er ikke laget en egen cruisestrategi for Åndalsnes havn.

Åndalsnes havn vil i 2024 totalt ha rundt underkant av 97.000 passasjerer og 54 cruiseanløp.

Markedsføring av Åndalsnes havn til rederier og agenter gjøres blant annet gjennom deltagelse på messer og andre møtearenaer, og gjøres i samarbeid med destinasjonsselskapet.

Havnen i Åndalsnes er EPI-havn³⁹ og fakturerer rederiene ut fra hvor store skipenes klimautslipp er. Det jobbes for å få etablert anlegg for landstrøm. Kaien i Åndalsnes kan ta imot ett større cruiseskip (inntil 330 meter) eller to mindre skip samtidig (kai + red). Kaien har ikke kapasitet til å ta imot de største skipene. Åndalsnes kan ta imot cruiseskip hele året, men sesongen er primært juni, juli og august, med rundt 65 prosent av anløpene i denne perioden. Utenom disse tre månedene er det spredte anløp gjennom året.



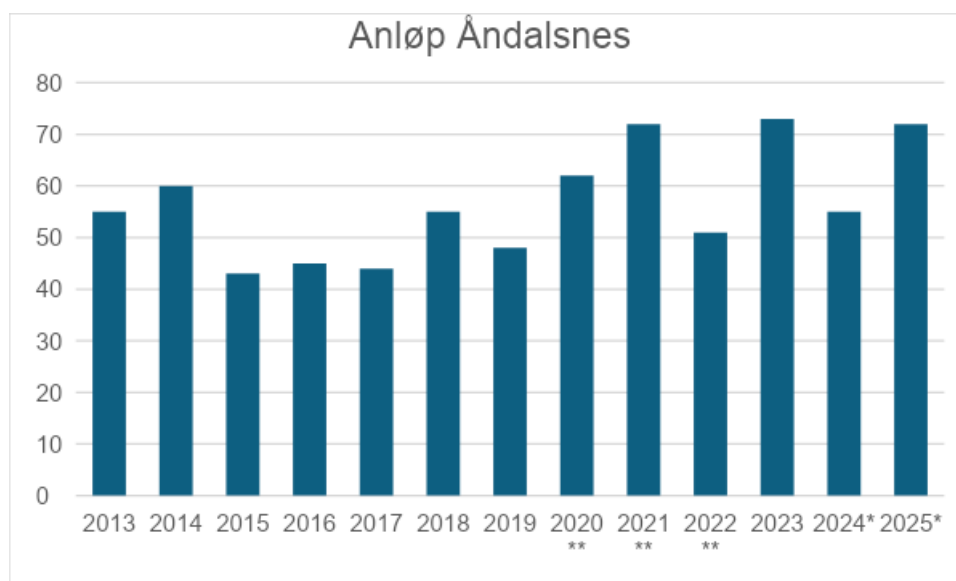
Cruisebåten AIDAbella (maks antall passasjerer 2566) ved kai på Åndalsnes, 12.juni 2024.

Foto: Trygve S. Kolderup

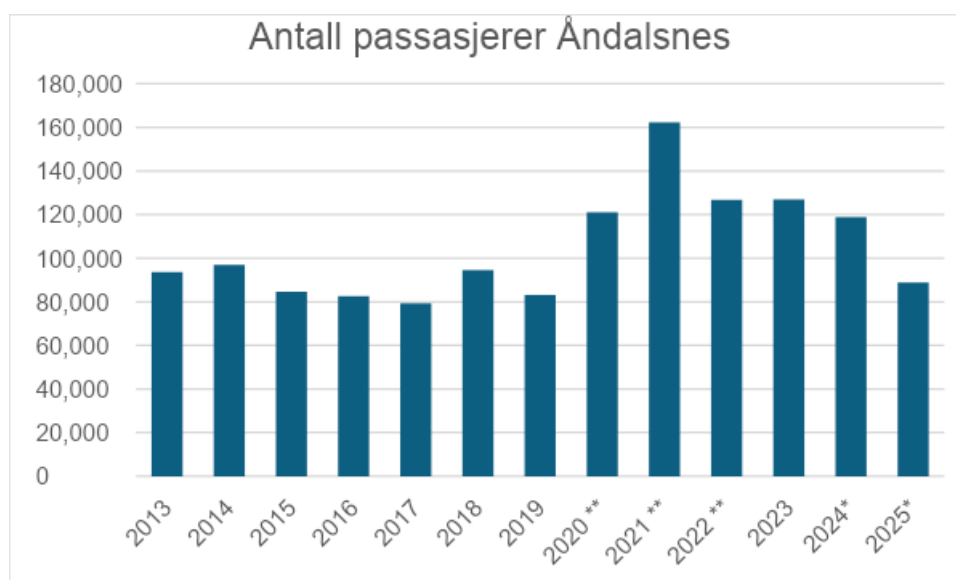
I vår dialog med Molde og Romsdal Havn får vi inntrykk av at det fra 2025 ligger an til en endring i retning av at flere små cruiseskip vil ankomme Åndalsnes, bl.a. har Hurtigrutens ekspedisjonsskip flere ankomster fra 2025. Anløpslista viser 71 anløp i 2025, en økning i antall anløp på omtrent 30% fra 2024. Antallet cruisegjester ser allikevel ut til å gå noe ned, på grunn av mindre skip (se figur 4).

Anløpslisten viser at det største skipet i 2025 kan ha inntil 4350 cruisegjester ombord. I 2025 vil det være åtte dager hvor det er mer enn en båt samtidig i Åndalsnes havn, men det totale antallet cruisegjester i disse tilfellene vil ikke overstige 4000 gjester.

³⁹ Environmental Port Index (u.å)



Figur 3: Cruiseanløp til Åndalsnes i perioden 2013-2025. * Max antall pax - ikke endelige tall.
** Bookede anløp under pandemien



Figur 4: Antall cruisepassasjerer pr år til Åndalsnes. * Max pax - ikke endelige tall
** Bookede anløp under pandemien

Gjennomsnittlig liggetid for cruiseskip i Åndalsnes har vært ca 7 timer, men havnen oppgir at dette forventes å øke til 9 timer fra 2025.

Cruisegjestene bruker samlet sett forholdsvis mye penger på reisen til Norge⁴⁰, men den største andelen av forbruket ligger på betaling for cruisepakken, som i stor grad tilfaller rederiene. Cruisegjestenes forbruk som tilfaller Norge er primært knyttet til shopping og mat og drikke, samt på utflukter, attraksjoner og aktiviteter. Cruisegjestene legger igjen mindre penger i Norge enn gjennomsnittet for de øvrige feriereisende i sommersesongen, da de ikke bruker penger på overnatting og transport. Et interessant funn i cruiseundersøkelsen fra

⁴⁰ Innovasjon Norge (2019) Cruiseundersøkelsen

2019 er at cruisegjestene i større grad enn de landbaserte feriereisende opplever at stedene de besøker er overfylte. I cruiseundersøkelsen kommer det frem at utfordringen med trengsel og overturisme er særlig stor i de mest besøkte havnene i Fjord-Norge og i Lofoten.

NHO Reiseliv har gjort en undersøkelse som viser at cruisegjestene er den gruppen som legger igjen minst penger og har størst klimaavtrykk.⁴¹ Rapporten ser på utslipp opp mot forbruk, og i gjennomsnitt har cruisegjester et avtrykk på 247 gram CO₂ for hver krone brukt i Norge. Dette er drøyt 30 ganger mer enn det en gjennomsnittlig sveitsisk turist i Norge har.

I 2024 vil omtrent 97.000 passasjerer ha vært ombord i båtene som besøkte Åndalsnes. Menon Economics⁴² har anslått at omtrent 90% av passasjerene går i land, noe som innebærer at omtrent 90.000 cruisegjester besøker Åndalsnes i 2024.

Åndalsnes og Rauma er imidlertid også attraktivt som reisemål for cruisegjester som er på utflukter til attraksjonene Trollstigen, Romsdalsgondolen og The Golden Train/Raumabanen fra nabohavnene Ålesund, Molde og Geiranger. Disse attraksjonene tar unna et høyt antall passasjerer og bidrar til å kanalisere cruisegjestene til attraksjoner som tåler mange besøkende

Rederiene har, ifølge vår samtale med representanten for havnen, ikke gitt tilbakemeldinger på at det er for mange passasjerer eller klare flaskehalser relatert til opplevelser av trengsel eller overturisme i Åndalsnes.

Det er en betydelig busstrafikk knyttet til utflukter fra cruisehavnen. Nesten 700 utflukter med buss gikk til ulike turmål i 2023. Det er et gjennomsnitt på ca 40 personer per buss. Flest bussutflukter går til Trollstigen og Raumabanen (kombinasjon tog og buss for å doble kapasiteten på selve togopplevelsen). Attraksjonene Romsdalsgondolen og The Golden Train ligger i gangavstand fra kaia, og bidrar positivt for klimaavtrykket.

Stortinget vedtok i 2018 krav om nullutslipp for passasjerskip i verdensarvfjordene Geirangerfjorden og Nærøyfjorden fra og med 2026. Krav om nullutslipp gjelder fra 1. januar 2026 for turistskip og ferger under 10.000 bruttotonn⁴³. For større skip vil kravet gjelde fra 1. januar 2032. Pr i dag forteller Molde og Romsdal Havn at de ikke ser noen endringer som følge av nullutslippskrav i verdensarvfjordene, men Menon⁴⁴ skriver følgende i en rapport om verdiskapning for reiselivet i Nordmøre og Romsdal:

“Det er betydelig usikkerhet knyttet til hvordan cruisetrafikken vil reagere på tiltakene, men det er sannsynlig at flere av cruiseskipene vil seile til andre havner i nærheten av verdensfjorderområdet. Det betyr at mye av cruisetrafikken i Geiranger vil flytte seg til andre havner på Vestlandet. En utfordring for Geiranger vil være å opprettholde og videreutvikle reiselivet mot andre segmenter enn cruise. For andre havner i Møre og Romsdal vil en potensiell økning av cruisegjester innebære et økonomisk potensial, men vil legge større press på infrastrukturen, noe som kan møte motstand i lokalbefolkningen. Da blir det viktig at havnene og destinasjonsselskapene arbeider tett sammen for å lage en helårlig cruisestrategi som kan sikre bærekraftig besøksforvaltning, samt forankre denne utviklingen

⁴¹ NHO Reiseliv (2019)

⁴² Menon Economics (2022)

⁴³ Regjeringen (2024)

⁴⁴ Menon Economics (2022)

blant relevante aktører og lokalbefolkningen. Store endringer kommer til å finne sted på kort tid og det er viktig at reiselivet tilpasser seg raskt og foretar nødvendige investeringer for få til en god overgang.”

2.4 Reiselivsrelatert infrastruktur

Kapasiteten til å håndtere besøkende er en begrensende faktor for reisemålets tåleevne. I dette kapitlet beskrives den reiselivsrelaterte infrastrukturen i Rauma.

2.4.1 Overnatting

Rauma har totalt 847 kommersielle overnattingsenger i kommunen, fordelt på 305 hotellsenger og 542 senger i kategorien camping/hytte. I tillegg er det drøyt 300 overnattingsenheter registrert på ulike utleieplattformer.

Kommunen tiltrekker seg nærmere en million turister hvert år⁴⁵. Størst andel tilreisende kommer i sommersesongen. I denne perioden er det ofte fullt på hoteller og utleiehytter, mens det resten av året er mye ledig kapasitet. En utfordring for reiselivet i Rauma er å øke helårsaktiviteten for å skape flere helårs arbeidsplasser og produkter.

	Rauma	Vågan(Svolvær)	Stryn	Lom	Hol (Gello)	Sogndal	Ullensvang (Odda)	
Innbyggere	7086	9793	7271	2212	4496	12319	11017	
Gjestesenger	842	2951	2529	2360	3230	2408	2507	
Gjestesenger pr innbygger	0,12	0,30	0,35	1,07	0,72	0,20	0,23	Rauma har få gjestesenger pr innbygger
Reiselivsverdiskapning (i 1000)	102460	258699	276647	81805	319467	183477	288873	
Herav overnatting	29609 ikke tilgjengelig		143853 ikke tilgjengelig	ikke tilgjengelig	89501	112667		
Herav servering	28795 ikke tilgjengelig		36353 ikke tilgjengelig	ikke tilgjengelig	32542	29281		
Overnatting i prosent	28,9% ikke tilgjengelig		52,0% ikke tilgjengelig	ikke tilgjengelig	48,8%	39,0%		Rauma har lav andel av overnatting
Servering i prosent	28,1% ikke tilgjengelig		13,1% ikke tilgjengelig	ikke tilgjengelig	17,7%	10,1%		
Reiselivsverdiskapning (i 1000) pr gjesteseng	121,69	87,66	109,39	34,66	98,91	76,19	115,23	Få gjestesenger gir mye verdiskapning pr gjesteseng
Reiselivsverdiskapning (i 1000) pr innbygger	14,46	26,42	38,05	36,98	71,06	14,89	26,22	Rauma har lite reiselivsverdiskapning pr innbygger

Tabell 4: Innbyggere, gjestesenger og verdiskapning i Rauma og enkelte sammenlignbare kommuner.

For å skape et sammenligningsgrunnlag, har vi laget tabellen over, basert på tall fra SSB. Som det framgår av tabellen har Rauma forholdsvis få kommersielle gjestesenger i kommunen når det sammenlignes med et utvalg andre reiselivskommuner. Gitt Raumas størrelse, gjør få kommersielle gjestesenger at verdiskapningen fra reiselivsnæringen er forholdsvis lav sammenlignet med kommuner med flere kommersielle gjestesenger.

2.4.2 Parkering

I sentrum av Åndalsnes har Rauma kommune i underkant av 1000 parkeringsplasser både på egne parkeringsområder og langs offentlig ferdselsåre. Rauma kommune har vedtatt at det skal være gratis å parkere langs offentlig ferdselsåre, men med makstid (1t-2t-3t) for hvor lenge man kan stå parkert på samme p-plass. Parkeringsområdene har parkeringsavgift i sommerhalvåret.

Kommunens tekniske etat anslår at det i tillegg til de kommunale parkeringsplassene er et sted mellom 250 og 300 parkeringsplasser som eies og driftes av private aktører i sentrumsområdet. Det er bl.a etablert en parkeringsplass ved foten av Rampestreken.

⁴⁵ Menon Economics (2019)

Parkering for bobil

Bobilparkeringen på Åndalsnes er lokalisert i samme område som parkeringsplassen «Victoriaplassen». Parkeringen er åpen, og det er ikke mulig å reservere plass. Det er plass til ca 30 bobil. Det er tilgang til vann og renovasjon, men utover det er det ingen tilrettelegging (dusjbygg eller lignende). For tømning av spillvann og septiktank henviser kommunen til Esso på Øran.



Figur 6. Kartet viser plasseringen av bilparkeringen i Åndalsnes sentrum (kilde: Google maps)

Parkeringsavgift koster kr 150,- pr døgn og kjøpes fra automat på området eller via parkeringsappene Easypark eller Smartpark. Parkeringen gjelder kun for bobil. Campingvogner, kombicamps, telt eller lignende må benytte seg av campingplasser i regionen.

Informasjon om bilparkeringen finnes på nettsidene til kommunen og informasjon er tilgjengelig på norsk, engelsk og tysk språk⁴⁶.

Parkering på populære utfartssteder

På flere steder i kommunen er det mange som parkerer for å komme seg ut på tur, både sommer og vinter. Steder som blir nevnt i flere sammenhenger er Skorgedalen, Øvre Kavli og Trollstigen. Tidvis kan disse stedene oppleve press på parkeringskapasitet.

2.4.3 Offentlige toaletter

På Åndalsnes finnes det toalett på jernbanestasjonen, Norsk Tindesenter, Fjordstasjonen til Romsdalsgondolen og Rauma kulturhus. Det er også satt opp toalett på parkeringsplassen i Venjedalen, samt i tilknytning til cafeen på Trollstigplatået.

2.4.4 Aktiviteter og attraksjoner

I dette kapitlet beskriver vi et utvalg av de viktigste aktivitetene og attraksjonene i Rauma.

⁴⁶ Rauma Kommune nettside (2024)

Guidede turer / opplevelser

Det er et forholdsvis stort antall sertifiserte tindevegledere/guider som er etablert i Rauma. Den største arbeidsgiveren for disse er Romsdal Lodge, som gjennom merkenavnet GuideRomsdal formidler guidetjenester - først og fremst skiføring, tinderangling og klatring for privatpersoner og små grupper.

Sommeren 2024 etablerte guideselskapet Uteguiden seg på Åndalsnes. De har også baser i Stranda, Ålesund, Molde og Valldal. Uteguiden tilbyr påmeldingsturer for enkeltreisende, skreddersydde turer for grupper og aktiviteter for cruisegjester i og rundt Åndalsnes - først og fremst kajakkpadling, guiding over Romsdalseggen og kombinerte vandre- og elsykkel-turer.

Norsk Tindesenter

Tindesenteret ligger sentralt på Åndalsnes og har mange funksjoner, bl.a som kommunens turistinformasjon. Tindesenteret er autorisert besøkssenter for Reinheimen nasjonalpark, hvilket betyr at de har en viktig rolle i å formidle informasjon om nasjonalparken og sårbare arter. Tindesenteret inneholder også Norsk Tindemuseum, en utstilling som formidler historien og utviklingen av tindesporten. På Tindesenteret finnes også en stor innendørs klatrevegg og en restaurant / cafe. Norsk Fjellfagskole har tilhold på Tindesenteret, og tilbyr gjennom Nortind, tindeveglederkvalifisering med et heltids og deltids fagskolestudium fra og med høsten 2024⁴⁷. Norsk Tindesenter tilbyr guidede turer i Romsdalsstigen via ferrata, SUP-turer på elva Istra, EvenTURskogen (aktivitetsløype for barn), klatrekurs og guidede turer på Romsdalseggen og Kongeriket Romsdal (Kongen, Bispen, Dronningen, Bispevatnet).

Romsdalsgondolen

Gondolen driftes av Romsdalen AS. Gondolen går fra kaia på Åndalsnes til Nesaksla og har en kapasitet på inntil 45 personer per avgang. Romsdalsgondolen har en kapasitet for årstrafikk på mellom 150-200.000 personer. På toppen av Nesaksla ligger Eggen restaurant, som har 170 plasser.

Norsk Fjellfestival

Norsk Fjellfestival arrangerer totalt seks festivaler året rundt for folk som er glad i fjell og friluft. Arrangøren legger til rette for totalt seks ulike festivaler og arrangement i Romsdalen gjennom året, med Norsk Fjellfestival i juni/juli som hovedarrangement.

Trollstigen

Trollstigen er en attraksjon som tiltrekker seg ca 1 million besøkende i året. Veien slynger seg gjennom 11 hårnålssvinger langs fjellsiden og gir utsikt over bratte fjellsider og høye fosser. Strekningen kan nås fra både Valldal og Åndalsnes. Selve Trollstigplatået er tilrettelagt for parkering for 76 biler og 6 busser og det er etablert kafe og utsiktspunkt som en del av Nasjonal turistvei-satsingen.

⁴⁷ Studievalg.no (2024)

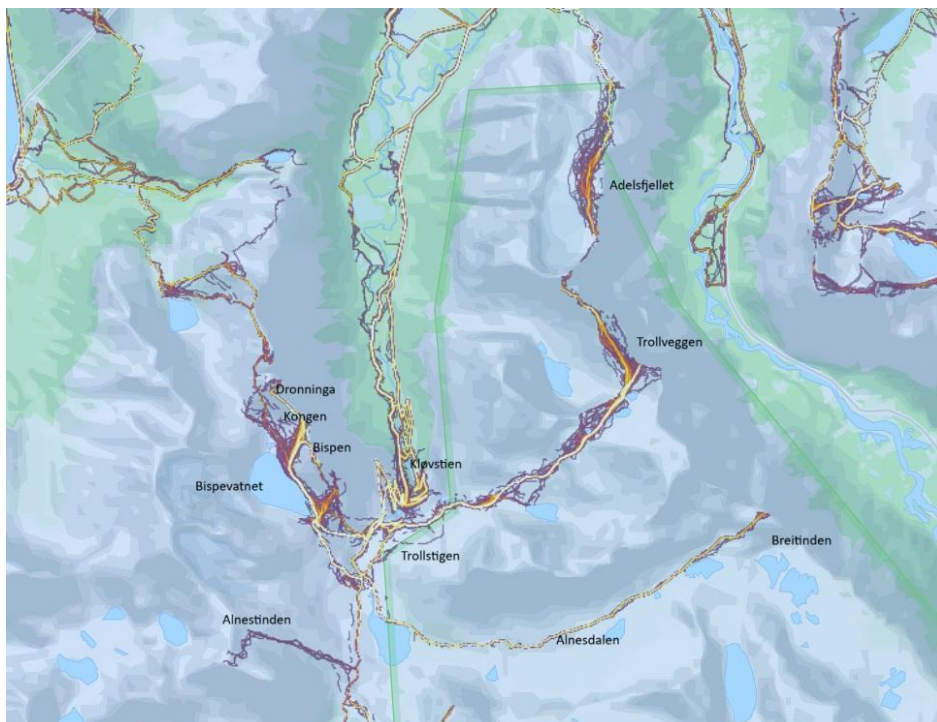


Befaring på Trollstigplatået 10.juni 2024, to dager før veien stengte.

Foto: Haaken Christensen

Trollstigplatået er også start- og slutt punkt for flere vandreturer; Bispevatnet, Bispen, Kongen og Dronninga, Kløvstien, Brureskaret og Stabbeskaret.

Sommeren 2024 ble Trollstigen stengt pga fare for steinras. Rassikring ble iverksatt og stengingen påvirket flere av reiselivsaktørene i Rauma - særlig aktørene på strekningen mellom Sogge og Trollstigen. Selv om Trollstigen har vært stengt har det vært mulig å kjøre til utsiktspunktene ved bunnen (fra Åndalsnes) og toppen (fra Valldal) av fjellovergangen, men antallet besøkende er betydelig lavere enn i et normalår. I møte med reiselivsaktørene⁴⁸ i regionen 3. oktober 2024, sier veieier Møre og Romsdal Fylkeskommune at ambisjonen er å åpne veien så fort som mulig, men at det er usikkerhet knyttet til varigheten av rassikringsjobben og når den kan være ferdig.



⁴⁸ Visit Nordvest (3. oktober 2024)

Figur 7: Kartet viser hvor vandring og stiløping foregår i området rundt Trollstigen. Sterkere gulfarge betyr flere vandrere / stiløpere. Fra Strava heatmap.

Trollveggen

Trollveggen er Nord-Europas høyeste loddrette fjellvegg. Trollveggen rekker 1700 meter opp fra dalbunnen. Fjellveggen har Europas lengste klatrerute. Det er et populært besøkssenter ved foten av Trollveggen.

Romsdalshorn

Romsdalshorn er en av tindene i Rauma som mange kan klatre når de blir med erfarne og sertifiserte guider. Sesongen er fra juni til oktober, og det er flere selskaper som tilbyr guidet klatretur med IFMGA-sertifiserte guider. De to vanligste rutene, Nordveggen og Halls renne, starter fra Vengedalen.

Raumabanen og The Golden Train

Raumabanen slynger seg gjennom Romsdalen fra Dombås til Åndalsnes og er i flere kåringer trukket fram som en av Europas vakreste togreiser. Raumabanen har i et normalår omtrent 100.000 passasjerer på strekningen mellom Dombås og Åndalsnes (begge veier). Rundt 40 prosent av trafikken skjer i sommermånedene (juni, juli og august). SJ Norge har fire avganger i hver retning, og i tillegg trafikkerer nå turisttoget The Golden Train på strekningen Åndalsnes-Bjørli (startet i 2024).

SJ Norge opplyser at det er plass til både flere og lengre tog på Raumabanen, men at det er trafikkgrunnlaget og tilgangen på materiell som styrer rutetilbudet.

Kulturtilbud

På kulturhuset er det både kino og konserter og andre kulturarrangement. Det arrangeres årlig flere festivaler i Rauma, som Raumarock, Innovasjonfestivalen og Norsk Fjellfestival.

2.4.5 Beredskap, ulykker og redningsaksjoner

I forbindelse med ferdsel i naturen i Rauma skjer det hvert år ulykker som krever utrykning og bistand fra frivillig eller offentlig redningstjeneste. Antallet brukere i fjellet har økt de siste årene, og det gjenspeiles også i ulykkesstatistikken. Mange av de som må reddes er folk med mindre erfaring med fjellet, og som ofte ikke er kledd eller utrustet for uforutsette hendelser⁴⁹. Ifølge Åndalsnes Avis som har snakket med Hovedredningssentralen, var det i 2022 13 aksjoner og en dødsulykke i Rauma, i 2023 var det 17 aksjoner og to dødsulykker og hittil i 2024 (pr september) har det vært 23 aksjoner og fem dødsulykker.

Rauma Røde Kors engasjerer frivillige til å delta i hjelpekorpsset. Hjelpekorpsset er aktivt både sommer og vinter. Romsdal Fjellredningsgruppe (avdeling av Norske Alpine Redningsgrupper) har frivillige som bistår politiet og Hovedredningssentralene under redningsaksjoner i bratte fjell, på bre og andre områder som krever spesiell kompetanse og tilpasset utstyr.

⁴⁹ Åndalsnes Avis (17. sept. 2024)

2.5 Turistflyt på reisemålet

Åndalsnes er et knutepunkt for trafikken mellom Molde, Ålesund og den indre delen av Romsdalen. Rauma har togforbindelse med Trondheim og Oslo gjennom Raumabanen.

De nærmeste flyplassene ligger i Ålesund og Molde, som begge ligger ca 1,5 timer unna. Det fylkeskommunale selskapet FRAM administrerer kollektivtransporten og det offentlige transporttilbudet i regionen. Det går buss mellom Åndalsnes og Molde og mellom Åndalsnes og Ålesund flere ganger daglig.

Åndalsnes har egen cruisehavn. I tillegg til anløp i egen havn, får Rauma et betydelig besøk fra cruisepassasjerer fra båter som anløper havnene i Molde, Ålesund og Geiranger. Ålesund er Norges største cruisehavn med 655.033 passasjerer (2023). I tillegg har Geiranger 374.951 passasjerer og Molde 144.930. Utflukter fra disse nabohavnene går med buss til Trollstigen, Raumabanen/The Golden Train og Romsdalsgondolen.

En stor del av turisttrafikken til Rauma, og rundt på reisemålet, skjer med privatbil og bobil/campingbil. Trafikkknutepunktet på Øran er sentralt i trafikkbildet, der veiene E136 kommer fra Dombås og går videre vestover mot Ålesund, mens trafikken nordover følger fylkesvei 64 mot Molde.

Turismen til Rauma er i stor grad preget av dagsturisme og store svingninger mellom sesongene. Mange av turistene "reiser på Yr", og bestemmer seg for reisemål kun kort tid før avreise.

2.6 Strategier og relevante føringer

Rauma kommune har en rekke dokumenter og vedtak som i større eller mindre grad legger føringer for utviklingen av reiselivet, i tillegg til nasjonale og regionale føringer. Under beskrives kort et utvalg av relevante førende dokumenter.

Besøksstrategi for Rauma⁵⁰

I forbindelse med arbeidet med merkeordningen for bærekraftig reisemål ble det utarbeidet en besøksstrategi for Rauma kommune, som ble vedtatt av kommunestyret i mars 2023.

Besøksstrategien beskriver reisemålet og hvilke muligheter og utfordringer som er knyttet til Rauma som reisemål. Strategien er tydelig på hvilke tiltak som er nødvendige for å ivareta de ulike interessene på reisemålet på best mulig måte. Besøksstrategien forholder seg primært til områdene utenfor Reinheimen og Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalparker, da disse har egne besøksstrategier. Målene i besøksstrategien følger de samme målene som i Nasjonal Reiselivsstrategi 2030⁵¹: økt verdiskaping, økte ringvirkningseffekter, økt gjestetilfredshet for prioriterte målgrupper, og attraktive lokalsamfunn og fornøyde innbyggere. Klimaavtrykket fra reiselivet skal reduseres.

Visit Nordvest har i tillegg sin egen strategi⁵² for å oppnå en bærekraftig utvikling av hele reisemålet. I strategien skriver Visit Nordvest at de "ønsker å ta en posisjon der Nordvest

⁵⁰ Rauma Kommune (2023)

⁵¹ Nasjonal Reiselivsstrategi 2030. Sterke inntrykk med små avtrykk.

⁵² Strategi Visit Nordvest 2021-2025

differensieres fra konkurrentene på en attraktiv og tydelig måte.” uten at det er tydelig definert hvilke reisemål som utgjør “konkurrentene”.

Kommuneplanens samfunnsplan⁵³

Planen ble vedtatt av kommunestyret i 2019. Planen er klar på at FNs bærekraftsmål skal være styrende for kommunens arbeid. Følgende føringer som er satt for klima og miljø er relevante for reiselivsutviklingen i kommunen:

- Kommunen vil jobbe for at veksten i reiselivsbransjen skjer på en bærekraftig måte og søke miljøvennlige løsninger og tiltak.
- Naturlandskap, biologisk mangfold, dyrka jord og naturverdier skal ivaretas i all planlegging og sikres som verdier for hele befolkningen.
- I arealplanarbeidet skal det legges til rette for enkel tilgang til naturen og grønne områder for alle ved utvikling av nye og eksisterende boligområder.
- Det skal satses på grønne løsninger og bærekraft som gjennomgående perspektiv for alle aktører, både private og kommunale. Vi skal bidra til det grønne skiftet.

Klima- og miljøplan⁵⁴

Rauma kommunes klima- og miljøplan ble vedtatt i 2023 og har en varighet ut 2027. Planen består av to deler, med en beskrivelse av dagens tilstand, utfordringer og hvilke mål kommunen bør sette, og en konkret handlingsdel. Planen skal rulleres en gang pr valgperiode og planens oppfyllelse skal rapporteres årlig. Hovedmålene for klima sier at Rauma kommune skal:

- Bidra til at det nasjonale målet om 55 % kutt av klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor blir nådd innen 2030.
- Bidra til at det nasjonale målet om null CO₂-utslipp innen 2050 blir nådd.
- Sørge for ei bevisstgjøring slik at vi er godt rusta til å takle utfordringer knytta til klimaendringene.

Miljømålene sier at Rauma kommune skal:

- Sørge for at en større del av avfallet blir gjenvunnet, og bidra til at mindre avfall havner i naturen.
- Gjennom langsiktige og bevisste miljøvalg bidra til å opprettholde det biologiske mangfoldet, sikre god vannkvalitet, og sørge for at vi har god tilstand på økosystem på land og i vatn.
- Ta vare på viktige landskap, kulturmiljø og naturtyper, og hindre unødvendige inngrep i disse.

Beredskapsplan⁵⁵

Planen er basert på blant annet kommunale risiko – og sårbarhetsanalyser og skal bidra til rask og effektiv håndtering av kriser og uønskede hendelser som måtte oppstå innenfor Rauma kommunes geografiske område.

⁵³ Rauma Kommune (2019) Samfunnsplan

⁵⁴ Rauma Kommune (2022) Klima- og miljøplan

⁵⁵ Rauma Kommune (2023) Beredskapsplan.

Planen er relevant da reisemålet må kunne håndtere hendelser som enten forårsakes av turisme eller som påvirker turismen på reisemålet (naturkatastrofe, flom, ras).

Kommunal planstrategi Rauma Kommune 2024 - 2027⁵⁶

Kommunal planstrategi er et verktøy for kommunestyret til å drøfte og prioritere planoppgaver på overordna nivå i kommunestyreperioden (plan- og bygningsloven § 10-1). Kommunal planstrategi er ifølge PBL. § 10-1 et dokument som bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.

Havnestrategi

Molde og Romsdal Havn IKS har sin egen strategi der ambisjonen er å være pådriver for vekst i det grønne skiftet i og ved sine havner. Dette skal gjøres gjennom god havnefaglig forvaltning og verdiskapning i relevante forretningsområder.

Merkeordningen for bærekraftig reisemål

Rauma er en del av Innovasjon Norges merkeordning for bærekraftige reisemål, og ble merket første gang i 2021⁵⁷. Merkeordningen gir, gjennom et omfattende sett med kriterier og indikatorer, en systematisk verktøykasse for arbeidet med økt bærekraft på reisemålet. Merkede reisemål skal re-merkes hvert tredje år. Rauma re-merkes høsten 2024.

Verneområder

Reisemålet Rauma omfatter flere store verneområder, med bl.a. Reinheimen Nasjonalpark. Rauma kommune ble i januar 2022 godkjent som nasjonalparkkommune av Miljødirektoratet. Regionen består av flere mye besøkte naturbaserte attraksjoner og verneområder som har egne besøksstrategier. Det er også utformet besøksstrategi for Romsdalseggen⁵⁸ og for verneområdene knyttet til Dovrefjell⁵⁹ og Reinheimen⁶⁰.

3.0 Funn fra samtaler og undersøkelser på reisemålet

3.1 Innbyggerundersøkelsen

Som et merket bærekraftig reisemål må Rauma gjennomføre innbyggerundersøkelser hvert tredje år. Første gang en slik undersøkelse ble gjennomført i Rauma var i 2020⁶¹.

⁵⁶ Rauma Kommune (2024) Kommunal Planstrategi

⁵⁷ Innovasjon Norge (u.å)

⁵⁸ Norsk Tindesenter (2019)

⁵⁹ Dovrefjell Nasjonalparkstyre (2021)

⁶⁰ Øyjordet (2019)

⁶¹ Innbyggerundersøkelse Bærekraftig Reisemål, Rauma Kommune. 2020.

Undersøkelsen ble gjennomført på nytt sommeren 2024⁶². Formålet med undersøkelsen er, i tillegg til å svare på kriteriene som ligger i merkeordningen, å forstå utviklingen siden sertifisering i 2021 og danne grunnlag for ny besøksstrategi og handlingsplan for Rauma. Undersøkelsen skal involvere fastboende i utviklingen av Rauma som destinasjon og den skal forstå hvordan befolkningen opplever turismen. Undersøkelsen egner seg derfor for å vurdere sosiale tålegrenser.

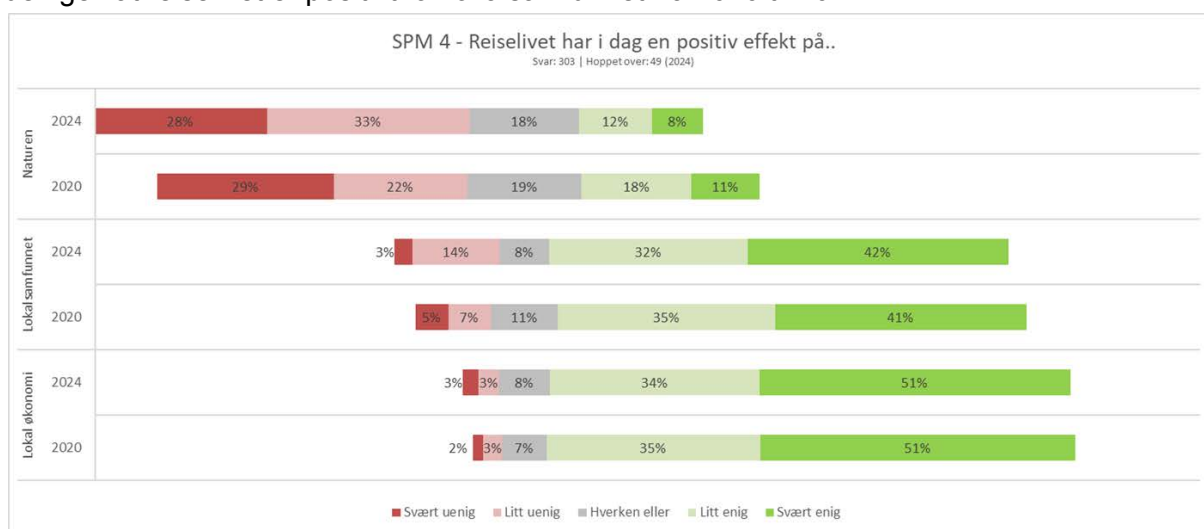
Forbehold og avgrensning

Innbyggerundersøkelsen ble gjennomført i perioden 17. juni 2024 – 11. juli 2024. I 2020 ble den gjennomført i perioden 6. oktober – 9. november. I 2020 lå undersøkelsen ute i 4 uker, mot 3,5 uker i 2024. Oktober og november 2020 var midt i coronapandemien, noe som kan ha påvirket besvarelsene. Oktober og november er ikke høysesong for turisme, mens undersøkelsen i 2024 ble gjennomført tidlig/midt i turistsesongen. Dette kan også ha påvirket respondentenes holdninger i forhold til undersøkelsen i 2020. At Trollstigen ble stengt i løpet av perioden undersøkelsen lå ute i 2024 kan ha påvirket noen av respondentenes besvarelser. Undersøkelsen fikk 351 respondenter i 2024 (587 i 2020).

Resultater fra undersøkelsen i 2024

Av de som har svart sier 40% at de bor på Åndalsnes, 33% bor i Isfjorden, og resten fordeler seg jevnt i tettstedene i kommunen. 42% av respondentene er menn, 57% er kvinner, 1% ønsket ikke å svare. Aldersfordelingen på respondentene er lik i 2020 og 2024.

Hovedinntrykket er at mange av innbyggerne i Rauma er engasjerte og ønsker å delta i utviklingen av reiselivet. De fleste respondentene anser reiselivet som positivt for lokalsamfunnet og for den lokale økonomien. Det er imidlertid en liten økning i de som er uenige i at reiselivet er positivt for lokalsamfunnet fra 2020 til 2024.



Figur 8: Spørsmål fra innbyggerundersøkelsen 2024 om reiselivet i dag har en positiv effekt på reisemålet

Flertallet av respondentene i 2024 mener at reiselivet ikke har en positiv effekt på naturen. Det er flere som svarer dette i 2024, sammenlignet med i 2020.

Undersøkelsen viser at reiselivet anses som viktigst for arbeidsplasser, næringsutvikling og for handel i Åndalsnes sentrum. Reiselivet anses også for å være viktig for utviklingen av

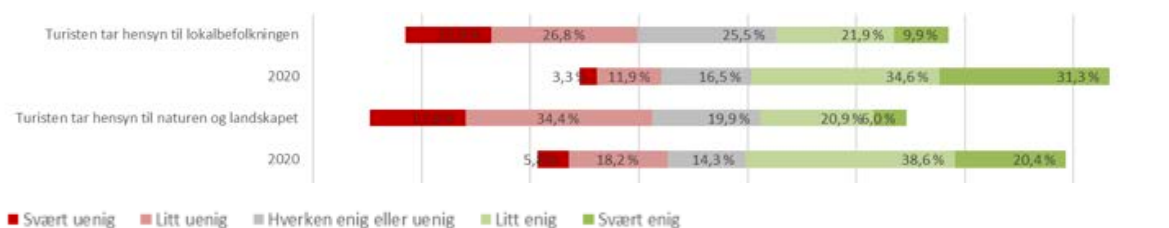
⁶² Innbyggerundersøkelse Bærekraftig Reisemål, Rauma Kommune. 2024.

handelstilbudet og tilflytting til kommunen, mens reiselivet anses som mindre viktig for utviklingen av kulturtilbudet for fastboende i kommunen.

Det er en nedgang fra 2020 til 2024 i andel respondenter som er enig i at reiselivet er viktig. Den negative endringen er størst for spørsmål knyttet til bygging av identitet og stolthet over egen boplass, utvikling av kulturtilbud for fastboende og tilrettelegging og bruken av naturmiljøet.

På spørsmål om turistene og deres oppførsel, er over 60% av respondentene enige i at turistene medfører noen utfordringer, som at de skaper trafikkfarlige situasjoner og kø på veiene, at turismen presser opp boligpriser gjennom utleie og at turistene forsøpler.

På utsagn om hvorvidt turistene tar hensyn til lokalbefolkning og natur, har det skjedd en tydelig endring i negativ retning fra 2020 til 2024 (figur 9). I 2024 var 31,8% litt enige eller svært enige i at turistene tar hensyn til lokalbefolkningen, mot 65,9% i 2020. Andelen som er litt uenige eller svært uenige går fra 15,2% i 2020 til 42,7% i 2024. Det tyder altså på at flere innbyggere i 2024 enn i 2020 opplever at turistene ikke tar hensyn til lokalbefolkningen.



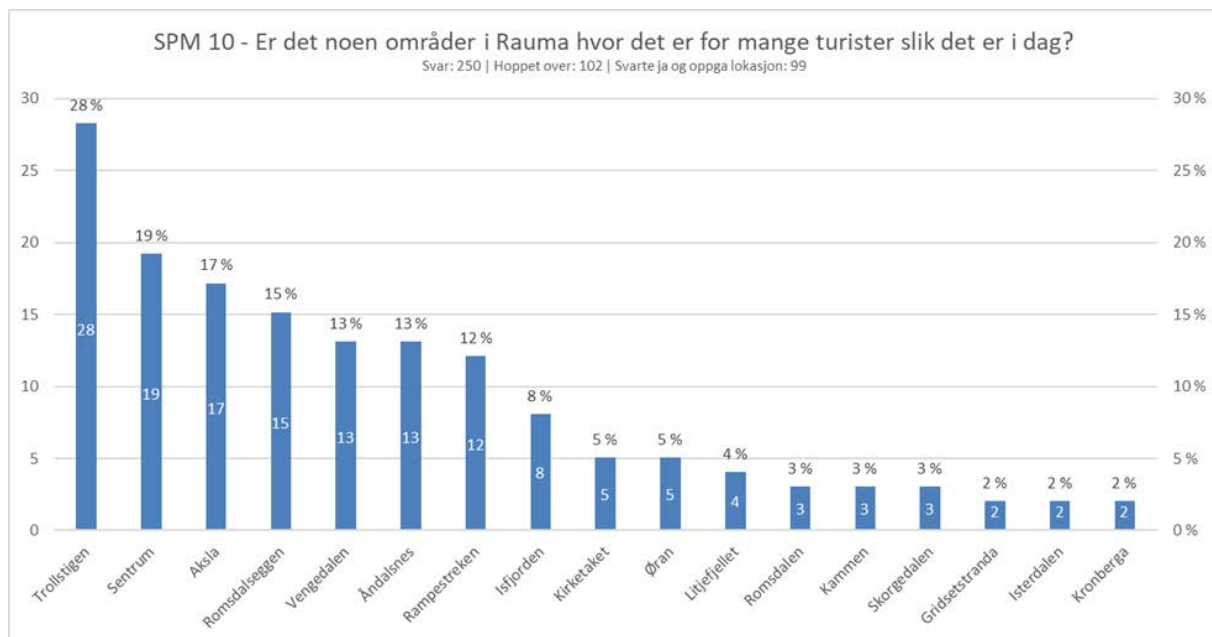
Figur 9: Turistens oppførsel, hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn

I 2024 var 26,8% enige i at turistene tar hensyn til naturen, mot 59% i 2020. Andelen som er uenige i at turistene tar hensyn til naturen har gått fra 23,9% i 2020 til 52% i 2024. Her har oppfatningen altså endret seg drastisk, og 1 av 2 innbyggere opplever at turistene ikke tar hensyn til naturen.

Samtidig svarer hele 82% av innbyggerne at de ønsker at turister i Rauma får en god opplevelse, og at de selv bidrar til dette. 63% av respondentene oppgir at de har fått tilfeldige spørsmål fra tilreisende. Et sitat fra en som jobber i en butikk på Åndalsnes og som er verdt å nevne er:

«De bruker jobben min som turistinformasjon, så det er for lite lett tilgjengelig informasjon for dem»

Figur 10 viser hvilke områder i Rauma hvor innbyggere mener det er for mange turister slik det er i dag.



Figur 10. Områder hvor innbyggerne mener det er for mange turister (Innbyggerundersøkelsen 2024)

Vinterstid opplever innbyggerne at det tidvis er trengsel i perioden februar - mai på lett tilgjengelige skifjell. Villcamping (sommerstid) oppleves av mange som frustrerende, og flere rapporterer at campere i telt og bobil tar opp plass på parkeringsplassene. Gridsetstranda og Vengedalen nevnes som problemområder for avføring og toalett-papir. I sentrum av Åndalsnes mener flere at både parkeringsutfordringer og cruisegjester oppleves som frustrerende.

43% av respondentene oppgir at turistene ikke påvirker dem negativt. 18% oppgir at den totale mengden turister oppleves negativt, uten å nevne en spesiell gruppe turister. Utover dette er bobilturister og cruisegjester de turistgruppene som flest innbyggere mener oppleves som negative.

Undersøkelsen avdekker at innbyggernes meninger om turistenes oppførsel i Rauma er delt. Noen ser på turistene som brysomme, mens andre synes turismen beriker livet i Rauma. Følgende utsagn er hentet fra undersøkelsen og kan brukes til å illustrere hvordan lokalbefolkningen synes de tre gruppene som de har et mest negativt forhold til, påvirker Rauma:

Bobilturister

- Camper lenge på fine turmål
- Bruker veikanten og ikke campingplasser til å parkere, tar seg til rette på områder som ikke er ment for camping
- Hensynsløs bruk av natur som toalett
- Legger igjen lite penger, overnatter gratis på ulovlige steder
- Misforstått bruk av allemannsretten
- Skaper trafikkfarlige situasjoner

Cruisegjester

- Ved cruiseanløp unngår mange av Raumas innbyggere sentrum av Åndalsnes
- Færre arbeidsplasser er avhengige av denne typen turister, ønsker færre av dem

- Tar lite hensyn
- Går i flokk og slipper ikke folk frem, hverken gående eller kjørende
- Cruiseskip er utrivelige og ødeleggende for sentrum
- Legger igjen lite penger
- Negativt for miljøet, store klimautslipp

Teltere

- Bruker naturen som toalett, forsøpler
- Legger igjen lite penger
- Legger beslag på naturområder og populære utfartsmål (særlig Vengedalsvatnet og Kronberget)
- Går inn i private hager, telter på innmark

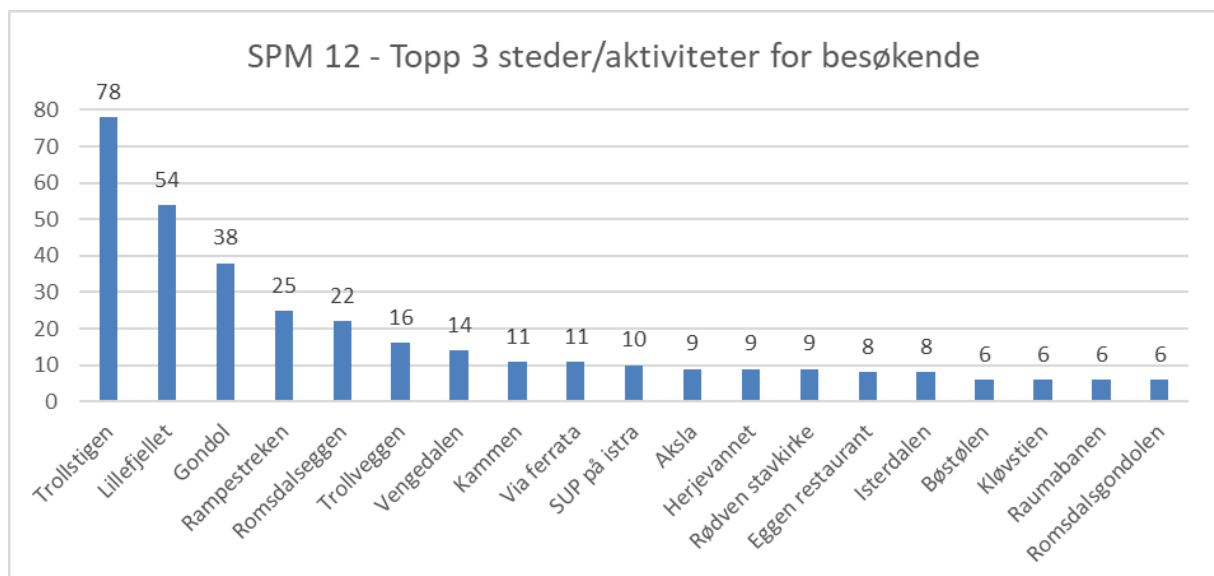
Omtrent 1 av 3 respondenter mener det er områder i kommunen som ikke burde profileres overfor turister. Blant de som ønsker å holde noen områder utenfor profilering mot turister, er motivasjonen knyttet til å bevare noen områder for lokalbefolkningens bruk, bevare natur og verne områder der turisme kommer i konflikt med andre interesser (som beiteområder, villrein, vernede områder, nasjonalparker).

En respondent sier:

«Generelt bør ikke flere områder enn de som allerede er profilert profileres ytterligere. Vi ser at profilerte områder ødelegges og stadig bygges ned mer og mer.»

På spørsmål om Rauma bør jobbe for mer helårsturisme, svarer 66% positivt på det, mot 80% i 2020. Hva som er grunnen til at færre mener at Rauma bør jobbe for mer helårsturisme, er vanskelig å vite.

Undersøkelsen ser også på hva som er raumaværingenes favorittsteder, og spør hvilke tre aktiviteter eller naturområder de helst ville tatt med seg besøkende til. En interessant observasjon er at mange av raumaværingene mener at det er for mange turister på Trollstigen, men det er samtidig det stedet flest ville tatt med sine egne gjester.



Figur 11. Hvilke tre aktiviteter / naturområder ville du tatt med ditt besøk til?

Et av spørsmålene i undersøkelsen dreier seg om respondentens bruk av sentrumsområdene i Rauma (primært Åndalsnes). 44% sier de unngår Åndalsnes sentrum pga økt turisttrafikk, mens 47% sier at økt turisttrafikk ikke påvirker hvor mye eller lite de oppholder seg i sentrum.

Spørsmålet viser hvordan innbyggerne er splittet i synet på turismen i sentrum av Rauma. I tekstsvar blir respondentene oppfordret til å fortelle hvorfor de reiser til eller unngår Åndalsnes sentrum i sesongen.

“For å kunne holde åpent i lav- og skuldersesong trenger vi turistene”.

En respondent sier det er hyggelig med mye folk i gatene:

«Jeg er oppvokst i Åndalsnes sentrum, og en av stolthetene er jo sentrum fullt av folk fra hele verden. Det er en glede å se alle serveringssteder fulle av folk, ungdom som bader, barn som leker. Parkeringsordningen gjør også at det alltid er ledig parkering, så jeg handler gjennom hele sommeren i sentrumsbutikkene uten problemer.»

Andre respondenter sier de unngår sentrum i turistsesongen, blant annet fordi det oppleves som fullt, med saktegående kø, kaotisk trafikkbilde og få tilgjengelige parkeringsplasser. *“I dag kom min ungdom hjem og ønsket ikke være i sentrum på grunn av cruisegjestene. Det er kaos og lite trivelig”.*

I slutten av undersøkelsen blir respondentene spurt om det er aktivitetstilbud de savner i Rauma. Det er en lang liste over aktiviteter og tilbud som nevnes, men det er tre tilbud som nevnes absolutt flest ganger:

1. Bowlinghall
2. Svømmehall – forbedring av eksisterende til 25m, utvidete åpningstider om sommeren og søndager, bygge badeland
3. Sommeråpen kino

Slike tilbud kan bidra til å øke bolysten i kommunen, samtidig som det kan være et kjærkomment tilbud til aktivitetstilbudet for besøkende.

3.2 Samtaler med aktører i Rauma

3.2.1 Semistrukturerte samtaler

For å få innspill og inntrykk fra flere relevante aktører, har SPOR gjennomført 22 samtaler med representanter for ulike etater, organisasjoner, næringer og fra ulike steder i kommunen. Samtalene har vært gjennomført som semistrukturerte intervjuer der målet har vært å identifisere utviklingstrekk ved reiselivet i regionen som har relevans for tålegrenseverdier. Intervjueren har hatt kun noen få planlagte spørsmål, og så har samtalen gått fritt med en viss styring innom relaterte temaer. Intervjueren har tatt fyldige notater fra samtalene.

I likhet med innbyggerundersøkelsen viser intervjuene at de fleste vi har snakket med gir inntrykk av at turismen er viktig for Rauma, og at de er positive til at Rauma skal være en reiselivskommune. Samtidig gir flere av intervjuobjektene klart inntrykk av at naturen er svært viktig, og at reiselivsnæringen må drives på en måte som tar hensyn til og tar vare på naturen.

Cruiseturisme og naturbasert reisemål

I samtalene blir det tydelig at det er minst to forskjellige tilnærminger til turisme i regionen. Den ene gruppen henvender seg til naturinteresserte besøkende som ønsker å oppleve naturen gjennom aktiviteter. Den andre gruppen henvender seg også til naturinteresserte, men tilbyr opplevelser som trenger større volum for å få god økonomi. Vi fikk et tydelig inntrykk av at alle vi snakket med er opptatt av å ta vare på naturen og at naturen er grunnlaget for mye av verdiskapingen til ulike aktører. Allikevel ser vi kimer til konflikt, for som en uttaler:

“Det er mange som driver i turismen som ikke skjønner verdien av det vi har. Det er ikke masseturismen som er det store for Rauma. Mange turister er godt betalingsvillige, og er viktigere enn volumturisten”.

En slik dualitet, med diskusjon om volumbasert vs småskala turisme, er krevende for kommunen. For noen reiselivsaktører er volum løsningen for å få økonomi, mens for andre ligger fokuset på å få gjester som har høyere forbruk og lengre oppholdstider.

En viktig diskusjon for fremtidens reiseliv i Rauma vil sannsynligvis dreie seg rundt hvordan den naturbaserte og småskala delen av reiselivet kan utvikles samtidig som det volumbaserte reiselivet skal utvikles videre. Det kan imidlertid virke som at de to gruppene bruker reisemålet forskjellig, og et interessant utsagn fra en av respondentene er *“Man skal ikke langt ut fra Åndalsnes før man ikke ser spor av den volumbaserte turismen”*. En annen respondent uttaler at *“Uten cruiseturismen hadde ikke Åndalsnes sentrum overlevd”*. Men, som en tredje aktør uttaler: *“Jeg snakket også med en gjest som holdt på å bli gal da han tok gondolen. Han måtte vente 1,5 time på å komme ned på grunn av kø”*.

Det kan virke som at cruisegjestene i stor grad ikke benytter de samme attraksjoner og aktiviteter som de andre naturturistene. En av aktørene uttaler at *“cruisegjestene benytter gondolen, bussturer til Trollstigen og videre til Geiranger, mens de andre turistene mer benytter Romsdalseggen og via Ferrata”*.

Denne dualiteten i regionen tydeliggjøres av en sentral aktør som uttaler at *“aktører som har lagt opp drift etter behov for masseturisme og store grupper, nok har et annet syn på utviklingen av reiselivet enn de som er mer småskala”*. Et eksempel er gondolen, som ifølge flere av intervjuobjektene har gått fra å være negativ og konfliktfylt til nå å være mindre konfliktfylt. Samtidig nevner flere at det nå er en viss bekymring for at det er vekstbehov som fører til videre utvikling av infrastruktur knyttet til volumbasert turisme.

En av våre kilder sier det er en utfordring å få tak i nok busser til utflukter, da det er få busser tilgjengelig lokalt, og flere destinasjoner benytter seg av den samme bussflåten og de samme guidene (bl.a. Molde, Ålesund, Geiranger). Utfluktene selges via rederiene/ombord i skipene, og turene organiseres av shorex-agenter og lokale guideselskap.

Det ligger et potensial i mer verdiskaping knyttet til produktutvikling og tilrettelegging av attraksjoner og aktiviteter for cruisegjestene. Molde og Romsdal Havn har i august 2024 satt i gang et arbeid med en ringvirkningsanalyse som bl.a skal se på cruisegjestenes forbruk. Denne undersøkelsen skal etter planen foreligge i løpet av høsten 2024.

Når det gjelder videre utvikling av cruiseturismen, viser flere til at Åndalsnes i fremtiden vil få færre av de store skipene, og flere av de mindre skipene. En av aktørene mener at flere små skip vil kunne bidra til at flere kanskje synes cruiseturismen er på et akseptabelt nivå, da det blir mindre volumbasert. Endring til mindre skip kan også gi endringer i typen cruisegjester, det er mulig at det blir mer adventureorienterte cruisegjester hvis havnen får anløp av flere såkalte ekspedisjonsskip eller skip med highendgjester.

Flere er opptatt av at man må få en enda mer helhetlig utvikling av reiselivet i Rauma, og at en cruisestrategi bør innarbeides ved neste revisjon av besøksstrategien.

Kultur

Vi får inntrykk av at kulturtilbudet i Rauma kan utvides, til fordel for både lokalbefolkning og besøkende. Som et ledd i arbeidet med bærekraftig destinasjonsutvikling har Romsdal Reiseliv ledet arbeidet med et prosjekt (RISS) for å utvikle unike kulturbaserte opplevelser som kun finnes i Romsdalen. Formålet med prosjektet har vært å bidra til økt verdiskaping og økt opplevelsesverdi for besøkende. Flere av konseptene som er utviklet gjennom prosjektet er allerede lansert, og flere vil lanseres etterhvert.

Naturbasert aktivitet

I nesten alle samtalene blir det snakket om at naturen må tas vare på og at reiselivet må kanaliseres til steder som tåler økt trafikk og ferdsel. Det gjelder å legge til rette på de stedene som er prioritert. I den forbindelse nevner flere at tilrettelegging handler om mer enn merking av stier og å lage sherpatrapper.

Slitasje på naturen nevnes som en utfordring av alle intervjuobjektene. Romsdalseggen har god kapasitet, men er i ferd med å bli slitt, man kan se tydelig fysisk slitasje på stien og erosjon fører til at nye stiløp blir tatt i bruk. Det bør settes i verk tiltak der for å forebygge slitasje, er det flere som mener. En annen uttrykker at "*Rampestreken er blitt veldig slitt. Enkelte nevner at stien er krevende å gå*". I tillegg er tidvis kø for å komme ut på utsiktspunktet.

Det ser også ut som at det er utfordringer enkelte steder der turistene beveger seg ut av hovedveinettet og over på mindre veier. Spesielt ser dette ut til å gjelde villcamping med bobil, som ofte foregår i veikanten der det også er kant mot landbruksareal / jorde og som enkelte ganger kan hindre bondens aktivitet noe. Et sted som nevnes av flere, er Vengedalen. I Vengedalen, som både er potensiell drikkevannskilde og et viktig område for beitedyr, er det mye dopapir og avfall. Kommunen og reiselivet markedsfører Littlefjellet og Romsdalshorn, men flere mener kommunen også bør legge til rette for toalett og avfallshåndtering i Vengedalen. To kilder foreslår å se på muligheten for å stenge bommen ved parkeringsplassen for startpunktet til Romsdalseggen, for å begrense trafikken inn i Vengedalen. En slik stengning må konsekvensvurderes, da det vil ha betydning for turen til både Romsdalshorn og Littlefjellet, som begge er fyrtårn i det lokale reiselivstilbudet.

Det blir også nevnt at det må legges til rette for flere korte og enkle turer. De viktigste og mest brukte stiene må være enklere enn Romsdalseggen og Kløvstien, som for mange vil bli for krevende. Som en uttaler: *“Romsdalseggen er egentlig å ta feil folk til feil sted med for lite tilrettelegging”*. Etablering av gondolen kan imidlertid ha luket bort en del av de som ikke er skikket til å gå tøffere turer, og kan dermed ha bidratt til god besøksstyring.

Sporløs ferdsel er et tema som flere nevner i samtale. Flere nevner at mange av de som går i naturen ser på naturen som en kulisse, og tar ikke hensyn til sporløs ferdsel. I den forbindelse nevnes bl.a. Vengedalen, der mange teller eller parkerer bobilen, og etterlater seg søppel og avføring. *“Nå er det ikke levelig å være der”*, sier en av de vi pratet med.

Mange av turistene til Rauma “reiser på YR”, som en uttaler det. Det betyr at de følger med på værmeldingen og bestemmer seg rett før de skal reise. For å motvirke en slik effekt, er det en som nevner at det er behov for å skape flere “regnværsaktiviteter og tilbud”. Vedkommende mener at Åndalsnes er ikke en familiedestinasjon, og begrunner dette med at det er et lite tilbud utover naturen. Kilden mener at regionen mangler lekeland, klatrepark og stisykkelanlegg som kunne fått familiene til å bruke mer tid i regionen.

Flere av aktørene mener det er potensial for å bygge opp mer turisme på vinter og toppturer, hvis det gjøres på riktig måte. *“Det er mange skiturister, men klarer vi å få mer verdiskaping ut av det?”*. Det ble nevnt at guidene har en viktig rolle i å utvide sesongene, og at det er viktig å se nærmere på pakketering av vinteropplevelser / ski og guidede turer. Det ble også nevnt at toppturer på ski er en viktig mulighet, og har et potensial for videre utvikling. Skal man lykkes må det legges bedre til rette for parkering på de mest brukte utfartsstedene.

Nye aktiviteter utfordrer både infrastruktur og samarbeid, som for eksempel aktiviteter i Rauma elv, slik som padling, SUP og bading, som kan utfordre laksefisket. En aktør ønsker å få etablert en sykkelsti fra Bjorli og ned til Åndalsnes. En slik løype kunne vært brukt som skiløype vinterstid, og dermed komplettert helårstilbudet, mener vedkommende. Vi hører også at det jobbes med å få store internasjonale idrettsarrangement innen bl.a. stiløping og randonnee til Rauma, som et ledd i sesongutvidelse. Vi merker imidlertid en viss bekymring til slik utvikling, da det kan være en utfordring pga både naturhensyn og motstand fra grunneiere.

Frivilligheten, som inkluderer både de som legger til rette for friluftsliv og de som er i beredskap når ulykken er ute, opplever at turismen er kommet på et nivå som tidvis og stedvis kan være utfordrende. Redningstjenesten rapporterer om økende antall henvendelser fra folk som har gått seg fast i fjellet. Friluftslivsaktører melder om at frivilligheten er under press, og at det er mer krevende å få frivillige til å jobbe med stier som er blitt reiselivsprodukter med store besøkstall. En aktør uttaler at det er *“mange redningsaksjoner i fjellet, og periodevis mye helikopterbråk. Noen er redd for bruken av felles ressurser og mener at det er behov for bedre informasjon til turister i naturen”*.

Nasjonalpark, villrein og urørt natur

Et av temaene i samtale har dreid seg om nasjonalpark og villrein, som er en viktig del av Raumats naturressurs. Alle som nevner dette i samtale er kjent med at villreinen er sårbar for ferdsel og at besøksstyring og kanalisering er viktig. To nevner at ferdsel på veier som går inn mot villreinområdene må begrenses, gjerne med bom (feks Aursjøveien i Eikesdalen).

Sandgrovveien og Brøstdalen nevnes av flere som pressområder da det langs disse veiene er enkel adkomst inn til villreinområdene.

Tre aktører snakker også om at utbyggingsprosjektet som er planlagt på Bjorli kan være til stor skade for villreintrekket i Rauma-regionen. Dette prosjektet er ikke startet opp, men godkjent av statsforvalter. (Bjorli ligger utenfor Rauma kommune).

Trenden med nye aktiviteter som kiting og økningen i toppturer på ski bekymrer flere da slike aktiviteter kan forstyrre villreinen vinterstid. En av kildene er *“redd for masseturismen i Åndalsnes, spesielt knyttet til Romsdalseggen. Redd for at massene begynner å gå på andre steder der naturen er mer urørt”*. Et slikt utsagn understreker viktigheten av å jobbe for å kanalisere ferdsel til prioriterte områder.

Trollstigen

Trollstigen er viktig for inntektene til næringslivet i regionen. Det er viktig med forutsigbarhet for at veien er åpen i sesongen. En uttaler at det har vært kilde til konflikt at vandrere parkerer på Trollstigplatået, da de tar opp plass for de som skal se utsiktspunktet og handle i kafeen. En annen problemstilling knyttet til Trollstigen er knyttet til uerfarne bilister og busser som skaper trafikkork i Trollstigen. En aktør uttaler imidlertid, at *“det har ikke vært ulykker på veien på 88 år”*. På Trollstigen er det smal vei, og det er daglige utfordringer med bobiler og busser som ikke klarer å kjøre riktig på den trange veien. Busser som blir stående i veien og sperre kan skape vansker for annen trafikk på veien. Fylkesvegavdelingen har de siste årene hatt trafikkdirigering i Trollstigen i de mest trafikkerte periodene, som har resultert i færre episoder med stopp i trafikkflyten.

Det kan også virke som at det, tidvis, er parkeringsutfordringer på Trollstigen. Trollstigen ligger i et landskapsvernområde (LVO) og trafikken med vandrere fra Trollstigplatået bidrar til slitasje på natur i randsonen til nasjonalparken.

To av personene vi snakket med mener at bompenger bør vurderes for å regulere trafikken til Trollstigen. Etablering av bompengeløsning vil nok ikke løse utfordringer med mange biler/busser, men det kan være en kilde til finansiering av rassikringstiltak. For å regulere trafikken i Trollstigen og unngå trafikkork, vil lysregulering eller manuell dirigering være nyttige tiltak.

Sentrumsområdet Åndalsnes, infrastruktur og transport

Når det gjelder infrastrukturen og opplevelsen av sentrumsområdene er det flere som nevner at det er nok parkeringsplasser, men at det er en utfordring å få skiltet til de parkeringsplassene som finnes. Flere mener det også er nok plasser tilrettelagt for bobiler, men at det også her er viktig å få bedre skilting slik at brukerne finner frem. En aktør mener det bør etableres parkeringsordning med betaling på Kolmanneset (offentlig parkering og friareal) og langs fylkesveien mot Isfjorden.

Ifølge en av kildene er det behov for å øke kvaliteten på bobilparkering i Rauma. Vedkommende mener at det bør etableres en større, sentrumsnær plass med toalett/dusjbygg. En slik tilrettelegging vil kunne bidra til å gjøre villcamping mindre attraktivt og det vil kunne flytte bobiler til sentrum. En slik tilrettelegging, sammen med et attraktivt og tilrettelagt tilbud i sentrum, kan bidra til at disse turistene bruker sentrum mer enn i dag, og dermed bidrar til økt lokal verdiskapning.

I samtale om sentrumsområdet snakket vi om muligheten for å utvikle sentrum til en bedre turistdestinasjon. Det kan se ut som at en måte å styrke sentrum på er å øke overnattingskapasiteten. Det kan føre til utvikling av flere og mer robuste turistbedrifter og økt næringsvirksomhet.

En aktør uttaler at det er mye folk, køer, og at infrastrukturen spesielt i Åndalsnes er underdimensjonert. Samtidig mener vedkommende at det er ulikt hvordan cruiseturismen oppleves, avhengig av hvor man bor og hvor gammel man er.

Regionen er preget av til dels stor bilbasert gjennomgangstrafikk, spesielt knyttet til trafikknutepunktet / krysset på Øran, og vi får inntrykk av at et uttalt mål er å få flere til å stoppe. For å lykkes med det er det viktig med tilrettelagte stoppunkter - med servicetilbud som toaletter, butikker mm.

Mange uttrykker et ønske om å øke bruken av Raumabanen og finne gode løsninger for utvikling av tilbudet. Det er behov for å elektrifisere eller få banen over på andre grønne løsninger, og det er behov for flere avganger for å kunne øke bruken av tog. Hvis de ikke lykkes med dette er det en fare for å stå igjen med gammelt materiell og miste muligheten til å utvikle tilbudet.

Flere etterlyser et bedre busstilbud i kommunen. En aktør uttrykker et ønske om at det skal kunne gå busser til flere turutgangspunkter i fjellet.

En av respondentene oppgir at også gjennomgangstrafikken kan være lønnsom, når det legges til rette for å håndtere store volum og relativt raske besøk.

Samarbeid på reisemålet

Vi får inntrykk av at det er et godt samarbeidsmiljø i regionen, men at det er potensial for å bli enda bedre. En nevner at det er viktig å *“selge hverandre sammen”*. En annen uttrykker det på følgende måte: *“Mer organisert samarbeid trengs, ikke bare kaffeslaperas”*. Det er behov for en tettere dialog mellom aktørene på Åndalsnes, der det jobbes for å finne gode løsninger for alle parter.

Strategier og planer

I noen av samtalene kom vi inn på at kommunen og reiselivet har mange strategier, planer og dokumenter, blant annet en god besøksstrategi. Besøksstrategien er forankret i klima- og miljøplan for kommunen, og sånn sett et viktig styringsdokument for utviklingen av reiselivet. Intervjueren stilte spørsmål om besøksstrategien blir fulgt, og da svarte flere at ulike aktører og selskaper styrer etter ulike strategier, så det ble antatt at ikke alle styrer etter besøksstrategien.

Det kan virke som at det er enighet om at reiseliv er en stor satsing for Rauma, og flere er opptatt av at utviklingen gjøres på riktig måte. For som en uttrykker: *“...vi ønsker ikke å bli den nye Geiranger, vi vil unngå overturisme”*.

3.2.2 Åpent innbyggermøte

Sammen med Visit Nordvest og Nordveggen ble det holdt et åpent innbyggermøte på Sødahlhuset 5. september, der 21 personer deltok. Det var god spredning i alder på de fremmøtte. SPOR presenterte tåleevneprosjektet og inviterte til dialog med deltakerne i

møtet. SPOR ledet dialogen og introduserte noen spørsmål underveis, samt viste til resultater fra innbyggerundersøkelsen for å få respons på ønskede problemstillinger.



Fra innbyggermøte på Sødahlhuset 5.september 2024. Foto: Torunn Dyrkorn

På spørsmål om det er enkelte steder i Rauma hvor turismen tidvis kan oppleves som utfordrende, ble spesielt Skorgedalen og Øvre Kavli nevnt. Dette er primært knyttet til vintersesong og toppturisme. Det kan i denne sesongen (februar - mai) oppleves et stort press på parkering i disse områdene. Et annet sted som ble nevnt var Kronberg badeplass, hvor flere føler seg fortrengt pga turister som telter og camper der. Det er også satt opp skilt på Sandgrovbøtn om at det er forbudt for bobil / campingvogn, men dette blir ikke fulgt opp.

Et annet innspill gikk på at Rauma har en spektakulær natur, men at arter har blitt borte og det er blitt mindre urørt natur i regionen. Det ble ytret at for at Rauma skal holde på sin status som naturbasert reisemål, må naturen tas vare på og utviklingen må skje på premisser som ivaretar naturen.

Det ble nevnt at det er behov for å øke satsingen på lavsesong og unngå den store toppen midt på sommeren. Et sitat vi merket oss: *“Det er viktig å jevne ut sesongene, og unngå toppen midt på sommeren”*.

I møtet ble det også diskutert et behov for et bedre kollektivtrafikktilbud i Rauma. Det ble sagt at et større og bedre tilbud av offentlig transport kan forebygge parkeringstrøbbel, særlig vinterstid.

Boligsituasjonen i kommunen ble også diskutert i møtet: *“Airbnb fordriver mulighetene for å kjøpe hus og flytte hit”*. Det ble presisert at dette er mest problematisk i Åndalsnes og Isfjorden: *“Mye Airbnb på Øvre Kavli gjør det mindre trivelig å bo der”*.

I møtet ble det en interessant dialog rundt Åndalsnes sentrum og utviklingen av sentrumsområdet. To sitater vi noterte oss er: *“Det er behov for å oppgradere sentrum - sentrum dør”* og *“Det vil være lurt å fokusere mer på kulturturisme”*.

En ung deltaker i møtet hadde et innlegg om stoltheten av å bo på Åndalsnes, og viktigheten av den flotte naturen i Rauma. Det ble foreslått at skolen i større grad må undervise i reiselivets rolle i kommunen. Det ble også fremmet forslag om at Ungdomsrådet får plass i destinasjonsledelsen, noe som høstet støtte i forsamlingen. Som et ledd i å forenkle dialogen med destinasjonsledelsen ble det foreslått at det opprettes en felles e-postadresse til destinasjonsledelsen, som formidles til innbyggerne.

Store cruiseskip med mange passasjerer og relativt kort liggetid fører til at havnen og lokalsamfunnet blir besøkt av mange besøkende i et begrenset tidsrom, var det flere som mente. Både lokalbefolkningens og de besøkendes opplevelse av reisemålet kan forringes når det er for mange mennesker på reisemålet samtidig⁶³. Flere studier peker på at cruisetrafikk kan føre til økt belastning for innbyggere på reisemålet⁶⁴. En slik belastning kan føre til redusert bolyst og opplevelseskvalitet som følge av stress og trengsel, overbelastning av infrastruktur, mobilitetsproblemer og økt forurensning⁶⁵.

Molde og Romsdal Havn IKS rapporterer forøvrig at de ikke har fått klager fra lokalbefolkningen på forurensning fra cruiseskipene som anløper Åndalsnes⁶⁶.

Diskusjonen fra innbyggermøtet, sammen med innbyggerundersøkelsen og de semistrukturerte intervjuene, gir samlet sett et godt bilde av innbyggernes oppfatning av reiselivsnæringen og utviklingen på reisemålet. Gjennom samtalene vi har gjennomført og innbyggerundersøkelsen kommer det frem at naturen blir slitt, og mange merker at det er mye folk, køer, og at infrastrukturen spesielt i Åndalsnes er underdimensjonert når det er cruiseskip i havnen. Det er imidlertid ulikt hvordan cruiseturismen oppleves, avhengig av hvor man bor og hvor gammel man er.

3.3 Gjesteundersøkelsen

For å vurdere hvordan turistene oppfatter reisemålet, har vi ønsket å bruke gjesteundersøkelsen⁶⁷ som ble gjennomført sommeren 2024, knyttet til re-merking av Rauma som bærekraftig reisemål.

Undersøkelsen ble gjennomført sommeren 2024. Undersøkelsen ble distribuert gjennom plakater i sentrum, bordryttere på relevante steder, på hotellrom, ved cruiseanløp og ved å sende direktemeldinger på Instagram til besøkende i regionen. Det viste seg imidlertid

⁶³ NOU 2023:10 Leve og oppleve - Reisemål for en bærekraftig fremtid.

⁶⁴ Lloret et al. (2021) Environmental and human health impacts of cruise tourism: A review.

⁶⁵ Jordan & Vogt (2017) Residents' perceptions of stress related to cruise tourism development.

⁶⁶ <https://www.molde-romsdalhavn.no/nyheter-fra-havna/cruise-skipsfart-og-forurensning-til-luft>

⁶⁷ Gjesteundersøkelse Bærekraftig Reisemål, Rauma. 2024.

vanskelig å få nok respondenter. Undersøkelsen fikk kun 84 besvarelser fra norske turister og 48 besvarelser fra utenlandske turister. Norstat gjennomførte i samme periode en lignende undersøkelse mot samme målgruppe (Innovasjon Norges Turistundersøkelse) i Rauma, noe som kan ha påvirket responsen på gjesteundersøkelsen.



Plakat som skulle få besøkende til å svare på gjesteundersøkelsen. Plakaten hang på Sødahlshuset sommeren 2024. Foto: Haaken Christensen

Gjesteundersøkelsen har få besvarelser. Dette er en svakhet ved analysen og gjør at den ikke er egnet til å vise det riktige bildet av turistenes opplevelse av reisemålet Rauma. Vi legger derfor lite vekt på årets gjesteundersøkelse i tåleevneanalysen.

En tilsvarende gjesteundersøkelse ble gjennomført i forbindelse med at Rauma ble merket som bærekraftig reisemål i 2020. Denne undersøkelsen ble gjennomført i en sommersesong med strenge korona-restriksjoner og svært få utenlandske besøkende. Derfor gir heller ikke denne undersøkelsen et riktig bilde av de besøkendes opplevelse av reiselivet i Rauma.

3.4 Undersøkelse på Romsdalseggen og Nesaksla

Sommeren 2024 gjennomførte Norsk Tindesenter en undersøkelse om brukernes opplevelse av Romsdalseggen og Nesaksla⁶⁸. 168 personer svarte på undersøkelsen om Romsdalseggen og 227 respondenter svarte på spørsmålene knyttet til Nesaksla. Størst

⁶⁸ Norsk Tindesenter (2024)

andel respondenter kommer fra Norge, mens flest utenlandske respondenter kom fra Tyskland, Sverige, Frankrike og Nederland. Like mange kvinner som menn svarte.

Funnene viser at 39% av vandrerne på Romsdalseggen er litt erfarne og har gått noen turer i høyfjellet tidligere, mens 41% sier de er erfarne vandrere. Mer enn 45% av respondentene brukte 4-6 timer på turen, mens 20% brukte 6-8 timer over eggen. 85% oppsøkte informasjon om vær og forhold på fjellet før turen startet, mens 7% oppgir at de ikke hadde informasjon om verken vær eller forhold.

53% oppgir at de synes turen var krevende eller svært krevende. Flertallet møtte på andre turgåere som var godt utstyrt og i god form, men det er fortsatt mange turgåere med dårlig utstyr og som virker slitne.

Nesten 80% sier de opplevde at stien og merkingen var god. 15% sier merkingen kunne vært bedre, mens ca 5% mener stien enkelte steder var i dårlig forfatning. På spørsmål om hvor mange stjerner man vil gi tilretteleggingen av turen, oppgir 91% at de gir tilretteleggingen 4 eller 5 stjerner (på en skala fra en til fem, der fem er best).

94% vil anbefale turen over Romsdalseggen til andre med samme erfaring. Samtidig er det tydelig at noen synes turen er krevende for de som har høydeskrekk. Under refererer vi noen av kommentarene som kommer frem på spørsmål om respondentene har forslag til tiltak som kan gjøre turen over eggen bedre:

- Flere bussavganger og billigere buss
- Bedre og mer merking - retning, hvor mye man har igjen, hvor langt man har gått, flere røde prikker, tettere merking, friske opp rødmerking
- Flere partier med kjetting
- Bedre informasjon om hvor luftig det er, hvor krevende turen er

Tre respondenter har kommentert at musikken fra Eggen restaurant ødelegger naturopplevelsen. En sier at det er *“..vanskelig å få fjellro med bassgang i bakgrunnen”* mens en annen uttaler at det er *“kjedelig når man er i naturen å måtte høre på disko”*.

Undersøkelsen bidrar til å gi oss et bilde av de besøkendes opplevelse av å vandre på to av de mest besøkte stiene i regionen.

4.0 Beskrivelse av tålegrenser

Med bakgrunn i funn fra kapittel 2 og 3 analyserer og beskriver vi i dette kapittelet ulike tålegrenser for reisemålet Rauma.

4.1 Tålegrenser for lokal livskvalitet og opplevelseskvalitet i reiselivet

I dette kapittelet ser vi på hvordan lokalbefolkningen som bor på reisemålet opplever turismen, og hvordan de som besøker reisemålet som turister opplever reisemålet.

4.1.1 Innbyggernes opplevelse av turismen

Innbyggerne i Rauma uttrykker generelt positivitet overfor turismen. Vi får inntrykk av at de anerkjenner turismens betydning for arbeidsplasser og lokal verdiskaping. Samtidig kommer det tydelig frem at det er en sterk bevissthet rundt viktigheten av å beskytte naturen, som mange anser som grunnlaget for både reiselivet, friluftslivet og livskvaliteten i området. Våre funn viser en økning i de som mener turismen har en negativ effekt på naturen, og det kan se ut som at det er en bekymring hos mange for at det er vanskelig å finne en god balanse mellom småskala naturbasert reiseliv og volumbasert turisme.

Vi aner en viss kime til konflikt mellom aktører som satser på vulturisme, som krever stort volum for økonomisk lønnsomhet, og de som fokuserer på færre, men mer betalingsvillige besøkende.

Flere av intervjuobjektene er enige om at det er behov for kanalisering av ferdsel og tilrettelegging, særlig for å unngå slitasje på populære stier som Romsdalseggen og Rampestreken. Utfordringer som villcamping, søppel og manglende fasiliteter trekkes også frem som områder som må forbedres dersom man skal styrke tåleevnen. Våre funn viser også at mange av innbyggerne mener at noen naturområder bør skjermes fra profilering mot turister for å bevare dem for lokalbefolkningen. Samtidig viser våre funn at det er en nedgang i støtte for å utvikle mer helårsturisme.

Det kan virke som om cruiseturismen er en kilde til delte meninger i lokalbefolkningen, med noen som mener den er essensiell for næringslivet og at den skaper positivt liv i bygda, mens andre er bekymret for negative konsekvenser som overbelastning av infrastruktur og natur.

Oppsummering:

Lokalbefolkningen i Rauma er generelt positive til turismen, men det oppfattes som at det er ulik syn på utviklingen av reiselivet i kommunen. Vi har vurdert denne dimensjonen med utgangspunkt i fire spørsmål som er hentet fra innbyggerundersøkelsen. To av spørsmålene er gitt fargen grønn, ett er gitt fargen gul og ett har fått fargen rød.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen:

- Regelmessige innbyggerundersøkelser, gjerne oftere enn hvert tredje år, og visualisere disse i trafikklysmodellen. Det vil være med på å styre utviklingen på en måte som innbyggerne ønsker.
- Utvide destinasjonsledelsen med representanter fra ungdomsråd, nasjonalparkforvalter og frivillighet. Destinasjonsledelsen bør få et tydeligere mandat og det bør være en enklere kommunikasjonskanal mellom innbyggerne og destinasjonsledelsen.
- Styrke satsingen på de ti prioriterte turmålene.
- Styrke kultur- og aktivitetstilbudet i sentrum med for eksempel sommeråpent svømmebasseng (evt etablering av badeland), sommeråpen kino og bakeri/flere serveringssteder
- Forbedre busstilbudet og knytte dette til reiselivsprodukter, feks toppturbuss til turmål om vinteren

4.1.2 Turistenes opplevelse av reisemålet

SPOR mener at datagrunnlaget for å vurdere *turistenes* opplevelse av reisemålet Rauma har vært for lite til å vurdere om opplevelsen er under eller over tålegrensen. Basert på spørsmål fra gjesteundersøkelsen har vi valgt ut fire påstander / problemstillinger som vi mener vil være relevante å følge med på fremover (formuleringene er hentet fra gjesteundersøkelsen 2024):

1. *Det er godt skiltet og lett å finne fram i området*
2. *Rauma framstår som et bærekraftig reisemål som tar vare på natur, miljø, kulturarv og lokalbefolkning*
3. *Rauma føltes overfylt fordi det var for mange turister der*
4. *Som besøkende har jeg fått informasjon om hvilke hensyn vi som besøkende må ta i forhold til egen sikkerhet, vern av natur og kulturminner og klimahensyn.*

Disse formuleringene har vi satt inn i tabellen for sosial tålegrense, se figur 12 for nærmere forklaring knyttet til denne dimensjonen.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen

- I dag gjennomføres innbygger- og gjesteundersøkelser hvert tredje år i forbindelse med re-merking som bærekraftig reisemål. For en tettere oppfølging av målene i besøksstrategien, og for å ha en mer kontinuerlig oppfølging av trafikklys-situasjonen, kan innbygger- og gjesteundersøkelsene med fordel gjennomføres feks hvert andre år. Det er viktig at det sikres nok respondenter på undersøkelsene. Det vil også være nyttig å gjennomføre gjesteundersøkelsen i topptursesongen, for å få svar fra både sommer- og vintergjester.

4.2 Tålegrenser for natur, klima og miljø

4.2.1 Naturens tålegrense

Vi har valgt å drøfte naturens tålegrense i lys av grensene for akseptabel endring (Limits of acceptable change, LAC). Limit of Acceptable Change-modellen fokuserer på endringene en destinasjon er villig til å tolerere på grunn av turismepress, i stedet for å fokusere på det maksimale antallet turister en destinasjon kan være vertskap for⁶⁹.

⁶⁹ Donaire et.al (2024)

Landskapet er kontinuerlig i endring, og vi mennesker påvirker landskap, natur, vegetasjon og dyreliv i ulik grad gjennom forskjellige aktiviteter og tiltak. Grensene for akseptabel endring er subjektive for oss mennesker, vi oppfatter ulike endringer forskjellig. Tilrettelegging i naturen og etablering av infrastruktur er to endringer som reiselivet tilfører landskapet. Vi kan tenke oss at LAC handler om to dimensjoner: 1. hvor mye er vi mennesker villige til å endre naturen for å få det slik vi vil / gjøre det enklere for oss, og 2. hvor mye kan vi påvirke og endre forhold i naturen uten at det påvirker vegetasjon og dyreliv i negativ retning. Turismen påvirker naturen på flere måter. Økt ferdsel i naturen kan føre til slitasje på stier og forstyrrelse av dyreliv. For å forebygge og redusere slike effekter, kan det være nødvendig å tilrettelegge mer for økt ferdsel, styre besøket til steder som tåler det bedre og informere de besøkende om korrekt oppførsel i naturen.

Rauma har, gjennom spektakulær natur og 150 år med reiseliv knyttet til fjell og laksefiske, et etablert omdømme som et naturbasert reisemål. Kommunens visjon "Verdens beste kommune for naturglade mennesker" er med på å bygge opp under en slik oppfatning av regionen. Gjennom samtaler og i besøksstrategien til kommunen kommer det frem at turismen i Rauma, enkelte steder, oppfattes som i ferd med å påvirke naturen på en negativ måte. Dette er særlig relatert til slitasje på vegetasjon i og rundt mye brukte stier i regionen.

Stien til Rampestreken blir bredere og det store besøket fører til økt behov for tilrettelegging. Romsdalseggen er i ferd med å bli slitt flere steder. Dette er et viktig opplevelsesprodukt for Rauma og regionen. Stien har god kapasitet, men fysisk slitasje på stien fører til erosjon og nye stiløp. Tiltak bør settes i verk der.

«Kongeriket Romsdal» er en satsing som kan bidra til at gjestenes oppholdstid øker/forlenges, og fordi det i prosjektet legges opp til å formidle behovet for å bruke guide/naturveileder på turene, så vil det kunne gi et viktig bidrag i reiselivets lokale verdiskapning. Turene til «Kongeriket Romsdal» foregår delvis i bratt, løst og eksponert terreng. Hensikten med konseptet er å få flere til å bruke guide, og det er ikke planlagt ytterligere tilrettelegging i områdene som Kongeriket Romsdal tar med sine gjester til.

Nasjonalparkforvaltningen er bekymret for økt ferdsel inn i villreinområdene. Reinheimen er en viktig region for villrein, og er tilholdssted for en vinterstamme på ca 2000 dyr. Villreinen er en truet art som er sårbar for arealinngrep og menneskelig ferdsel og forstyrrelser. Spesielt vinterstid og i kalvingsperioden om våren er det viktig å unngå forstyrrelser i størst mulig grad. Villreinen er sårbar for ferdsel, noe som stresser dyra og fører til endret arealbruk. En av de største påvirkningene på villreinen kommer fra ferdsel i villreinområdene.

Negativ naturpåvirkning knyttes også til telting (ofte kalt villcamping i samtaler med lokale) i naturen, slik som i Vengedalen, der flere rapporterer om dopapir og søppel flere steder. Stort antall teltere, bobilturister og "villcampere" fører til flere negative konsekvenser. I intervjuene blir vi bl.a. fortalt at sau blir fortrent fra gode beiteplasser.

Stisykling er en aktivitet som øker i omfang, så det er lurt å være føre var når det gjelder kanaliseringstiltak, tilrettelegging og informasjon for å forebygge slitasjeprosblematikk.

I tillegg til stenging av fisket, får vi opplyst at badeaktivitet, særlig på varme somre med lav elv, kan være utfordrende i kombinasjon med laksefisket. Padling og rafting kan være

problematisk i enkelte områder. Det krever dialog og samhandling for å håndtere flere typer aktiviteter i elven.

Bobiler og parkering på ulike steder langs veier og ved tur- og friluftsområder blir nevnt som en utfordring i mange av samtalene i prosjektet, og i innbyggerundersøkelsen. Flere internasjonale nettsted og apper (se fotnoter for eksempler)^{70,71} beskriver hvordan man kan campe “i det fri” i Norge. Vi har sett fra andre kommuner, feks i Lofoten⁷², at det ved for mye villcamping etableres lokale forbud mot telting og camping. Som et eksempel på tiltak, kan man se til Sunnfjord kommune som har lagt til rette for ni toppturparkeringsplasser på mye besøkte toppturmål⁷³.

Oppsummering:

Gjennom funn i våre undersøkelser får vi inntrykk av at summen av menneskelig påvirkning på naturen i Rauma er i ferd med å gå over grensene for akseptabel endring på enkelte steder i regionen. Denne dimensjonen har vi delt inn i tre underdimensjoner: slitasje på natur, verneområder og villcamping og bobil langs vei. Slitasje på natur og villcamping og bobil langs vei er gitt fargen gul, mens verneområder er gitt fargen grønn. Vi mener imidlertid er behov for videre oppfølging og at tiltak bør vurderes for alle tre dimensjoner.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen

- Det bør investeres i besøksforvaltning for å opprettholde opplevelseskvalitet knyttet til Raumanaturen med tilhørende attraktive produkter. Rauma bør vurdere å ansette en kommunal besøksforvalter - slik det nå gjøres på Senja kommune og i Hemsedal kommune.
- Forsterke fokuset på kanalisering av ferdsel gjennom de 10 prioriterte turmål som er trukket fram i besøksstrategien. Utarbeide sårbarhetsanalyser for alle de ti turmålene som skal prioriteres, feks med metodikken fra DNT⁷⁴. Få laget en sti- og løypeplan for kommunen.
- Søke tilskudd (offentlige og private) og sikre inntekter til vedlikehold av stien over Romsdalseggen (inntekt fra Romsdalsegg-bussen evt andre løsninger), Rampestreken og andre stier i området der det er behov (feks Littlefjellet)
- Stenge for tilgang til bomveier som fører inn i områder som er sårbare for økt ferdsel, ref. Sandgrovbott (villrein sårbare for ferdsel). I Vengedalen er det utfordringer med både villcamping / toalett/ avfall samt beiteutfordringer, men stenging av bom vil få konsekvenser (lengre adkomst) for bl.a. turen til Littlefjellet, som er en av de ti prioriterte stiene.
- Etablere bedre fasiliteter for bobiler i sentrumsområdet og evt på andre steder i kommunen, fordi dette kan redusere “villcamping” på uønskete steder.
- Styrke informasjonsarbeidet for å redusere villcamping
- Oppdatere arealplaner

⁷⁰ Endless Roadtrip (2022)

⁷¹ Caravaning.info (u.å)

⁷² <https://www.aftenposten.no/amagasinet/i/86nVaw/i-sommer-kan-du-ikke-sette-opp-teltet-ditt-her>

⁷³ Sunnfjord kommune (2024)

⁷⁴ DNT-Veileder (2023)

- Rauma bør utarbeide en sti og løypeplan i henhold til Miljødirektoratets veileder⁷⁵

CASE: PRIORITERING AV UTVALGTE TURMÅL

Et eksempel til inspirasjon er "Topp 20"-ordningen i Hemsedal. I Hemsedal har destinasjonsselskapet i drøyt 30 år jobbet med et prosjekt der de velger ut et utvalg topper og kanaliserer ferdsel dit. Stiene som er valgt ut varierer ut fra geografi, lengde og nivå. Det var en forutsetning at stiene som ble valgt ut skulle ha gode parkeringsforhold og at det skulle kunne være mulig å sykle til startpunktet. Fra starten i 1990 til i dag er tilbudet utvidet fra tre turmål til tjue turmål.

Tiltaket er populært både blant lokale og blant tilreisende. Det har særlig slått an hos barnefamilier som samler og kjøper merker hos turistkontoret for hvert turmål etter at det er besteget. Større vedlikeholdsarbeid på stiene gjøres av Hemsedal Utmarksservice, men stiene har faddere med frivillige hemsedøler som legger ut tilstandsrapporter på en egen Facebook-gruppe.

I løpet av de drøyt tretti årene satsingen har eksistert, er tre topper byttet ut/endret. Dette skyldes villrein-problematikk og grunneierønsker (dyrehold). Forutsatt at stiene tåler besøket, har destinasjonsselskapet ingen ønsker om å endre sammensetningen av topper. I stedet fokuseres det på vedlikehold og tilrettelegging av de turmålene som inngår i «Topp 20»-ordningen.

CASE: HÅNDTERING AV VILLCAMPING

Lofoten friluftsråd har laget et turistkart som viser infrastruktur for besøkende samt informasjon om teltforbud og ferdselsrestriksjoner. Se <https://www.lofotenfriluft.no/turistkart>

Kartet er utviklet i samarbeid med Pilotprosjekt i besøksforvaltning i Nordland fylkeskommune, Destinasjon Lofoten og kommunene i Lofoten.

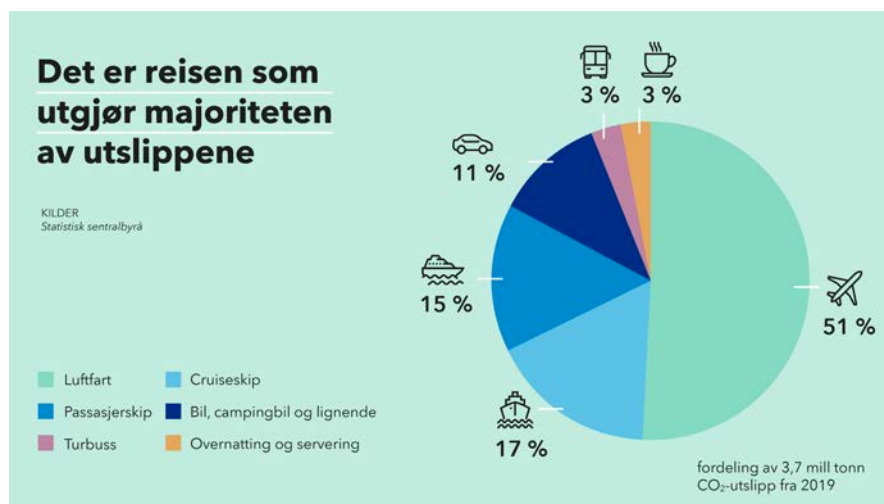
Målet er at kartet skal bidra til bedre besøksforvaltning gjennom at det blir enklere for besøkende å få oversikt over hvilke områder som har begrensninger i telting og ferdsel. Det skal også gjøre det enklere for besøkende å overholde gjeldende lover og regler.

4.2.2 Miljø- og klimamessig tålegrense

Rammene for SPOR sin rapport omfatter ikke nye målinger knyttet til utslipp til luft og sjø eller knyttet til andre miljøutfordringer. Vi har derfor brukt tall og data fra eksisterende rapporter der det har vært mulig innenfor rammene av prosjektet.

Konkrete, stedbundne reiselivsopplevelser består gjerne av aktiviteter som ikke medfører store utslipp av klimagasser (med noen unntak). De store utslippene i reiselivsnæringen er knyttet til transporten til destinasjonen eller opplevelsen. For Rauma vil det i hovedsak være cruisetrafikken, turbusser og bruk av bil og bobil som står for klimautslippet til, fra og på reisemålet. I tillegg kommer utslipp knyttet til overnattings- og serveringsbransjen.

⁷⁵ Miljødirektoratet (2019)



Kilde: NHO Reiseliv

Rauma kommune har et klimabudsjett⁷⁶ som er beskrevet som "...et forsøk på å bringe de globale utfordringer inn i de sentrale styringsdokumenter ved å koble mål og tiltak tettere sammen i kommunens økonomiske budsjett. Klimabudsjettets styrke er at det på sikt skal bli direkte integrert i kommunebudsjettet, og at det dermed følges opp på lik linje med andre budsjettkapittel i kommunen.

Klimabudsjettet må ses på som et styringssystem som skal sikre måloppnåelse på de klimamålene som er satt. Klimabudsjettet skal bli en mer integrert del av handlings og økonomiplanarbeidet. Målet må være at klimatiltakene i klimabudsjettet synes tydeligere i det økonomiske budsjettet. Gjennom klimabudsjettet får kommunen et verktøy for å styre mot utslippsmålene.

Klimabudsjettet skal sikre at kommunen iverksetter og finansierer tiltak for å redusere utslippene. Klimabudsjettet viser om tiltakene som er vedtatt er tilstrekkelige for å nå målet, eller om det er behov for styrket innsats."

Klimabudsjettet viser at kommunen foreløpig har for små årlige kutt til å nå målene som er satt for 2030 (40% reduksjon). Den nåværende referansebanen viser at kuttet kun vil kunne bli omtrent 20% i 2030, og klimabudsjettet fastslår: "En bekymringsfull utviklingstendens finnes i sektoren sjøfart. Sektoren har i perioden økt sitt klimagassutslipp med 46,3%. Økningen skyldes utelukkende økte anløp av cruiseskip til Åndalsnes."

Cruisetraffikk i havnen bidrar til både luft- og støyforurensning og ved en uønsket hendelse kan cruiseskipene også forårsake forurensning av land og sjø. Målt mot 2019 har havnen på Åndalsnes i 2023 en økning på rundt 20% i antall anløp, og det er en vekst i antall anløp på ytterligere 30% fra 2024 til 2025. Uten landstrøm, vil derfor den store økningen i cruisetraffikk gjøre det krevende for Rauma kommune å nå sine klimamål.

Som cruisehavn uten tilkoblingsmulighet for landstrøm bidrar skip som ligger i havn i dag til dårligere luftkvalitet⁷⁷. Skipene som ligger i havn slipper ut CO₂, mens det for lokalsamfunnet

⁷⁶ Rauma kommune (2021)

⁷⁷ https://bellona.org/assets/sites/2/2015/06/fil_Fakta_om_landstrom-prosjektet.pdf

oppleves som verre at det slippes ut svevestøv, svoveldioksid og nitrogendioksid som bidrar til dårlig luftkvalitet lokalt.

Landstrøm vil redusere lokal forurensning og klimautslipp fra cruisenæringen når båtene ligger i havn. Molde og Romsdal Havn har et ønske om å etablere anlegg for landstrøm ved Tindekaia i Åndalsnes. Det er imidlertid utfordringer med krafttilførselen til Åndalsnes, og det ser ikke ut til at dette vil kunne realiseres før i 2029. Som et resultat av dette planlegges det for et lavspentanlegg som første byggetrinn. Et slikt anlegg vil være tilpasset de minste skipene.

I tillegg til utslipp fra cruiseskip, kommer utslipp knyttet til utfluktsbusser i regionen, samt fra biler og bobiler. I 2023 var det 698 organiserte utflukter med buss knyttet til cruisehavnen på Åndalsnes, ifølge Møre og Trøndelag Guideservice AS som organiserer mange av utfluktene. Med et gjennomsnitt på 40 personer per buss vil det si at nesten 28.000 personer dro på bussutflukt fra Åndalsnes det året. 318 av disse bussene besøkte Trollstigen, mens 216 bussutflukter var i forbindelse med Raumabanen. Vi har ikke beregnet utslipp fra personbil og busstrafikken knyttet til turismen i Rauma.

Ifølge Jernbanedirektoratet⁷⁸ står Raumabanen for en veldig liten andel av utslippene fra jernbanen (om lag 2 100 tonn per år, dvs. ca. 3% av utslippene fra togtrafikken). Det er en pågående diskusjon om omlegging fra dieseltog til alternativ energi (fossilfri diesel, hydrogen, batteri, elektrifisering), men foreløpige samfunnsøkonomiske analyser anbefaler videreføring av dagens driftsform i en periode fremover.

Håndtering av klima- og naturrisiko handler om hvordan kommunen tilpasser seg fremtidens klima og natursituasjon, og sikrer seg mot ulike negative konsekvenser. I tiden som kommer blir klimatilpasning også viktig for å sikre friluftslivets og reiselivets infrastruktur, for utvikling og vedlikehold av stier, turruter og turmål. Ifølge Norsk Klimamonitor⁷⁹ sin indeks for klimarisiko for år 2100, som er basert på 17 indikatorer, er Rauma kategorisert på gult nivå. Det betyr at kommunen er midt mellom lav og høy samlet klimarisiko.

Klimaendringer er også med på å påvirke reiselivsmønsteret til norske og utenlandske gjester framover. Deler av Sør-Europa har de siste årene opplevd hetebølger og skogbranner, og det er rapportert om en økt etterspørsel etter reiser til "kaldere" strøk (Coolcation). Dette kan gi flere besøkende til Rauma, men det kan også bidra til å øke sesongforskjellene ved at flere ønsker å oppleve Rauma i sommersesongen (juni-juli) og flere norske og utenlandske gjester reiser til sydligere strøk i periodene april-juni og september-oktober (skuldersesongen).

Klimaendringene vil også kunne ha betydning for toppturismen i Romsdalen. Vestlandsforskning har i sitt Climtours-prosjekt vist at det vil være en dramatisk reduksjon i antallet snødager på Vestlandet⁸⁰. Prosjektet har også vist at det vil bli økt sannsynlighet for steinsprang og ras i sommersesongen. Dette vil kunne påvirke reiselivsopplevelsene i Romsdalen, da mange av disse foregår i bratt og eksponert natur.

⁷⁸ Jernbanedirektoratet (2024)

⁷⁹ Norsk Klimamonitor (2024)

⁸⁰ Aall et.al. (2023)

Destinasjonsledelsen bør etablere en destinasjonsleder, og besøksstrategien bør rulleres med jevne mellomrom. I den forbindelse er det behov for å få cruise inn i rulleringen av besøksstrategien.

Oppsummering:

Vi mener, ut fra våre funn, at situasjonen for utviklingen innenfor denne dimensjonen ikke er i tråd med lokale mål og kommunale planer, og vurderer derfor at denne dimensjonen får fargen gul. Situasjonen må følges opp og tiltak bør iverksettes.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen:

- Cruise bør utgjøre en større og tydeligere del av kommunens besøksstrategi og må sees i sammenheng med muligheten for å nå målene i kommunens klimabudsjett.
- Etablere landstrømanlegg. Det vil være svært vanskelig å se for seg at kommunen klarer å nå sine klimamål uten begrensinger på cruise og/eller innføring av landstrøm.
- Molde og Romsdal Havn bør utarbeide en egen cruisestrategi for Åndalsnes havn. Dette er en oppfølging av Menons anbefaling fra 2022.
- Elektrifisere busstilbudet knyttet til shuttle til og fra attraksjoner i kommunen - inkludert buss til Romsdalseggen.
- Destinasjonsledelsen og Molde og Romsdal Havn bør arrangere et årlig, åpent innbyggermøte der man kan diskutere utfordringer og muligheter knyttet til cruiseturismen i kommunen. Cruise er en reiselivsaktivitet som er omdiskutert i kommunen, og det kan være hensiktsmessig med et slikt fellesmøte for å diskutere utfordringer og få bedre samhandling.

4.3 Havnens tålegrense

Åndalsnes havn er Norges 17. mest besøkte cruisehavn. Havnen er administrert av Molde og Romsdal Havn IKS. Havnen er representert i destinasjonsledelsen. Det er ikke laget en egen cruisestrategi for Åndalsnes havn.

I 2024 vil havnen ta imot rundt 97.000 passasjerer og 54 cruiseanløp. Kaien i Åndalsnes kan ta imot ett større cruiseskip (inntil 330 meter) eller to mindre skip samtidig (kai + red). Kaien har ikke kapasitet til å ta imot de aller største skipene. Fra 2025 forventes en utvikling mot flere mindre skip, noe som kan redusere potensielle kø- og logistikkutfordringer noe.

Samtidig er det i 2025 forventet 71 anløp til Åndalsnes, en økning på 30% fra 2024. Samtidig ser det ut til at totalt antall passasjerer går noe ned som følge av mindre skip. Åtte dager i løpet av 2025 vil det ligge mer enn ett skip i havnen. De åtte dagene det vil ligge mer enn ett skip er skipene ikke så store, så det vil uansett være færre pax på Åndalsnes enn på dagene med de større båtene.

Det antas også at liggetiden vil øke noe i fremtiden, noe som vil bidra til å kunne utvikle og tilby flere aktiviteter til cruisegjestene.

Cruisetrafikken er størst i sommermånedene, når det også er stort trykk fra den landbaserte turismen. To av de viktigste attraksjonene for cruisegjester til Åndalsnes er Romsdalsgondolen og Raumabanen. Med både gondol og tog beliggende i direkte tilknytning til havnen, mener vi havnen har en god lokasjon med tanke på logistikk og opplevelser for cruisegjestene. Det er også kort vei til sentrum på Åndalsnes, det meste ligger i umiddelbar nærhet til cruisekaiaen.

Vi får, gjennom våre undersøkelser, inntrykk av at det volumbaserte reiselivet i regionen i hovedsak er konsentrert rundt noen få attraksjoner (Romsdalsgondolen, Raumabanen og Trollstigen) og at det i relativt liten grad er overlapp med det mer naturbaserte småskala reiselivet i regionen. Det betyr ikke at det ikke er konflikt, våre undersøkelser viser at det er en del misnøye med cruiseturismens påvirkning av sentrumsområdene på Åndalsnes og at busstrafikk i forbindelse med utflukter skaper noe trafikkutfordringer, særlig knyttet til Trollstigen.

Oppsummering:

Vi mener, ut fra våre funn, at det er grunn til å se utviklingen av cruise mer i sammenheng med den helhetlige utviklingen av reisemålet og de mål som ligger i både besøksstrategi og kommunens mål. Vi vurderer derfor at denne dimensjonen får fargen gul. Situasjonen bør følges opp og tiltak bør iverksettes.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen (noe overlapp med anbefalinger fra klima-dimensjonen):

- Cruise bør utgjøre en større og tydeligere del av kommunens besøksstrategi og må sees i sammenheng med muligheten for å nå målene i kommunens klimabudsjett.
- Molde og Åndalsnes Havn bør utarbeide en egen cruisestrategi for Åndalsnes havn. Dette er en oppfølging av Menons anbefaling fra 2022. En cruisestrategi må sees i sammenheng med, eller innarbeides i, reisemålets besøksstrategi.
- Destinasjonsledelsen og Molde og Romsdal Havn bør arrangere et årlig, åpent innbyggermøte der man kan diskutere utfordringer og muligheter knyttet til cruiseturismen i kommunen. Cruise er en reiselivsaktivitet som er omdiskutert i kommunen, og det kan være hensiktsmessig med et slikt fellesmøte for å diskutere utfordringer og få bedre samhandling.

4.4 Økonomisk tålegrense

Reiselivsnæringen er viktig for Rauma, og den har stor betydning for lokale arbeidsplasser og verdiskapning. Reiseliv har vært et satsningsområde i Rauma, og det store besøkstrykket i sommersesongen gjør også at kommunen har et større serverings- og forretningstilbud gjennom året enn den ville hatt uten reiselivsnæringen.

Reiselivsaktørene kan deles inn i servering, overnatting og opplevelsesproduksjon. De besøkende legger også igjen penger hos varehandelen og næringsaktørene spiller en betydningsfull rolle for mange lokale underleverandører.

Overordnet har reiselivsnæringen de siste årene opplevd sterk vekst, både lokalt, regionalt

og nasjonalt. Dette til tross for at næringen har vært gjennom noen utfordrende år, først med pandemirestriksjoner (nasjonalt/internasjonalt) og så med den plutselige stengningen av Trollstigen foran sommersesongen 2024 (lokalt).

Satsingen på den nasjonale turistveien mellom Trollstigen og Geiranger har hatt betydning for lokal verdiskapning⁸¹ og Menon har konkludert med at: *“...reiselivsrelatert næringsliv har vokst langt mer langs Nasjonal turistveg Geiranger – Trollstigen enn i sammenlignbare områder regionalt og nasjonalt.”* Effektene av stengningen av Trollstigen har vært vanskelig å analysere, gitt leveringsfristen til denne analysen, men flere av respondentene vi har snakket med forteller at dette har hatt en negativ påvirkning. Det er også aktører i reiselivsnæringen i Rauma som har virksomhet knyttet direkte til veistrekningen, og en forutsigbarhet Trollstigen vil utvilsomt redusere den økonomiske usikkerheten.

I likhet med store deler av reiselivsnæringen i Norge, har også reiselivsnæringen i Rauma store sesongvariasjoner. Det gjør det utfordrende å skape attraktive, helårs arbeidsplasser med tilstrekkelig lønnsomhet. Et viktig fokus vil derfor være å øke antall besøkende i lav- og skuldersesong.

Rauma ligger i en attraktiv reiselivsregion og det er ventet sterk vekst i denne regionen i årene som kommer.

Det er utfordrende for Rauma at kommunen har et høyt antall besøkende som oppholder seg forholdsvis kort på destinasjonen, og for å øke den lokale verdiskapningen bør det fokuseres på å få de besøkende til å bli lenger i kommunen. De siste årene er det gjort store investeringer i produkter som Romsdalsgondolen og The Golden Train. Dette er reiselivsprodukter av forholdsvis kort varighet og som krever mange besøkende. Samtidig er dette produkter med høy attraksjonskraft og som gjør at besøkende reiser til Rauma, og det bør fokuseres på hvordan disse kan bidra til lokale ringvirkninger som skaper grunnlag for et større tilbud av servering-, overnatting- og opplevelsesproduksjon.

Oppsummering:

Reiselivsnæringen er viktig for Rauma, og det er gjort betydelige investeringer i næringen de siste årene. Reiselivsnæringen har store sesongvariasjoner som gjør det utfordrende å etablere lønnsomme helårs arbeidsplasser. Det er derfor viktig å jobbe for vekst i lav- og skuldersesong. Denne dimensjonen har vi likevel gitt fargen grønn.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen

- Styrke arbeidet med å utvikle produkter og reiselivsaktiviteter i skuldersesong og vinter
- Jobbe mer målrettet med å få de turistene som kommer til Rauma om sommeren til å komme tilbake om våren, høsten eller vinteren. Dette kan for eksempel være at overnattingsstedene benytter anledningen til å gi gode tilbud til sommergjestene på nye opphold i skulder- og lavsesong. Gjøres sommergjestene oppmerksom på disse tilbudene og mulighetene når de er i Rauma, kan dette være med på å friste dem til nye besøk.
- Øke overnattingskapasiteten i kommunen

⁸¹ Menon (2023)

- Etablere innendørstilbud som gjør det mer attraktivt for de besøkende å bli lenger i Rauma, særlig når det er dårlig vær/skuldersesong. Lengre oppholdstid vil være viktig for å øke verdiskapningen i den lokale reiselivsnæringen.
- Etablere en ordning med fordelskort (Raumakortet) som belønner gjester som benytter seg av kommersielle overnattingssteder. En slik ordning kan bidra til å styre trafikk / kanalisere ferdsel, og kan være med å gjøre villcamping mindre attraktivt. Feks kan gjester på kommersielle overnattingssteder få lavere pris på gondol, rabatt på Sødalhuset og rabatt på Tindesenteret.
- Vurdere om arrangementer som Norsk Fjellfestival og Raumarock bør flyttes. Disse arrangeres i dag i høysesongen (juli og starten av august). Dette er tidspunkt der det er "fullt" i Rauma, men arrangementene kan flyttes (feks Fjellfestivalen en uke fram og Raumarock to uker senere). Da er besøkstrykket mindre, og arrangementene kan dermed bidra til å fylle gjestesenger i skuldersesong.

CASE: FORDELSKORT TIL BESØKSSTYRING OG BEDRE OPPLEVELSER

I den sveitsiske Saas Fee får overnattingsgjestene et lokalt fordelskort – «Saastalcard» når de betaler en lokal turistskatt (60 kroner pr døgn) på et av de kommersielle overnattingsstedene i alpebyen. Med det lokale fordelskortet på mobilen, kan QR-koden brukes til å reise gratis med lokalbuss og alle gondolbanene i området. I tillegg får alle med Saastalcard rabatt hos mange av aktivitetstilbyderne i området. Det er dermed mer attraktivt å være overnattingsgjest i Saas Fee enn bare på dagsbesøk.

Turistkontoret i Saas Fee sier at Saastalcard er populært blant gjestene og er et viktig virkemiddel for å gjøre sommerproduktet attraktivt. Sommermånedene er lavsesong på «skistedet» men Saastalcard er viktig for å tiltrekke seg turister utenom vinteren. I tillegg er inntektene fra besøksbidraget avgjørende for å finansiere turistrelaterte fellesgoder og -infrastruktur i dalen. Saastalcard være et inspirerende eksempel for Rauma på hvordan besøksbidrag bidrar til å styre trafikken (flere tar buss når den er gratis), får flere til å overnatte, gir bedre gjesteopplevelser og samtidig sikrer finansiering av lokale turistrelaterte fellesgoder og -infrastruktur. Mer info:

<https://www.saas-fee.ch/en/saastalcard>)

4.5. Juridisk og politisk tålegrense

Juridisk tålegrense defineres av lover og forskrifter som påvirker turismen på reisemålet. En gjennomgang av relevante lover og forskrifter gir en oversikt over om det finnes lovbestemte reguleringer for turismen i regionen i dag.

En fullstendig gjennomgang av alt lovverk som har direkte eller indirekte følger for turismen i Rauma har SPOR ikke hatt anledning til i dette prosjektet. Vi har fokusert på to hovedområder: cruiseturismen og naturbasert reiseliv. I tillegg har vi vurdert oppfølgingen av lokale politiske planer og føringer.

For cruiseturismen har vi spesifikt vurdert Lov om havner og farvann⁸² som bl.a. omtaler hvordan havnen skal forholde seg til mottaksplikt (plikten til å motta fartøy "i lovlig ærend"). Slik vi forstår lovverket er det krevende å sette begrensninger på antall anløp (mottaksplikt), men det kan settes begrensninger lokalt på maks antall passasjerer havnen ønsker å ta imot på samme tid. Havnen på Åndalsnes mangler en egen strategi for cruiseutvikling, og utarbeidelse av dette er en av anbefalingene.

Forholdet mellom utslipp knyttet til cruiseturismen og annet klimautslipp i kommunen samsvarer dårlig med de mål som kommunen har satt i sin klima- og miljøplan og andre planer og avtaler regionalt og nasjonalt.

For det naturbaserte reiselivet er friluftsløven relevant å vurdere. Friluftsløven⁸³ inneholder de viktigste reglene om allemannsretten, retten til å ferdes fritt i naturen og, innenfor visse grenser, å benytte seg av naturens ressurser. Kommunen kan bl.a., gjennom forskrifter, regulere ferdsel og sette avgift for tilgang til friluftsområder. Kommunen kan også sette regler for atferd, eller sperre av særlig utsatte områder. Gjennom vår analyse mener vi å ha funnet at kommunen har de nødvendige strategier og planer med både handlingsplaner og tiltakslistene, men det ser ut som det er noe mangelfull oppfølging og gjennomføring av allerede vedtatte tiltak.

Reisemålet har store arealer som er vernet gjennom naturmangfoldloven. Reisemålet må forholde seg til en rekke lokale, regionale og nasjonale føringer gjennom avtaler og nasjonale mål, samt lokale verneforskrifter som legger føringer for ferdsel og bruk av verneområdene. For oss ser det ut som det er god oppfølging av verneforskrifter og at samarbeidet mellom reiseliv og nasjonalparkforvaltning fungerer godt.

Andre relevante lover er kulturminneloven og plan- og bygningsloven. Disse lovene er ikke vurdert i denne rapporten.

Oppsummering:

I vår vurdering av juridisk og politisk tålegrense mener vi reisemålet ser ut til å ha de nødvendige planer og strategier, men at mangel på konkret oppfølging av tiltak trekker inntrykket noe ned. Vi velger derfor å gi denne dimensjonen fargen grønn, men vil presisere at det er behov for bedre oppfølging av planer og strategier. Klimasituasjonen fra cruise er dekket under miljø- og klimadimensjonen.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen

- Tettere oppfølging av kommunale planer og strategier.
- Besøksforvalter i kommunen. En slik stilling kan ha ansvaret for kontinuerlig oppfølging av arbeidet med merkeordningen for bærekraftig reisemål, og vil bidra til bedre kontinuitet i arbeidet med besøksstyring og bærekraftig reiselivsutvikling på reisemålet. Det finnes flere kommuner som har opprettet egen stilling som besøksforvalter, bl.a. Hemsedal kommune og Senja kommune.

⁸² Lovdata (2020)

⁸³ Lovdata (1957)

4.6 Visuell tålegrense

Visuell tålegrense handler om helhetsinntrykket av hvordan innbyggere og besøkende opplever bl.a. siktlinjer, bygg og annen infrastruktur samt synlig slitasje på natur.

Cruiseskip som ligger til havn kan oppleves som visuelt forstyrrende, både ved at de slipper ut røyk og lager støy, og ved at det kan oppleves forstyrrende å se selve skipet i siktelinjen. I våre samtaler, samt i innbyggerundersøkelsen, kommer det frem at enkelte reagerer på cruiseskipenes visuelle påvirkning på reisemålet. Kraftverket som lager strøm ombord i skipet mens skipet ligger til kai, lager støy som kan være plagsom for de som bor eller oppholder seg mye i nærheten av havna.

På Åndalsnes er det i hovedsak ett skip av gangen i havnen, og det er en miks av større (men ikke de største) og mindre skip. SPOR synes å merke at befolkningen i Rauma er delt i synet på cruiseturismen. På et naturbasert reisemål som Rauma er det ikke uventet at en del vil synes at synet av cruiseskip er forstyrrende. Samtidig har vi identifisert at noen synes at cruise gir et spennende bidrag til reisemålet, og har en mer positiv innstilling.

Slitasje på naturen, som på stien til Rampestreken eller på Romsdalseggen, er synlig og utgjør stedvis en utfordring for folk som er ute etter å oppleve urørt natur. Disse stiene er også tidvis mye besøkt, og på Rampestreken har det vært tendenser til kø enkelte dager.

Omfanget av villcamping og bobiler som parkerer utenfor tilrettelagte, avgrensede steder nevnes av flere som en forstyrrelse.



Skilting nær utsiktspunktet Rampestreken. Foto: Trygve S. Kolderup

Oppsummering:

Det er, gjennom våre undersøkelser, gitt et klart inntrykk av at visuell forstyrrelse knyttet til cruisehavnen er omfattende nok til å si at den visuelle tålegrensen er overskredet. Når det gjelder visuell tålegrense for underdimensjonene naturslitasje og villcamping, mener vi det er grunnlag for å si at situasjonen, enkelte steder, er i ferd med å overskride tålegrensen. På bakgrunn av dette velger vi å gi denne dimensjonen fargen gul.

Anbefalinger knyttet til denne dimensjonen

- Etablere landstrøm som kan redusere visuell røyk og utslipp.
- Styrke arbeidet med skilting og stitilrettelegging på de mest besøkte stiene.
- Etablere bedre fasiliteter for bobiler i sentrumsområdet og evt på andre steder i kommunen, fordi dette kan redusere "villcamping" på uønskete steder.
- Styrke informasjonsarbeidet for å redusere villcamping

5.0 Visualisering av tålegrenser

Med bakgrunn i tåleevneanalysen, er det utarbeidet en «trafikklysmode» for Rauma. Hensikten er å synliggjøre utfordringer og presspunkter knyttet til reiselivet i kommunen.

Parameterne for hvorvidt påstandene/punktene får grønt, gult eller rødt «trafikklys» er forslag fra SPOR, basert på våre inntrykk og tolkning av datasett. Parameterne i tabellene er ikke endelige og kan justeres av destinasjonsledelsen dersom ny informasjon skulle tilsa behov for dette.

Grønn: Forholdet er tilfredsstillende og ingen tiltak nødvendig

Gul: Forholdet må følges opp og tiltak bør vurderes

Rød: Forholdet er ikke tilfredsstillende, og det er nødvendig å gjennomføre tiltak.

Målet er at flest mulig av punktene i «trafikklysmodellen» skal være grønne. Gjeste- og innbyggerundersøkelsene som gjennomføres i re-merkingsprosessen for Rauma som bærekraftig reisemål, er sentrale for valg av påstandene/punktene som inngår i modellen, spesielt for vurdering av sosial dimensjon.

Trafikklysmodellen er en dynamisk modell som krever jevnlig oppfølging. Lokasjoner / presspunkter / påstander kan legges til og trekkes fra, dersom destinasjonsledelsen mener det er hensiktsmessig. Trafikklys-modellen bør oppdateres etter hver gjennomførte gjeste- og innbyggerundersøkelse (minst hvert annet år) og offentliggjøres av destinasjonsledelsen.

Eksempel:

Med utgangspunkt i innbyggerundersøkelsen kan vi lage følgende parameter:

Påstand:

Innbyggerne mener at reiselivet har en positiv effekt på lokalsamfunnet

Parameter:

82 % av innbyggerne har i innbyggerundersøkelsen fra 2024 svart verken eller, delvis enig eller svært enig.

Vurdering av trafikklys-farge:

Grønn (70-100%)	Forholdet er tilfredsstillende og ingen tiltak nødvendig.
Gul (51-69%)	Forholdet må følges opp og tiltak bør vurderes
Rød: (Mindre enn 50%)	Forholdet er ikke tilfredsstillende, og det er nødvendig å gjennomføre tiltak

Spørsmålet / påstanden vurderes i forhold til svar på samme spørsmål fra forrige innbyggerundersøkelse

Farge (i dette eksempelet):

Grønn

Forslag til tiltak:

Situasjonen er tilfredsstillende og ingen tiltak er nødvendig. Destinasjonsledelsen bør allikevel overvåke situasjonen og følge utviklingen.

I den første tabellen har vi valgt ut fire spørsmål fra innbyggerundersøkelsen og fire spørsmål fra gjesteundersøkelsen som vi mener er viktige for å synliggjøre reisemålets status for den sosiale dimensjonen, og som er verdt å følge med på over tid.

Dimensjon	Spørsmål	Grønt nivå Forholdet er tilfredsstillende og ingen tiltak er nødvendig	Gult nivå Forholdet må følges opp og tiltak bør vurderes	Rødt nivå Forholdet er ikke tilfredsstillende og det er nødvendig å gjennomføre tiltak
Sosial tålegrense	Innbyggernes oppfatning reiselivet i Rauma			
	Innbyggerne mener at reiselivet har en positiv effekt på lokalsamfunnet	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Innbyggerne mener at reiselivet har en positiv effekt på lokal økonomi	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Innbyggerne mener at reiselivet har en positiv effekt på naturen	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Innbyggerne mener at turister medfører ingen utfordringer i lokalmiljøet mitt	Mer enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	30-50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 30% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
Turistenes opplevelse av reisemålet Rauma <i>*Forslagene i disse parametrene er eksempler. Gjesteundersøkelsen for 2024 inneholder for få respondenter til at denne kan brukes som grunnlag, og ved neste gjennomføring må det derfor sikres et tilstrekkelig antall</i>	Det er godt skiltet og lett å finne fram i området	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69 % av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50 % av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Rauma framstår som et bærekraftig reisemål som tar vare på natur, miljø, kulturarv og lokalbefolkning	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69 % av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50 % av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Rauma føltes overfylt fordi det var for mange turister der	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	51-69 % av gjestene har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	Mindre enn 50 % av gjestene har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.
	Som besøkende har jeg fått informasjon om hvilke hensyn vi som	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis	51-69 % av gjestene har svart verken eller, delvis	Mindre enn 50 % av gjestene har svart verken eller,

<i>respondenter slik at dette kan fylles ut.</i>	besøkende må ta i forhold til egen sikkerhet, vern av natur og kulturminner og klimahensyn.	enig eller svært enig.	enig eller svært enig.	delvis enig eller svært enig.
--	--	------------------------	------------------------	-------------------------------

Figur 12: Tålegrenser for innbyggernes og de besøkendes opplevelse av reisemålet Rauma kommune (sosial dimensjon).

I figur 13 har SPOR vurdert tålegrenser for de seks dimensjonene natur, havnen, miljø- og klima, økonomisk, juridisk og politisk, og visuell tålegrense. Noen av dimensjonene har vi delt opp i flere underkategorier. Fargen på disse dimensjonene er satt på bakgrunn av et helhetsinntrykk. Dersom man hadde laget tabellen med en større detaljeringsgrad og sett på enkeltlokasjoner eller mer spesifiserte utfordringer, ville vi sannsynligvis sett fargekoden rød på enkelte dimensjoner.

Dimensjon	Parameter	Grønt nivå Forholdet er tilfredsstillende og ingen tiltak er nødvendig	Gult nivå Forholdet må følges opp og tiltak bør vurderes	Rødt nivå Forholdet er ikke tilfredsstillende og det er nødvendig å gjennomføre tiltak	Kommentar
Natur	Slitasje på natur				Enkelte steder med slitasje-utfordringer
	Verneområder				Fargen ligger mellom grønn og gul. Dimensjonen bør følges nøye.
	Villcamping og bobil langs vei				Utfordring på flere steder i kommunen
Havnen					Det er behov for helhetlig strategisk utvikling med resten av reiselivet
Miljø- og klima					Cruise uten landstrøm gjør det krevende å oppfylle kommunens klimamål
Økonomisk					Konsekvenser og usikkerhet knyttet til videre stenging av Trollstigen er ikke hensyntatt i vurderingen
Juridisk og politisk					Planer og strategier er på plass, men må følges opp.

					<i>Dimensjonen vurderes å grense til gul.</i>
Visuell					<i>Knyttet til stislitasje, cruise og villcamping / bobilturisme</i>

Figur 13: Tålegrenser for fem dimensjoner knyttet til turisme på reisemålet Rauma

6.0 Raumas tåleevne for turisme

Rauma kan defineres som et komplekst reisemål. Med det mener vi at her er spektakulær natur og store naturverdier i form av nasjonalpark og en sårbar art som villrein, et småskala naturbasert reiseliv med stort besøk, og et mer volumbasert reiseliv med cruise og gondol. Kommunen har en visjon om å være “Verdens beste kommune for naturglade mennesker” og markedsfører seg som et naturbasert reisemål med et bredt tilbud av aktiviteter og naturattraksjoner. Kommunen har, gjennom både besøksstrategien, merket for bærekraftig reisemål og flere kommunale planer, et tydelig mål om å ivareta naturkvalitetene og bidra til å redusere klima- og miljøpåvirkning fra både reiseliv og annen virksomhet.

Befolkningen i Rauma er stolt av kommunen sin. Vi får inntrykk av at det er en engasjert befolkning som er opptatt av å ta vare på naturen. Det kan virke som at det er en todeling i synet på utvikling av reisemålet. En stor del av turismen på reisemålet er “småskala” turisme, med små grupper, familier og individuelle reisende. Samtidig, og parallelt med dette, etableres det attraksjoner og tilbud som er mer avhengige av større grupper og større turistvolumer. Romsdalsgondolen og The Golden Train er attraksjoner som krever et høyt antall reisende for å oppnå lønnsomhet.

For Rauma som reisemål er det en utfordring å balansere store grupper fra cruise og tilreisende busser med individuelle turister som vil oppleve natur. Et sentralt spørsmål knyttet til regionens tåleevne er derfor hvor lenge gruppe- / masseturisme og det naturbaserte og mer småskala reiselivet kan gå hånd i hånd uten å ødelegge for hverandre eller trække over tålegrenser.

Høsten 2024 rapporterte turoperatøren UpNorway om en markant økning i forespørsler fra gjester som ønsker å unngå områder med cruisegjester, samt klager på opphold i destinasjoner som samtidig har store cruiseskip på besøk. UpNorway er en av Norges ledende arrangører av skreddersydde highend-turer, primært for det internasjonale markedet. I en post på LinkedIn 3. oktober 2024⁸⁴ skrev selskapets grunnlegger dette:

“For oss fremstår det fornuftig at et nasjonalt organ må sette grenser for antall anløp og passasjerer, ellers vil problemet forplante seg fra havn til havn, og opplevelsen bli dårlig både for de som cruiser og de som ikke gjør det.

Hvis cruisepassasjerene fortsetter å vokse uten restriksjoner, kan vi miste besøkende fra 'high-end kundesegmenter' som Nasjonal reiselivsstrategi – og påfølgende rapporter – sier Norge bør sikte mot. Disse reisende verdsetter egenskapene i norsk reiseliv, har høy betalingsevne, er klimabevisste, og kan reise i lavsesong. Så spørsmålet er: Er vi klare for å si "Nei takk" til turisme som skader våre mest verdifulle ressurser, og skjer på bekostning av de reisende vi helst vil ha?”

Dette er en problemstilling Rauma må ta innover seg da det kan oppstå situasjoner der et stort antall cruisepassasjerer “fortrenger” andre turistsegmenter.

Infrastruktur og attraksjoner

Våre undersøkelser gir oss en forståelse av at infrastrukturen på reisemålet er tilfredsstillende, men det er på enkelte pressområder behov for ytterligere tilretteleggingstiltak

⁸⁴ Torunn Tronsvang (UpNorway), LinkedIn oktober 2024

for å forebygge “gnagsår” fra turismen. Dette gjelder både i sentrumsområdene på Åndalsnes, og i naturen.

Det kan se ut som det er behov for et bredere serverings- og opplevelsestilbud i sentrumsområdet, et tilbud som kan komme både lokalbefolkning til gode, og øke tilbudet og oppholdslengden til besøkende. Det er også behov for bedre skilting og informasjon til turistene.

Natur og reiseliv

Reiselivet i Rauma er konsentrert rundt noen store attraksjoner, der alle har en tilknytning til den spektakulære naturen. Økt bruk fører til økt slitasje på stier, som igjen trenger vedlikehold og tilrettelegging. Telting i naturen og en økning i bobiturismer og “villcamping” fører enkelte steder til utfordringer med toalettavfall og søppel i naturen, og det finnes eksempler på at lokalbefolkningen, i perioder, opplever å bli fortrent fra sin faste badeplass (på Kronberg). Flere av stiene med mye bruk, som Romsdalseggen og Rampestreken, opplever at slitasjen på stien øker. Det fører til et økt behov for tilrettelegging og arbeid med stien.

Det er et bevisst forhold til å ta vare på naturressursen og kanalisere ferdsel, men det er behov for å prioritere ressurser og styrke arbeidet med kanalisering av ferdsel, tilrettelegging og informasjon og formidling til brukerne av naturen. En viktig satsing er prioriteringen av de ti utvalgte stiene som besøksstrategien legger opp til.

Reinheimen nasjonalpark er et viktig leveområde for villreinen. Menneskelig ferdsel og inngrep i naturen har stor påvirkning på villreinens bruk av arealet⁸⁵. For reiselivet i Rauma er det viktig å begrense ferdsel som kan forstyrre reinen, bl.a. gjennom besøksstyring og informasjon til besøkende. Tindesenteret på Åndalsnes er besøkscenter for Reinheimen nasjonalpark, og har dermed en viktig rolle både som formidler av verneområdet og sårbare arter, og som turistinformasjon. Kanaliseringstiltak som ti prioriterte turmål har en viktig rolle i å styre ferdselen vekk fra områder som er mindre tilrettelagt eller har mindre toleranse for økt ferdsel, slik som villreinområdene i Reinheimen.

Det er mye som er positivt ved “Kongeriket Romsdal”-prosjektet, der målsetningen er å få gjestene til å bli lenger i kommunen og fokuset på guidede turer bidrar til trygg ferdsel og lokal verdiskapning. Prosjektet kan bidra til en viss vekst utenfor hovedsesongen, men er begrenset av åpningstider for Trollstigveien og snø- og værforhold. Det er også et prosjekt som bidrar til ferdsel utenfor de ti prioriterte turmålene fra besøksstrategien, og det har utgangspunkt fra et av pressområdene (Trollstigen).

Frivillighet

Det kan også virke som om frivilligheten til å drive tilrettelegging av stier og løyper er under press. Når en sti / turmål blir en turistattraksjon med økt ferdsel fra turister og tilreisende, har ikke lokalbefolkningen lenger det samme forholdet til den. Da risikerer man at frivilligheten slutter å støtte opp om den. Det har vist seg vanskeligere å få stifaddere og frivillige til Romsdalseggen enn de andre stiene i lokalmiljøet, ifølge DNT Romsdal.

Forstyrrelse på beitedyr

⁸⁵ <https://reinheimen.no/villrein/>

En annen utfordring ved økt ferdsel i naturen er forstyrrelse på beitedyr. Beitelaget i Rauma rapporterer at flere av medlemmene i løpet av de siste 10 årene har opplevd stor økning i ferdsel i utmark. De opplever at beitedyr oftere enn før blir uroet og trekker vekk fra beiteområdene sine, og ofte trekker ned til bebyggelse. De rapporterer også at økt ferdsel kan føre til at sau og lam fort kan bli adskilt. I tillegg oppleves løshunder som en utfordring.

Flere av medlemmene i beitelaget har varslet at de ser seg nødt til å trappe ned sin virksomhet, bl.a. pga rovdyrituasjonen og utfordringene med mye ferdsel og forstyrrelse av beitedyr. En slik nedtrapping vil kunne føre til færre beitedyr i utmark, som igjen vil kunne føre til økt gjengroing.

Helårs reiselivstilbud

En viktig faktor for god tåleevne er å kunne spre besøket i både tid og rom. I Rauma finnes aktiviteter og attraksjoner som er aktuelle enten hele året, eller til ulike årstider. Aktivitetstilbydere tilbyr et utvalg av guidede turer, som kajakkpadling, SUP, sykkelturner, vandring, via ferrata og klatring. Vinterstid er Romsdalen en attraktiv region for toppturer på ski, og det er flere tilbydere av guidede toppturer. For cruisegjester er det særlig Romsdalsgondolen, The Golden Train og Raumabanen som er attraktive tilbud, i tillegg til bussturer til Trollstigen.

Det vil være nyttig å få til en jevnere turiststrøm med besøk gjennom året, noe som vil kunne gi grunnlag for flere og sterkere reiselivsbedrifter i regionen og øke den lokale verdiskapingen. Et bredt utvalg av aktiviteter av høy kvalitet kan bidra til at turistene blir lenger og øke liggetiden til cruiseskipene. En satsing på mer helårs turisme er imidlertid ikke noe som støttes av alle i lokalbefolkningen.

Vår oppfatning er at Rauma bør styrke overnattings- og serveringstilbudet og samtidig bygge opp aktiviteter/attraksjoner som egner seg på dager med dårlig vær og i skulderesesong. Dette vil bidra til at de besøkende kan bli lenger på reisemålet. Som forslag har vi nevnt innendørs badeland og bakeri, men dette er først og fremst ment som eksempler til videre inspirasjon og lokal ideutvikling.

Press på boligmarkedet

Flere av aktørene vi har snakket med i arbeidet, nevner utfordringer med boligmangel og økende boligpriser. Dette begrunnes med at det er en stor andel hus som leies ut til korttidsutleie på plattformer som feks AirBnB. Dette er lønnsomt for boligeiere, men gjør det vanskeligere for potensielt nye innbyggere å etablere seg i kommunen.

Kontinuitet i, og kapasitet til, bærekraftsarbeidet

Arbeidet med en bærekraftig utvikling av reisemålet er et kontinuerlig arbeid. Rauma har forpliktet seg gjennom merkeordningen for bærekraftig reisemål, som krever re-merking hvert tredje år.

Rauma er, på papiret, forholdsvis godt rigget for å utvikle reiselivet i en mer bærekraftig retning. Reisemålet er merket som bærekraftig reisemål, noe som gir et godt grunnlag for systematisk arbeid med bærekraftig utvikling av reiselivet. Kommunale planer og strategier, tiltak, handlingsplaner og reiselivets egne strategier tilsier at reisemålet har god kjennskap til både mulighetene og utfordringene for reiselivet, og hva som skal til for å nå disse målene. Det er etablert en destinasjonsledelse med bred forankring.

Flere av utfordringene som er identifisert gjennom dette prosjektet er allerede adressert i reisemålets besøksstrategi⁸⁶. SPOR anser, ut fra våre funn, at det er nødvendig at det gjøres et mer målrettet arbeid med å følge opp strategien og gjøre prioriteringer på bakgrunn av den. Strategien har en tydelig tiltaksliste.

I rapporten “Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027⁸⁷” beskriver Kommunal- og distriktsdepartementet hvilket godt verktøy regionale og kommunale planer er for å avklare rammer og lokalisering av reiselivstiltak og ny fritidsbebyggelse. Departementet presiserer at det er viktig at strategier og hovedprioriteringer for reisemålsutviklingen forankres i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, og at det gjøres gjennom god medvirkning fra alle interessenter og aktører. Skal Rauma lykkes med en bærekraftig reisemålsutvikling, hvor ulike samfunnshensyn avveies, mener vi dette er essensielt for å sikre at utvikling og tilrettelegging for aktiviteter og ferdsel tar hensyn til naturmangfold, friluftsliv, landskap, kulturmiljø, landbruk, verneformål og opplevelseskvaliteter.

Hva som skal være et akseptabelt nivå av cruiseturisme og landbasert turisme bør bestemmes lokalt gjennom bred medvirkning og forankring i lokalbefolkning, næringsliv, frivillige aktører, verneområdeforvaltning og kommune. Det bør også vurderes lokalt hva som er akseptabel endring som følge av turismen. Noen tålegrenser kan flyttes ved bedre tilrettelegging, øke kapasitet eller bedre infrastruktur, mens andre tålegrenser er endelige. Spesielt for naturen, vegetasjon og arter er tålegrensen vanskelig å flytte.

Gjennom å ha vurdert planer og strategier for kommunen og reisemålet, snakket med 22 aktører i og rundt reiselivet i regionen og vurdert innbyggerundersøkelse og gjesteundersøkelse, mener vi det er grunnlag for å foreslå følgende tiltak for å styrke tåleevnen på reisemålet. Tiltakene bør sees i sammenheng med anbefalinger som er gitt under de enkelte dimensjonene i tålegrensevurderingene:

1. Styrke evnen til å følge opp de planer og strategier som allerede er vedtatt. Rauma har mange tydelige strategier og bakgrunnsdokumenter. Disse har en tydelig retning, men de må følges opp med riktige grep.
2. Systematisk arbeid med besøksforvaltning. Det kan være nyttig å opprette en stilling som besøksforvalter som får et tydelig mandat og rolle som koordinator av prosjekter og oppfølging av planer og strategier, og som kan sørge for kontinuerlig oppfølging av tiltak og merkeordningen for bærekraftig reisemål.
3. For et bedre og mer helhetlig bilde av den totale reiselivssituasjonen anbefaler vi at besøksstrategien implementerer cruiseturismen tydeligere. Besøksstrategien bør evalueres og revideres med jevne mellomrom.
4. Styrke evnen til å samarbeide på tvers av næringer / interesser. Gjennom godt samarbeid og bedre nettverk og kjennskap til hverandre, kan man sammen identifisere hvor det er behov for tiltak og hvilke utviklingsmuligheter som finnes i

⁸⁶ Rauma Kommune 2023.

⁸⁷ Kommunal- og distriktsdepartementet 2023

regionen.

5. Destinasjonsledelsen (DL) bør utvides med en representant fra ungdomsrådet, nasjonalparkforvaltningen og frivilligheten / friluftsliv. DL må få et klart mandat og en tydelig fordeling av roller og ansvar, med en leder som kan styre arbeidet med gruppen og en klar kommunikasjonskanal slik at innbyggerne kan komme i kontakt med DL.
6. Styrke arbeidet med kanalisering av ferdsel til de ti prioriterte stedene / stiene. Spesielt viktig for å kanalisere ferdsel til områder som tåler økt besøk. Vurdere sårbarhet, tilretteleggingstiltak og behov for informasjon / formidling for hvert sted. Bidra til å finne finansiering til tilretteleggingstiltak.
7. Bedre skilting og informasjon om parkering og andre tilbud, oppgradere bobilparkeringen, øke overnattingskapasitet og styrke kultur- og aktivitetstilbudet.
8. Prioritere tiltak for vekst i lav- og skuldersesong, fremfor ytterligere vekst i høysesong.

7.0 Tindehovedstaden – en dag i 2029

Teksten i dette kapitlet er en scenariebeskrivelse av Rauma en dag i 2029. Teksten er en oppsummering av noen av tiltakene og anbefalingene vi har kommet frem til i løpet av prosjektet.

“Akkurat i det sjåføren på dagens andre avgang på «Romsdalsegg-bussen» lukker dørene, titter sola gjennom skydekket. På vei ut fra Åndalsnes glitrer det på Romsdalsfjorden, og når bussjåføren setter på sikkerhetsvideoen som vises på hver tur oppover mot startpunktet i Vengedalen, vet han at passasjerene har vanskelig for å bestemme seg for om de skal beundre den spisse tinderekka over Isfjorden eller følge med på filmen som forteller om stimerking, sporløs ferdsel og sikkerhet på Romsdalseggen.

Fremdeles holder Romsdalseggen posisjonen som en av Norges mest populære fjellturer, og etter tre dager med tåke og regnvær, vil det igjen være utsikt mot Trollveggen for alle som skal gå over den smale eggen. Litt skyer og sommerregn har sjåføren forstått at turistene setter pris på, mange av utlendingene forteller til og med at det avkjølende været er noe de kommer til Rauma for å oppleve. Likevel har nedbøren de seneste dagene vært i overkant. For noen år siden hadde sannsynligvis turistene reist videre eller rett gjennom Rauma med sånne værmeldinger som det har vært i det siste. Nå er det derimot nok å ta seg til for både tilreisende og lokale – også når det er tett mellom regnskurene.

Bare på dagens to turer har sjåføren hørt flere som begeistret har fortalt hvordan tåka og skyene gjorde turen med «The Golden Train» opp Raumabanen enda villere og vakrere.

Blant de første ombord på dagens bussavgang var en Oslo-familie som rakk å fortelle at de alltid før har dratt til Luster på Norgesferie, men at det nye badelandet i Rauma nå var gått forbi Lustrabadet som de yngstes favoritt-feriemål. Det var lillesøster som hadde en overraskende familierekord i vannsklia, men to ettermiddager på rad i det nye anlegget ved den gamle marthadsplassen hadde gjort at familiefaren nærmet seg tiden hennes. Det var likevel tydelig at han kunne leve godt med andre plassen, nå når turværet omsider var så bra at hele familien kunne gå fjellturen over eggen.

Også i sentrumsgatene var det nå mer folkeliv enn tidligere. Når bussjåføren de siste dagene har gått forbi det nye bakeriet i Jernbanegata, har han lagt merke til at det har hengt våte regnjakker på stort sett hver eneste stol. Nettutgaven av Åndalsnes Avis skrev at bakeriet var i ferd med å «bli et like obligatorisk stopp som det legendariske bakeriet i Lom for Norgesturister på fire hjul».

Lenge hadde lokalavisa vært skeptisk til det nye hotellet langs kaikanten og etableringen av bobil-anlegg på den gamle Bane NOR-tomta, men halvveis ut i årets sommersesong hadde redaktøren snudd. På lederplass skrev hun at «de to nyetableringene hver på sin måte var med på å gjøre Åndalsnes til et sted der folk ble flere dager og der overnattingsgjestene tilførte liv til sentrum». I lederartikkelen la hun dessuten til at ideen med det nye Raumakortet sannsynligvis hadde stor betydning for at utfordringene med såkalt villcamping nå var langt mindre enn de hadde vært i tidligere sommersesonger.

Etter at reiselivsnæringen året før gikk sammen om å etablere et felles rabattkort til turister som overnattet minst to netter på et av de kommersielle overnattingsstedene i kommunen, gikk de foreløpige rapportene ut på at omsetningen i sentrumsbutikkene hadde økt og det var både færre parkerte biler i veiskuldrene innover mot Trollstigen og betydelig mindre teltning i Vengjedalen. Særlig rabatten innehaverne av Romsdalskortet fikk på Romsdalsgondolen hadde slått an; bortsett fra i høysesongen i juni, juli og august fikk alle overnattingsgjester nå halv pris på en rundtur med gondolen.

Allerede nå så man at overnattingstallene i lavsesongen var betydelig høyere enn de har vært tidligere. Om det først og fremst skyldtes gondol-tilbudet eller det nybygde hotellets satsning på korttidskontor for hotellgjester som ville kombinere fjell, topptur og workation var det for tidlig å si. Sannsynligvis skyldtes det en kombinasjon, men det at den tradisjonsrike Fjellfestivalen også hadde flyttet sitt hovedarrangement til september for ikke å konkurrere om sengeplassene når det uansett var fullt i høysesongen, bidro også til at overnattingsstatistikken nå viste betydelig høyere belegg i skuldersesongen før og etter sommerferien.

Etter de to morgenturene opp og ned Vengedalen, er det tid for å sette i ladekabelen for den nye elbussen, og fortsette arbeidsdagen med tre turer opp og ned med det nye minibuss-tilbudet til Trollstigen. På de nyanskaffede minibussene, også de elektriske, har særlig forhåndsbookingen av sykkelplass blitt populært, for det er stadig flere syklist i området. Også her får innehaverne av Romsdalskortet betydelige rabatter, og med et tilsvarende tilbud fra Valldal, er det etterhvert mange som nå tar turen opp og ned til Trollstigen med elektrisk minibuss framfor egen bil. En stund var det snakk om å utvide parkeringsplassen på den populære turistattraksjonen, men når det ble regnet på kostnaden så man at det både ble rimeligere, mer klimavennlig og ikke minst reduserte naturinngrepet hvis man i stedet subsidierte et busstilbud i de mest hektiske sommerukene.

Innbyggerundersøkelsen som ble utført i 2024 viste at Rauma hadde en vei å gå når det gjaldt offentlig transport, og kommuneadministrasjonen satte seg derfor ned sammen med destinasjonsledelsen, fylkeskommunen og busselskapet Veøy Buss for å se på hvordan reiselivsnæringen i kommunen kunne bidra til at transporttilbudet både kunne bli bedre for de besøkende og for de fastboende. Allerede den påfølgende vinteren ble det satt i gang et prøveprosjekt med faste bussavganger til og fra populære toppurtmål. Helt fra oppstarten har bussene til "Topptur-expressen" vært elektriske, og heldigvis hadde batteriteknologien blitt så bra at bussene også fungerte på de dagene når «skjella» gjorde at Åndalsnes omtrent virket som Norges kaldeste plass.

Sammen med en gjesteundersøkelse som ble gjennomført omtrent samtidig, var innbyggerundersøkelsen sentral for utarbeidelsen av en tåleevne-analyse for reiselivet i Rauma. Med bakgrunn i den ble det utarbeidet en enkel «trafikklys-modell» som sammen med kommunens besøksstrategi skulle styre utviklingen i kommunen. Det var heftig debatt i kommunestyresalen når de ulike parameterne skulle fastsettes, men etter lange møter var det felles enighet om at man både skulle unngå røde trafikklys og røde regnskapstall. Som en oppfølging av tåleevne-analysen ble det derfor gjort et solid arbeid på å kartlegge naturslitasjen på de mest besøkte turmålene, og det ble satt i gang flere ulike tiltak for å øke den lokale verdiskapningen. Antallet reiselivsarbeidsplasser har økt, og det tok bare tre år før det for første gang var flere enn 7500 faste innbyggere i kommunen.

Siden gjennomføringen av den snart fem år gamle tåleevne-analysen, har destinasjonsledelsen jobbet strategisk og målrettet: Innbyggerundersøkelsen blir gjennomført hvert annet år, og for hver gang har stadig flere av feltene i «trafikklys-modellen» blitt grønne. Ofte har diskusjonene vært krevende, for det har flere ganger vært fristende å gå for kortsiktige løsninger som kun ville vært fordelaktig for sommerturismen i kommunen. Særlig ungdomsrådets representant i destinasjonsledelsen, har ved flere anledninger måttet minne om at besøksstrategien og tåleevneanalysen er tydelig på at det først og fremst skal legges til rette for økt trafikk i lav- og skuldersesong.

Det er også destinasjonsledelsens yngste medlem som kan tilskrives æren for at Tindesenteret nå har et av Norges beste tilbud av utstyrsutleie, både sommer- og vinterstid. Det, sammen med formidling av sertifiserte guider, er så bra at det svenske reisemagasinet Vagabond i en lang reportasje fullroste Åndalsnes for å være et tinde-mekka som du kunne «reise til fossilfritt fra Stockholm, leie alt du ikke ante at du trengte og så kunne bli med på toppturer du ikke tenkte at du selv kunne mestre». Reportasjen var på trykk omtrent samtidig med at Rauma nok en gang hadde blitt re-sertifisert som «bærekraftig reisemål» men det er likevel ikke sann at ordføreren trengte å nevne det når hun ble intervjuet av det svenske reisemagasinet. For i Rauma er det «Show, don't tell» som gjelder.

Da tåleevne-arbeidet pågikk for fem år siden, var det reiselivsaktører i kommunen som fryktet at det skulle tallfestes begrensninger på antallet turister og at det skulle være til hinder for den lokale verdiskapningen. Sånne tall ble aldri presentert. Sammen med kommunens og nasjonalparkforvaltnes arbeid med å kartlegge naturslitasjen som følge av ferdselen, ga "trafikklys-modellen" innbyggerne stor påvirkningskraft over Raumas reiselivsutvikling. Cruisetrafikken var det vanskeligste punktet; innbyggerundersøkelsene viste at kommunens innbyggere fremdeles var delt i synet på om båtene skulle komme helt inn Romsdalsfjorden. Selv etter både nye miljøkrav og påkobling til landstrøm, var det fortsatt mange motstandere

som lot seg irritere over det de beskrev som en "invasjon av klima-verstinger som ødelegger kommunens miljøprofil".

Som et kompromiss ble det innført reguleringer på båtstørrelse og antall sommeranløp, og destinasjonsledelsen fikk utarbeidet en plan som innebar at cruisepassasjerene fikk gode natur- og sentrumsopplevelser når de var i Rauma - uten at det fortrengte de andre turistene. Planarbeidet, sammen med driften av seks nye toaletter i Åndalsnes sentrum, var finansiert av havneavgiften til cruisepassasjerene, og med målrettet samarbeid klarte også havna og reiselivsaktørene i kommunen å utvide tilbudet av lokale aktivitetsopplevelser. Det var ikke få selfier som var tatt på guidede turer med SUP og i kajaker rett utenfor Tindesenteret. På de åpne, årlige evalueringsmøtene til destinasjonsledelsen ble det lyttet til både lokal frustrasjon og begeistring - og på et av møtene ble det foreslått at på dagene der det ikke var cruisebåter i havna, kunne kajakkene og SUP-brettene bli brukt av andre. Som et resultat av forslaget fra en av de bakerste benkene på møtet i Sødalshuset, ble det derfor mulig å låne utstyret gratis for alle med postadresse i Rauma.

Fordi Romsdalen allerede var en så populær reiselivsdestinasjon, innså kommunen - etter å ha deltatt på en reiselivskonferanse på Finse i 2025 - at det var behov for å ansette en besøksforvalter i kommunen for å styre og håndtere ferdselen i større grad enn det hadde vært gjort til nå. I saksfremlegget til kommunestyret ble det understreket at det å ta vare på den vakre romsdalsnaturen krevde at man også investerte i den. Med økonomisk støtte fra fylkeskommunen ble det derfor funnet plass i et trangt kommunebudsjett, og Rauma fikk en av Norges første kommunale besøksforvaltere.

Som følge av besøksforvalterens innsats, ble arbeidet med å ruste ti prioriterte stier i Rauma for ferdsel prioritert. Det var ti attraktive turmål - noen krevende og andre kunne gås med hvilepuls - som ble løftet fram når Romsdalen skulle vises fram til turistene. Det krevde noen kaffekopper for å få grunneiere, friluftsansasjoner og reiselivsaktører til å bli enige om arbeidet, men den nyansatte besøksforvalteren hadde så gode diplomatiske evner, at en av de største reiselivsaktørene i kommunen på slutten av et langt kveldsmøte kommenterte at "dersom det hadde vært en lokal variant av Nobels fredspris, så hadde vedkommende vært favoritt til denne".

At noen av de ti prioriterte stiene lå på steder der snøen gikk tidlig og kom sent, bidro til at Romsdalen ble et reisemål som fristet også ut over de åtte hektiske ukene i skoleferien. Stiene ble også viktig for å styre ferdselen. De ivrigste fjellfolkene i Rauma hadde fortsatt sine lokale favoritter (nesten) helt for seg selv, og det ble rapportert at fokuset på de ti stiene og andre avdempende tiltak gjorde at villreinen i Reinheimen nå opplevde mindre forstyrrelser enn for bare få år siden.

Det var tydelig at Rauma var «Verdens beste kommune for naturglade mennesker». Og blant dem regnet man både med fastboende og turister.

8.0 Referanser og kilder

- Aall, C., Brendehaug, E., Dannevig, H., Rusdal, T. 2023. Virkninger av klimaendringer på norsk naturbasert reiseliv (ClimTour). Hentet 10. oktboer 2024 fra <https://www.vestforsk.no/nn/project/virkninger-av-klimaendringer-pa-norsk-naturbasert-reiseliv-climtour>
- Adventure travel Trade Association (2024) Adventure travel industry snapshot: State of the adventure industry. May 2024.
- Amland, T. 2024. Tålegrenseanalyse cruise Nordfjord. hentet fra Stryn Kommune oktober 2024 (https://stryn.kommune.no/_f/p1/i96395f84-40ad-4e7b-8f7e-0baf2600bd49/talegrenseanalyse-nordfjord-2023.pdf)
- Amland, T. 2022. Tålegrenseanalyse. Et verktøy for å analysere fremtidig dimensjonering og håndtering av cruisetrafikk til et reisemål. <https://2469reiseliv.no/talegrenseanalyse-et-verktoy-for-a-analysere-fremtidig-dimensjonering-og-handtering-av-cruisetrafikk-til-et-reisemal/>
- Amland, T. 2022. Tålegrenseanalyse. Fremtidig cruiseturisme til Stavanger. Amland Reiselivsutvikling på oppdrag fra region Stavanger. 2022. Hentet fra regionstavanger.com oktober 2024 (<https://blogg-regionstavanger.com/wp-content/uploads/2022/02/Rapport-ver-4.0-TALEGRENSEANALYSE-CRUISETURISME-TIL-STAVANGER-til-naering-politisk-og-akademia.pdf>)
- Aune, O. A. (4. oktober, 2023). Turismen må reguleres på Dovrefjell. OPP. <https://www.opp.no/meninger/i/2BxaJr/turismen-maa-reguleres-paa-dovrefjell>
- Caravaning.info (u.å) Das Jedermannsrecht in Norwegen und Schweden. Hentet oktober 2024 fra <https://www.caravaning.info/tipps-tricks-und-wissen/reisetipps/jedermannsrecht-norwegen-und-schweden>
- Dervo, B.K. 2015. Fiskerne i Fishspot i 2014. Forbruksmønster og fiskeinnsats for fiskere i Hedmark og Oppland - NINA Rapport 1116. 26 s + vedlegg
- DNT-Veileder (2023) Natur- og miljøvurderinger av ruter og turmål. Veiledning, sjekkpunkter, sjekkliste https://www.merkehandboka.no/wp-content/uploads/2023/11/Veileder_Natur-og-miljovurderinger-av-ruter-og-turmål_nov-2023_Web.pdf
- Donaire, J.A., Gali, N., Coromina, L. (2024) Evaluating tourism scenarios within the limit of acceptable change framework in Barcelona. Annals of Tourism Research Empirical Insights. Volume 5, Issue 2, November 2024 (in progress) DOI <https://doi.org/10.1016/j.annale.2024.100145>
- Dovrefjell Nasjonalparkstyre (2021) Besøksstrategi for verneområdene på Dovrefjell.
- Environmental Port Index (u.å) Hentet september 2024 fra <https://epiport.org/>
- Endless Road Trip (2022) How To Find Wild Camping Spots In Norway (Maps + Pictures) Hentet oktober 2024 fra <https://www.endlessroadtrip.com/how-to-find-wild-camping-spot-norway/>
- ESPON 2020. Carrying capacity methodology for tourism. Hentet fra <https://www.espon.eu/> (<https://www.espon.eu/projects/tourism-carrying-capacity-methodology-tourism>)
- Engeseth, A. B., Løseth, K. & Dannevig, H. (2024) Kunnskapsgrunnlag for vurderingar av tolegrenser for cruiseturisme i Longyearbyen. VF-notat 3-24. Vestlandsforskning.
- Evan J. Jordan & Christine A. Vogt (2017) Residents' Perceptions of Stress Related to Cruise Tourism Development, Tourism Planning & Development, 14:4, 527-547, DOI: <https://www.researchgate.net/deref/https%3A%2F%2Fdoi.org%2F10.1080%2F21568316.2017.12871>

[23?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmXPY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmXPY2F0aW9uIn19](#)

FN-Sambandet 2024. Klimaendringer. Hentet 18. september 2024 fra <https://fn.no/tema/klima-og-miljoe/klimaendringer>

Innovasjon Norge (2019) Cruiseturismen i Norge. Cruiseundersøkelsen sommer 2019

Innovasjon Norge 2023. Turistundersøkelsen. Hentet 9. oktober 2024 fra <https://business.visitnorway.com/no/turistundersokelsen/>

Innovasjon Norge (2024) Målgrupper og Norges posisjon. Rapport juli 2024

Innovasjon Norge (2024) Økning i reiselivets verdiskaping. Hentet 22. oktober 2024 fra <https://business.visitnorway.com/no/nyheter/2023/okning-i-reiselivets-verdiskaping/>

Innovasjon Norge (u.å) Merket for bærekraftig reisemål. Hentet oktober 2024 fra <https://www.innovasjonnorge.no/tjeneste/merket-for-baerekraftig-reisemal>

Jernbanedirektoratet (2024) KVV GREEN: Utslippsreduksjoner i jernbanesektoren. Hentet 22. oktober 2024 fra <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/kvu-green-utslippsreduksjoner-i-jernbanesektoren/>

Karttjenester (2019-1) Sårbarhetsvurdering av normalruta over Romsdalseggen.

Karttjenester (2019-2) Sårbarhetsvurdering av Littlefjellet

Kommunal- og distriktsdepartementet 2023. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027. s. 21.

Kystverket (2024) Status 2024: Cruise i Norge – Trender 2010–2023. Hentet 8. oktober 2024 fra <https://www.kystverket.no/om-kystverket/status/status-2024/status-2024-cruise-i-norge--trender-20102023/>

Lloret, J., Carreño, A., Carić, H., San, J. & Fleming, L. E. (2021). Environmental and human health impacts of cruise tourism: A review. Marine Pollution Bulletin, 173, 112979.

Lovdagta (1957) Lov om friluftslivet. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16>

Lovdata (2020) Lov om havner og farvann (Havne- og farvannsloven). <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2019-06-21-70>

Lovdata (2006) Forskrift om verneplan for Reinheimen, vedlegg 1. Vern av Reinheimen nasjonalpark, Rauma, Norddal, Vågå, Lom, Skjåk og Lesja kommunar, Møre og Romsdal og Oppland. Hentet fra Lovdata oktober 2024; <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2006-11-24-1302>

Menon Economics (2019). Muligheter for vekst i reiselivet i Rauma gjennom realisering av nye prosjekter. Powerpoint presentasjon.

Menon Economics (2022) Reiselivet i Nordmøre og Romsdal. Verdiskapings- og ringvirkningsanalyse. Menon-publikasjon nr 119/2022

Menon Economics (2023) Effektmåling av nasjonale turistveger. Menon publikasjon nr 75/2023

Miljødirektoratet (2019) Plan for friluftslivets ferdseslærer. Veileder M-1292

Miljødirektoratet 2024. Inngrepsfrie naturområder. Hentet 7. oktober fra <https://test.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/naturkartlegging/inngrepsfrie-naturomrader/>

Miljøfaglig utredning (2023) Kløvstien og Trollstigfoten - Sårbarhetsanalyse for eksisterende stier og naturtypekartlegging rundt Holman, Rapport MU2023-96

Nasjonal reiselivsstrategi 2030 (2021). Sterke inntrykk med små avtrykk. Innovasjon Norge.

NHO Reiseliv (2019). cruisegjester slipper ut mest CO2 og legger igjen minst penger. Hentet 6. oktober 2024 fra

<https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/barekraftig-reiseliv/nyhet2/2019/cruisegjester-slipper-ut-mest-legger-igjen-minst/>

NHO Reiseliv (u.å). Tall og fakta om reiselivsnæringen. Hentet oktober 2024 fra

<https://www.nhoreiseliv.no/tall-og-fakta/tall-og-fakta-om-norsk-reiseliv/#syssetting>

Nordveggen 2021. Romsdalen oppleves best fra sykkelsetet. Elsykkelguide. URL hentet fra:

<https://www.thetravelinspector.no/s/The-Travel-Inspector-Romsdalen-oppleves-best-fra-sykkelsetet.pdf>

Norsk Klimamonitor (2024). Klimarangering av norske kommuner 2024. Hentet 10. oktober 2024 fra

<https://klimamonitor.no/publikasjoner/kommunerangering-2024>

Norsk Tindesenter (2024) Romsdalseggen og Nesaksla. Digitalt innhold Sherpatrappa og Rauma.

Norsk Tindesenter (2019). Enkel besøksstrategi Romsdalseggen med Littlefjellet - en tur fra Vengedalen over fjellet til Åndalsnes.

NOU 2023:10 Leve og oppleve. Reisemål for en bærekraftig framtid. Reisemålsutvalget til Nærings- og fiskeridepartementet (2023)

NOU 2024:2 I samspill med naturen. Naturrisiko for næringer, sektorer og samfunn i Norge.

Naturrisikoutvalget til Klima- og miljødepartementet (2024)

Rauma Kommune (2019) Samfunnsplan

<https://www.rauma.kommune.no/om-kommunen/planer-styringsdokument-og-rapporter/samfunnsplan/>

Rauma Kommune (2022) Klima- og miljøplan

<https://www.rauma.kommune.no/om-kommunen/planer-styringsdokument-og-rapporter/temaplaner-og-strategier/klima-og-miljøplan-2023-2027/>

Rauma Kommune 2023. Beredskapsplan.

(<https://www.rauma.kommune.no/om-kommunen/planer-styringsdokument-og-rapporter/temaplaner-og-strategier/beredskapsplan/>)

Rauma Kommune 2023. Besøksstrategi Rauma Kommune.

Rauma Kommune 2024. Kommunal Planstrategi 2024-2027

(<https://www.rauma.kommune.no/f/p1/i23f373b8-2ac3-4d5e-8a1d-abd542bdc9cd/kommunal-planstrategi-2024-2027.pdf>)

Rauma Kommune (2024) Gjesteundersøkelse Bærekraftig Reisemål, Rauma.

Rauma Kommune (2020) Innbyggerundersøkelse Bærekraftig Reisemål, Rauma Kommune

Rauma Kommune (2021) Klimabudsjett Rauma kommune 2021-2030

(<https://www.rauma.kommune.no/f/p1/i0576d8ac-cd4e-4fab-902b-98f3d46c8982/klimabudsjett-for-rauma-kommune-2022.PDF>)

Rauma Kommune (2024) Innbyggerundersøkelse Bærekraftig Reisemål, Rauma

Rauma Kommune nettside (2024) Bobilparkering Åndalsnes. Hentet oktober 2024 fra <https://www.rauma.kommune.no/tjenester/parkering-vei-og-transport/parkering/bobilparkering-andalsnes/>

Regjeringen 2024. Innfører krav om nullutslipp i verdensarvfjordene. Publisert 27.08.24. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nullutslipp-i-verdensarvfjordene/id3051481/>

Responsible tourism partnership. Limits of acceptable change. Hentet 9. oktober 2024 fra <https://responsibletourismpartnership.org/limits-of-acceptable-change/>

Rolandsen, C.M., Tveraa, T., Gundersen, V., Røed, K.H., Tømmervik, H., Kvie, K., Våge, J., Skarin, A. & Strand, O. 2022. Klassifisering av de ti nasjonale villreinområdene etter kvalitetsnorm for villrein. Første klassifisering – 2022. NINA Rapport 2126. Norsk institutt for naturforskning.

Rauma Kommune 2023. Besøksstrategi for Rauma Kommune. <https://www.rauma.kommune.no/om-kommunen/planer-styringsdokument-og-rapporter/temaplaner-og-strategier/besoksstrategi-for-rauma-kommune/>

SSB Kommunefakta (2024). Hentet 10. sept. 2024 fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/rauma>

Steen, T. (25. juli, 2024). Et bærekraftig reiseliv krever nye regler. NRK Kronikk. <https://www.nrk.no/ytring/et-baerekraftig-reiseliv-krever-nye-regler-1.16969709>

St.prp. nr. 32 (2006-2007) Om vern av villaksen og ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder.

Strategi Visit Nordvest 2021-2025. <https://visitnw.wordpress.com/wp-content/uploads/2022/01/strategi-visit-nordvest-2021.pdf>

Studievalg.no (2024) Norsk Fjellfagskole. Hentet oktober 2024 fra <https://studievalg.no/skoler/fagskole/more-og-romsdal/rauma/norsk-fjellfagskole>

Synnfjord kommune (2024) Ni toppturparkeringsplassar er tilgjengeleg for skisesongen. Hentet 15. oktober 2024 fra <https://sunnfjord.kommune.no/aktuelt-fra-kommunen/ni-toppturparkeringsplassar-er-tilgjengeleg-for-ski-sesongen.15727.aspx>

Up Norway, LinkedIn oktober 2024.
(<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7247492364133425152/>)

UNWTO (1981) Saturation of Tourist Destinations: Report of the Secretary General, World Tourism Organisation, Madrid.

Visit Nordvest (3. oktober 2024) <https://www.nv.visitmr.com/artikler/infomote-status-rasskringsarbeidet-i-trollstigen>

Zouhar, Y., Wold, L. C. & Gundersen, V. 2023. Brukerundersøkelse i Reinheimen nasjonalpark. Sommeren 2022. NINA Rapport 2294. Norsk institutt for naturforskning.

Øyjordet, I. (2019) Besøksstrategi Verneområda i Reinheimen. Nasjonalparkstyret for Reinheimen.

Åndalsnes Avis (17. sept. 2024) <https://www.andalsnes-avis.no/nyheter/i/wgR1vA/uvanlig-mange-doedsulykker-i-fjellet>

Årdal og Tønset (15. juni 2024) Aukande besøkstal: – Allemannsretten er på nokre måtar under press. NRK Nordland. https://www.nrk.no/nordland/aukande-besokstal_-_ Allemannsretten-er-pa-nokre-matar-under-press-1.16926257

Spor.



Takk for oppdraget!

Hilsen SPOR Natur og Reiseliv AS

www.spor.eco

