

meiningar

Lesarinnlegg og meningsytringar skal vera signerte med fullt namn. I tillegg til publisering på papir, kan også meningsytringar bli delt på **fjuken.no**.

Telefon 61 21 38 60 • redaksjon@fjuken.no

● Kollektiv-turistane kan gje turismen i Norddalen luft under vengene:

– *Bruk tilgjengeleg infrastruktur*



TURISME

YOSRA ZOUHAR

Mastergradsstudent naturbasert reiseliv, NMBU

Investering i ein flyplass på Tolstadåsen i Vågå er eit samferdselstiltak som berre tek sikte på transport, mens investering i kollektivtransport er òg ei investering i opplevingar for turistane.

Flyplass på Tolstadåsen. Tradisjon tru blir debatten om flyplass teke opp kvart valår – og i år var inga unntak. I ei stortingsmelding frå 1997 sto det at utgreiing viser at ein ikkje er tent med ein flyplass på Tolstadåsen, og at ein vil ha betre effekt av å investere i utbetring av vegar og tilbodet på Dovrebanen. Ved valet i haust stilte fleire av partia i Norddalen seg positive til ei ny utgreiing. Argumenta er i hovudsak avstandsulempene – både for turisme og busetjing. Og med fokus på elektrifisering av luftfarten skal Gudbrandsdalen Lufthavn bli ein miljøvenleg flyplass.

Norges fyrste miljøvenlege flyplass. Med heilelektriske fly skal Gudbrandsdalen Lufthavn bli Norges fyrste miljøvenlege flyplass. El-fly vil kun vera aktuelt på korte strekningar, og kan dermed ikkje nyttast til utanlandsflygingar. I følgje Facebook-gruppa «Ja til flyplass i Vågå» var styreleiaren i Gudbrandsdalen Lufthavn i 2018 i kontakt med asiatiske flyselskap som ynskjer å ha fly på Tolstadåsen. Den asiatiske marknaden i Noreg er i stor vekst, men klimaavtrykka av reisa er enorme. Dagens flyslepp ut mindre Co2 enn for kun eit par år attende. Likevel er det langt att før vi får fly som er klimavenlege nok til å kunne argumentere for at det skal



VALDRESFLYE: Kronikkforfattaren meiner ein bør arbeide for ein heilårsopen fylkesveg 51 over Valdresflye.

løne seg å fly. På Fagernes hadde dei òg tru på den asiatiske marknaden, og at meir miljøvenlege fly og billigare billetter ville legge eit godt turistgrunnlag.

Fagernes Lufthavn, «den himmelske freds plass». Eitt av skrekkeksempla ein unngår å prate om i debatten om flyplass, er Leirin på Fagernes. Her landa skituristar frå bl.a. Düsseldorf og London for å stå på ski på dei store skidestinasjonane Geilo, Hemsedal og Beitostølen. Grunna varmare temperaturar i t. d. Alpane trekk endå fleire nord for å stå på ski og forutsetningane låg til rette for at dette skulle bli ein suksess, men tvert imot. I følge trafikkstatistikken til Avinor hadde Leirin i 2017 ca. 1700 flypassasjerar og var ein av landets hardast subsidierte flyruter. Same år blei det gjort ei marknadsundersøking som tilsa at marknaden låg til rette for at Leirin kunne nyttast som internasjonal charterflyplass.

Pakkereiser. I dag assosierar vi charterturaner med all inclusive-turane til «syden», men den fyste pakkerturen gjekk frå Danmark til Spania – med buss. Pakkereisene legg til rette for at dei tilreisande skal opphalde

seg i området over lengre tid og er viktige for reiselivsbedriftene. For å skapa eit heilheitleg reiselivsprodukt som legg opp til at dei tilreisande skal kome gjennom heile året og opphalde seg her lengst mogleg må vi lage pakkar som strekk seg lenger enn høysesongen og på tvers av kommunegrensar. Løysinga kan vera eit tilbod som belagar seg på at dei tilreisande skal sjå, oppleve og gjera mest mogleg – nemleg kollektivpakkar.

Kollektiv-turistane. Om du ynskjer å nytta deg av kollektivtransport i dag, krev det ein viss grad av planlegging og ei god dose tolmod. Den enklaste måten å koma seg til og rundt i området – er med bil. Dermed aukar behovet for parkeringsplassar, samstundes som det til tider kan oppstå trafikkaos utan like. I Møre og Romsdal starta dei i 2016 prosjektet «Reis som dei lokale». Fokuset her er ikkje å koma fortast mogleg fram, men å oppleve mest mogleg på turen. Det er laga pakkar med turar, aktivitetar og transport, samtidig som det er eit insentiv til å få dei tilreisande til å reisa kollektivt og utnytte ledig kapasitet. Tenk å fått til eit slikt tiltak i vårt område, med dei flotte utgangs-

punkta som Valdresflya og Dovrebanen.

Fylkesveg 51, Valdresflya. Fjellvegane har i all tid vore viktige for reiselivsnæringa – og bidrog til at folk fekk oppleve fjell og seterliv. Vegen er stengt mellom desember og april, og kollektivtilbodet avgrensar seg til høysesongen. Eg er bekymra for korleis ein flyplass vil påverke trafikken over Valdresflya og bedriftene som allereie slit med å utvide sesongen. Å arbeide for ein heilårsopen veg med tilsvarende kollektivtilbod vil derimot vera ein inngang til heilårsopne bedrifter og større moglegheit for tilreisande frå nord til sør gjennom heile året. På vegen er det uendeleg med fjelltoppar og fiskevatten – berre fantasien set grenser på alt du kan oppleve på kvar ein stopp. Som fjellvegane, danna jernbana i si tid grunnlag for turisme og opna opp Gudbrandsdalen på ein ny måte.

Dovrebanen. Jernbana er eit sentralt bindeledd på Austlandet. Innan 2034 skal strekninga frå Oslo til Lillehammer vera ferdig utbygd med dobbeltspor. Dermed får Dovrebanen større kapasitet og kortare reisetid. I tillegg går togstrekninga gjennom dei flottaste nasjonalpar-

kar, fjell og naturattraksjonar. Alt det ein går glipp av ved ein flytur frå Tolstadåsen til Værnes. Dette gjer togreisa til ei oppleving i seg sjøl, samstundes som du har friheita til å gå av og på nett der du måtte ynskje. Interrail har fått ei auka popularitet dei siste åra, både i Europa og resten av verda. Kva betre utgangspunkt finst vel for det, enn nettopp vårt område med vill natur ved kvar ein togperrong.

Urørt natur og enkelt folkeliv. Det som ein gong lokka dei rike engelskmenn hit. Ved å reisa med tog over Dovrefjell eller buss over Valdresflya, vil dei tilreisande få moglegheita til å oppleve nett dette gjennom heile reisa. Å investere i samferdsel er avgjerande for reiselivet – det er og vil bli enda viktigare i framtida å kunne knytte regionen, landet og verda tettare saman. Korleis vi gjer dette vil vera med på å definere kva reiseliv vi ynskjer. Tenk når togferie gjennom Gudbrandsdalen kjem på Europeiske turistar si «bucketlist» og flyreiser er ein saga blott? Da kan vi byrje å prate om eit reiseliv med luft under vengene.