



PROSESS

Firdi- en visjon om ferd på fjorden
masteroppgave i arkitektur høsten 2013
Karoline Førund & Hilde Vinge Fanavoll
2

INNLEDNING

Valg av tema:

Norge er på grunn av landskapet et land det er vanskelig å reise rundt i og å bebo. 10 % av alle reiser blir tatt kollektivt (1). Transport til sjøs har gått fra å være det som knytter kommuner sammen til å en hindring i høyere grad- infrastrukturen til land bygges ut slik at man skal kunne kjøre langs kysten uten å måtte krysse med båt. Denne strategien gjør at kollektivtilbudet til sjøs stadig blir nedrustet og båtlinjer lagt ned.

1: transportøkonomisk institutt,
reisevaneundersøkelsen 2009

METODE

Utgangspunktet for oppgaven er å teste en idè og hypotese relatert til cruiseturisme og lokal kollektivtransport til sjøs.

Vi startet med en idè om en strategi om at den eksposivt voksende cruiseturismen kunne være med på å styrke og opprettholde kollektivtransporten.

Steder som blir valgt skal være et produkt av undersøkelser av regionen, cruiseturisme og strategier implementert i konteksten.

Samtidig som man jobber pragmatisk, ønsker vi også å undersøke cruise- og lokale kvaliteter med en mer følelsesmessig tilnærming gjennom skisser.

En annen måte å tilnærme seg et svar på er gjennom å skape en rolleliste over brukere. De ulike brukerne blir valgt gjennom registreringer av hvem som reiser og tendenser som kommer til å reise

Hvordan håndtere de store menneskemengdene?
Hvordan forholder den globale cruiseindustrien seg til lokale interesser?

VI ØNSKER Å STILLE
SPØRSMÅL. IKKE
NØDVENDIGVIS GI DET
RIKTIGE SVARET

STUDIETUR TIL FLÅM OG BERGEN

Vi startet arbeidet med oppgaven med å dra på studietur midt i høysesongen. Vi tok hurtigbåten fra Bergen til Flåm - en populær turistrute.

De viktigste observasjonene vi gjorde på turen og tok med oss videre var:

- Å ankomme Flåm var som å komme i en kulisse. Norsk folkemusikk blir spilt over høytalere på kaien. En "stavkirke" selger øl.

6 ulike souvenirbutikker selger de samme produktene.

- Reisen er attraksjonen.

- Fjorden samler mange ulike mennesker som har ulike motiver for å reise hit. Mange er der for å se på naturen. Andre for å bruke naturen aktivt.

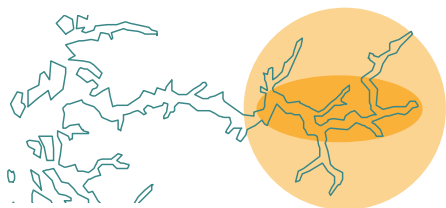
REGISTRERING

- SOGNEFJORD OG CRUISETURISME

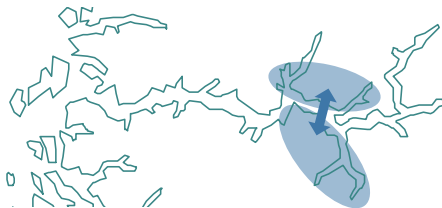
Vi begynte med innhenting av informasjon, parallell registrering og kartlegging av Sognefjorden og av cruiseindustrien generelt .

Sognefjord
registreringer av område
kartlegging av attraksjoner og bosetning
befolkningsvekst og næringsliv
eksisterende infrastruktur
muligheter for lokalt båtnettverk
landskapet i Sognefjorden
reisetid og avstander

Cruiseturisme
miljømessige, sosiale, økonomiske utfordringer med cruiseturisme, globalt og for Norsk fjordlandskap
spesielt
dagens anløp og mengder
cruiseturister
fremtidig utvikling av cruiseindustrien
dimensjonene på cruiseskip
cruiseturisten: gangen i et
cruisebesøk



hoved bo-og arbeidsmarked (innerst) og turistattraksjoner (ytterst)



områder som kan knyttes sammen med båttransport. Det er vurdert opprettet pendlerruter med båt mellom Vik-Sogndal og Flåm-Sogndal



områder med gode veiforbindelser - båttransport tar lenger tid enn bil.

Noe av det vi fant ut som vi tok med oss videre:

Hoved bo- og arbeidsmarked
Hva som er fraflytningstruet

Områder som er avhengige av båttransport
Områder det har blitt vurdert å sette opp igjen lokalbåtruter

DISTRIBUSJON - EKSISTERENDE SITUASJON

reisemønster med utgangspunkt i Flåm.

Cruisepassasjerer går av skipet og rett til attraksjon og tilbake igjen.

TRANSPORTMIDDEL



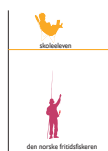
CRUISEPASSASJERER



LANDBASERTE TURISTER

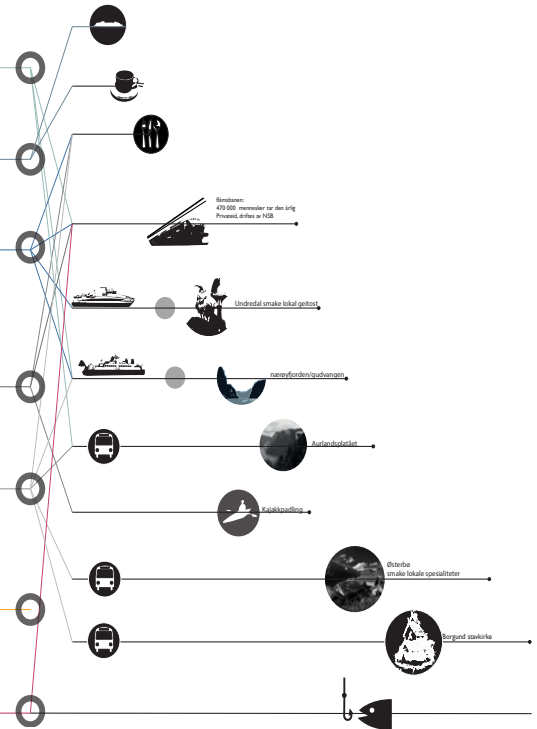


LOKALE

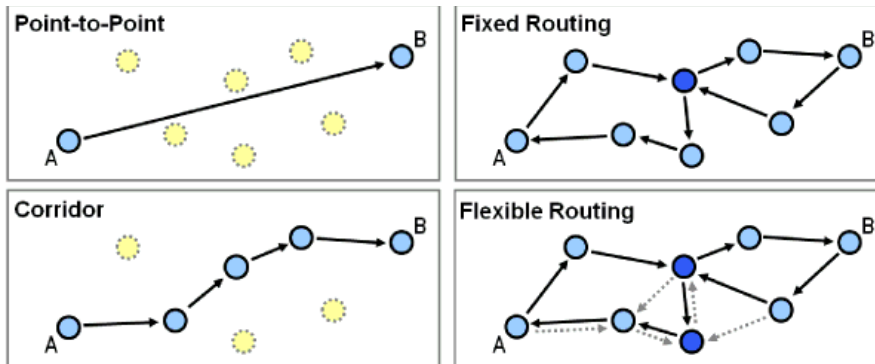


TID ATTRAKSJON

7 timer



STRATEGI - KONSEPT



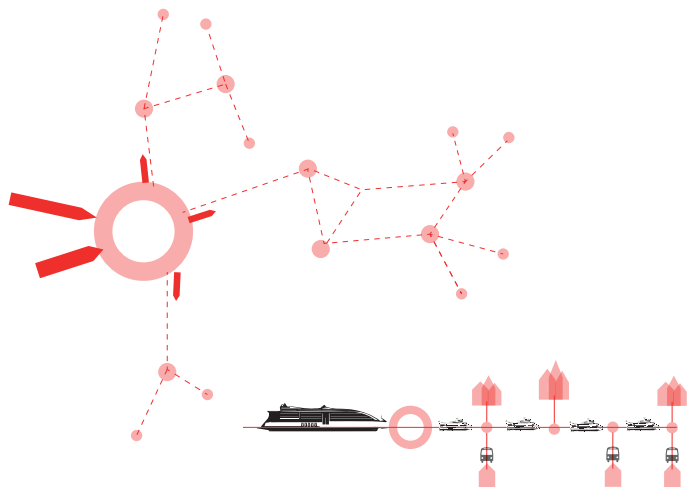
hva er et knutepunkt- mellomstopp- endestopp?

Hvilken strategi kan fungere for en større distribusjon av turistene og av økonomien som kommer med cruiseturisme?

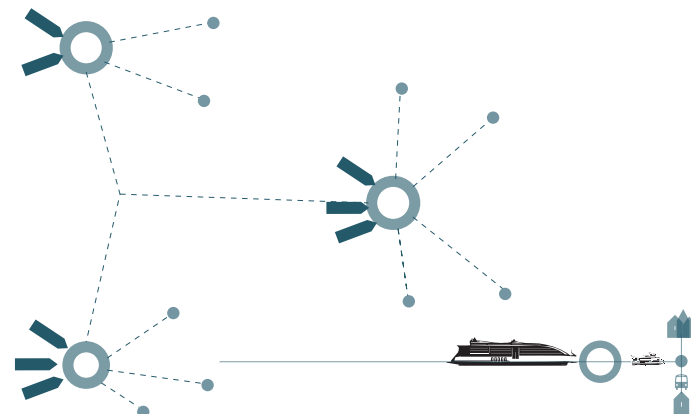
Vi begynte strategien med å se på to ulike konsepter for videre distribusjon av turistene. De skal distribueres videre i hovedsak med mindre båter - men skal de ta båten direkte til attraksjonen eller skal båtene danne et nettverk, der turistene bytter båt underveis?

Ut fra målsettingen om et løft for lokal sjøtransport var vi i utgangspunktet mest innstilt på alternativ 2.

STRATEGI - DISTRIBUTJON



Samle cruisebåter på ett sted som betjener Sognefjorden der turister blir distribuert videre med lokale båter. Det lokale båtnettverket fungerer

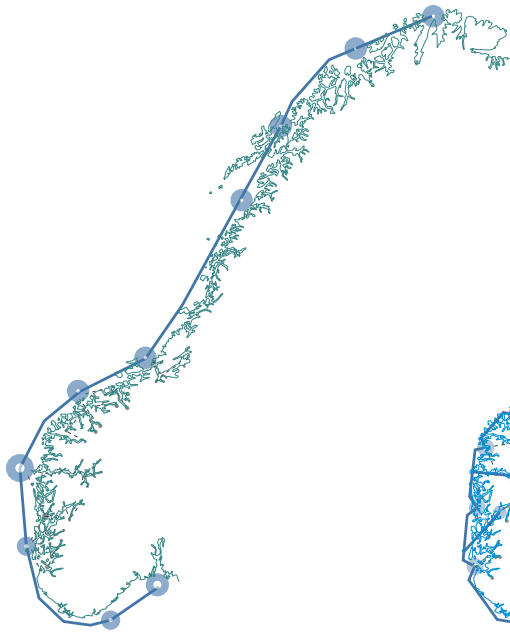


mindre cruisehubber som betjener fjorden. Plassering blir bestemt av avstander til tettsteder/attraksjoner

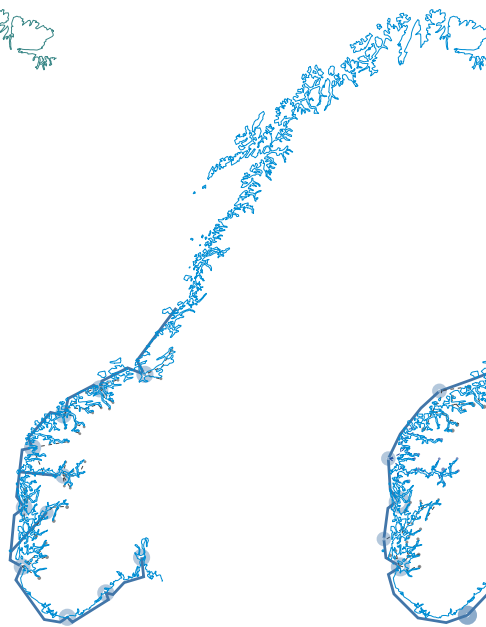
STRATEGI I KONTEKST

- NASJONALT NIVÅ

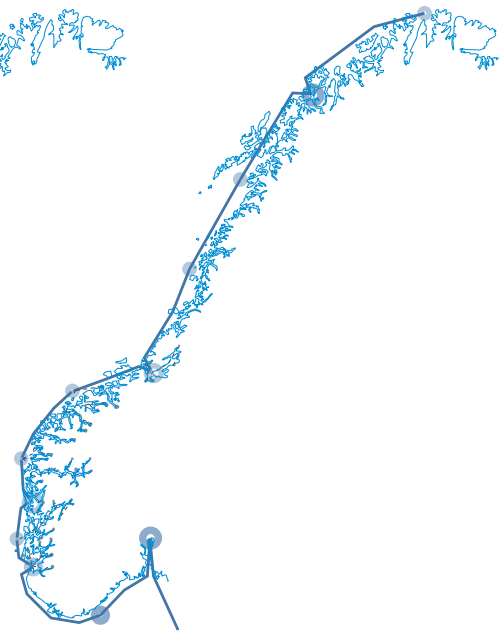
Hvordan kan de to strategiene bli implementert konseptuelt på nasjonalt nivå? Skal man fra knutepunktet reise videre via mellomstopp, eller ta båten direkte til attraksjonen - hva vil dette ha å si for antall cruise-knutepunkt og plasseringen av disse? Eller blir det en kombinasjon - det er forskjeller i utfordringene mellom byhavner og små tettsteder med cruiseanløp.



Få cruisehvaner langs kysten betjener store områder.



flere cruisehavner plassert mer i samsvar med den norske topografien (fjordene)



etableres cruisehubber i byer langs kysten.

STRATEGI I KONTEKST

- REGIONALT NIVÅ

Etter utprøvinger i nasjonal skala fant vi ut at denne skalaen ble vanskelig å jobbe med i og med at konteksten blir for kompleks for at man skal teste ut utover på det konseptuelle nivået. For å finne ut hvor store områder et knutepunkt skal dekke gikk vi nærmere inn på vår case Sognefjorden.

Hvor mange skip skal disse knutepunktene kunne ta imot, og hvor store områder skal de dekke?

Vi vurderte ulike alternativer for dekningsområde og for plassering av knutepunktet, ut fra informasjon fra registreringer. Her så vi på forbindelser mellom ulike destinasjoner, reisetider og mengder skip.

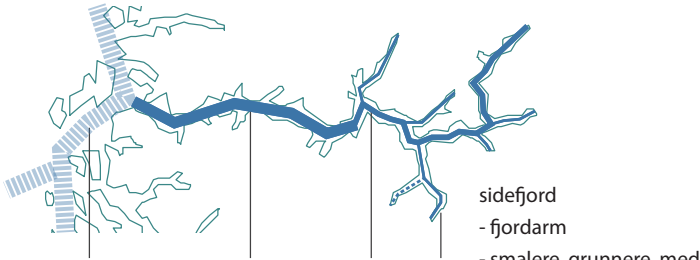
I hovedsak har vi sett på to områder for plassering, ut fra landskapsgitte forutsetninger, avstander og tilknytning til tettsteder og eksisterende infrastruktur.

1) Vi ville teste ut ekstremutsagnet:

Hva om man flytter alle cruiseskip ut av fjorden?

2) Det andre alternativet vi undersøkte var en plassering der fjorden deler seg i mindre armer - som vi anså som et naturlig fordelingspunkt dersom man kommer seilende innover hovedfjorden.

FJORDVEIEN



Stamnettverket -
hovedfartsåre for
sjøtrafikk langs

kysten

motorfjord

- brei (5km) dyp,
forholdsvis rett fjord
med få tettsteder/
attraksjoner
- få stopp, få (om
noen) kryssende
ruter

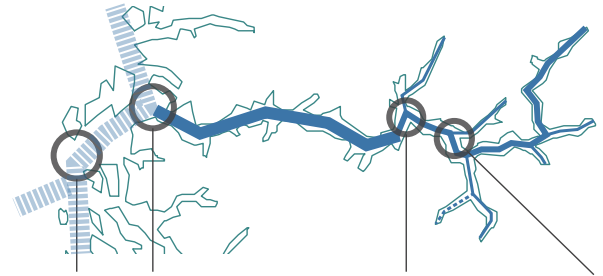
hovedfjord

- hoveddelen av fjorden,
noe smalere og mer
svingete, med avstikkere
, kryssende ruter og
mange stoppesteder

sidefjord

- fjordarm
- smalere, grunnere, med
bratte fjell på hver side.
- et tettsted og/eller tu-
ristattraksjoner i enden

INTERESSANTE OMRÅDER FOR KNOTEPUNKT



Starten på
Sognesjøen -
som kan ses
på som en
forlengelse
av fjorden

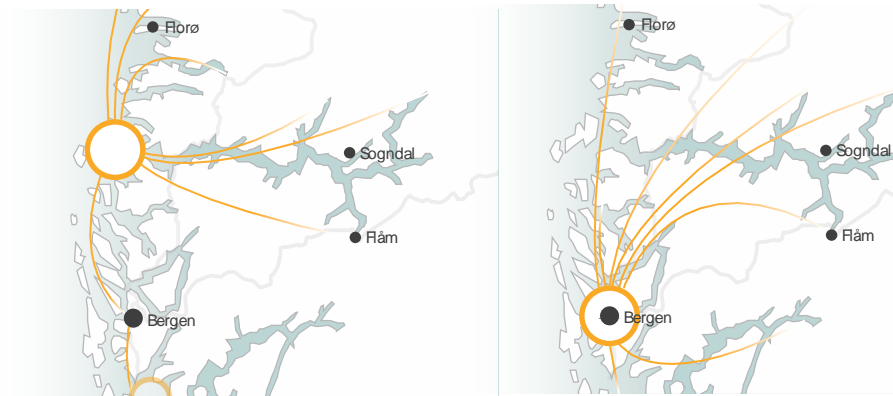
Munningen
av fjorden,
fjordterskel

- alle skal
hit - før de
sprer seg i
fjordarmene

- nærmere
adminsenter
Sogndal, midt i bo-
og arbeidsområdet
- mer nyttig for
lokale?

PLASSERING OG DEKNINGSOMRÅDE FOR CRUISEHUB

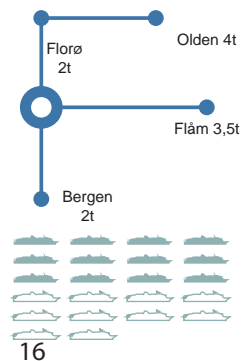
Vi vurderte hvor stort område en hub som skulle betjene Sognefjorden skulle være, og om det var mulig å slå sammen flere regioner. Det ble



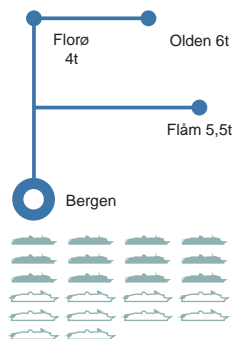
REISETID HURTIGBÅT.

GJENNOMSNI TT L I G ANTALL
CRUISESKIP PR DAG I
HØYSESONGEN I DAG OG
PROGNOSE 2030

Nytt knutepunkt, plassering ved innløp til Sognefjorden

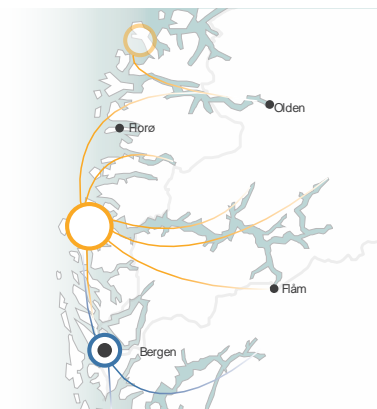
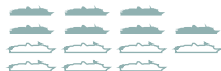
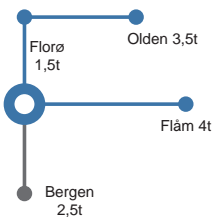


Bergen som knutepunkt

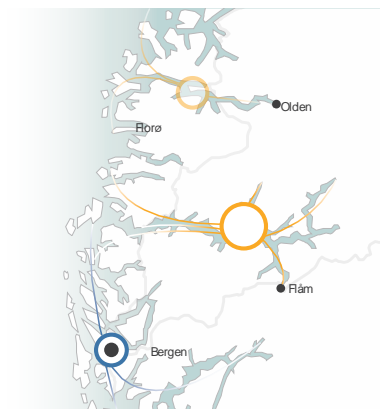
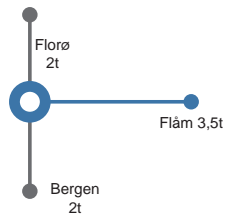




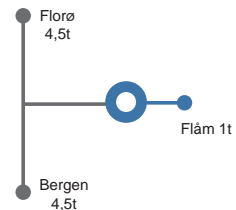
Bergen egen havn, felles Sogn, Florø, Nordfjord



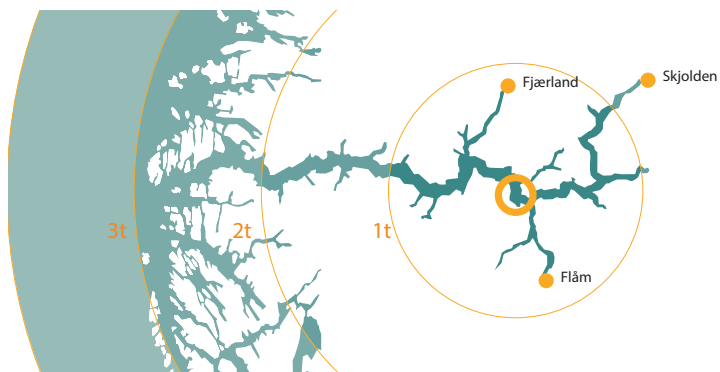
Bergen, Sogn, Nordfjord eget punkt - knutepunkt langs kysten



Bergen, Sogn, Nordfjord eget punkt - knutepunkt et stykke inn i fjorden

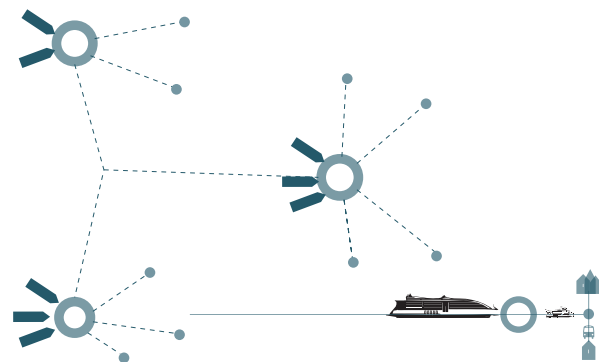


PRINSIPP - PLASSERING INNE I FJORDEN

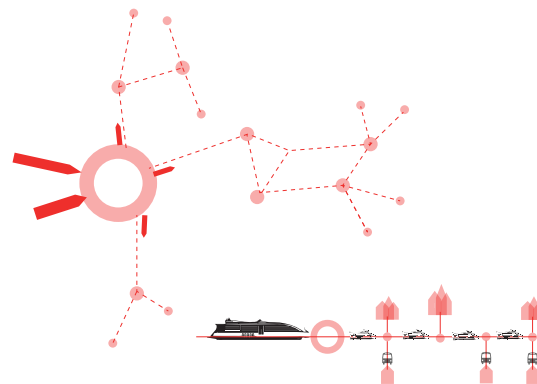
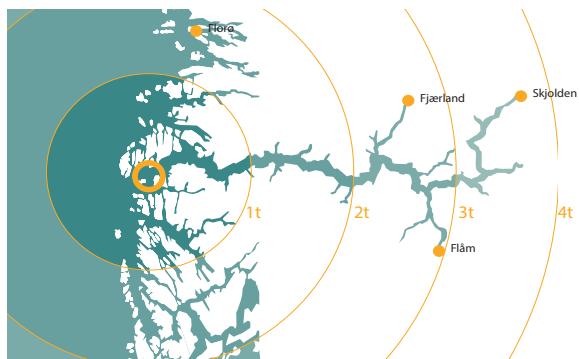


Direkte fra cruisebåten til endestopp
Kort vei til attraksjoner, ligger sentralt
til i hovedområdet der hvor folk bor.

Avstandene til de største attraks-
jonene blir korte, og hver enkelt båt
kan ta flere turer per cruiseskip



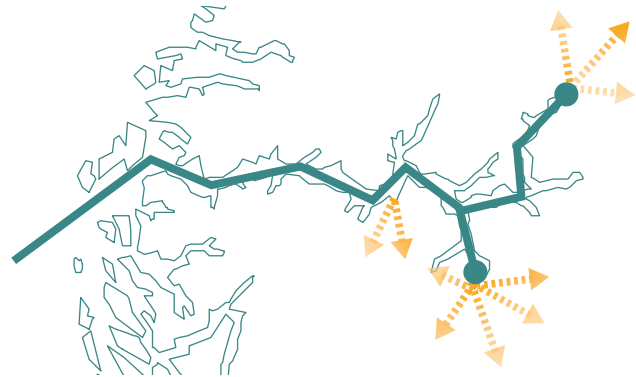
PRINSIPP - PLASSERING UTENFOR FJORDEN



via-via
innom flere stoppesteder underveis

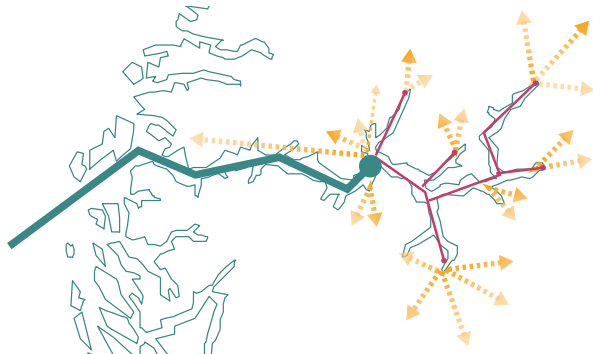
DISTRIBUSJON AV CRUISETURISTER

SITUASJONEN I DAG



Mindre valgmuligheter for cruiseturistene. Cruiseskipene reiser inn til havn og cruiseturistene blir distribuert videre, hovedsaklig med buss, til attraksjoner rundt havnen. Pga rutetider og mangel på kapasitet er det vanskelig å utforske resten av fjorden. Noen av utfordringene med denne modellen er at menneskemengden i liten grad blir fordelt utover et større område, og at attraksjonene (f.eks. Flåmsbanen) blir overbelastet og "turistifisert".

CRUISESKIPENE STOPPER ET MIDTVEIS I FJORDEN



Hva om cruiseskipene stopper midtveis i fjorden og turistene distribueres videre fra dette punktet?

Fra dette punktet blir hele fjorden tilgjengelig sett fra tidsperspektivet en dagsutflukt for cruiseturister varer. Turistene kan derfor nå et større geografisk område, og det blir en større distribusjon både sosialt og økonomisk.

CRUISESKIPENE STOPPER UTENFOR FJORDEN



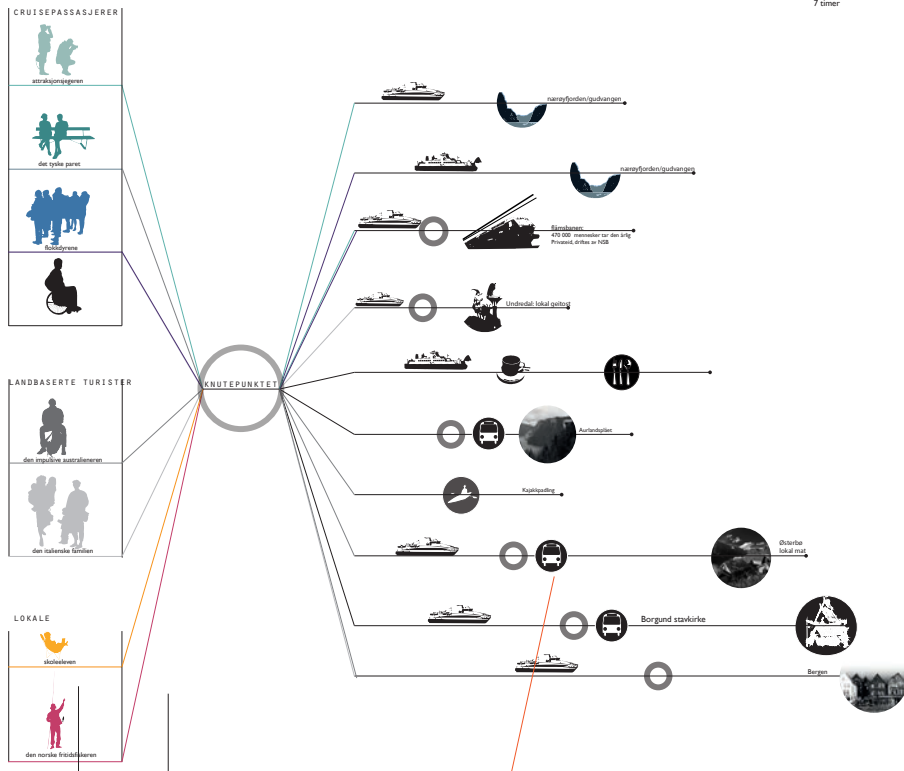
Hva om cruiseskipene stopper utenfor fjorden og turistene distribueres videre fra dette punktet?

Fra dette punktet blir området ytterst i fjorden tatt i bruk som en del av fjordopplevelsen. Turistene vil kunne spres over et større geografisk område, men reisetiden til de etablerte turistattraksjonene blir lang.

DISTRIBUSJON- KNOTEPUNKT MIDTVEIS I FJORDEN

TID AKTIVITET

7 timer



KAN PROBLEMENE VI SER IDAG
UNNGÅS OM MAN BARE GJØR HELT
MOTSATT?

- VI VELGER Å TESTE OM MAN KAN
DISTRIBUERE CRUISETURISTENE
FRA UTENFOR FJORDEN.

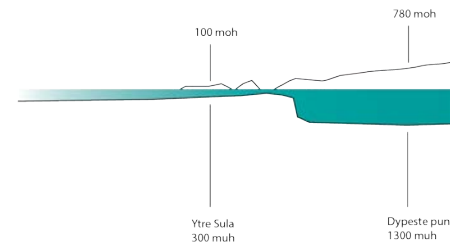
UTENFOR FJORDTERSKELEN - STRATEGI

Hovedtanken bak strategien vår er å samle cruiseturistene i ett punkt for så å spre dem videre ved hjelp av sjøtransport.

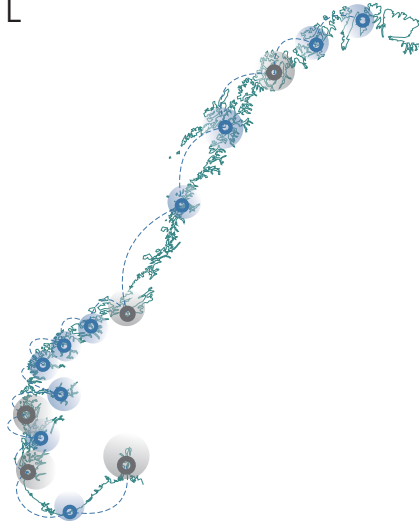
Vi fant at dersom vi plasserte cruiseskipene ytterst, ville vi likevel trenge et lokalt fordelingspunkt der fjorden deler seg - ettersom turen inn dit er i hovedsak en transportetappe med få stoppesteder, så man kan tenke seg den første etappen foregår med større båter.

Vår strategi for distribusjonen av cruiseturister var et cruisestopp i Ytre Sogn, et lokalt knutepunkt i Balestrand (som idag er et sted med mye turisme og høy utskifting av hurtigbåtpassasjerer) og lokale endestopp.

Vi jobbet videre med et strategidiagram for fordeling til ulike turer og aktiviteter for cruiseturistene og med utvikling av ulike profiler for turene.

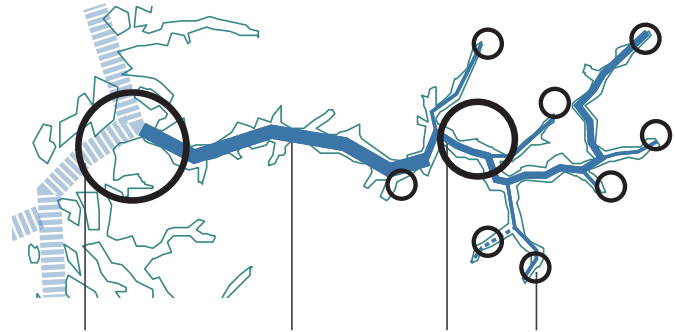


NASJONAL



knutepunkt langs kysten - ikke inne i fjordene
kan knyttes sammen i nettverk - langs stamnettverket
forskjell på cruishavn i byen og på små steder, byene
har infrastruktur til å takle det
de største byene videreutvikles som cruisehavner,
cruiseknutepunktene opprettes for å samle småhavner
ei havn per fjord (?)

REGION

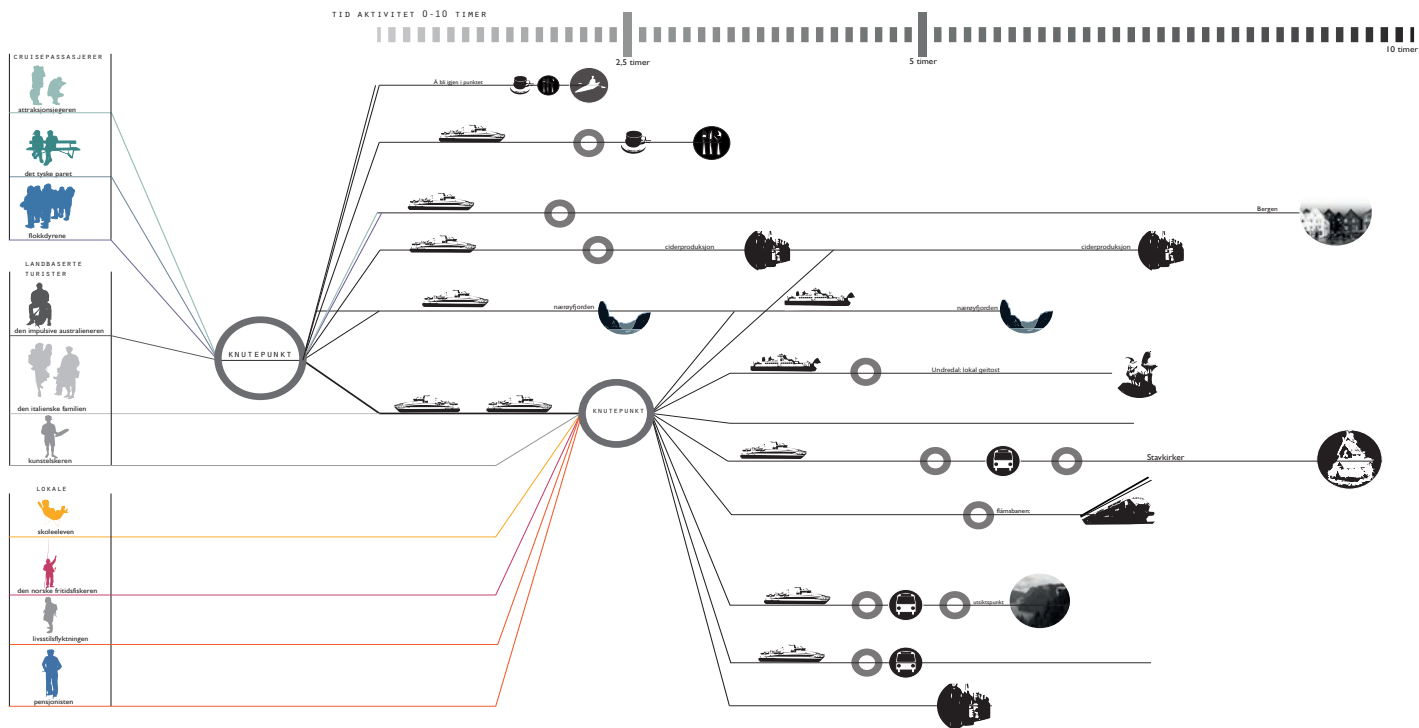


Cruiseskipene
stopper utenfor
fjorden

Omfordelingspunkt
der fjorden deler seg

Endestopp

DISTRIBUSJON- KNOTEPUNKT UTENFOR FJORDEN



Vi vurderte muligheter for plasseringer av knutepunkt i forhold til land på et konseptuelt nivå - skal de være frittstående konstruksjoner, tilknyttet øyer eller tilknyttet fastlandet? Ved å gjøre det førstnevnte følte vi at vi underbygget temaet med sjøtransport, minimerte naturinngrep og unngikk den homogene havnen.

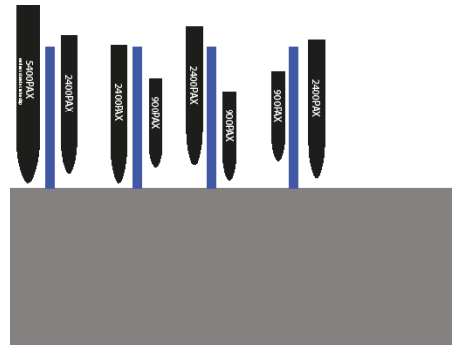
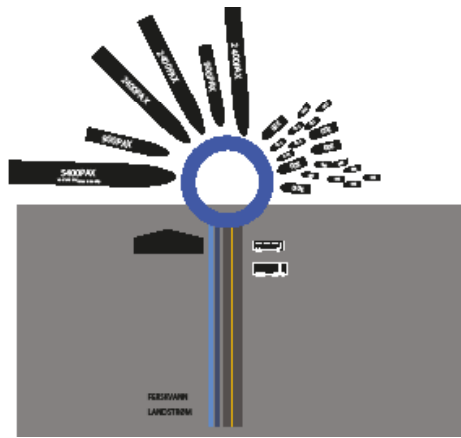
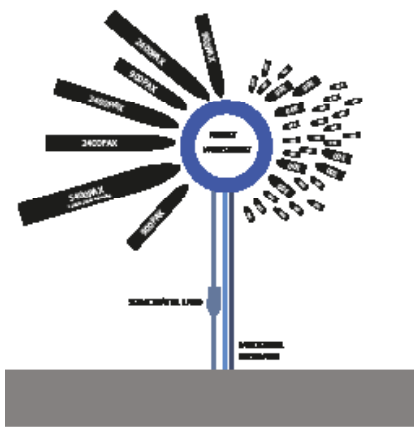
Igjen var dette en utforsking av det ekstremt motsatte alternativet til dagens situasjon.

Undersøkelser av fjordmunningen viste at det uansett ikke var tettsteder i området som naturlig kunne fungert som havn. Plassering av cruisehub gikk ut fra at havnen skulle være et frittstående element, men med mulig landgang tilknyttet en øy eller fastland.

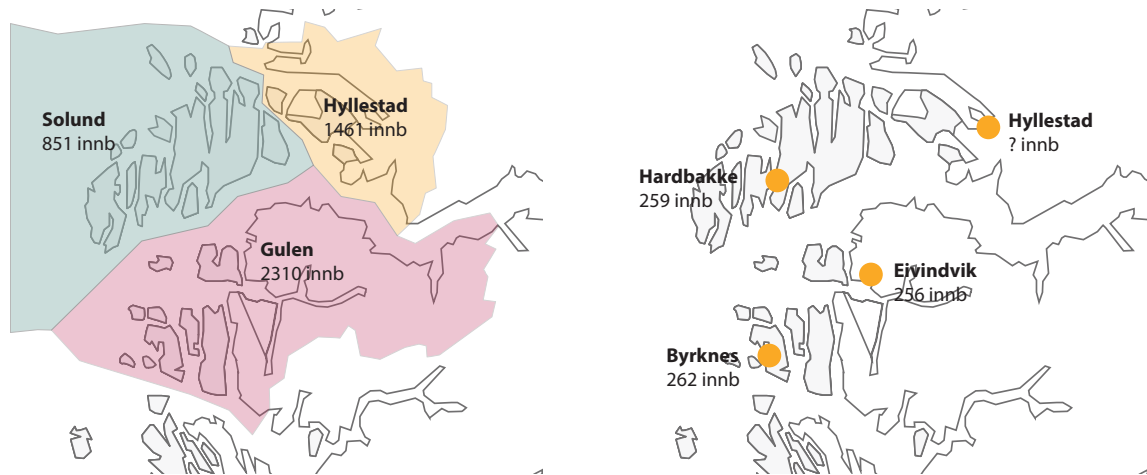
Ut fra en del registrering av området - av topografi, vindforhold, kontakt med lokal sjøtrafikk, vernede naturområder (for sjøfugl) bosetning og hvordan vi vurderte cruiseturistenes opplevelse av

overgangen og videre reise ville være, valgte vi en plassering ved fjordterskelen, ved inngangen til selve knutepunktet. Men uten noen faste holdepunkter var det imidlertid vanskelig å finne en helt spesifikk plassering av knutepunktet.

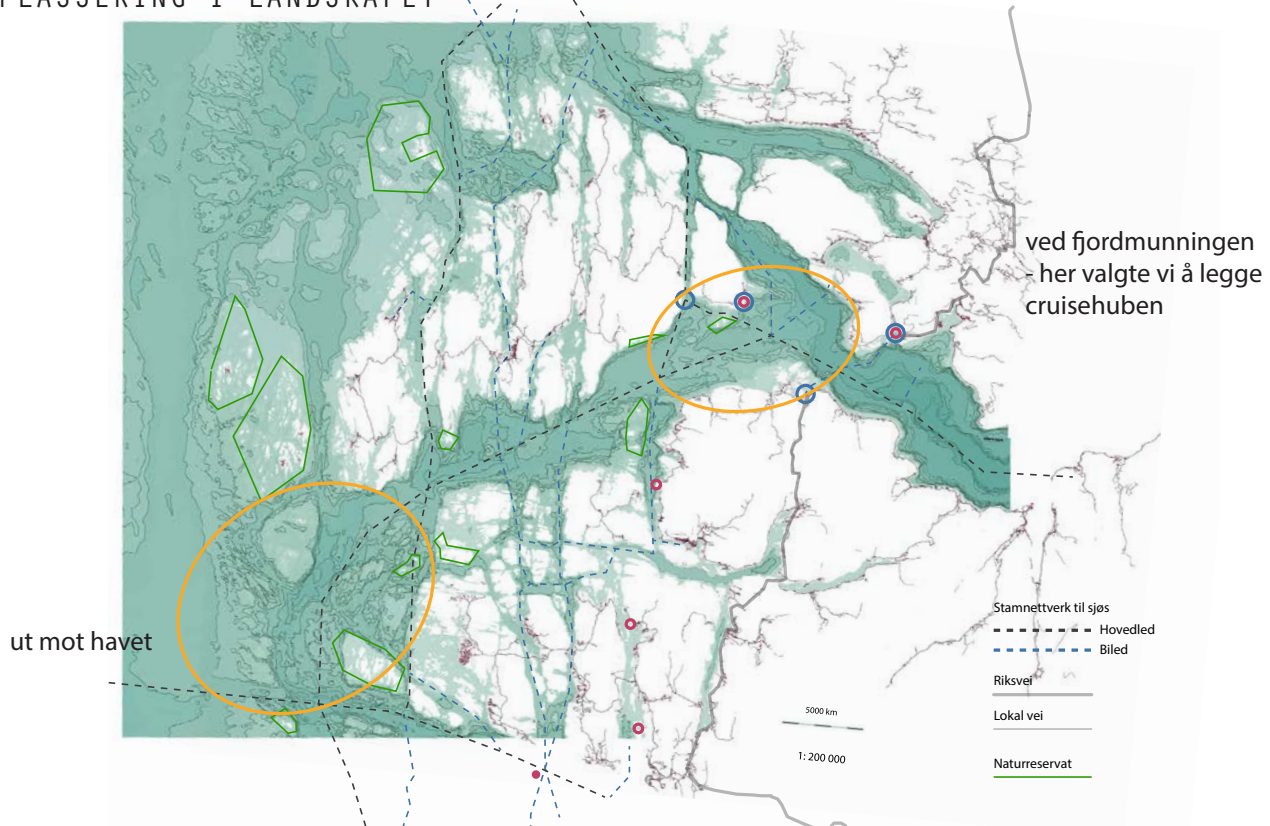
Ved midtsemestergjennomgangen hadde vi gått for en tentativ plassering ved denne øya, basert på dybdeforhold (fjordterskelen), muligheter for utsikt fra punktet og eksisterende sjøtrafikk i området.



REGISTRERINGER FRA OMRÅDET

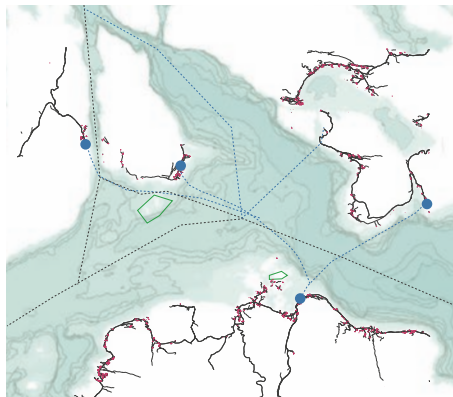


PLASSERING I LANDSKAPET

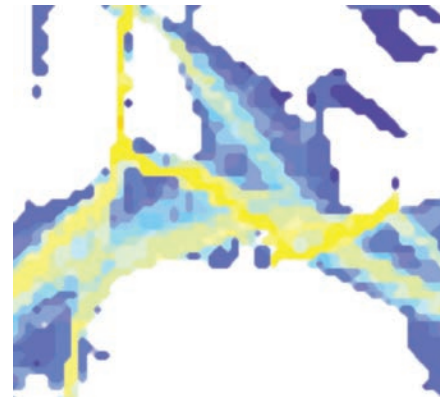




SKIFT I LANDSKAPET / HØYDE,
DYBDE



BEBYGGELSE, VEI,
FERJER, FARLEDER



TRAFIKKMENGDE



ROMLIG UTFORSKELSE AV PROGRAM OG UTFORMNING

Samtidig som vi jobbet pragmatisk med plassering av cruisehub og strategien for hele fjorden, prøvde vi også med en mer romlig og følelsesmessig tilnærming til utforming av cruisehuben.

Dette var et godt virkemiddel for å visualisere de mulige romlige situasjoner som oppstår med cruiseskipene, og hvilke arrangementer og opplevelser som kan foregå



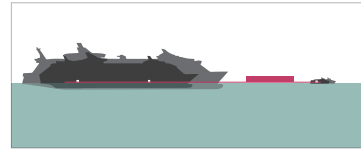


SKJEMATISK OG VISUELT PROGRAM

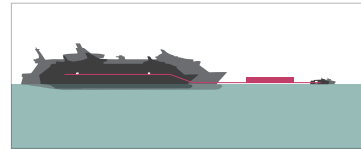
Parallellt med utvikling av strategien jobbet vi med programmering og konseptutvikling for stoppestedene i de ulike delene av strategien.

På den ene side diagrammatisk for cruiseknutepunktet, sett ut fra ulike brukergrupper og ulike båters behov. Samtidig som vi undersøkte visuelt i collager ulike aktiviteter, opplevelser og stemninger vi ville få frem generelt eller ved de forskjellige nivåene i strategien.

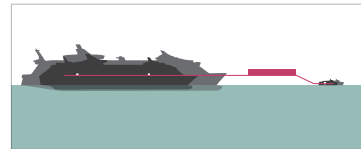
KNUTEPUNKT - HØYDE OVER VANNET



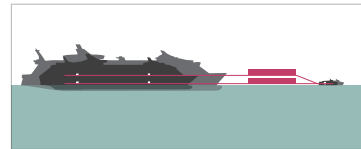
utviklingsnivået og formidlingsnivået, utviklingsnivået er høyere enn



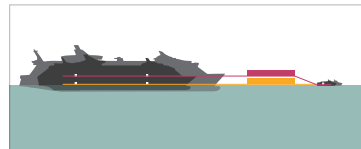
utviklingsnivået og formidlingsnivået, utviklingsnivået er høyere enn



utviklingsnivået og formidlingsnivået, utviklingsnivået er høyere enn



utviklingsnivået og formidlingsnivået, utviklingsnivået er høyere enn



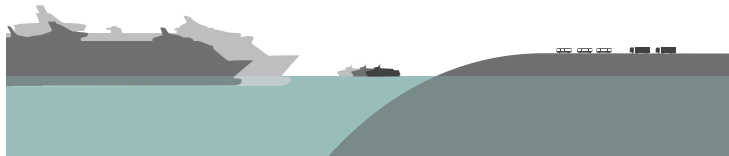
utviklingsnivået og formidlingsnivået, utviklingsnivået er høyere enn



1)ny "cruiseøy"



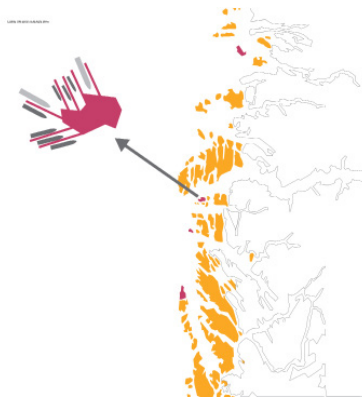
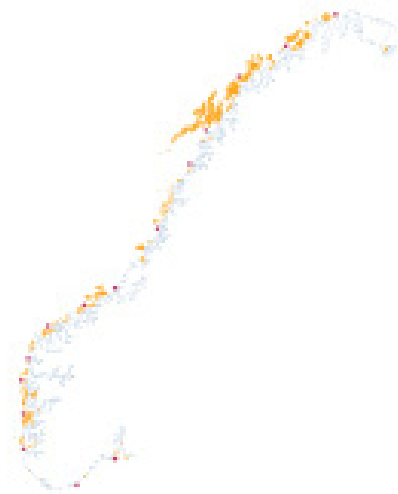
2)bruke en eksisterende øy



3)tilknyttet land

Cruiseøy

- vi vurderte om et konsept for prosjektet kunne være en cruise øy - som en del av et annet særtrekk ved den norske topografien - skjærgården.

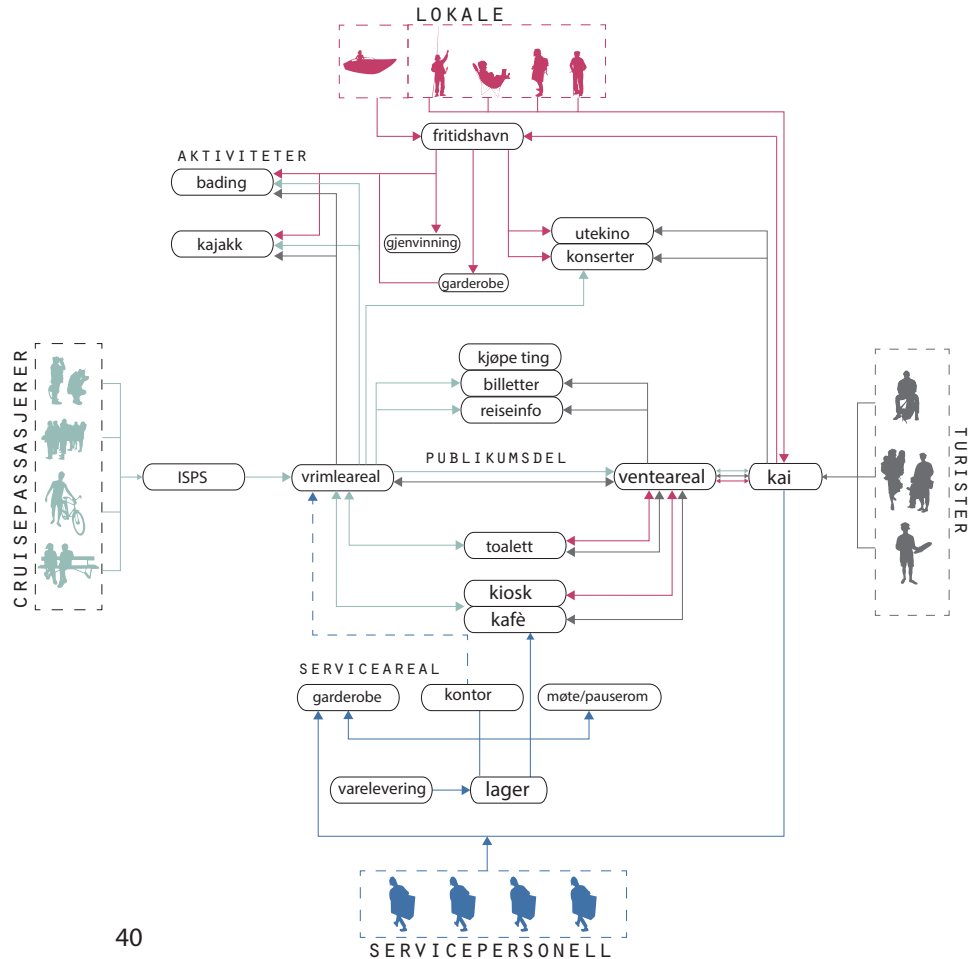




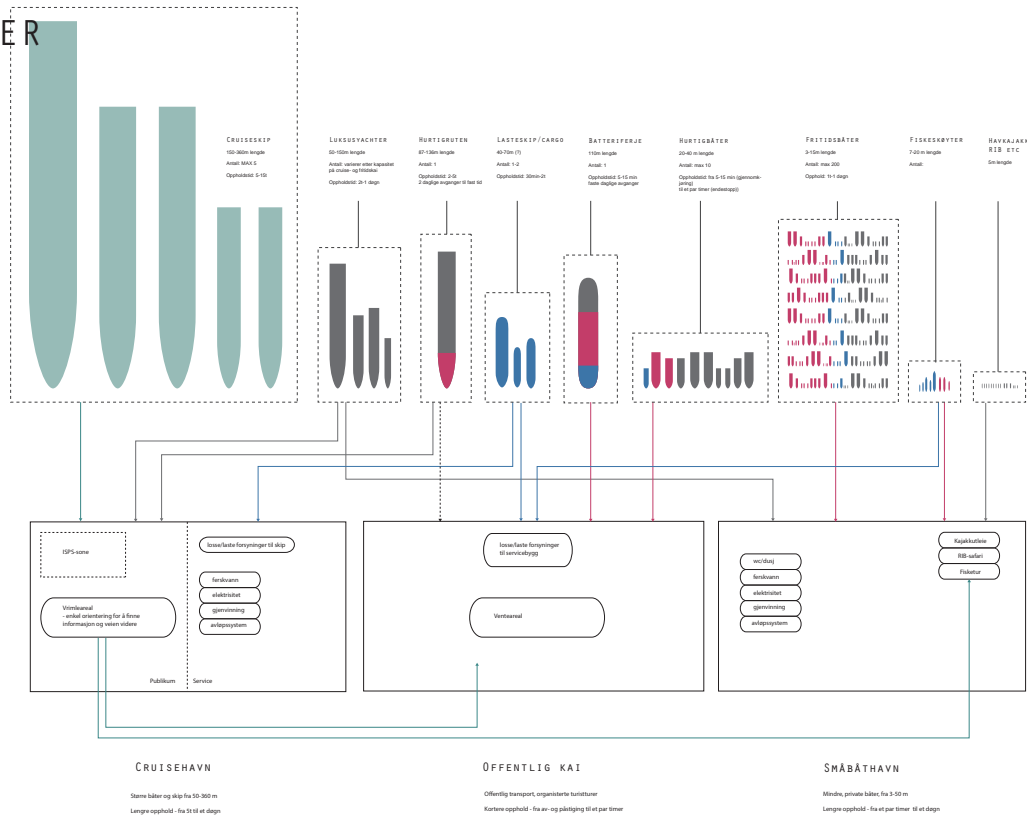
PROGRAM - FLOW

Prøve å få kontroll på dyret. Uten å ha valgt endelig plassering og strategi begynte vi å jobbe med program og mengde, både når det gjelder mennesker og skip og båter.

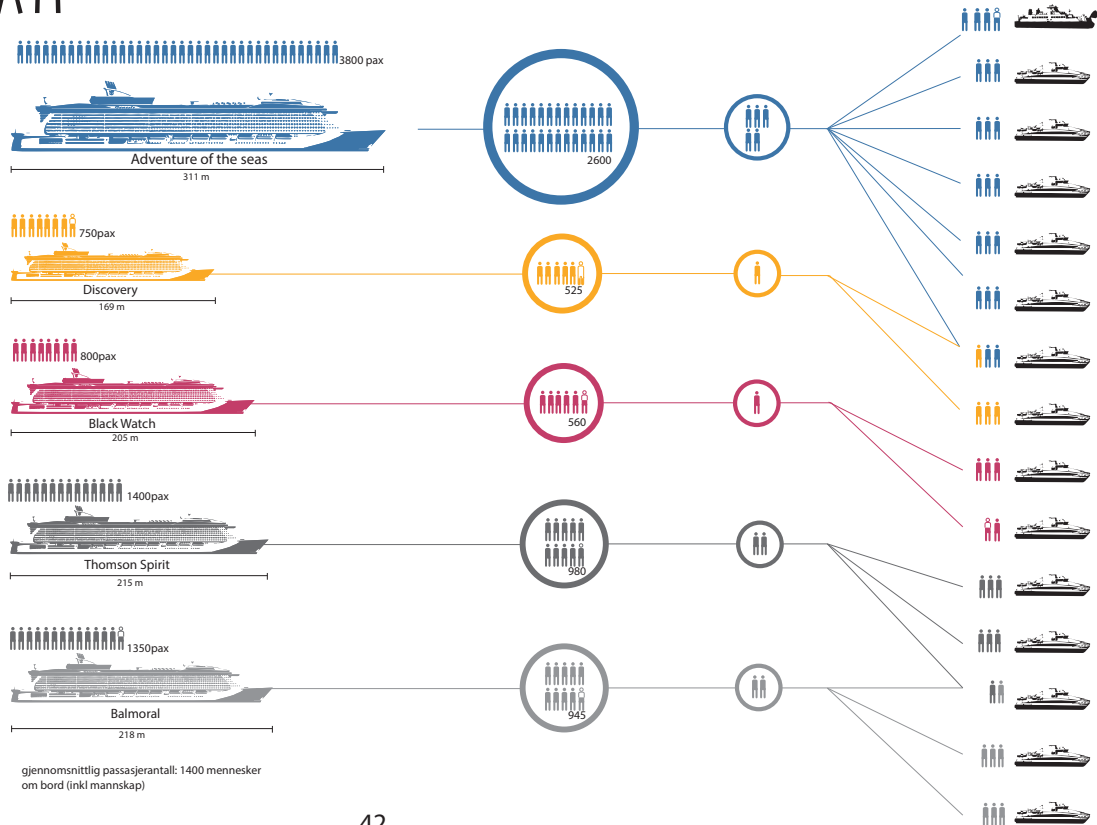
En tidlig idé om hubben var at det skulle fungere som en effektivitetsmaskin. Prøve å unngå flaskehals, og Et viktig aspekt med typologien til cruisehubben er håndtering av menneskemengdene og hvordan møte mellom de lokale og turistene ble. Gjennom å visualisere bevegelsene til ulike brukere fra de går av skipet til de går på en lokal båt kan man se hvilke program/områder som kan være et møtested og hvilke steder som bør være et



PROGRAM- BÅTER



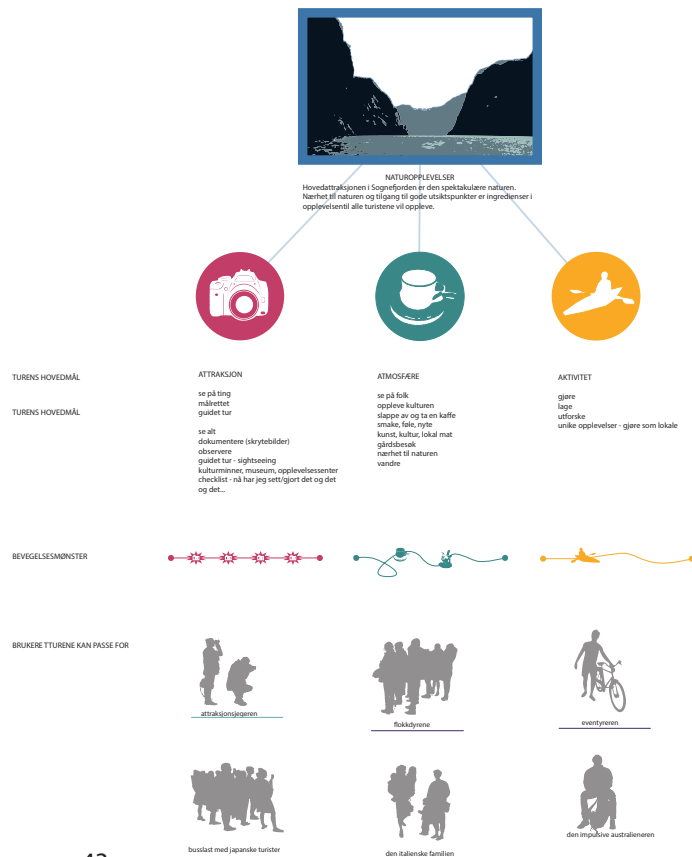
PROGRAM



ULIKE BRUKERE - ULIKE UTFLUKTER

Tidlig i prosessen jobbet vi med å utvikle et persongalleri, for å bedre kunne leve oss inn i både lokale og cruiseturisters situasjoner.

Ettersom turister er ulike og søker ulike opplevelser, utviklet vi også et forslag til gruppering av utflukter.



LOKALE KVALITETER

For å komme nærmere inn på programmet på endestoppene i Sognefjorden jobbet vi også her med å visualisere opplevelser og kvaliteter.





MIDTSEMESTER

Tilbakemelding

Etter tilbakemeldinger vi fikk på midtsemestergjennomgangen gjenoppdaget vi en del problemstillinger knyttet til plassering vi hadde vært inne på i registreringene, men valgt å se bort fra.

- Reisen fra cruisepunktet inn til Balestrand er uansett en transportetappe - hvorfor skal da turistene fraktes med forskjellige båter inn hit? Svært mange hurtigbåter vil kjøre innover den ytterste delen av fjorden, uten at det er spesielt mange steder å stoppe

her. Hvorfor ikke frakte dem kollektivt med cruiseskip?

- Reisetiden inn til Flåm og Skjolden ville være på 3,5-4 t en vei, i motsetning til rundt en time dersom knutepunktet er i midten av fjorden. Dette er lenge til å være utflukter, og turistene vil ikke få spesielt lang tid til å bruke penger på land.

- Det er svært mange ulike valg og tilbud fra knutepunktet - for mange valg, som gir en uklar, ufokusert destinasjon.

-Vi tvinger turistene over i en betalt utflukt for å se det de kom til Norge for å se - nemlig fjordene - og regner med at ikke alle vil gidde å dra innover fjorden.

- Passiv innstilling til problemstillingen med masseturisme på små steder - ved å flytte "problemet" cruiseturister ut av fjorden og isolere dem på et nytt, kunstig sted unnlater vi å utforske mulighetene for direkte samspill med lokalbefolkning og som et ledd i stedsutvikling - jobber mot vår visjon om sambruk.

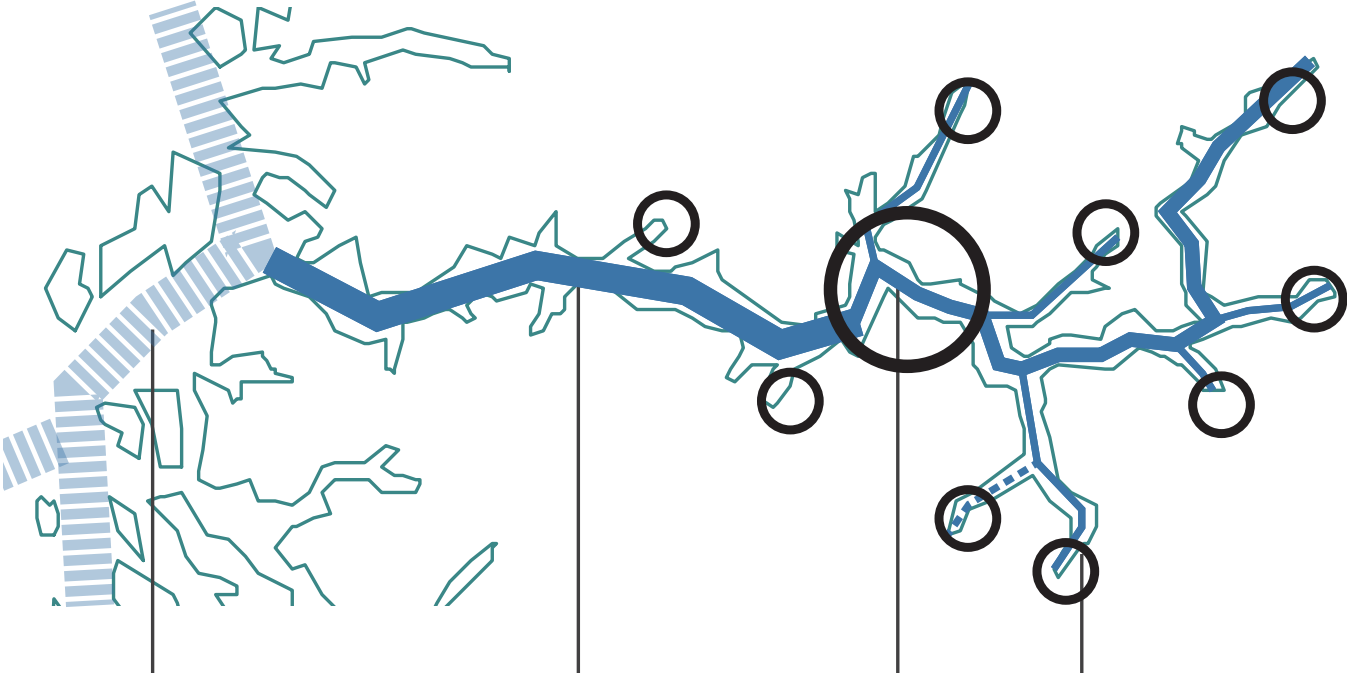
VI TAR GREP

Følelsen etter midtsemester var at vi hadde tatt en del beslutninger som gikk på tvers av registreringer og analyser vi hadde gjort.

Vi gjorde så en del redefineringer og grep i strategien:

- Konseptet for strategien er: Samle cruiseskip - spre med mindre båter
- Går bort fra å jobbe med nasjonal strategi. Hovedideen er relevant nasjonalt og basert på nasjonale problemstillinger, men vi fokuserer på hvordan det kan utspille seg et spesifikt sted.
- Attraksjonen og destinasjonen er fjordlandskapet. Det vi vil se på er om man kan vri fokus fra destinasjonen er et sted (f.eks. Flåm) til destinasjonen er en region (Indre Sogn)
- Området vi tar for oss er Indre Sogn - hovedområde for både bosetting og turistattraksjoner i Sognefjorden. Det er i dette området vi skal spre turistene.
- Vi går tilbake til vårt andre alternativ for plassering, der fjorden deler seg.
- Utforsker muligheten for å knytte cruisehub til et tettsted i dette området.

STRATEGI



VALG AV STED: HERMANSVERK, LEIKANGER

Vi valgte å jobbe videre med Leikanger/Hermansverk som ny lokalisering av cruisehavn.

Bygda ligger sentralt i forhold til videre transport med småbåter, og

ligger i området der lokale ruter kan være aktuelt. Det er også nære Sogndal - 20 min unna - og mulig å spre turister videre med buss på nordsiden av fjorden.



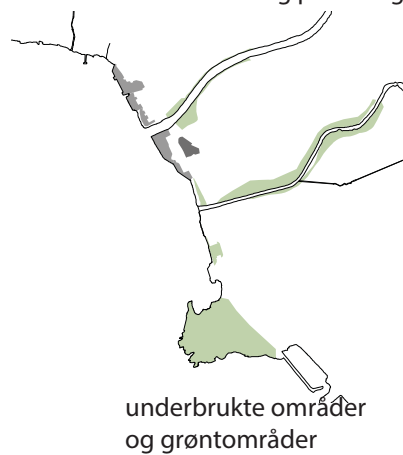
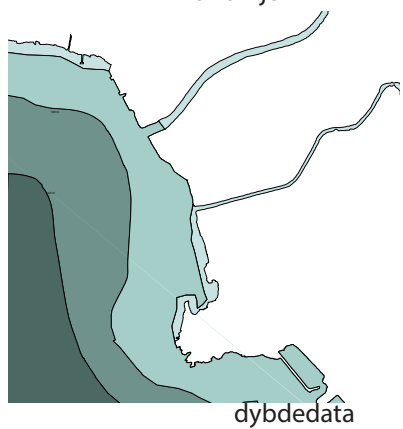
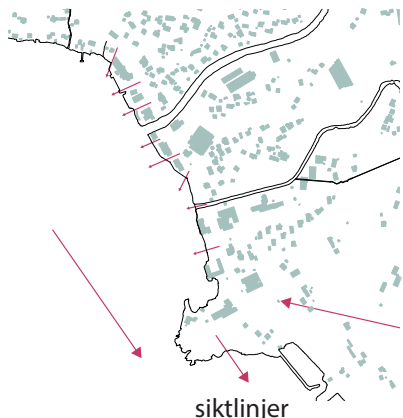
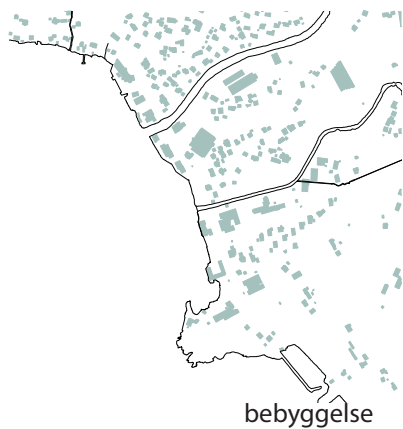
Plassering i Hermansverk

Vi vurderte ulike plasseringer i Hermansverk - inkludere havnen i sentrum eller "gjemme" cruiseskipene i ei bukt bak et fjell.

Vi valgte å utforske hvordan man knytter havnen til havnefronten - da vi vurderte det som at vi her hadde større muligheter til å se på samspill med lokalbefolkningen og eksisterende bygget miljø.



REGISTRERINGER



PLASSERING AV CRUISESKIP



Langs havnefronten

Skipene ligger som en vegg foran sentrumsområdet og ISPS-sone vil gjøre kaifronten avstengt under cruise-anløp.

Ikke dypt nok langs kanten for å legge til med cruiseskip.



På pir

Utsikt mellom skipene, som ligger et lengre stykke fra land slik at dybden ikke blir et problem.

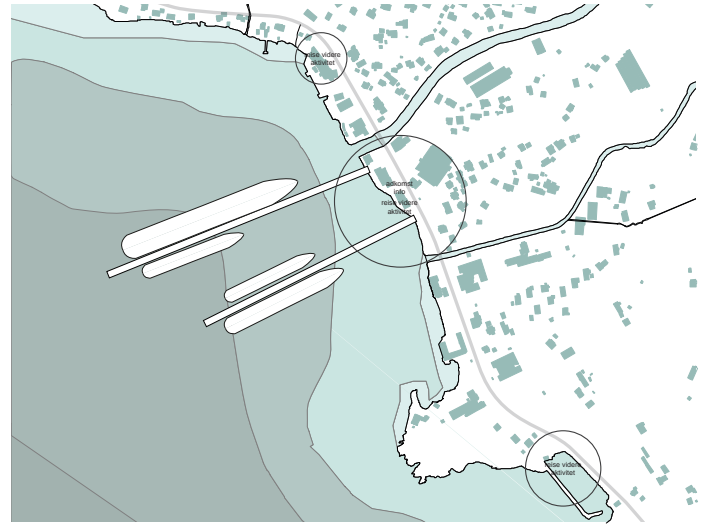
Blokkerer ikke sikt
Skipene følger retningen til elveløpene.

Havnefronten i bruk for publikum hele året, og man får plass til flere skip.

TESTING I MODELL



CRUISEHUB - PROGRAM



BEVEGELSESMØNSTER

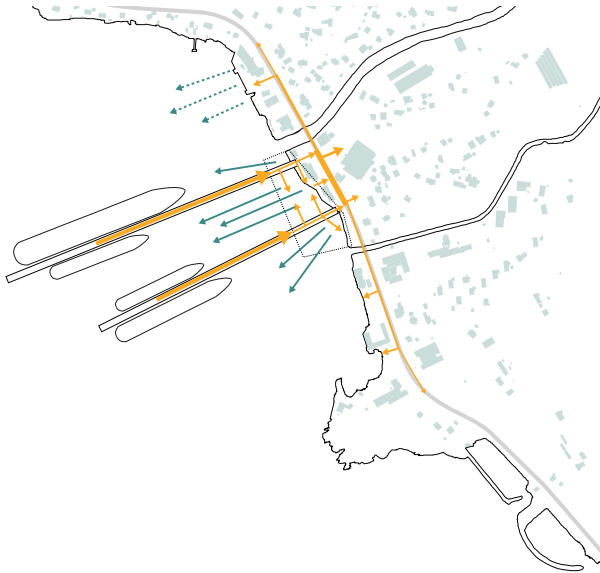
- hvor kommer cruiseskipene inn og hvor drar de små båtene ut?
- hvor beveger cruiseturistene seg på land når de skal fra en båt til en annen?

hvordan kan maskinene fungere på best mulig måte?

Sentrum i hermansverk er delt i tre av to elver. Vi valgte å legge cruisepirene til de to ytterste og å spre turistene videre fra den midterste delen.



Cruiseturister ankommer på det samme området, noe som gjør at det kan oppstå store menneskemengder som må orientere seg fra det samme stedet. Pirene blir også veldig nære hverandre noe som kan være til hindring for at skip i alle størrelser skal komme til anløp



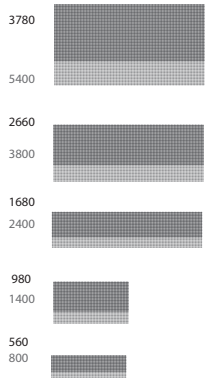
Cruiseturister både ankommer og drar fra det samme stedet. Noe av det vi har definert som et problem for at det oppstår kødannelser er når sirkulasjon, orientasjon og venteområde kommer i det samme området.



Cruisepirene er lokalisert forholdsvis langt fra hverandre med de lokale båtene som går fra sentrumsområdet. Turistene kan da orientere seg mens de går av skipet. De ser båtene-vet at de skal dit.

Vi velger ⁵⁷å dra videre med dette alternativet.

menneskemengder fra cruiseskip, 1 pers/m²



2525 m²

1600 m²

5025 m²

2500 m²

1400 m²

1550 m²

1370 m²

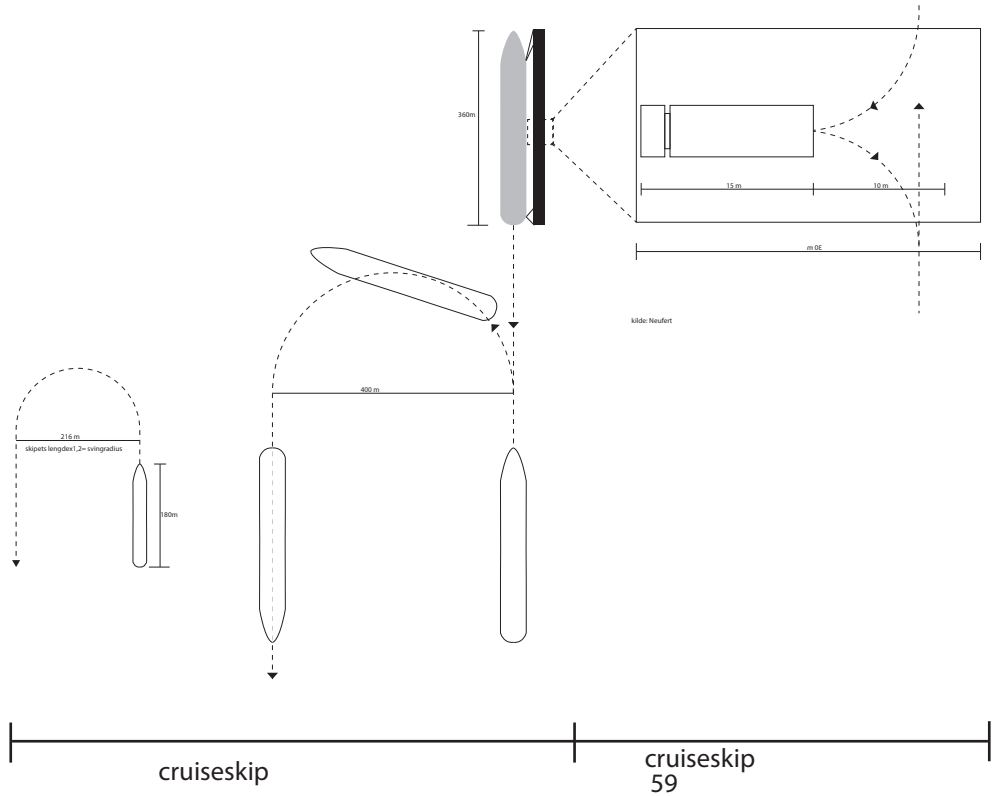
550 m²

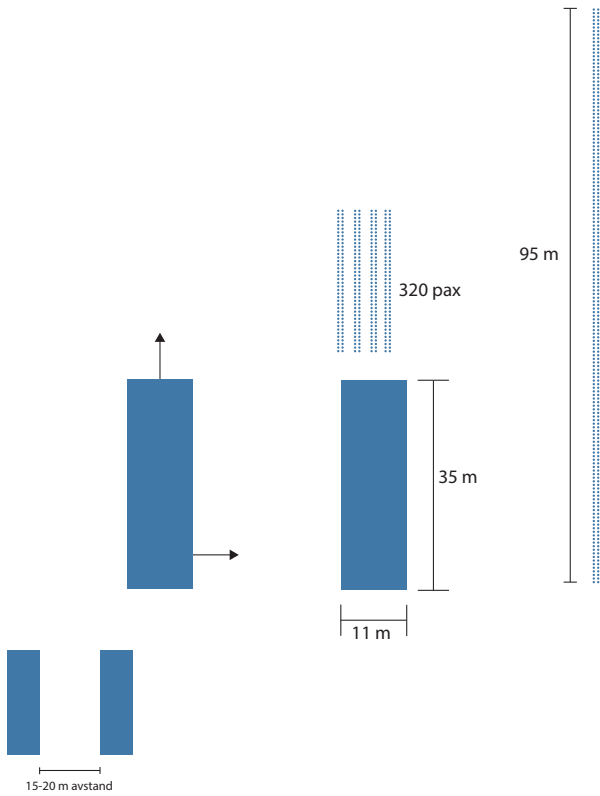
2060

2700 m²

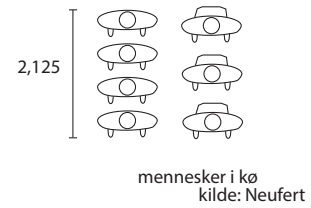
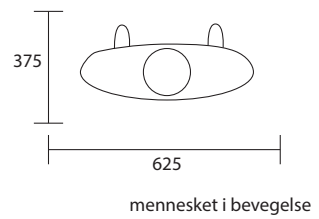
1150 m²

KVANTITET OG DIMENSJONERENDE FAKTORER

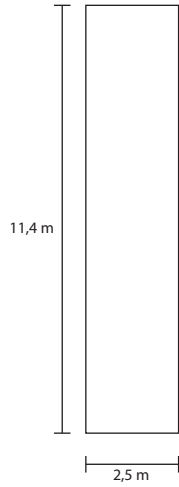




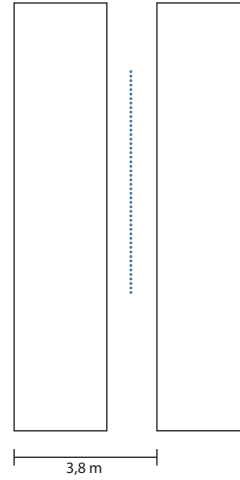
dimensjonerende hurtigbåt



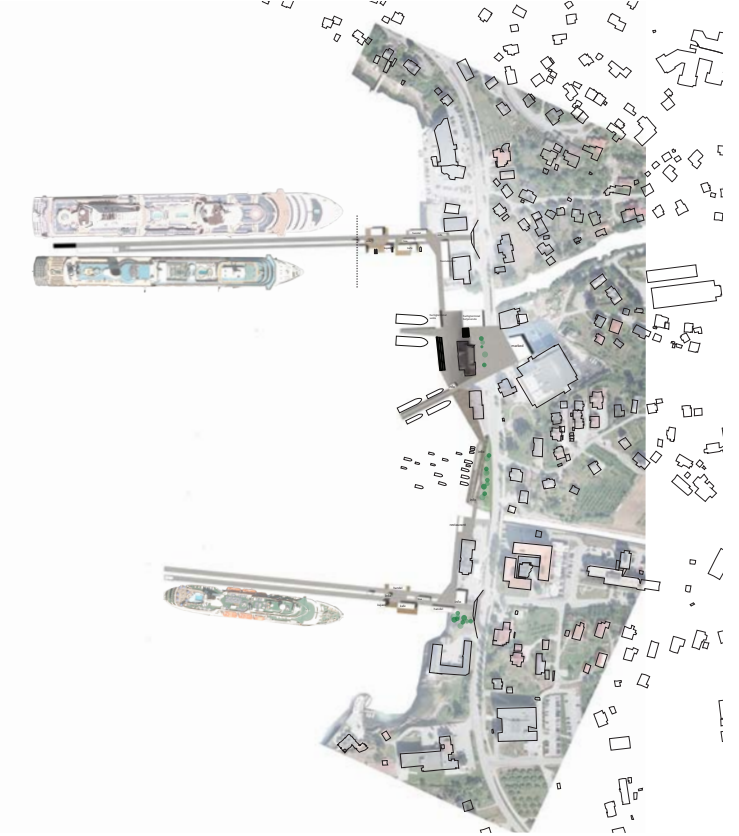
menneskelig dimensjon



dimensjonerende buss







ENDESTOPP

Vi bestemte oss for å fokusere på de nye opplevelser cruiseturistene kunne bli tilbudt når de reiser rundt med mindre båter fjordveien.

Her jobbet vi med generelle ideer for ulike typer stopp. Tanken var en kategorisering av endestoppene - at man kan oppnå de samme opplevelsene flere forskjellige steder i Sognefjorden. Dermed trenger ikke alle som vil gå på tur dra til samme sted.

Vi tok utgangspunkt i situasjoner og opplevelser vi tidligere hadde undersøkt.

- Utsikt over fjordlandskapet.
- Gårdsbesøk
- Aktivitet på vann

Vi hadde også en ide om å kunne gå rett fra vann til land - undersøke punktet der land og vann-baserte aktiviteter møtes.

VEGLØS GÅRD

På reisen vår i Flåm fikk vi høre om fjellgården Stigen - 300 moh og uten veitingang er den et populært sted for gårdsturisme.

Undersøkte nærmere om gårder uten veitilgang som mulig nye endestopp - det finnes svært mange i Sogn.

Det finnes gårder som ligger langs vannet og gårder man nærmest må klatre opp til.

Jobbet med å visualisere reisen til og ulike konsepter for gamle gårder.



Atmosfæregård



Masseturismegård



Aktivitetsgård



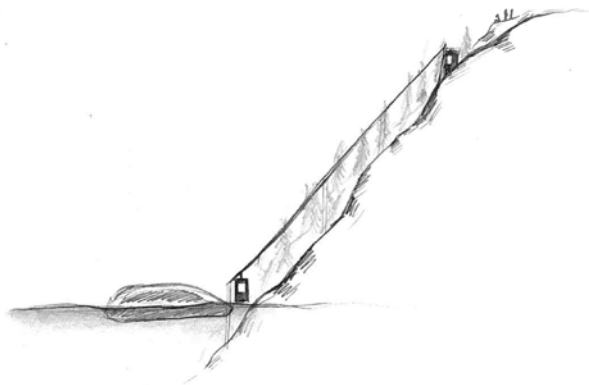
Etterhvert kom vi inn på diskusjonen rundt hva man gjør med en gammel gård for å tilrettelegge for turisme.

OPP TIL FJELLS

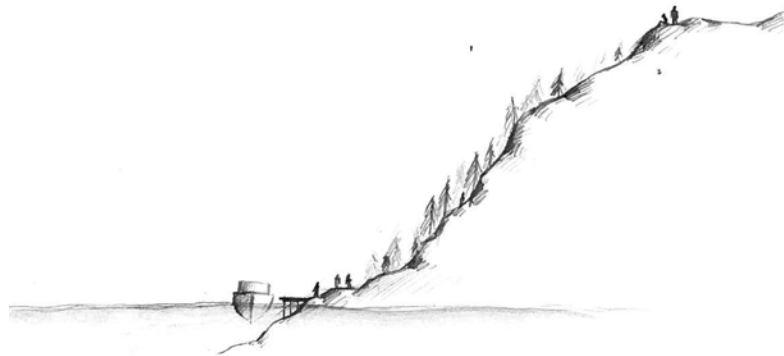
“Turistfjordprosjekter”



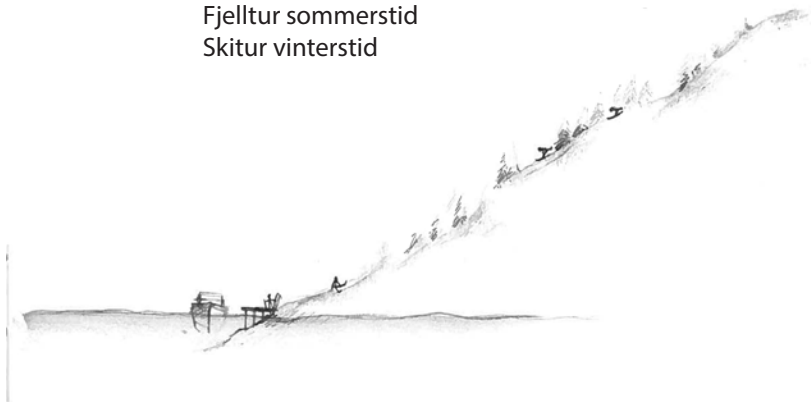
Turistveiutsiktspunkt? Vi fokuserte heller på overgangen mellom vann og land - å finne steder der man allerede har en eksisterende ruter opp til et utsiktspunkt



Det er mange nedlagte taubaner langs fjorden - for eksempel opp til veglause gårder. kunne bygges om til å frakte turister enten opp (for tung/langt å gå, heis til fjells) eller ned (zipliner - spennendeaktivitet)



Fjelltur sommerstid
Skitur vinterstid



Ved å fokusere utelukkende på nye opplevelser og aktiviteter en ferd inn fjorden på vann ville gi mistet vi kontakten med det som var noe av utgangspunktet med oppgaven vår - samspill med sjøbasert kollektivtilbud.

Vi valgte å vise tre ulike reiser videre fra cruisehuben - tre ulike destinasjoner å ende opp på - tre ulike måter å komme seg dit

- hurtigbåtstopp
- overgangen vannaktivitet - landaktivitet
- vegløs gård

Vi valgte tre eksempelsteder for å illustrere ulike reiser - ulike opplevelser cruisetruistene kan tilbys, og en skisse av mulige tiltak på stedet.

Fokuset her er på:

reisen
opplevelsen - aktiviteten
enkle generelle tiltak

Vi har ikke gått dypt inn på de spesifikke stede og utfordringer der, men heller brukt de som et bakteppe til å kontekstualisere ideene.

KILDER

GENERELLE, GLOBALE UTFORDRINGER MED CRUISETURISME:

Artikkel: Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability, Ross A. Klein, 2011

SJØBASERT KOLLEKTIVTRANSPORT:

Rapport. Nye båtruter mellom Aurland og Sogndal og mellom Vik og Sogndal, Transportøkonomisk institutt, 2013
Nasjonal Transportplan 2010-2019

MILJØ:

Artikkel: A critical view of the environmental condition of the Sognefjord, S. Manzetti, J. H. Vogt Stenersen, 2010
St.meld. nr. 12, Rent og rikt hav, Miljøverndepartementet 2001-2002

OM CRUISE I NORGE

www.cruisenorway.no

Gjesteundersøkelse for cruiseturisme, Nærings og handelsdepartementet, 2010
Northern Lines, kurs ved BAS 2010

ØKONOMI I CRUISENÆRINGEN

Artikkel: Belly full, purse closed - Cruise line passengers' expenditure, UiB 2013

OM CRUISE I SOGNEFJORDEN

Analyse: Cruiseturisme Sogn og Fjordane, Innovasjon Norge, 2008

Analyse: Vurdering av potensialet for cruise- turisme i kommunane Sogndal, Luster og Leikanger, Vestlandsforskning, 2008

Rapport: Berekraftige naturopplevingar i verdensklasse. Korleis kombinere måla om berekraftig reiseliv og auka verdiskaping i Sogn og Fjordane?

Rapport frå eit forprosjekt for Regionalt forskingsfond Vestlandet og Sogn og Fjordane fylkeskommune

OM SOGNEFJORDEN:

Portal for turisme i Sognefjorden: <http://www.sognefjord.no/>

Sogn og Fjordane fylkeskommune - om demografi, næring og historie - <http://www.sjf.no>

Store norske leksikon: <http://www.snl.no>

bok: 52 opplevingar i Sogn, Frode Aga og Olav Øygard, 2008

bok: Eg bur oppå ein plass - i Sogn, Oddgeir Bruaset, 2003

bok: Båtreisa Bergen-Sogn, Johs. B. Thue, 2003

REFERANSE

studentprosjekt: Northern Lines, kurs ved BAS 2010

