

SAK 34/19 SLUTTRAPPORT TRÅKK 'N' ROLL, SØKNAD OPPSTART TNR SA

Saksopplysning

Saka er to-delt:

- Sluttrapport Tråkk 'n' Roll-prosjektet, dat 12.6.2019, vedlegg 1
- Prosjektsøknad: Tråkk 'n' Roll SA, dat. 18.6.2019, vedlegg 2

Sluttrapport Tråkk 'n' Roll-prosjektet

Tråkk 'n' Roll-prosjektet har tidlegare fått følgjande løyvingar via partnerskapsavtala med Buskerud fylkeskommune og regionalt næringsfond:

- Sak 04-15, kr. 335.000
- Sak 64-15, kr. 400.000
- Sak 68-16, kr. 200.000
- Sak 53-17, kr. 300.000

I sak 53/17 vart det gjort slikt vedtak:

Vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal løyver eit tilskot på kr. 300.000 vidareføring og utvikling av bærekraftige terrengsykkeltilbod i Hallingdal (Tråkk 'n' Roll) i 2018. Tilskotet blir finansiert frå regionalt næringsfond.
2. Visit Geilo AS skal vera prosjektansvarleg for vidareføring og utvikling av bærekraftige terrengsykkeltilbod i Hallingdal.
3. Regionrådet ber om at det i 2018 blir arbeid med og klargjort korleis Tråkk 'n' Roll skal gå frå prosjekt til ei meir permanent satsing, der det er klargjort finansiering og ansvar.
4. Prosjektet skal vera endeleg avslutta i 2018 og evaluering og rapportering skal vera gjennomført innan 1.3.2019

Tråkk 'n' Roll har som mål å auke Hallingdal sin attraktivitet som heilårsdestinasjon gjennom utvikling av bærekraftige terrengsykkeltilbod.

Sluttrapport: Hallingdal – pionér innen bærekraftig stiutvikling (vedlegg 1) gjev eit godt bilete av kva som er gjennomført i løpet av 4 år.

Prosjektsøknad: Tråkk 'n' Roll SA

I Regionrådet for Hallingdal sitt vedtak sak 53/17, pkt. 3 blir det bedt om at det blir arbeid med og klargjort korleis Tråkk 'n' Roll skal gå frå prosjekt til ei meir permanent satsing, der det er klargjort finansiering og ansvar. I prosjektsøknad (vedlegg 2) er det gjort greie for korleis destinasjonane Geilo, Ål, Gol, Hemsedal og Nesbyen ser for seg ei vidareføring av Tråkk 'n' Roll.

Hallingdal har som mål å bli Norges ledende terrengsykkelregion, og derfor må vi utvikle og fremtidssikre ledende kompetansen innen alle fagområdene som knytter seg til en terrengsykkelregion: stiutvikling, risikostyring, servicetilbud, prosjektering, finansiering samt kommunikasjon og markedsføring. Derfor ønsker destinasjonene i Hallingdal å bygge en bred og bærekraftig kommersiell plattform for fremtidig satsing, gjennom etablering av selskapet Tråkk 'n' Roll SA (TNR SA). For å matche et forrykende tempo innen terrengsykling i Hallingdal, og fortsette å hevde seg som en pioner på den norske scenen, søker eierne om næringsutviklingsstøtte for etablering av de grunnleggende verktøyene og strukturene i selskapet, som skal sikre en langsiktig og økonomisk bærekraftig drift. TNR SA søker kommunene i Hallingdal om oppstartsstøtte på kr. 50.000/år i 2019 og 2020, totalt 600.000,-

TNR SA skal være drivverket for «Norges ledende terrengsykkelregion», gjennom å

- utnytte synergier, koordinere og kvalitetsikre utviklingsarbeid
- sikre og utvikle kompetanse innen terrengsykkelutvikling
- være omdreiningspunkt for nye strategiske utviklingsprosjekt
- markedsføre Norges ledende terrengsykkelregion

Terrengsykkelsatsingen i Hallingdal er basert på prinsippet «én målgruppe – to sesonger» Primærmålgruppen er eiere av fritidseiendommer og andre gjester i regionene, som allerede besøker Hallingdal på vinteren. Tilretteleggingen skal være brukerorientert og appellere til både eksisterende og nye terrengsyklister – barn, unge, voksne og eldre.

Lokalbefolkningen er også en sentral målgruppe. Det er vanskelig å bli en troverdig terrengsykkelregion uten å ha en sterk representasjon av syklister, og en dynamisk terrengsykkelkultur på destinasjonene. Terrengsyklingen i Hallingdal skal bidra til å styrke vår unike identitet, stimulere til næringsetablering og gjøre det morsomt å bruke naturen – til glede for både ung og gammel og familier som ønsker å etablere seg utenfor byene.

Etableringsfasen av TNR SA skal primært rettast mot 4 hovudfokusområde som alle har som føremål å bygge opp rundt selskapet sin felles visjon og målsetting: «Hallingdal – Norges ledende terrengsykkelregion»:

- Kvalitetsikring av terrengsykkelproduktet
- Næringsutvikling rundt terrengsykkelprodukt
- Kommunikasjon
- Styrke organisasjon og samarbeid rundt sykkel i Hallingdal

I tillegg skal TNR SA jobbe for å initiere og gjennomføre nye utviklingsprosjekt på vegne av destinasjonane. Selskapet skal og vera ei aktiv drivkraft for å skapa og styrke eksisterande kultur rundt terrengsykling, og bidra til å bygge opp ein identitet rundt terrengsykling i Hallingdal.

Etableringsfasen vil i stor grad handle om å få på plass hovudfokusområda og sikre at TNR SA får ein god start. Når desse initiativa er gjennomført er grunnlaget på plass, for at TNR SA blir ei bærekraftig regional plattform for utvikling av Norges leiande terrengsykkelregion.

Eigarane har konkludert at organiseringsmodellen SA - samvirkeforetak er ein rett modell og ei organiseringsform som er brukt av liknande samarbeid i fjellregionen. Dette er ein modell som gir låg risiko, og det er ingen krav til aksjekapital.

For etableringsfasen er 2019 – 2020 er det eit berekna utgifter på totalt 3 mill. kroner. Dette er inklusive eigeninnsats og sal av prosjektressursar. Finansiering med direkte løyvingar utan sal av tenester er i hovudtrekk foreslått slik:

- Medlemsbidrag kr. 400.000
- Støtte kommunane i Hallingdal kr. 600.000
- Støtte Buskerud fylkeskommune kr. 1.000.000

Kostnader:	2019-20
Kvalitetssikring av terrengsykkelprodukt	800 000
Næringsutvikling rundt sykkelprodukt	400 000
Kommunikasjon	350 000
Organisasjonsutvikling TNR SA	50 000
Øvrig	50 000
Prosjektressurser (prosjektleder, stieksperter etc.)	400 000
Administrasjon	500 000
Reise, regnskap og kontor	100 000
Forankringsarbeid på destinasjoner, møter etc.	350 000
SUM	3 000 000

Inntekter	2019-20
Medlemsbidrag	400 000
Omsetning av ressurser på prosjektbasis (prosjektl., stieksperter etc.)	500 000
Kursing og andre inntekter	50 000
Syklistvennlig merkeordning (inkl omsetning på serviceløsninger)	50 000
Salg merchandise etc.	20 000
Støtte kommunene i Hallingdal	600 000
Støtte BFK	1 000 000
Andre inntekter	30 000
Egeninnsats timer	350 000
SUM	3 000 000

Buskerud fylkeskommune, hovututval for miljø, innovasjon og næring løyvde i sak 28/19, 18. juni 2019 1.mill. kroner i samband med etablering av Tråkk 'n' Roll SA.

I fylkesdirektøren si vurdering står det:

«Tråkk`n`Roll har blitt et stort og samlende prosjekt i Hallingdal. Det vurderes som positivt at destinasjonsselskapene i kommunene er eiere av prosjektet, og at det legges ned betydelig egeninnsats i prosjektet. Støtten fra Regionrådet viser også at sykkelsatsingen er et viktig element i å utvikle nye produkter i reiselivet spesielt for sommersesongen, og rettet mot aktivitet. Fylkesdirektøren vurderer satsingen på å bygge opp et ledende kompetansemiljø i Norge for bærekraftig stibygging og sykling som vesentlig for regionen, og at tiltaket spiller godt sammen med næringa og oppbyggingen av reiselivsfagskolen på Geilo. Det er avgjørende at prosjektet med denne bevilgningen tar steget over i å bli en forpliktende selskapsdannelse i form av et SA, og blir mer uavhengig økonomisk av offentlige tilskudd.»

Vurdering

Det er utan tvil gjennomført eit imponerende arbeid med å setja Hallingdal på kartet i forhold til terrengsykling. Det ser og ut som om det er stor vilje til å satse og gjennomføre omfattande investeringar. Årsakene til dette er mange, men nokre punkt kan nemnast:

- Stort engasjement og pågangsmot i ulike miljø
- Støtte og engasjement frå reiselivsnæring og kommunar

- Tru på at terrengsykling er eit framtidsretta sommarprodukt i forhold til reiselivsnæringa
- Eit regional satsing
- Dyktig prosjektleiing

Gevinstane med prosjektet Tråkk 'n' Roll kan oppsummerast slik:

- Hallingdal på veg til å bli Norges leiande terrengsykkelregion med eit sykkelprodukt tilpassa reiselivsnæringa i Hallingdal. Og ein populær aktivitet for Hallingdal sine innbyggjarar
- Utvikling av kompetanse for planlegging og bygging av bærekraftig stigutvikling
- Ei regional satsing som bind Hallingdal saman på mange måtar, som t.d.; møteplass, utvikling av produkt, marknadsføring/profilering.

Dei langsiktige verknadane er det sjølvsagt for tidleg å seie så mykje om. I saka er det lagt ved rapport Trysil Bike Arena Evaluering av effekter på reiseliv og lokalsamfunn» (vedlegg 3). Dette er ei evaluering utført av Telemarksforsking (2019) på oppdrag for Hedmark fylkeskommune. Sykkelsatsinga i Trysil og det som skjer i Hallingdal er sjølvsagt ikkje direkte samanliknbart men det kan gje nokre peikepinnar. Nokre utdrag frå konklusjonane:

Hovedkonklusjonen er at det har skjedd et positivt skifte i arbeidsplassutviklingen i Trysil de siste tre årene. Det har blitt høyere næringsattraktivitet i Trysil. Det har vært spesielt god vekst i antall lønnstakere på sommerstid. Dette har også bidratt vesentlig til bedre flyttetall og befolkningsutvikling.

Det har vært god omsetningsvekst i besøksnæringene; bransjene aktivitet, overnatting og servering har en vekst i omsetningen på om lag 50 %, mens handel har ca. 5 %. Både aktivitet og servering har økte lønnskostnader tilsvarende omsetningsveksten, og det indikerer også en god arbeidsplassutvikling. Innenfor overnatting har omsetningsveksten kommet uten tilsvarende økning i lønnskostnader, noe som indikerer økt produktivitet og bedre kapasitetsutnyttelse. Det kan også være noen utfordringer knyttet til hvor omsetningen blir registrert for virksomheter som driver kombinert. Det har vært en økning i kommersielle gjestedøgn på 80 %, eller litt i underkant av 50.000 i antall, fra 2013 – 2018. Sammenlignet med ni andre kommuner som er store vinterdestinasjoner, har Trysil samlet sett mest positiv utvikling. Hva som skyldes sykkelsatsingen, er vanskelig å isolere fullstendig. Resultatene kommer etter systematisk langsiktig arbeid, hvor sykkelsatsingen ble hovedstrategien. Særlig er det et nært samspill mellom utviklingen av Trysil Bike Arena og utviklingen av nye aktivitetstilbud, som rafting, klatring og golf. Flere syklistar har lagt grunnlaget for å kunne satse og utvide disse virksomhetene, samtidig bidrar utviklingen av dem til å gjøre Trysil til en mer attraktiv sykkeldestinasjon.

Kommunens aktive rolle for å få til mer lokal verdiskaping knyttet til byggingen bidrar også positivt til verdiskaping og sysselsetting. Skal Trysil lykkes med videre vekst med sykkel som utviklingsmotor, blir det viktig å fornye seg, å stadig kunne tilby nye attraksjoner, slik at omdømmet som sykkeldestinasjon nummer 1 kan opprettholdes.

Videre er det åpenbart at det potensielt ligger en del konflikter mellom sykkelsatsingen og grunneierne. Dette må tas på høyeste alvor framover. Grunneierne trenger å bli informert om planer, involvert i drøftinger om skilting, merking og kartfesting av løyper, samt være med og bestemme hva som skal være gode sykkelregler i Trysil. Dette er både for å redusere slitasje på natur og kulturminner og for å unngå brukskonflikter mellom vandrere, jegere og syklistar.

I arbeidsdokument (vedlegg 4) frå Transportøkonomisk institutt (2018), Sykkelprosjektet i Trysil: *Flere turister og mere inntekter i sommersesongen?* Står det ma.:

Denne relativt enkle analysen ser på sommersesongen i betydningen juni – oktober. Den konkluderer med at sykkelsatsingen har skapt om lag 33 200 nye gjestedøgn i kommersiell overnatting fra 2015 til 2017 – av en samlet økning i antall gjestedøgn på 36 600. I tillegg er det beregnet 29 500 nyskapte overnattinger i private fritidsboliger og 2 100 nye dagsbesøkende.

Fra 2015 til 2017 har dette gitt en beregnet omsetningsvekst – inkludert merverdiavgift – på om lag 43 millioner i direkte virkninger (salg direkte til besøkende) og 12 millioner i indirekte virkninger (lokale underleveranser og anvendelse av skapte inntekter lokalt). Dette tilsvarer henholdsvis 37,4 og 10,5 millioner kroner eksklusive mva. Samlet verdiskaping (lønnsinntekter og driftsoverskudd) er beregnet til 12,9 millioner kroner.

En økning av antall gjestedøgn på 20 prosent i kommersiell overnatting og tilsvarende relativ tilvekst i private overnattinger vil – i forhold til 2015 – gi en omsetningsøkning inkludert indirekte virkninger på 76,2 millioner kroner ex mva og samlet verdiskaping på ca 20,5 millioner kroner.

En økning på 50 prosent vil gi en tilsvarende omsetningsøkning på ca 119 millioner kroner og en verdiskaping på ca 32 millioner kroner.

Det blir understrekka at det er gjort ein del føresetnadar som kan vera usikre.

Ut frå erfaringar med sykkelsatsing i andre deler av verda, i Trysil og egne erfaringar med Tråkk 'n' Roll kan det ikkje vera stor tvil om at satsing på sykkel er eit framtidsretta aktivitetstilbod, for ein reiselivsregion som Hallingdal.

Aktivitetsbaserte naturopplevingar er ein av Hallingdal sine store styrker som kan utviklast vidare både sumar og vinter. Her må Hallingdal utnytte sine naturgjevne fortrinn og den infrastruktur og tilrettelegging med m.a. servicetilbod som allereie er etablert. Utvikling av terrengsykling kan vera med å utnytte vore fortrinn i eit heilårsperspektiv. Ut frå det potensialet terrengsykling er vurdert til å ha i Hallingdal og at dette er ei satsing som er godt forankra verkar dette som ei fornuftig satsing. Men det er sjølvstøtt avgjerande at reiselivsnæringa ser på dette som interessant og er villig til å ta eit tak, noko som ser ut til å vera tilfelle på fleire av destinasjonane.

Planlegging, tilrettelegging og utvikling av terrengsykling er i ein startfase i Norge, der kompetanse både i forhold til planlegging og bygging er ein profesjon som må byggast opp. Med Tråkk 'n' Roll har Hallingdal eit svært god grunnlag i forhold til å vera i framkant. Forankring, utvikling av gode planar og oppbygging eit godt kompetent fagmiljø i Hallingdal er grunnlaget og drivkrafta som skal til for konkret bygging av stigar/løyper. Her er Hallingdal godt i gang og det er fleire reiselivsaktørar/kommunar som er i gang med omfattande konkrete prosjekt.

Etter dagleg leiar sitt syn er terrengsykkelprosjektet eit godt døme på konkret målretta samarbeid, som utan tvil vil vera med å setja Hallingdal i mykje sterkare grad på kartet, ved eit langsiktig og målretta arbeid. Hallingdal har mogelegheit til å bli ein av dei mest attraktive terrengsykkelregionane i landet, noko som vil vera eit viktig bidrag i utviklinga av destinasjonane i Hallingdal som attraktive heilårsdestinasjonar.

Etablering av Tråkk 'n' Roll SA med destinasjonsselskapa i førarsete synest som ei god tilnærming med ei «enkel» organisasjonsform, men som sikrar forankring.

Når det gjeld planlagde aktivitetar og finansiering skal det nyttast 1,55 mill. kroner til kvalitetssikring av terrengsykkelprodukt, næringsutvikling rundt terrengsykkelproduktet og kommunikasjon. Dette kan synast som eit noko høgt beløp og bør dokumenterast nærare.

Gjennom etableringsperioden vil ein få betre grunnlag for å vurdere kva nivå samarbeidet i TNR SA kan ligge på. Eigarane vil sikre årleg grunnfinansiering - som minimum skal vera på storleik bidraget i etableringsfasen. Det er i tillegg planlagt at selskapet skal tilby ei rekkje oppdragsbaserte tenester. Eventuelt vidare bidrag frå kommunane er ikkje drøfta, men det må vera eit klart mål at Tråkk 'n' Roll SA blir meir uavhengig av offentlege tilskot.

Forslag til vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal tek sluttrapport Tråkk 'n' Roll-prosjektet, dat 12.6.2019 til orientering.
2. Regionrådet for Hallingdal oppmodar kommunane i Hallingdal til å løyve ei oppstartsstøtte til Tråkk 'n' Roll SA på kr. 50.000 pr. år i 2019 og 2020.

Ål 24.6.2019

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

Vedlegg

1. Sluttrapport Tråkk 'n' Roll-prosjektet, dat 12.6.2019
2. Prosjektsøknad: Tråkk 'n' Roll SA, dat. 18.6.2019
3. Trysil Bike Arena Evaluering av effekter på reiseliv og lokalsamfunn
4. Arbeidsdokument Transportøkonomisk institutt (2018), Sykkelprosjektet i Trysil: Flere turister og mere inntekter i sommersesongen?
5. [Den komplette guiden til stisykling i Trysil](#)

Regionrådet for Hallingdal
Torpomoen 27
3579 Torpo

Hallingdal, 12. juni 2019

Sluttrapport: Hallingdal – pionér innen bærekraftig stitutvikling.

Sak: 53/17

1 Oppsummering

- Tråkk 'n' Roll-prosjektet har i 2018 manifestert sin posisjon som Norges mest offensive terrengsykkelregion, og har med dette for alvor inntatt en nasjonal pionérrolle. Stibyggetimene i TNR har økt fra 3500 t. i 2017 til 6300 t. i 2018.
- Hele 17 stibyggere har bidratt til utviklingen av nye stier og anlegg i 2018
- TNR har utviklet HMS-håndbok, og skjerpede rutiner for HMS-praksis, i tillegg til å videreutvikle erfaring og rutiner for søknadsprosesser.
- Ut av stibyggersatsingen i TNR, som startet i 2016, har det nå vokst ut 3 etablerte stibyggerforetak, som kan utvikle stier av høy kvalitet i Hallingdal og i resten av landet. Det er i tillegg god tilgang på freelancere med konkret stibyggererfaring og nødvendige forsikringer og sertifisering, som kan bidra til utviklingen på prosjektbasis. Stibygging er ikke bare en lokal spesialitet – det har blitt en nasjonal eksportvare.
- Det lokale næringslivet, kommuner og frivillige aktører er sterkere involvert i satsingen enn noen gang. Sammen har Hallingdal fått til et regionalt spleiselag for slutføring av 8 anlegg, verdt ca. 7.7 MNOK (inkl. mva) i 2018 (Ett prosjekt ble avsluttet våren 2019).
- En viktig forutsetning for bærekraftig utvikling av terrengsykkelstier og -anlegg er gode organiseringsmodeller, som sikrer ideelle vilkår for finansiering og drift. Basert på erfaringene med utvikling av anlegg siden 2016, har TNR nå utviklet en innovativ modell, som sørger for bred lokal forankring, tilgang på spillemidler, og mulighet for MVA-refusjon.
- Eierne i TNR har parallelt med en krevende stibyggersesong jobbet for å finne hensiktsmessige modeller og løsninger for fremtidens samarbeid. Som et resultat av denne prosessen er det besluttet å etablere Tråkk 'n' Roll SA.
- TNR har startet prosess rundt etablering av markedsføringsplattform for den fremtidige terrengsykkelsatsingen i Hallingdal.
- Prosjektet er gjennomført i henhold til planen. Omsetningen ble på kr. 2.858.000, eks. egeninnsats, hvilket er kr. 258.000,- over budsjett. Dette skyldes primært større behov for stibyggetjenester enn ventet.
- Prosjekteierne mottok for 2018 kr 300.000,- i støtte fra Regionrådet for Hallingdal og ber med dette om sluttutbetaling, tilsvarende 50% av tildelt støtte.

2 Prosjektbeskrivelse

2.1 Bakgrunn: Norges mest offensive terrengsykkelsatsing.

Hallingdal har i løpet av kort tid inntatt posisjonen som Norges mest offensive region for bærekraftig og familievennlig terrengsykkelutvikling.

I 2018 går Tråkk 'n' Roll inn i sitt siste kapittel som prosjekt, og står samtidig overfor sin hittil største utfordring – videreføring av satsingen på stibyggerkompetanse, og utvikling av 8 helt nye anlegg til en verdi av 7,7 MNOK (inkl. mva), som spesifisert i søknaden. Denne utviklingen er del av «Sykkel i sentrum», som Sparebankstiftelsen Hallingdal bevilget 3 MNOK til i 2017.

De nye anleggene vil styrke både bolyst, folkehelse og reiseliv i regionen.

I 2017 startet TNR prosessen rundt videreføring av terrengsykkelsamarbeidet, i regi av «Innovasjonsløft Hallingdal». Denne prosessen har blitt videreført, for utvikling av organiseringsmodell, som skal sikre at Hallingdal holder høy fart og sterkt regionalt samarbeid i den fremtidige satsingen.

Siden starten i 2015 til og med avslutning i 2018, skal Tråkk 'n' Roll ha bidratt til realisering av følgende:

- Total investering i kartlegging, planarbeid, design, vedlikehold og bygging på ca. 13,2 MNOK (eksklusiv egenandel i tid)
- 70 prosent av dette – eller nærmere 9,4 MNOK – er i form av friske midler, tilført av privat næring og kommunale aktører.
- 15 nye sykkelanlegg, til en samlet verdi av 9,8 MNOK – fra opparbeidede stier, til familievennlige rundløyper og dedikerte sykkelparker.
- Regional forretningsmodell og handlingsplan, 6 master-/konseptplaner, 2 lønnsomhetsstudier
- Planlagt over 400 km sti for fremtidig utvikling.
- Prosjektet vil ha bidratt til utvikling av profesjonelt fagmiljø på nærmere 15 personer.
- Mer enn 110 personer – frivillige, næringsaktører og ansatt i kommune og fylkeskommune – har vært gjennom Stibyggerskolen, og blitt opplært i bærekraftig stiutvikling. Ingen annen region kan skilte med like mange personer som har teoretisk og praktisk kjennskap til bærekraftig stiutvikling.
- Implementering av prinsipper for bærekraftig stiutvikling i kommunal saksbehandling og planverk.

2.2 Målsetting

Målet er å øke destinasjonene i Hallingdal sin attraktivitet som helårsdestinasjoner gjennom utvikling av bærekraftige terrengsykkeltilbud.

- Utvikle terrengsykkeltilbud som skal bidra til et langsiktig økonomisk løft i deltakerregionene (Økt omsetning i reiselivsnæringen, ringvirkninger i andre næringer, og nye muligheter for næringsetablering og tilflytting).
- Forankre utviklingen blant grunneiere, sykkelentusiaster og i det kommersielle reiselivet og bygge opp lokalt kompetansemiljø.

- Utviklingen har som mål å være bærekraftig, i den forstand at den er langsiktig, tar hensyn til lokal kultur og tradisjon, og er i harmoni med natur og miljø.
- Skape Norges største og beste kompetansemiljø for stibyggere.
- Posisjonere Hallingdal i Norge og internasjonalt, som en ledende aktør og best case eksempel på bærekraftig terrengsykkelutvikling. Samarbeidet i fjellregionprosjekt og EU-forprosjekt er en viktig kilde til å innfri dette målet.

2.3 Aktiviteter

- Etablere to trail crews av ca. 4 pers. i hvert crew – effektivt 8 personer gjennom sesongen (fordelt på 12-15 stibyggere) – som jobber parallelt på ulike utviklingsprosjekt.
- Sikre kompetanse og sikkerhet i crewet gjennom kursing og HMS-rutiner.
- Samarbeide med stieksperter (via OFT-prosjektet) om design og forberedelse av byggeprosjekt.
- Bygge/ferdigstille 8 anlegg, i henhold til spesifikasjon
- Sikre regional effekt av samarbeidsprosjekt i prosjektene Opplysningskontoret for Terrengsykling, Digital stiforvaltning og EU-forprosjekt.
- Avholde Stibyggerskolen, og samarbeide med OFT om utvikling av overbygging, som avholdes i Hallingdal våren/høsten 2018.
- Utarbeide løsning for videreføring av stibyggerkompetanse etter prosjektperioden.
- Ål skal i 2018 utarbeide masterplan for terrengsykling i sentrumsnære utmarksområder, som spesifisert i vedlegg pkt. 6.4. Det er dermed uvisst om man rekker å bli klart med konkrete utviklingsprosjekt. Hvis det lykkes vil prosjektet inngå som del av aktiviteten i Tråkk 'n' Roll 2018.

2.4 Prosjektplan Tråkk 'n' Roll 2015-2018:

Prosjektplan Tråkk 'n' Roll, 2015-2018<	2015	2016	2017	2018
Kartlegging	x			
Utarbeide forretningsmodell	x			
Tiltaksplaner på destinasjonsnivå	x			
Detaljplanlegging: Konsept- og masterplaner (OFT)		x		
Etablere regionalt kompetansemiljø (trail crew)		x		
Utdannelse og kursing av trail crew		x	x	x
Bygge første "show case" stier		x		
Etablere forskningssamarbeid		x		
Forankre masterplaner (grunneiere, sti- og løypeplaner etc.)			x	x
Pilotcase for innføring av bærekraftige stistandarder på kommunenivå			x	

Videreutvikle kompetansemiljø (trail crew)			x	x
Bygge Hallingdals første "show case" sykkelpark			x	
Stibygging/-vedlikehold i henhold til masterplaner			x	x
Utvikler modeller for organisering og finansiering av vedlikehold			x	x
Kursing av lokale ressurser i enkel stivedlikehold				x
Etablere retningslinjer for stistandarder i hele Hallingdal				x
Skilting- og merking				x
Dokumentere og forske		x	x	x
Utarbeide plan for videreføring av kompetanse bygget opp i TNR				x

3 Gjennomføring

3.1 Utvikling av anlegg og stibyggerkompetanse

Satsingen rundt kompetansemiljø har gått fra 1750 timer i 2016 til 3500 timer i 2017 opp til ca. 6400 timer i 2018 (Trysil Bike Arena hadde ca 4000 stibyggartimer i 2018). Stibyggerne var aktive fra primo mai til ultimo okt. Totalt 18 stibyggere var tilknyttet crewet i kortere eller lenger periode, alle med eget foretaksnummer og nødvendige forsikringer og sertifisering:

- Duane Butcher
- Jørgen Heje
- Deyvid Oprja
- Johan Müller
- Stian A. Skarsten
- Knut Lønnqvist
- Ove Grøndal
- Clint Butcher
- Mike McKernan
- Magnus Flognfelt
- Tor Bendz
- Ismael Beltrand
- Magnus Grönberg
- Rafael Garrido
- Per Anders
- Mathias Flaget
- Bjørnar Villanger
- Glenn Hjortefot

Alle stibyggere som jobbet med tung maskin, og som ikke allerede hadde maskinførerkort før sesongen, gjennomførte utdanning. På slutten av sesongen hadde 13 av de 18 stibyggere

maskinførerbevis. De resterende 5 jobbet bare med manuell arbeid eller lett maskin, som f.eks. vibroplater. 14 av de 18 stibyggerne har deltatt på Stibyggerskolen.

Følgende anlegg ble slutført i 2018 (ett anlegg ble slutført våren 2019):

Prosjektnavn	Dest.	År	Type anlegg	Stibyggerne	Material/ maskin**	Samlet verdi	Status
Vestlia Bike Park	Geilo	2017-18	Sykkelpark	345 000 kr*	585 000 kr	930 000 kr	Slutført
Bever'n	Geilo	2017-18	Familievennlig sti	130 000 kr*	130 000 kr	260 000 kr	Slutført
Vestlia Bike Park	Geilo	2018	Asfaltert pump track	210 000 kr	750 000 kr	960 000 kr	Slutført
Vestlia Bike Park	Geilo	2018	Skurven 2	125 000 kr	113 000 kr	238 000 kr	Pågående
Pumptrack i Gol sentrum	Gol	2018	Asfaltert pump track	200 000 kr	500 000 kr	700 000 kr	Slutført
Traversen, del 2	Nesbyen	2018	Opparbeidet sti	740 000 kr	350 000 kr	1 090 000 kr	Slutført
Stibyggerskolen 2018	Gol	2018	Kurs	10 000 kr	10 000 kr	20 000 kr	Slutført
Tottenskogen	Hemsedal	2019	Familievennlig sti	700 000 kr*	1 200 000 kr	1 900 000 kr	Slutført
Diverse vedlikehold/planlegging	Hallingdal	2018	Diverse	40 000 kr	2 000 kr	42 000 kr	Slutført
			SUM eks. mva	2 500 000 kr	3 640 000 kr	6 140 000 kr	
			SUM inkl. mva	3 125 000 kr	4 550 000 kr	7 675 000 kr	

- *Deler av arbeid utført i 2017 og 2019, totalt 397.000,- eks. mva., er inkludert i totalen
- ** Kostnader for material og maskin er ikke en del av Tråkk 'n' Rolls prosjektreknskap.

I søknaden ble det estimert slutføring av anlegg for 6 MNOK eks. mva. Det endelige resultat var 6.140.000,- eks. mva / 7.675.000 inkl. mva.

2018-sesongen var ikke bare satsingens mest offensive, men anleggene bar også preg av høy kompleksitet og mye «ukjent terreng». Det viste seg å være en stor utfordring for både prosjektleder og for stibyggerne i felten.

Samlet sett har 2018-sesongen gitt verdifull læring, for både stibyggerne og eierne av TNR, som er uvurderlig for den videre satsingen.

Pga. kompleksiteten og størrelsen på tiltakene – bla. ombygging av skogsvei til hopplinjer, og bygging av asfalterte pumptracks – var det nødvendig å videreutvikle TNRs sikkerhetsplan. Det ble bla. utarbeidet en HMS-håndbok, og rutiner for avviksmeldinger, samt registrering av mannskap på byggeplassen. Det ble også foretatt løpende evaluering rundt sikkerhetsarbeide i crewet.

Det ble videre utviklet maler for stikontroll og dokumentasjon av vedlikehold, samt maler for skiltplaner.

For å sikre at Hallingdals stibyggermiljø kan fortsette sin faglige utvikling, har TNR vært tungt involvert i felles europeisk prosjekt for å etablere formell stibyggerkompetanse. Dette arbeidet er forankret via fjellregionprosjektet «Opplysningskontoret for Terrengsykling», og er bla. støttet av europeisk forprosjektordning i BFK. Søknad til Erasmus+ ble innlevert i mars 2019 med Fagskolen Tinus Olsen som hovedsøker. Prosjektet er i tillegg forankret i Sveits, Nederland, Skottland, Danmark samt den europeiske terrengsykkelorganisasjonen IMBA.

Tråk 'n' Roll vil være en viktig aktør i forhold til å sikre at Hallingdal får full effekt av satsingen, forutsatt at EU-prosjektet tildeles støtte (svar primo juli 2019).

3.2 Formidling:

TNR har siden starten jobbet målrettet med dokumentasjon av arbeidet. Innhold har blitt delt i TNR sine kanaler på sosiale medier (1118 følger på Instagram og 1156 følgere på Facebook), samt på nettsiden trakknroll.no. Materialet er også brukt til å formidle arbeidet og skape kjennskap til prosjektet internt i Hallingdal. Samtidig har TNR inntatt en formidlerrolle utenfor Hallingdal. TNR har bla. presentert arbeidet med destinasjonsutvikling og bærekraftig stibygging i følgende foraer utenfor dalen ila 2018:

- Miljødirektoratets fagsamling, Trondheim
- Fagsamling Biking Dalarna, Mora
- Stikonferansen i Kongsberg
- Utviklingsprosjekt Norefjell
- Trail Summit, Zermatt/Sveits
- Utviklingsprosjekt for terrengsykling på Voss
- Fjellkonferansen, Fagernes
- IMBA Industry Meeting, München
- Fagdagen for terrengsykling, Trysil

TNR har flere ganger blitt fremhevd som «best case» eksempel på bærekraftig terrengsykkelutvikling – senest under den internasjonale terrengsykkelkongressen, som ble avholdt i Silkeborg (DK) i mai 2019.

Interessen for jobben som gjøres i Hallingdal er et tydelig tegn på, at TNR og Hallingdal har inntatt en pionérrolle innenfor utvikling av terrengsykling i Norge.

3.3 Øvrig:

TNR inngikk for 2018 samarbeid med Blåkläder, som er produsent av arbeidsklær. Blåkläder sponset arbeidsklær til en estimert veiledende pris av ca. 100.000,-. TNR har fungert som ambassadør under satsingen #teambkläder.

TNR har startet prosessen rundt etablering av markedsføringsplattform for terrengsykling i Hallingdal. Denne fasen er grunnleggende for den videre satsingen, og har vært prioritert ettersom det har vært stort behov for å skilte nye arenaer med felles uttrykk. Første fase avsluttes juni 2019 og arbeidet er planlagt videreført under TNR SA.

4 Økonomi

4.1 Budsjett og finansierungsplan fra søknad:

Økonomi:

Finansierungsplan:	
Regionrådet for Hallingdal	300 000
Buskerud Fylkeskommune	800 000

Destinasjonsbidrag	180 000
Inntekter trail crew	1 300 000*
Div. inntekter	20 000
SUM	2 600 000
Egeninnsats	400 000
SUM	3 000 000
Kostnadsplan:	
Stibygger	1 850 000
Prosjektleder/adm.	350 000
Div utstyr/Arbeidsklær	75 000
Stibyggerskole og opplæring	150 000
Medieproduksjon	60 000
Regnskap og revisjon	50 000
Møter og div	25 000
Reklame, profilering etc.	20 000
Reisegodtgjørelse	20 000
SUM	2 600 000
Egeninnsats	400 000
SUM	3 000 000

4.2 Endelig regnskap:

Finansieringsplan:	
Regionrådet for Hallingdal	300 000
Buskerud Fylkeskommune	800 000
Destinasjonsbidrag	180 000
Inntekter trail crew	1 577 922
Div. inntekter	20 000
SUM	2 857 922
+ egeninnsats	400 000
Kostnadsplan:	
Stibygger	2 103 535
Prosjektleder/adm.	421 520
Div utstyr/Arbeidsklær	105 372
Stibyggerskole og opplæring	58 595
Medieproduksjon	50 000

Regnskap og revisjon	50 000
Møter og div	3 257
Reklame, profilering etc.	63 617
Reisegodtgjørelse	2 025
SUM	2 857 921
+ implementeringsarbeid på destinasjon (egeninnsats), est.	400 000

Regnskapet er utført i henhold til norsk god regnskapsskikk.

5. Vurdering av måloppnåelse

Prosjektgjennomføring 2018:

2018 har vært det hittil mest krevende året i TNR satsingen. Vi har kommet inn til sesongen sterkere enn tidligere, men har omvendt hatt komplekse prosjekt, og mye nye folk som har måttet få rett opplæring, før de kan gjøre en fullverdig jobb i crewet. Det er eiernes vurdering at denne delen av prosessen har gått tilfredsstillende. TNR har klart å ferdigstille alle planlagte anlegg, og resultatet vurderes å være meget bra. Mange nye stibyggere har fått mye praktisk erfaring, og det betyr at vi nå har en betydelig sterkere arbeidsstyrke til å løfte kommende prosjekt.

Prosjektet har hatt en omsetning som er 258.000,- høyere enn budsjettet. Budsjettet bar i utgangspunktet preg av høy andel kontant andel fra prosjektets side, så vi er meget fornøyde med å ha overlevert på dette punktet. Den økte omsetningen henger hovedsakelig sammen med større behov for stibyggere enn antatt (253.000 høyere kostnader for stibyggere enn i budsjett).

Kompetansen fra Hallingdal er allerede etterspurt rundt omkring i landet, og TNR-ressurser skal bla. avholde stibyggerkurs for det profesjonelle stibyggercrewet i Trysil Bike Arena, og har bygget stier på Kragerø. Stibyggerforetak som har blitt til gjennom TNR har også fått nye store oppdrag innad i Hallingdal. Dette tegner meget gunstig for fremtiden.

TNRs rolle i forhold til stibyggingen vil fremover dreie seg mer om å fasilitere og kvalitetssikre prosjekt fra A til Å, og sikre at stibyggernæringen er oppdaterte og har ny tilstrømning av talent. Dette er i tråd med vår intensjon da vi startet stibyggersatsingen i 2016.

TNR har arbeidet lenge og grundig med videreføring av satsingen. Det er gledelig at destinasjonene er enige om at TNR SA etableres, og at alle destinasjonene har forpliktet seg til faste bidrag. Den felles visjonen er på plass, og samarbeidsområdene som eierne mener er nødvendige for å lykkes er avklart. Den nærmeste fremtiden vil avklare i hvilken grad destinasjonene får bistand fra samarbeidspartnere til å videreutvikle dagens kompetanse og verktøykasse. Dette vil i høy grad definere forutsetningene for hvilket tempo destinasjonene kan holde i oppstarten av TNR SA.

Prosjektgjennomføring 2015-2018

Matrise under viser all bygging fra 2015 til og med 2018, som har foregått i TNR-regi:

Prosjektnavn	Destinasjon	År	Type anlegg	Stibygere	Material/maskin*	Samlet verdi
Stibyggerskolen 2015	Ål	2015	Kurs, 10 deltakere	80 000	10 000	90 000
Skurven	Geilo	2016	Familievennlig sti	230 000	400 000	630 000
Traversen, del 1	Nesbyen	2016	Opparbeidet sti	280 000	10 000	290 000
Stibyggerskolen 2016	Nesbyen	2016	Kurs, 45 deltakere	150 000	10 000	160 000
Geilo Bike Park	Geilo	2016-17	Vedlikehold	55 000	25 000	80 000
Hallingdal Sykkelpark	Ål	2017	Sykkelpark	195 000	850 000	1 045 000
Ørneparken	Ål	2017	Sykkelpark	35 000	40 000	75 000
TryteTrøkket	Nesbyen	2017	Familievennlig sti	585 000	515 000	1 100 000
Sti fra Vestlia Resort til fjorden	Geilo	2017	Flerbrukssti	50 000	50 000	100 000
Stibyggerskolen 2017	Hemsedal	2017	Kurs, 25 deltakere	120 000	10 000	130 000
Vestlia Bike Park	Geilo	2017-18	Sykkelpark	345 000	585 000	930 000
Bever'n	Geilo	2017-18	Familievennlig sti	130 000	130 000	260 000
Vestlia Bike Park	Geilo	2018	Asfaltert pump track	210 000	750 000	960 000
Vestlia Bike Park	Geilo	2018	Skurven 2	125 000	113 000	238 000
Pumptrack i Gol sentrum	Gol	2018	Asfaltert pump track	200 000	500 000	700 000
Traversen, del 2	Nesbyen	2018	Opparbeidet sti	740 000	350 000	1 090 000
Stibyggerskolen 2018	Gol	2018	Kurs	10 000	10 000	20 000
Tottenskogen	Hemsedal	2018	Familievennlig sti	700 000	1 200 000	1 900 000
Diverse vedlikehold	Hallingdal	2018	Diverse	40 000	2 000	42 000
			SUM eks. mva	4 280 000	5 560 000	9 840 000
			SUM inkl. mva	5 350 000	6 950 000	12 300 000

* Kostnader for material og maskin er ikke en del av Tråkk 'n' Rolls prosjektrekningskap.

Som det fremgår er det til nå investert 12,3 MNOK (inkl. mva) i anlegg i regi av TNR. Dette er en betydelig investering. Denne utviklingen har skapt nye arbeidsplassene innen stibyggnæringen. Vi ser av TØI sin ringvirkningsanalyse i Trysil, at stiene er en betydelig katalysator for ringvirkninger i lokalsamfunnet. Det er ikke foretatt en egen analyse på Hallingdal, men det er rimelig å anta, at de nye anleggene har bidratt til økt omsetning i det lokale næringslivet.

Ut fra tellerne som er satt opp på nye sykkelstier i Hallingdal, får vi en tydelig indikasjon på at dette er meget populære arenaer. Stirunden TryteTrøkket i Nesbyen har siden åpningen i aug. 2017 blitt syklet 18,151 runder. Dette er mer enn 30.000 km tilbakelagt på sykkel. Traversen som åpnet august 2018 viser 6318 passeringer – eller nærmere 10.000 kilometer på sykkel. Dette sier ikke bare noe om attraktiviteten som reiselivsprodukt, men er også en tydelig indikasjon på at sykling er lik god folkehelse.

Eierne er stolte av Tråkk 'n' Roll satsingen, og håper Regionrådet for Hallingdal er det samme. Vi opplever at Hallingdal begynner å bli en terrengsykkelregion, og at politikere, entusiaster, frivillige, grunneiere og reiselivet prater samme språk. Vi er imidlertid langt fra i mål. TNR-prosjektet er bare starten på satsingen i Hallingdal. Etablering av TNR SA er en nøkkel

for å utnytte det fantastiske momentet som satsingen har. TNR SA skal støtte, samkjøre og kvalitetssikre videre utvikling, og løfte den viktige oppgaven å skape synlighet og engasjement rundt de fantastiske sykkeltilbud som etter hvert blir og har blitt utviklet i dalen.

Klarer vi å løfte videre i flokk, er det ingen i Norge som klarer å ta opp konkurransen med «Hallingdal – Norges ledende terrengsykkelregion».

6 Videreføring: Tråkk 'n' Roll SA

Parallelt med at Norges gjennom tidenes mest offensive utvikling av terrengsykkelanlegg har pågått, har destinasjonene jobbet med å lande en felles strategi og modell for videreføring av samarbeidet.

Alle eierne i TNR er enige om at fremtidens terrengsykkelsatsing i Hallingdal skal skje gjennom **én felles terrengsykkeldestinasjon** og 5 attraktive terrengsykkelreisemål.

Etter deltakelse i «Innovasjonsløft i Hallingdal» har eierne avholdt 3 arbeidsmøter, med fokus på å bli enige om innhold i fremtidig samarbeid, samt hvilken organiseringsform som vil være mest hensiktsmessig for formålet.

Grunnlaget for det videre arbeidet er etablering av en felles visjon for terrengsykkelarbeidet:

“Hallingdal – Norges ledende terrengsykkelregion».

Hva kreves for å bli Norges ledende terrengsykkelregion? Dette er et viktig spørsmål i forhold til å avklare organisasjonens satsingsområder. Etter vår oppfatning dreier det seg først og fremst om:

- Et ledende stiprodukt
- Stikompetanse i alle ledd
- Sykkelvenlige servicetilbud
- En engasjerende regional merkevare
- God synlighet og merking
- Sykkeltkultur overalt!

For å løse alle disse utfordringene er det nødvendig å sikre stabilitet og langsiktighet i den fremtidige satsingen. Noen av momentene som er diskutert i forhold til å finne rett form er:

- Overskuddet i TNR skal i første omgang sikre at det opparbeides en sunn egenkapital i selskapet
- På sikt ønsker eierne at overskudd reinvesteres i regional terrengsykkelutvikling og innovasjon.
- TNR skal i størst mulig grad samle og koordinere ressurser som allerede finnes på destinasjonene – ikke bygge opp en helt ny organisasjon fra bunn.
- Eierskapet bør være basert på lik bestemmelsesrett mellom eierne, og må kunne avgrenses geografisk til Hallingdal. Eierandeler i selskapet bør derfor heller ikke kunne selges til utenforstående.
- Organisasjonsmodellen bør være fleksibel og ikke stille omfattende krav for administrering.
- Selskapsformen bør ha lav risiko for eierne

Basert på momentene over er eierne enige om at organiseringsmodellen SA - samvirkeforetak – utgjør en god match. Dette er også en organiseringsform som er brukt av lignende samarbeid i fjellregionen. **Etablering av samvirkeforetaket «Tråkk 'n' Roll SA» (TNR SA) utgjør fundamentet for den videre satsingen.**

Satsingen i TNR har vært meget vellykket, og for hvert år øker tempoet på utviklingen av attraktive terrengsykkeltilbud. Sparebankstiftelsen Hallingdal har nettopp kunngjort at de er så fornøyde med prosjektet TNR gjennomførte i 2017 og 2018 («Sykkel i sentrum»), at de skal bidra med 3 nye millioner til bygging av stier og anlegg i 2019 og 2020 med TNR som koordinator. Hemsedal skal utvikle sitt terrengsykkelprodukt for 25 MNOK i de kommende 4-5 årene; Ål og Gol har bygget sentrumsnære sykkelanlegg, og kunngjør i disse dagene sine masterplaner for fremtidens satsing; På Geilo fortsetter den offensive utviklingen på Vestlia, med familievennlige stier langs fjorden og nye tilbud i heisen; Nesbyen ser heller ikke ut til å sakne farten, med etablering av både familievennlig stisenter og 15 km flytsti fra fjellet til sentrum. Overalt i dalen står utviklingsprosjektene i kø. TNR har vært en viktig bidragsyter til denne utviklingen, i form av informasjonsarbeid, masterplaner, strategi og ikke minst gjennom å sikre en kompetent og profesjonell stibyggenæring.

I løpet av prosessen som eierne har vært gjennom, har omfanget og kompleksiteten som destinasjonene står overfor imidlertid blitt tydeligere og tydeligere. Kompetansen og verktøykassen, som til nå i høy grad har vært basert rundt selve stiuutviklingen er ikke lenger tilstrekkelig. Vi er i fremtiden helt avhengige av at TNR sin rolle som regional koordineringsorgan utvikles til også å dekke risikostyring, utvikling av nye servicetilbud, merkevare- og identitetsbygging, kommunikasjon samt merking, skilting og synliggjøring i terreng. Dybden og omfanget av dette arbeidet tilsier også at man organisatorisk må se på muligheten for å knytte enda sterke bånd til kommunene (søknad, regulering, risikostyring etc.) og individuelle næringsaktører (eksempelvis gjennom syklistvennlig merkeordning). Skal TNR klare å holde fast i sin posisjon, bør tilveksten av ny kompetanse og utvidelse av verktøykassen skje fort.

I takt med at TNR etablerer «Tråkk 'n' Roll SA» pågår det nå en jobb med å få klarhet i mulighetene for å få etableringsstøtte, som kan sikre at utviklingen av ny kompetanse skjer i et tempo som matcher utviklingen av nye terrengsykkelanlegg. Dette vil også forme forutsetningene for hvordan TNR SA bør tilnærmes seg prosessen rundt evt. samarbeidsrelasjoner med aktører utover dem som utgjøre eierskapskretsen i dag.

Destinasjonene har forpliktet seg til som minimum å fortsette med samme årlige bidraget til TNR SA som det investeres i prosjektet i dag.



Regionrådet for Hallingdal
Torpomoen 27
3579 Torpo

Prosjektsøknad: Tråkk 'n' Roll SA – Drivverket for Norges beste terrengsykkelregion

1 Kort beskrivelse

Hallingdal har som mål å bli Norges ledende terrengsykkelregion, og derfor må vi utvikle og fremtidssikre ledende kompetansen innen alle fagområdene som knytter seg til en terrengsykkelregion: stiuutvikling, risikostyring, servicetilbud, prosjektering, finansiering samt kommunikasjon og markedsføring. Derfor ønsker destinasjonene i Hallingdal å bygge en bred og bærekraftig kommersiell plattform for fremtidig satsing, gjennom etablering av selskapet Tråkk 'n' Roll SA (TNR SA). For å matche et forrykende tempo innen terrengsykling i Hallingdal, og fortsette å hevde seg som en pioner på den norske scenen, søker eierne om næringsutviklingsstøtte for etablering av de grunnleggende verktøyene og strukturene i selskapet, som skal sikre en langsiktig og økonomisk bærekraftig drift. TNR SA søker kommunene i Hallingdal om oppstartsstøtte på kr. 50.000/år i 2019 og 2020, totalt 600.000,-

2 Prosjektbeskrivelse

Hallingdal opplever store sesongsvingninger fra vinter- til sommersesongen, men har en meget sterk relasjon til gjestene som bruker fjellet på vinteren. Vintergjestene ønsker å bruke fjellet hele året, så lenge det finnes engasjerende og relevante produkt. Dette viser bla. eksempel fra Trysil, hvor satsingen på familievennlig terrengsykling har generert 63.000 nye gjestedøgn i perioden 2015-2017. Sykling på tilrettelagte og tradisjonelle stier er gratis, men genererer store ringvirkninger i hele lokalsamfunnet. TØI har kartlagt ringvirkningene fra terrengsykkelsatsingen i Trysil til 58 MNOK inkl. mva i perioden 2015-2017. I samme periode er det generert 77 nye jobber i barmarkssesongen. Attraktive aktivitetsarealer og friluftstilbud øker også bostedsattraktiviteten og er et viktig bidrag til økt folkehelse.

Tråkk 'n' Roll har siden 2015 jobbet målrettet mot ambisjonen «Hallingdal – Norges ledende terrengsykkelregion». Gjennom kartlegging og strategisk handlingsplan, som ble utarbeidet av Allegra Tourismus (CH) i 2015, vet vi at potensialet i dalen er enormt, når hele Hallingdal står samlet som én terrengsykkeldestinasjon.

«The exchange of know-how (...) will push Hallingdal as a region, it will take each destination on their own much longer to establish a strong and sustainable MTB tourism, if done on their own. Effort and passion should not stop at a communes border, but be shared all over Hallingdal.»
(Allegra Tourismus, Mountain Bike Synthesis Hallingdal, 2015)

I perioden 2016-18 er utviklingen satt i system gjennom detaljerte masterplaner, og det er bygget opp et ledende fagmiljø innen bærekraftig stiuutvikling. I 2018 var terrengsykkelsatsingen i Hallingdal med avstand den mest ambisiøse i Norge, med hele 6800 stibyggetimer, og over 6 MNOK investert i nye anlegg. Resultatene som er skapt i TNR beviser verdien og effekten av et

sterkt destinasjonssamarbeid. Skal destinasjonen lykkes med å innfri en svært ambisiøs målsetting, om å ta posisjonen som Norges ledende terrengsykkelregion, er det en forutsetning at organiseringen utvikler en rekke nye samarbeidsområder, og at samarbeidet etableres som en langsiktig kommersiell utviklingshub og kvalitetsikringsorgan for all terrengsykkelutvikling i Hallingdal.

Gjennom stibyggersatsingen i TNR-prosjektet, har deltakerne vært med på å sette en ny standard innen stibyggnæringen i Norge. Med en nytenkende og innovativ tilnærming til regionens utfordringer, har man skapt seg en posisjon i markedet, bygget et titalls nye anlegg og skapt økt bevissthet omkring sykling som satsingsområde, samt bidratt til flere bedriftsetableringer innen stibyggeryrket. Hallingdals stibyggnæring eksporterer i dag know-how til aktører som Trysil Bike Arena, Kragerø Resort mm.

Gjennom etablering av TNR SA vil Hallingdal igjen skille seg ut som den mest offensive og nyskapende aktøren i markedet, som setter nye standarder på sin vei mot å bli Norges ledende terrengsykkelregion.

Hva kreves for å bli Norges ledende terrengsykkelregion? Dette er et viktig spørsmål i forhold til å avklare organisasjonens satsingsområder. Etter vår oppfatning dreier det seg først og fremst om:

- Et ledende stiprodukt
- Stikompetanse i alle ledd
- Sykkelvenlige servicetilbud
- En engasjerende regional merkevare
- God synlighet og merking
- Sykkelkultur overalt!

Tråkk 'n' Roll skal være drivverket for utviklingen av disse fokusområdene i Hallingdal gjennom å kvalitetssikre, dele know-how, koordinere innsats på tvers av kommuner og destinasjoner, og bli en ressursbank for terrengsykling. TNR skal være hub for nye, felles utviklingsprosjekt, og sikre felles måling og benchmarking av alt fra risikostyring til verdiskaping.

TNR SA skal være sterkt forankret inn mot både kommuner og sentrale næringsaktører for terrengsykkelprodukt.

I bunn må det ligge en bærekraftig organiserings- og finansieringsmodell, som sikrer at satsingen blir langsiktig og forutsigbar.

Mot en bærekraftig organiseringsmodell

Overgangen fra prosjekt til fast organisering er en nødvendighet for å sikre stabilitet og langsiktighet i den fremtidige regionale satsingen, og for å kunne løse en stadig voksende liste med nødvendige samarbeidsområder. TNR må finne en organiseringsform som passer til utfordringene samarbeidet skal løse.

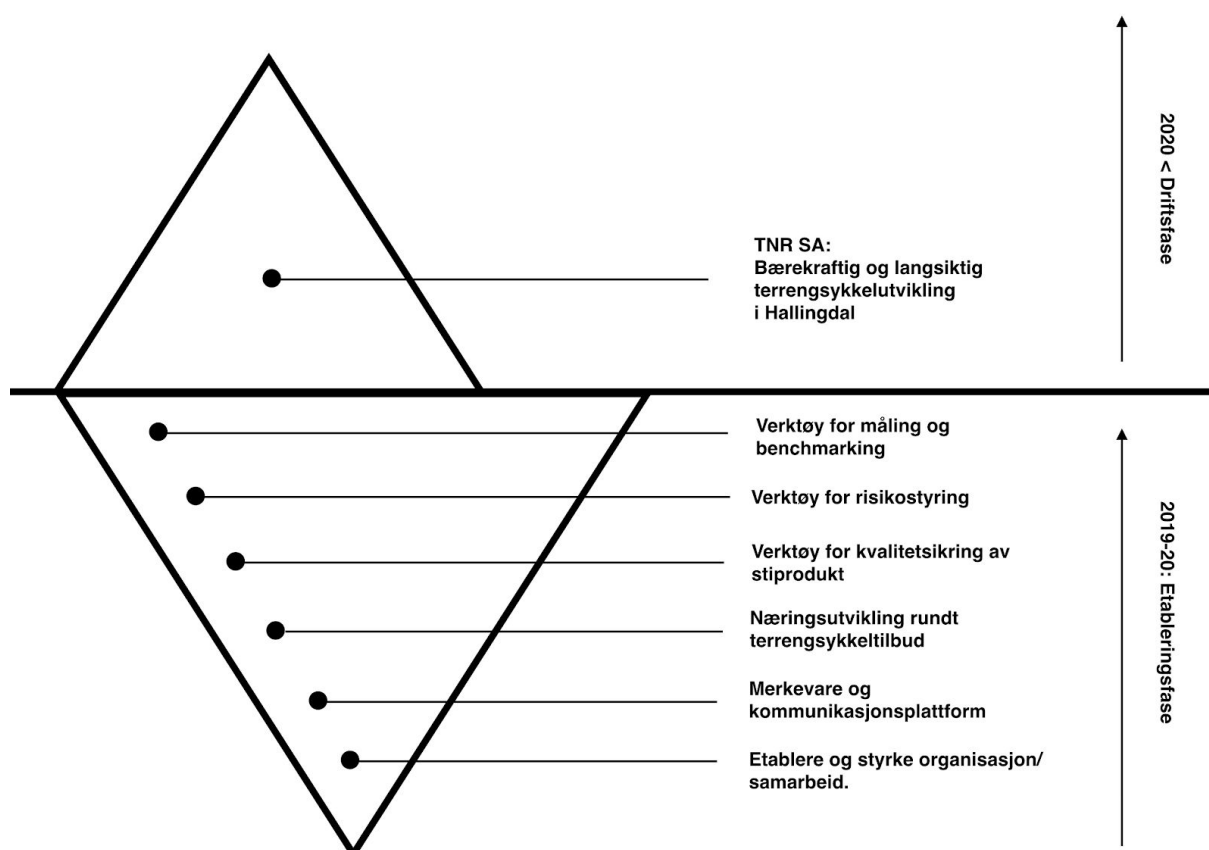
- Overskuddet i TNR skal i første omgang sikre at det opparbeides en sunn egenkapital i selskapet
- På sikt ønsker eierne at overskudd reinvesteres i regional terrengsykkelutvikling og innovasjon.
- TNR skal i størst mulig grad samle og koordinere ressurser som allerede finnes på destinasjonene – ikke bygge opp en helt ny organisasjon fra bunn.

- Eierskapet bør være basert på lik bestemmelsesrett mellom eierne, og må kunne avgrenses geografisk til Hallingdal. Eierandeler i selskapet bør derfor heller ikke kunne selges til utenforstående aktører.
- Organisasjonsmodellen bør være fleksibel og ikke stille omfattende krav for administrasjon.
- Selskapsformen bør ha lav risiko for eierne

Basert på momentene over har eierne konkludert at organiseringsmodellen SA - samvirkeforetak – å utgjøre en god match. Dette er også en organiseringsform som er brukt av lignende samarbeid i fjellregionen. **Etablering av samvirkeforetaket «Tråkk 'n' Roll SA» (TNR SA) utgjør fundamentet for denne søknaden.**

Utviklingen på terrengsykkelområdet i Hallingdal har en ekstrem hastighet. Det er avgjørende at TNR SA raskest mulig kommer i posisjon til å drive og påvirke utviklingen i bærekraftig retning – ikke bare på området for stibygging, som man har gjort siden 2015, men på en rekke nye samarbeidsområder innen både risikostyring, utvikling av servicetilbud, merkevare- og identitetsbygging, samt merking og skilting av alle terrengsykkel.

For dette formålet søker TNR SA om støtte til oppbygging og etablering av de grunnleggende verktøyene som selskapet trenger, for å skape en langsiktig og økonomisk bærekraftig fremtid. Men denne fasen vil også handle om den formelle etableringen av selskapet, et solid og velforankret avtaleverk mellom destinasjonene, og en gjennomgående jobb for å kartlegge hvordan selskapet kan styrkes via partnerskap med kommuner og næringsaktører, samt forankring i regionale planer.



Samarbeidsområdene utdypes under pkt. «4.6 Aktiviteter».

Langsiktig drift:

Utviklingen av terrengsykkelstier og -anlegg i Hallingdal er i full gang. I fjor alene utgjorde investeringen ca 7,7 MNOK inkl mva. Dette året ser det ut til at den samlede investeringen skal bli enda større. Med det utviklingstempoet vi ser for øyeblikket, er det presserende at regionen er i forkant med å fremme støttefunksjonene og verdiskapningssiden som trengs for å bygge en balansert og bærekraftig utvikling. Etableringsfasen er krevende og innebærer at TNR SA fordypes eksisterende samarbeidsformer, utvikler nye partnerskap, samt får på plass en rekke nye verktøy som trengs for å ta satsingen til det neste nivået. Utviklingsstøtten fra BFK og kommunene i Hallingdal er avgjørende bidrag for at denne prosessen skal gå raskt effektivt, og satsingen ikke skal miste momentum i en ressurs- og tidskrevende oppstartsfase. I løpet av etableringsperioden, og særlig gjennom arbeidet rettet målrettet mot utvikling av partnerskap og samarbeid mot kommuner og næringslivet, vil vi etter hvert få en indikasjon på hvilket nivå samarbeidet i TNR SA kan ligge på. Eierne vil sikre årlig grunnfinansiering - som minimum er på størrelse med bidraget i etableringsfasen. Selskapet skal dessuten tilby oppdragsbaserte tjenester, som stiekspertes og prosjekt, som vil generere et bidrag til driften. Merkeordning for syklistvennlige bedrifter, formidling av syklistvennlige serviceløsninger, kursaktivitet og rådgivning vil bli viktig supplerende inntektskilde. Ved sluttrapport vil det utarbeides driftsbudsjett for første såret etter etableringsfasen.

– BFK har bekreftet at de støtter TNR SA med kr. 1.000.000,- i 2019/20.

– TNR SA søker kommunene i Hallingdal om oppstartsstøtte på kr. 50.000/år i 2019 og 2020, totalt 600.000,-

3 Kontaktopplysninger

Søker/prosjekteier:

Tråkk 'n' Roll SA er under etablering. Hemsedal Turisttrafikklag SA opptrer som formell søker på vegne av destinasjonene i Hallingdal til selskapet. Så snart selskapet er aktivt vil eierne sende nødvendig selskapsinformasjon, så utbetaling av støtte kan skje til TNR SA.

3.1 Mottatt støtte tidligere ja/nei

Nei.

4 Spesifikasjon:

4.1 Bakgrunn

Fra idé til Norges mest offensive terrengsykkelsatsing:

Tråkk 'n' Roll (TNR) er eid av 5 destinasjoner i Hallingdal, og har siden 2015 utgjort Hallingdals felles satsing på terrengsykling. TNR har siden starten vært basert på en ambisjon om å bygge et bærekraftig grunnlag for en ambisiøs og langsiktig satsing. Utviklingen har vært formidabel. TNR har bidratt til kartlegging og utvikling av regional utviklingsstrategi for terrengsykling, utarbeidelse av masterplaner i alle kommuner, utvikling av ledende stibyggerkompetanse,

finansiering og bygging av flere innovative og bærekraftige anlegg i hele dalen. Med mer enn 6800 stibyggetimer og ca. 7,7 MNOK inkl mva. investert i 2018, har TNR utviklet seg til å bli Norges mest offensive satsing på terrengsykling. Tråkk 'n' Roll var i 2016 pådriver bak etablering av fjellregionprosjektet «Opplysningskontoret for Terrengsykling», og initiativet har bidratt til at satsingen i Hallingdal nå støtter på et sterkt nasjonalt fundament – i form av bla. ny nasjonal skilt- og merke for terrengsykling, formell kompetanse for terrengsykkelguider, samt felles retningslinjer for risikostyring. Det er også gjort klartlegging av ringvirkninger forbundet med terrengsykkelutvikling, og utviklet kriterier for syklistvennlige tiltak i service- og overnattingsnæringen. Alle forutsetningene er nå på plass for at Hallingdal kan øke farten i sykkelregionen sin.

Ny utviklingsfase – ny organiseringsform:

Siden starten i 2015 har TNR vært organisert som prosjekt – i 2015-17 under Visit Geilo AS og i 2018 under Hemsedal Turisttrafikklag SA. Kartlegging og handlingsplan fra 2015 har vært tydelig på behovet for utvikling av bærekraftige lavterskeltilbud og etablering av stibyggerkompetanse før Hallingdal kunne begynne å markedsføres seg som terrengsykkelregion. Prosjektet har derfor jobbet dedikert med denne utfordringen, og fokus på kompetanseheving og etablering av pilotprosjekt har vist seg å være meget effektiv som «gnist» for den regionale utviklingen. Siden starten i 2015 har stibyggerregionen i Hallingdal modnet i form av flere etablerte selskap med egne ansatte, og utviklingen av anlegg har kommet så langt på vei. Det er nå behov for å gire opp og se mye bredere og langsiktig på det regionale samarbeidet.

Det overordnede målet for TNR har siden starten vært å sikre en bærekraftig utvikling av Hallingdal som terrengsykkelregion. Dette avspeiler seg i måten vi har jobbet med kompetanseheving, vitensdeling og kompromissløs tilrettelegging av solide stier og terrengsykkelanlegg. For å sikre et like solid fundament for den fremtidige satsingen, er det nødvendig å se på en mer varig og forpliktende organiseringsform, som gjør det mulig å jobbe langsiktig med utvikling og kvalitetsikring av Hallingdal som Norges beste og mest varierte terrengsykkelregion.

Arbeidet med opprusting av TNR-samarbeidet i fast organisering startet i «Innovasjonsløft Hallingdal» i 2017, et innovasjons- og næringsutviklingsprogram i regi av Innovasjon Norge og Regionrådet for Hallingdal. Under og etter denne prosessen har TNR-eierne hatt flere arbeidsmøter rundt temaet – både seg imellom og åpne møter med kommuner og næringsaktører. Dette arbeidet har ledet frem til løsningsmodellen som legges frem i dette dokumentet.

4.2 Prosjekt mål

Destinasjonene i Hallingdal skal etablere og bygge opp et bredt forankret og kommersielt bærekraftig selskap, TNR SA, som skal jobbe mot å nå regionens felles visjon: «*Hallingdal – Norges ledende terrengsykkelregion*».

TNR SA skal være drivverket for «Norges ledende terrengsykkelregion», gjennom å

- utnytte synergier, koordinere og kvalitets sikre utviklingsarbeid
- sikre og utvikle kompetanse innen terrengsykkelutvikling
- være omdreiningspunkt for nye strategiske utviklingsprosjekt
- markedsføre Norges ledende terrengsykkelregion.

Oppstartsstøtten skal bidra til at TNR SA får etablert en solid organisatorisk plattform, med gode systemer, verktøy og samarbeidsformer, og bidra til at terrengsykkelsamarbeid mellom næringsliv og i kommunene i Hallingdal bli enda sterkere.

Etter etableringsfasen skal TNR SA ha en bærekraftig driftsmodell som sikrer en langsiktig utvikling av Hallingdal som «Norges ledende terrengsykkelregion».

4.3 Forankring

Tråkk 'n' Roll har eksistert som prosjekt side 2015. Satsingen er i dag god forankret på destinasjonene i Hallingdal og kjent i de politiske miljøene. Videreutvikling av denne forankringen er en viktig del av kommende etableringsfase.

Hallingdal har kommet godt i gang med terrengsykkelsatsingen, og det er allerede utviklet et titall nye arenaer i regionen. Prosjekteierne opplever at det – både politisk og i næringslivet – er utpreget konsensus rundt oppfattelsen av, at terrengsykling er et viktig strategisk satsingsområde for å minske sesongsvingninger og skape en attraktiv region å besøke og bosette seg i, uansett årstid.

Det er vår oppfatning, at etablering av TNR SA bygger opp under «Strategisk plan for Hallingdal» på en rekke områder:

- Attraktive friluftsansenaer bidrar til å øke livskvalitet og folkehelse i regionen. I en ringvirkningsanalyse fra Arkansas (BBC Research and Consulting, «Economic and Health Benefits of Bicycling in Northwest Arkansas», 2018) kunne hele 62,7% av verdiskapingen fra den regionale terrengsykkelsatsingen kunne relateres til helseeffekter.
- Terrengsykkelsatsingen bidrar til å redusere sesongsvingninger, og dermed skape en bedre balanse i arbeidsmarkedet. TØI estimerer at sykkelatsingen i Trysil har generert 77 nye arbeidsplasser i sommersesongen. Terrengsykkel er et viktig middel for på stimulere til bolyst og øke regionens attraksjonskraft overfor kvalifisert arbeidskraft. En undersøkelsen fra Arkansas svarte 27% av arbeidstakere, at stiene var en viktig årsak til at de hadde bosatt seg i regionen.
- Attraktive reiselivsprodukt er en «reason to go» og genererer høyere betalingsvilje blant gjestene. Dette åpner for høyere omsetning, og for flere og mer lønnsomme arbeidsplasser i reiselivsnæringa. Trysil Bike Arena har investert 19 MNOK i sykkelproduktet sitt, som i perioden 2015-2017 genererte en direkte omsetningsøkning i næringen på kr. 58 MNOK (inkl. mva.)
- Reiselivet er én av regionens viktigste næringer, og det er viktig å være konkurransedyktig og innovativ for å forsvare sin posisjon som ledende nasjonal aktør. Den regionale terrengsykkelsatsingen har vært tidlig ute og plassert Hallingdal i en ledende posisjon. Samtidig har det også kommet opp offensive terrengsykkelsatsinger andre steder i fjellregionen. Skal Hallingdal forsvare og utvikle sin posisjon, krever det langsiktig organisering og samarbeid.

4.4 Prosjektorganisering

Tråkk 'n' Roll SA (TNR SA) er under etablering. Eierne utgjør destinasjonene i Hallingdal, som også har eid TNR-prosjektet siden 2015. Støtte vil tilfalle det nystartede selskapet.

TNR SA oppnevner styrerepresentanter fra alle eierdestinasjonene, og det engasjeres administrator for det videre arbeidet.

Lars W. Jensen har fungert som prosjektleder i TNR siden 2015, vil lede arbeidet med etablering av TNR SA på vegne av styret, og fungere som daglig leder i oppstartsfasen.

Videre vil selskapet fortsette å knytte til seg fagpersoner innen stibyggermiljøet som har blitt etablert gjennom TNR-prosjektet.

4.5 Samarbeidspartnere

Samarbeid er den viktigste suksessfaktoren for å lykkes som terrengsykkelregion. Hallingdal har allerede bevist at vi klarer å samarbeide tett om terrengsykkelsatsingen, gjennom 4 år med Tråkk 'n' Roll-satsing. For å styrke den fremtidige offensiv, må dette samarbeide vokse, og her har TNR SA en avgjørende rolle som regional narv, koordinator og pådriver for sykkelutvikling. Lykkes TNR SA, vil dette om mulig representere den bredeste og mest dybdegående samarbeidet på noe terrengsykkelprosjekt i Europa. I det følgende beskrives de ulike samarbeidene i mer detalj:

1. TNR SA er basert på tett samarbeid mellom destinasjoner og kommuner i Hallingdal.
2. Selskapet skal samarbeide tett med stibyggernæringen i dalen, og innta en pådriverrolle i forhold til koordinering og kompetanseheving innad i stibyggermiljøet.
3. Gjennom etablering av merkeordning for syklistvennlige bedrifter, ønsker TNR SA også å etablere en direkte kobling til næringsaktører som har særlig fokus på terrengsykkelmarkedet. Denne koblingen er en viktig mekanisme for å ha "fingeren på pulsen" i forhold til etterspørsel blant syklistene som besøker dalen.
4. Det jobbes med etablering av reiselivsfagskole på Geilo, med oppstart høsten 2019. TNR har jobbet med Fagskolen Tinus Olsen rundt utforming av fagplan, og inngått intensjonsavtale for forelesninger rundt tema "sti og løype". Vår intensjon er å utvikle dette samarbeidet ytterligere når utdannelsen er etablert.
5. TNR er også pådriver i prosjektsatsingen Opplysningskontoret for Terrengsykling (OFT), som er etablert under regjeringens Fjellsatsing. Her samarbeider TNR med Trysil Bike Arena og Visit Valdres rundt etablering av felles retningslinjer for bærekraftig utvikling av terrengsykling i Norge. I løpet av 2019 jobbes det for å videreutvikle OFT som nasjonal bransjeorganisasjon for terrengsykkelnæringen.
6. I samarbeid mellom OFT og Fagskolen Tinus Olsen ble det i mars måned levert inn Erasmus+ søknad om etablering av europeisk kompetanseprogram for stibyggere. Søknadsarbeidet er støttet av BFK. Hvis prosjektet innvilges er målet å starte opp den europeiske satsingen august 2019. Øvrige deltakere i prosjektet er Developing Mountain Biking in Scotland, DGI (DK), International Mountain Bike Association Europe (NL), Bike Plan AG (CH), Agueda kommune (PT) samt Edinburgh Napier University (GB). OFT jobber for å forberede et nasjonalt prosjekt for optimal forankring av det europeiske prosjektet. I denne dialogen har vi bla. Friluftsrådernes Landsforbund, Innovasjon Norge og DNT. Hallingdal har som mål å være en nasjonalt ledende region for stibyggerkompetanse. TNR SA vil være et viktig virkemiddel for å sikre en rask og effektiv implementering av evt. kommende europeiske retningslinjer.
7. Hallingdal har mange velfungerende sti- og løypelag. Gjennom TNR SA, ønsker vi å knytte et tettere samarbeid, så vi sikrer at det er best mulig koordinering mellom regional utviklingsstrategi

for terrengsykling, og arbeidet som prioriteres og utføres i lagene. TNR SA kan også være med på å bygge kompetanse rundt bærekraftig stiuvtvikling, som man etter hvert har blitt ledende på.

8. TNR har allerede vist hvordan samarbeid med frivillige organisasjoner kan lede til konkrete resultat for regionen. I 2017 samarbeidet TNR og frivillige idrettslag og organisasjoner fra hele regionen om prosjektet «Sykkel i sentrum», som ble tildelt 3 MNOK fra Sparebankstiftelsen Hallingdal (SB1). Gjennom å få på plass en fast organisering, vil det være enda bedre forutsetninger for å utvikle dette samarbeidet.

9. Buskerud Fylkeskommune har som mål å være ledende på sti. TNR har vært en viktig del av arbeidet mot å innfri denne målsettingen. Vi ønsker å videreføre det gode samarbeidet med BFK, og siden Viken fylke, og er åpne for å innta en fylkeskommunal rolle i forhold til kompetanseheving.

4.6 Aktiviteter

Etableringsfasen av TNR SA skal primært orienteres rundt 4 hovedfokusområder som alle har til hensikt å bygge opp rundt selskapets felles visjon og målsetting: «Hallingdal – Norges ledende terrengsykkelregion»:

1. Kvalitetsikring av terrengsykkelproduktet

- Felles ressurspersoner:
 - Kartlegge behov
 - Hente inn ressurser i henhold til behov, eks. stiekspert, prosjektleder etc.
- Kvalitetsikring av terrengsykkelstier og -anlegg
 - Implementering av dokumentasjon fra OFT-prosjekt
 - Sette opp anbefalte rutiner/retningslinjer for alle faser, fra prosjektering til vedlikehold
 - Drive lokal opplæring, eller utføre kvalitetskontroll for destinasjonene.
 - Veiledning til søknadsprosess
- Videreutvikling kompetansehevingskonseptet «Stibyggerskolen»
 - Utvikle «økosystem» av kurs/forelesninger – praktisk og teoretisk.
 - Tilpasse ulike målgrupper – politikere, uteavdelinger, frivillige lag, skoleundervisning etc.
 - Kan på sikt utvikles til fylkeskommunalt program, hvis det vurderes å være behov og interesse)
 - Organisere jobbpraksis og «Avansert Stibyggerskole» for professionelle stibyggere
 - Sikre optimal posisjonering mot evt. kommende Erasmus+ prosjekt for stibyggersertifisering
 - Studieturer og erfaringsutvikling mot stibyggernæring i Norge og utlandet
- Verktøy og rutiner for måling av trafikk
 - Innkjøp av måleverktøy (Supplering av TrafX-måler som allerede er innkjøpt på flere destinasjoner, for gjennomføring av større undersøkelser)
 - Utarbeide strategi for måling og benchmarking i Hallingdal
 - Utarbeide konkrete planer for destinasjoner i henhold til strategi
- Retningslinjer og system for risikostyring
 - Opplæring av aktuelle aktører i ny nasjonal veileder for risikostyring i terrengsykkelanlegg (Utarbeidet av OFT, lansering sommer 2019)

- Utvikle felles retningslinjer for skadesregistrering (basert på veileder)
 - Utarbeide “best case” eksempler på beredskapsplaner for sykkelanlegg
 - Implementere registreringsverktøy for terrengsykkelskader på alle legevakter
 - Utarbeide risikoanalyser for alle destinasjoner
 - Sikre handlingsplan, retningslinjer og system for dokumentasjon for løpende sikkerhetsarbeid
- Videreutvikling av digital stiforvaltningsplattform.
 - Sikre felles rutiner for bruk av stiforvaltningsverktøy
 - Sikre gode rutiner for oppfølging
 - Benchmarkere Hallingdal-destinasjoner

2. Næringsutvikling rundt terrengsykkelprodukt

- Utvikle og implementere merkeordning for syklistvennlige bedrifter
- Utvikle «pakker» og anbefalinger for syklistvennlige serviceløsninger
- Evt knytte samarbeid med leverandører for utvikling og salg av “TNR-pakker” med branding.
- Kartlegge muligheter og utfordringer i forhold til transportløsninger (Kollektivt busstilbud, taxi, privat skytteltransport, samt stimulere til samarbeid med Vy rundt sykkeltransport på Bergensbanen).
- Stimulere til sertifisering av terrengsykkelguider og -instruktører.

3. Kommunikasjon:

- Videreutvikle merkevare
- Kommunikasjonsplattform: nettside, sosiale medier etc.
- Pilotere felles fysiske skilt i terrenget
- Utvikle løsninger for synlighet i terreng, som f.eks. inngangsporter etc.
- Medieverktøyskasse for bedrifter (maler etc)
- Fysisk og digital merking av stier med felles profil
- Strategi for «influencere» og bloggere, samt pilotering
- Utvikle kommersielle partnerskap
- Synlighet i gratisplattformer: AirBnB Experiences, Trip Advisor, Trail Forks etc.

4. Styrke organisasjon og samarbeid rundt sykkel i Hallingdal

- Jobbe for implementering av sykkelstrategien i kommuneplaner.
- Styrke eierskapet i TNR SA – eksempelvis gjennom etablering av merkeordning for syklistvennlige bedrifter og jobbe for å fordype samarbeid med kommunene.
- Modell for langsiktig og kommersiell bærekraftig drift av TNR SA

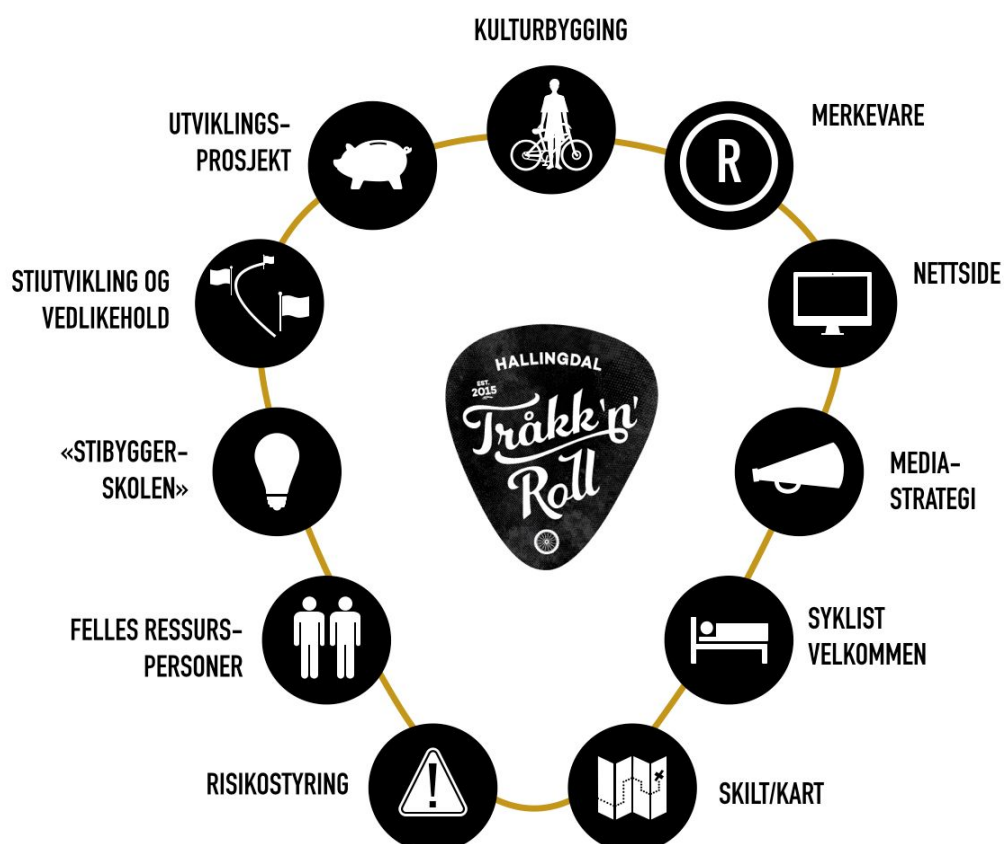
Øvrige aktiviteter:

TNR SA skal jobbe for å initiere og gjennomføre nye utviklingsprosjekt på vegne av destinasjonene. Selskapet skal dessuten være en aktiv drivkraft for å skape en å styrke den eksisterende kulturen rundt terrengsykling, og bidra til å bygge opp en identitet rundt terrengsykling i Hallingdal. I oppstartsfasen ønsker vi å gjennomføre 1-2 av følgende initiativ:

- Introdusere terrengsykling i skoleundervisningen
- Jobbe med idrettslagene om styrking av arbeidet med terrengsykling for barn og ungdommer.

- «Dig days». Stidugnad i kommunene.
- Bruke stibygging som reintroduksjon på arbeidsmarkedes – samarbeid med NAV

Etableringsfasen vil i høy grad handle om å få på plass disse systemene, og sikre at TNR SA får en god start. Når disse initiativene er gjennomført må grunnlaget være på plass, for at TNR SA blir en bærekraftig regional plattform for utvikling av Norges ledende terrengsykkelregion.



Illustrasjon av samarbeidsområder Tråkk 'n' Roll.

4.7 Målgrupper

Terrengsykkelsatsingen i Hallingdal er basert på prinsippet «én målgruppe – to sesonger»

Primærmålgruppen er eiere av fritidseiendommer og andre gjester i regionene, som allerede besøker Hallingdal på vinteren. Tilretteleggingen skal være brukerorientert og appellere til både eksisterende og nye terrengsyklister – barn, unge, voksne og eldre.

For å skape et troverdig og interessant terrengsykkelprodukt, er det viktig også å appellere til kjernen av terrengsykkelkulturen. Disse syklistene er pionerer, ambassadører og forbilder for barn, ungdommer og andre syklister. De er ofte omdreiningspunkt for eventer og har stor påvirkningskraft i sosiale medier

Lokalbefolkningen er også en sentral målgruppe. Det er vanskelig å bli en troverdig terrengsykkelregion uten å ha en sterk representasjon av syklister, og en dynamisk

terrengsykkelskultur på destinasjonene. Terrengsykklingen i Hallingdal skal bidra til å styrke vår unike identitet, stimulere til næringsetablering og gjøre det morsomt å bruke naturen – til glede for både ung og gammel og familier som ønsker å etablere seg utenfor byene.

4.8 Resultat

Oppstartsstøtte til TNR SA skal lede til etablering av TNR SA med eierskap av Hallingdal-destinasjonene.

I løpet av etableringsfasen, som er beskrevet nærmere i punkt «5.1 Tidsplan», skal eierne i TNR SA bygge opp infrastrukturen i det nye selskapet, med ressurspersoner, merkevare og verktøy for kvalitetsikring og offensiv utvikling av terrengsykkelregionen Hallingdal.

Gjennom denne fasen er målet, at det nystartede selskapet skal komme i en posisjon til, å fortsette det langsiktige arbeidet med å stimulere til bærekraftig utvikling av «Norges ledende terrengsykkelregion».

4.9 Effekter

TNR SA er en unik satsing i norsk sammenheng. Selskapet er et offensivt og nødvendig grep for å sikre tett og god oppfølging, samt regional koordinering og forankring av all terrengsykkelrelatert utviklingsarbeid. Satsingen på TNR SA avspeiler den ventede effekten av å bli «Norges ledende terrengsykkelregion». Dette innebærer bla:

Økt bruk av fritidseiendommer som en følge av et attraktivt aktivitetstilbud i sommermånedene. Vi vet at ved hvert ekstra døgn en familie tilbringer på hytta, legges det igjen i underkant av 1000,- til lokalt næringsliv. (Velvin og Kvikstad, "Fritidsboligforskning", HBV, 2013). Merverdien av dette på sommeren er stor og vil resultere i mindre sesongsvingninger, jevnere inntektsstrømmer, øke verdi av fritidseiendommene, bedre utnyttelse av ressurser og et godt servicetilbud året rundt. Disse effektene forventes å øke tilflytningen og skape grobunn for nyetablering. Utviklingen av et bærekraftig terrengsykkeltilbud vil også øke kommersielle overnattinger fra Norge og utlandet, og være et sterkt positivt omdømmebyggende tiltak for regionene som deltar i prosjektet.

Utviklingen av terrengsykkeltilbudet vil dessuten være en viktig kilde til økt folkehelse og ikke minst bidra til et levende lokalsamfunn for barn og unge.

Et delmål i TNR-prosjektet har vært å etablere en ledende, profesjonell stibyggerklynge i Hallingdal. I en tid hvor fagmiljøer i stadig større grad konsentreres rundt byene, er det særlig viktig for Hallingdal å innta en sterk posisjon i forhold til denne voksende profesjonen, som gjennom eventuelt kommende Erasmus+ prosjekt også kan se frem til å få formell faglig annerkjennning.

5 Tid- og kostnadsplan

5.1 Tidsplan

Under følger overordnet tidsplan basert på faseinndeling. Detaljert tidsplan blir utarbeidet ved prosjektoppstart. Enkelte delprosjekt vil kunne avvike fra det skisserte forløpet, og oversikten skal derfor anses som veiledende.

		2019				2020	
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
0. Etablere selskap							
Utarbeide forskrifter og stifte selskap							
Etablere administrasjon							
1. Kvalitetsikring av terrengsykkelprodukt							
Kartlegge ressursbehov							
Opparbeide system for kvalitetsikring							
Videreutvikle Stibyggerskolen							
System, rutiner og verktøy for trafikkmåling							
System for risikostyring							
Videreutvikling av system for digital stiforvaltning							
2. Næringsutvikling rundt terrengsykkelproduktet							
Utvikling av merkeordning for syklistvennlige bedrifter							
Utvikle pakker for serviceløsninger							
Terrengsykkelpakker							
Transportløsninger							
Sertifisering av guider og instruktører							
3. Kommunikasjon							
Utvikle merkevare- og kommunikasjonsplattform							
Fysisk skilting og synliggjøring i terreng							
Mediaverktøyskasse							
Strategi for unfluencere og bloggere + pilotering							
Komersielle partnerskap / sponsorsamarbeid							
Synlighet i gratisplattformer: Trip Advisor etc.							
4. Styrke organisasjon og sykkelssamarbeid							
Styrke sykkelssatsing i kommunale planer							
Styrke samarbeid mot næring og kommuner							
Utvikle langsiktig driftsplan for TNR SA							

5.2 Kostnadsplan

Kostnader:	2019-20
Kvalitetssikring av terrengsykkelprodukt	800 000
Næringsutvikling rundt sykkelprodukt	400 000
Kommunikasjon	350 000
Organisasjonsutvikling TNR SA	50 000
Øvrig	50 000
Prosjektressurser (prosjektleder, stieksperter etc.)	400 000
Administrasjon	500 000
Reise, regnskap og kontor	100 000
Forankringsarbeid på destinasjoner, møter etc.	350 000
SUM	3 000 000

5.3 Finansieringsplan

Inntekter	2019-20
Medlemsbidrag	400 000
Omsetning av ressurser på prosjektbasis (prosjektl., stieksperter etc.)	500 000
Kursing og andre inntekter	50 000
Syklistvennlig merkeordning (inkl omsetning på serviceløsninger)	50 000
Salg merchandise etc.	20 000
Støtte kommunene i Hallingdal	600 000
Støtte BFK	1 000 000
Andre inntekter	30 000
Egeninnsats timer	350 000
SUM	3 000 000

- BFK har bekreftet at de støtter TNR SA med kr. 1.000.000,- i 2019/20.
- **TNR SA søker kommunene i Hallingdal om oppstartsstøtte på kr. 50.000/år i 2019 og 2020, totalt 600.000,-**
- Søknaden fremmes via Regionrådet for Hallingdal for felles anbefaling til kommunene

6 Geografi

616-Nes, 617-Gol, 618-Hemsedal, 619-Ål, 620-Hol



Trysil Bike Arena

Evaluering av effekter på reiseliv og lokalsamfunn

SOLVEIG SVARDAL, KRISTINE MILAND og KNUT VAREIDE

TF-rapport nr. 480

2019

Tittel: Trysil Bike Arena
Undertittel: Evaluering av effekter på reiseliv og lokalsamfunn
TF-rapport nr: 480
Forfatter(e): Solveig Svardal, Kristine Miland og Knut Vareide
Dato: 01.04.2019
ISBN: 978-82-336-0220-8
ISSN: 1501-9918
Pris: Kan lastes ned gratis fra www.telemarksforsking.no
Framsidedfoto: Foto: Jonas Hasselgren / trysil.com. Fra Gullia.
Prosjekt: Evaluering av sykkelsetinga i Trysil
Prosjektnr.: 2018 0880
Prosjektleder: Solveig Svardal
Oppdragsgiver(e): Hedmark fylkeskommune

Spørsmål om denne rapporten kan rettes til:

Telemarksforsking
Postboks 4
3833 Bø i Telemark
Tlf: +47 35 06 15 00
www.telemarksforsking.no

Resymé:

Trysil har opplevd økt attraktivitet og god vekst både når det gjelder folketall, næringsutvikling og for reiselivet etter at de satte i gang en stor satsing på sykkel med ambisjon om å bli Nordens ledende sykkeldestinasjon. En del av denne veksten kan tilskrives sykkelsetinga, men mye kommer som resultat av langsiktig kunnskapsbasert arbeid for å snu en negativ trend, der både fylkeskommunen, kommunen, reiselivet og lokalsamfunnet har vært involvert. For fortsatt å kunne ta ut potensialet er det viktig med stadig fornying av tilbudet, en tettere kobling mellom Trysilfjellet og sentrum, samt en bedre dialog med grunneiere. Evalueringen er gjennomført på oppdrag fra Hedmark fylkeskommune.



Knut Vareide har arbeidet med nærings- og samfunnsutvikling siden han fullførte utdanningen som sosialøkonom i 1985. Han har vært ansatt ved Telemarksforsking siden 1996 og er spesialist på statistikk og kvantitative analyser. Hans spesialområde er attraksjonskraft og stedsinnovasjon.



Solveig Svardal er dr. scient. fra Norges Landbrukshøgskole (nå NMBU). Hun har ledet og deltatt i en lang rekke prosjekter innen regional utvikling, innovasjon, natur- og kulturbasert nyskaping og tillit. I dette prosjektet har hun vært prosjektleder.



Kristine Miland arbeider tverrfaglig med kulturforskning og regional utvikling. Hun er blant annet involvert i Norsk Kulturindeks, Norsk idrettsindeks og digitale regionale analyser. Hun har mastergrad i statsvitenskap og ledelse fra Universitetet i Agder.

Forord

Evalueringen av sykkelsatsingen i Trysil er gjennomført på oppdrag fra Hedmark fylkeskommune i perioden desember 2018 – mars 2019. Hedmark fylkeskommune har vært sentral i finansieringen av sykkelsatsingen i Trysil, og har også bidradd i flere stedsutviklings- og reiselivsprosjekter i forkant.

Siri Elisabeth Hafnor fra SA-HO AS har vært underleverandør med sykkelektspertise.

Tusen takk til alle som har bidradd med nyttig informasjon underveis, og spesielt til alle dem som har tatt seg tid til å delta i intervju og fokusgrupper.

Bø, 01.04.2019

Solveig Svardal

Prosjektleder

Innhold

Sammendrag.....	7
1. Innledning.....	9
1.1 Hva og hvor er Trysil?	9
1.2 Behov for evaluering	10
1.3 Problemstilling.....	11
1.4 Metoder.....	11
2. Om sykkelsatsingen i Trysil	13
2.1 Overordnede planer	14
2.2 Prosjekter	15
2.3 Utbygging	16
2.4 Kostnader og finansiering.....	21
2.5 Forventninger om resultater og effekter	22
2.6 Erfaringer fra andre land.....	22
3. Hva har skjedd i Trysil?	27
3.1 Sysselsetting og verdiskaping.....	28
3.1.1 Arbeidsplassutvikling i Trysil	28
3.1.2 Næringsattraktivitet	29
3.1.3 Verdiskaping	32
3.1.4 Produktivitet	33
3.1.5 Kvartalsstatistikk over antall lønnstakere.....	34
3.2 Befolkningsutvikling	36
3.2.1 Folketall.....	36
3.2.2 Bostedsattraktivitet.....	38
3.2.3 Pendling.....	40
3.2.4 Sysselsettingsandel.....	40
3.2.5 Oppsummering befolkningsutvikling.....	41
3.2.6 Framtidsutsikter.....	42
3.3 Besøksnæringene	44
3.3.1 Gjestedøgn.....	44
3.3.2 Arbeidsplassutvikling.....	46
3.3.3 Omsetning	48
3.4 Oppsummering statistiske analyser for Trysil	50

3.5	Hva kan relateres til sykkel-satsingen?	51
3.6	Utfordringer	54
3.7	TBA og Trysil-samfunnet: Duett eller duell?	55
3.7.1	Effekter for innbyggere og fellesskap	56
3.7.2	Utfordringer knyttet til friluftsliv	57
3.7.3	Grunneierinteresser	58
3.7.4	Forholdet mellom fjellet og sentrum	58
3.7.5	Forholdet mellom sentrum og grendene.....	59
4.	Er målene nådd?	61
	Litteratur og referanser.....	65

Sammendrag

Trysil kommune har gjennom en årrekke hatt som mål å snu folketallsnedgangen, skape flere helårs arbeidsplasser og bli en helårs destinasjon.

Det har vært gjennomført en rekke prosjekter de siste årene for å prøve å nå disse målene, og som til slutt, i 2013, ledet fram til en felles enighet om å satse på sykling. Siden byggestart i 2014 har de satset i underkant av 20 millioner kroner med ambisjon om å bli Nordens ledende sykkeldestinasjon.

Målene for selve sykkelsetningen er koblet til året 2020. Som grunnlag for prosjektplaner og søknader er det uttrykt følgende mål for satsingen:

- ◆ 50 - 100 000 nye kommersielle gjestedøgn, som skal gi effekter i form av
- ◆ omsetning på 40-80 millioner kroner
- ◆ 40-80 nye årsverk

Bedre fordeling mellom sommer og vinter er også i flere dokumenter pekt på som en ambisjon.

Fordelingen mellom sommer- og vintersesong har ikke endret seg. Det skyldes ikke minst at vintersesongen også har hatt en betydelig vekst. Dermed blir dette et bevegelig mål, som ikke er særlig godt egnet til å måle effekten av sykkelsetningen.

Selv om vi bare er ved starten av 2019 viser analysene våre at Trysil er på god vei til å nå målene som er satt, under forutsetning av at de oppnår den samme veksten de neste to årene som den de har hatt fra 2013 til 2018.

Hovedkonklusjonen er at det har skjedd et positivt skifte i arbeidsplassutviklingen i Trysil de siste tre årene. Det har blitt høyere næringsattraktivitet i Trysil. Det har vært spesielt god vekst i antall lønnstakere på sommerstid. Dette har også bidratt vesentlig til bedre flyttetall og befolkningsutvikling. Trysil har også hatt positiv bostedsattraktivitet de siste tre årene.

Det har vært god omsetningsvekst i besøksnæringene; bransjene aktivitet, overnatting og servering har en vekst i omsetningen på om lag 50 %, mens handel har ca. 5 %. Både aktivitet og servering har økte lønnskostnader tilsvarende omsetningsveksten, og det indikerer også en god arbeidsplassutvikling. Innenfor overnatting har omsetningsveksten kommet uten tilsvarende økning i lønnskostnader, noe som indikerer økt produktivitet og bedre kapasitetsutnyttelse. Det kan også være noen utfordringer knyttet til hvor omsetningen blir registrert for virksomheter som driver kombinert.

Det har vært en økning i kommersielle gjestedøgn på 80 %, eller litt i underkant av 50.000 i antall, fra 2013 – 2018.

Sammenlignet med ni andre kommuner som er store vinterdestinasjoner, har Trysil samlet sett mest positiv utvikling.

Hva som skyldes sykkelsetningen, er vanskelig å isolere fullstendig. Resultatene kommer etter systematisk langsiktig arbeid, hvor sykkelsetningen ble hovedstrategien

Særlig er det et nært samspill mellom utviklingen av Trysil Bike Arena og utviklingen av nye aktivitetstilbud, som rafting, klatring og golf. Flere syklistar har lagt grunnlaget for å kunne satse og utvide disse virksomhetene, samtidig bidrar utviklingen av dem til å gjøre Trysil til en mer attraktiv sykkeldestinasjon.

Trysil er kanskje Norges største hyttekommune, og denne satsingen er med på å legge grunnlaget for flere besøkende. Samtidig er det også her en vekselvirkning; det blir mer attraktivt å kjøpe hytte i et område som har et variert og godt aktivitetstilbud. Kommunens aktive rolle for å få til mer lokal verdiskaping knyttet til byggingen bidrar også positivt til verdiskaping og sysselsetting.

Skal Trysil lykkes med videre vekst med sykkel som utviklingsmotor, blir det viktig å fornye seg, å stadig kunne tilby nye attraksjoner, slik at omdømmet som sykkeldestinasjon nummer 1 kan opprettholdes.

Videre er det åpenbart at det potensielt ligger en del konflikter mellom sykkel-satsingen og grunneierne. Dette må tas på høyeste alvor framover. Grunneierne trenger å bli informert om planer, involvert i drøftinger om skilting, merking og kartfesting av løyper, samt være med og bestemme hva som skal være gode sykkelregler i Trysil. Dette er både for å redusere slitasje på natur og kulturminner og for å unngå brukskonflikter mellom vandrere, jegere og syklistene. Selv om syklingen i all hovedsak kommer inn under allemannsretten, er det viktig å være klar over at økt tilrettelegging vil kreve grunneiertillatelser til både anlegg og bruk.

En satsing på sentrum som både besøksmål og bosted vil kunne sette Trysil ytterligere på kartet som et sted for unike opplevelser, som ikke kan kopieres av andre. Det vil også redusere mulige konflikter mellom næringsdrivende i sentrum og i Trysilfjell.

For å analysere befolknings- og næringsutvikling har vi benyttet Telemarksforsknings attraktivitetsmodell. Vi har studert regnskapstall samlet inn av SSB for å analysere resultater for reiselivsnæringen, samt Destinasjon Trysils gjestedøgnstatistikk. Disse dataene er supplert med oppfølgende telefonintervju med bedrifter i Trysilfjellet og Trysil sentrum for å kunne identifisere sykkel-satsingens bidrag til resultatene. Det er også gjennomført intervjuer med representanter for kommune, prosjektledelse, destinasjonsselskap og grunneiere. Til slutt er det brukt en fokusgruppe for å drøfte sykkel-satsingens effekter på verdiskaping og sysselsetting.

Det er gjennomført ytterligere en fokusgruppe for å drøfte og forstå sykkel-satsingens effekter på lokalsamfunnsutviklingen, særlig med mål om å avdekke mulige interessekonflikter mellom syklistene, andre turister, grunneiere og lokalbefolkning.

Det er også gjennomført litteraturstudier av internasjonale eksempler for å gi et bilde av den internasjonale utviklingen av sykkel-turisme, samt de estimerte økonomiske effektene av denne.

Vi har støttet oss til en programteori for å til slutt kunne analysere og forstå sammenhengen mellom sykkel-satsingen og de resultatene og effektene vi har funnet.

Evalueringen er utført på oppdrag fra Hedmark fylkeskommune, som har vært sentral i finansieringen av sykkel-satsingen i Trysil, og som også har bidradd i flere stedsutviklings- og reiselivsprosjekter i forkant.

1. Innledning

Trysil Bike Arena har hatt som uttalt mål å bli den beste stisykkeldestinasjonen i Skandinavia og en av de mest komplette og ledende terrengsykkeldestinasjonene i Europa. Prosjektet har skapt forventninger om betydelig vekst. Men hva har denne satsingen egentlig hatt å si for reiseliv og lokalsamfunn?

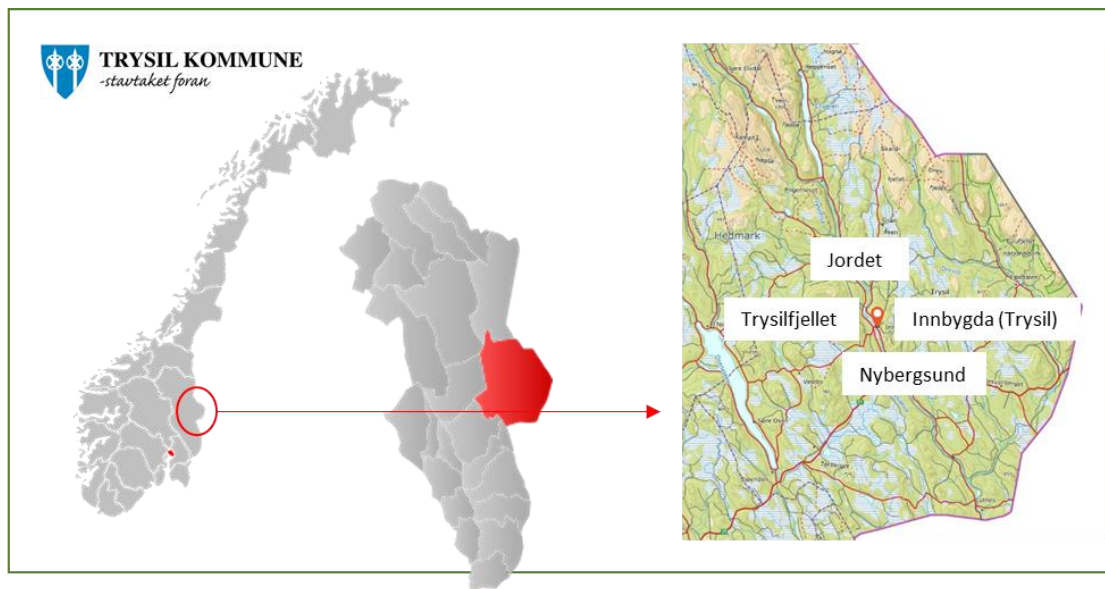


Stisykling på Trysilfjellet. Foto: Ola Matsson www.skistar.com/trysil

1.1 Hva og hvor er Trysil?

Trysil kommune med sine knappe 6500 innbyggere ligger i Hedmark fylke, på svenskegrensen, og grenser mot kommunene Engerdal, Rendalen, Åmot, Elverum og Våler.

Fra 1970-tallet har det vært en storstilt satsing på ski, og særlig alpint. Trysil er i dag Norges største skianlegg, med rundt 40 heiser og over 70 kilometer løyper som kobler sammen de ulike delene av fjellet.



Figur 1. Trysil kommunes lokalisering.

Trysil har hatt utfordringer med synkende folketall, en aldrende befolkning, utpendling og en høy andel sesongarbeid i lang tid, og det har vært et uttalt mål i kommuneplanen å snu denne utviklingen.

I likhet med flere andre skisteder verden over har de derfor gjort ulike grep de siste årene for å overkomme «seasonality», altså klare å trekke turister også i barmarksesong (Pierpont & Anouk 2018). Strategien er å utvikle flere arenaer for helårs idretts-, aktivitets- og helseturisme med tilhørende servicefasiliteter og dermed bli et fyrttårn for turisme i regionen også i barmarksesongen.

Som en del av denne strategien ble Trysil Bike Arena etablert i 2013 av Destinasjon Trysil og samarbeidende aktører. Målet var å bli den beste stisykkeldestinasjonen i Skandinavia og en av de mest komplette og ledende terrengsykkeldestinasjonene i Europa.

1.2 Behov for evaluering

Byggingen startet i 2014, med et fokus på å bygge bærekraftige stier tilpasset de naturgitte forutsetningene i området. De første stiene åpnet i 2015. Ifølge trysil.com/sykkel har det totalt blitt investert 15,9 millioner kroner fordelt på fire år (2014-2017). Investorene består av flere lokale bedrifter, og det er gitt betydelige offentlige tilskudd, særlig fra Trysil kommune og Hedmark fylkeskommune.

Prosjekteierne og utbyggerne har i sine planer og søknader stilt bidragsytterne i utsikt at satsingen skal gi mellom 50 og 100 000 nye kommersielle gjestedøgn fra 2020, som skal gi effekter i form av omsetning på 40-80 millioner kroner og 40-80 nye årsverk (Hedmark fylkeskommune 2014).

Hedmark fylkeskommune ønsker nå å få laget en evaluering av satsingen på Trysil Bike Arena. Evalueringen skal gi innsikt i satsingens betydning for lokalsamfunnet i Trysil og se nærmere på hvilke effekter satsingen har hatt på næringsliv generelt og reiseliv spesielt.

1.3 Problemstilling

Med bakgrunn i oppdragsgivers tilbudsinvitasjon, samt vårt løsningsforslag til denne har vi utledet følgende problemstillinger for evalueringen:

- ◆ Hvilke resultater og effekter har sykkelsatsingen hatt på næringslivet i kommunen?
 - Hvordan har sysselsettingsutviklingen vært?
 - Hvordan har utviklingen i verdiskaping og omsetning vært?
 - Hvordan har utviklingen i kommersielle gjestedøgn i Trysil vært?
 - Hvilken betydning har satsingen hatt for utvikling av helårsarbeidsplasser innenfor reiselivsnæringen i Trysil?
- ◆ Hvilke resultater og effekter har sykkelsatsingen hatt på lokalsamfunnet?
 - Hvordan har satsingen påvirket folketallsutviklingen?
 - Hvordan påvirker satsingen samspillet med sentrumsutvikling, lokalsamfunn og grunneiere?

1.4 Metoder

For å analysere befolknings- og næringsutvikling har vi benyttet programteori for attraktivitet (Vareide 2018). Attraktivitetsmodellen forklarer veksten på et sted i to typer faktorer. De strukturelle faktorene er ytre påvirkninger som stedet ikke, på kort sikt, kan gjøre noe med. Utvikling som avviker fra den forventede utviklingen kaller vi attraktivitet. Attraktiviteten forklares av aktiviteter/ tiltak som er satt i verk, samt måten det jobbes med stedsutvikling på, og som påvirker utviklingen i negativ eller positiv retning.

For å analysere resultater for reiselivsnæringen har vi studert regnskapstall samlet inn av SSB. Disse er supplert med oppfølgende telefonintervju med bedrifter i Trysilfjellet og Trysil sentrum for å kunne identifisere sykkelsatsingens bidrag til resultatene. Det er også gjennomført intervjuer med representanter for kommune, prosjektledelse, destinasjonsselskap og grunneiere. Til slutt er det brukt en fokusgruppe for å drøfte sykkelsatsingens effekter på verdiskaping og sysselsetting.

Det er gjennomført ytterligere en fokusgruppe for å drøfte og forstå sykkelsatsingens effekter på lokalsamfunnsutviklingen, særlig med mål om å avdekke mulige interessekonflikter mellom syklist, andre turister, grunneiere og lokalbefolkning.

Det er også gjennomført litteraturstudier av internasjonale eksempler for å gi et bilde av den internasjonale utviklingen av sykkelturnisme, samt de estimerte økonomiske effektene av denne.

Vi har støttet oss til en programteori for å til slutt kunne analysere og forstå sammenhengen mellom sykkelsatsingen og de resultatene og effektene vi har funnet.

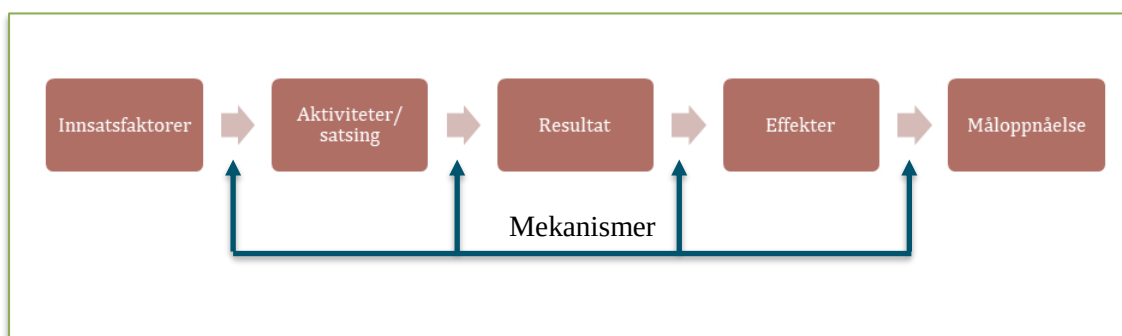
En programteori er egnet for å beskrive antagelser om hva som virker, for hvem, hvorfor og hvordan for å nå ønskede mål (Bredgaard, Dahl & Hansen 2011). En slik logikk er nyttig og anvendelig både for å kunne planlegge, utvikle og gjennomføre en satsing eller et program, men også som grunnlag for å kunne etablere et transparent evalueringssopplegg, som ikke bare fokuserer på effekt, men også på de mekanismene som gjør at de planlagte eller gjennomførte tiltakene faktisk gir resultater. Slike evalueringer omtales gjerne som realistiske evalueringer (realistic evaluation) (Pawson & Tilley 1997).

I sin enkleste form beskriver den sammenhenger mellom innsatsfaktorer, resultater og måloppnåelse.



Figur 2. Enkel programteori.

Når det gjelder samfunnsutvikling er sammenhengene mer komplekse, og vi vet at ikke minst måten man jobber på og hvordan ulike aktører og interessenter blir involvert og samhandler er viktig for resultatene (Vareide 2018; Svardal m.fl. 2015). Vi er derfor opptatt av hvilke mekanismer som gjør at resultater og effekter blir som de blir.



Figur 3. Funksjonell programteori.

2. Om sykkelsatsingen i Trysil

Trysil har hatt utfordringer med synkende folketall, en aldrende befolkning, utpendling og en høy andel sesongarbeid i lang tid, og det har vært et uttalt mål i kommuneplanen å snu denne utviklingen. Sykkelsatsingen har vært en del av en langsiktig plan.



Foto: Vegard Breie

Vi har kartlagt hva som er gjort når og med hvilken innsats, og sett det i sammenheng med overordnede planer og strategier. Bildet er ganske komplisert, men forklarer samtidig på mange vis nettopp helheten; at sykkelsatsingen ikke kan sees på eller forstås isolert, men som del av en langsiktig strategi.

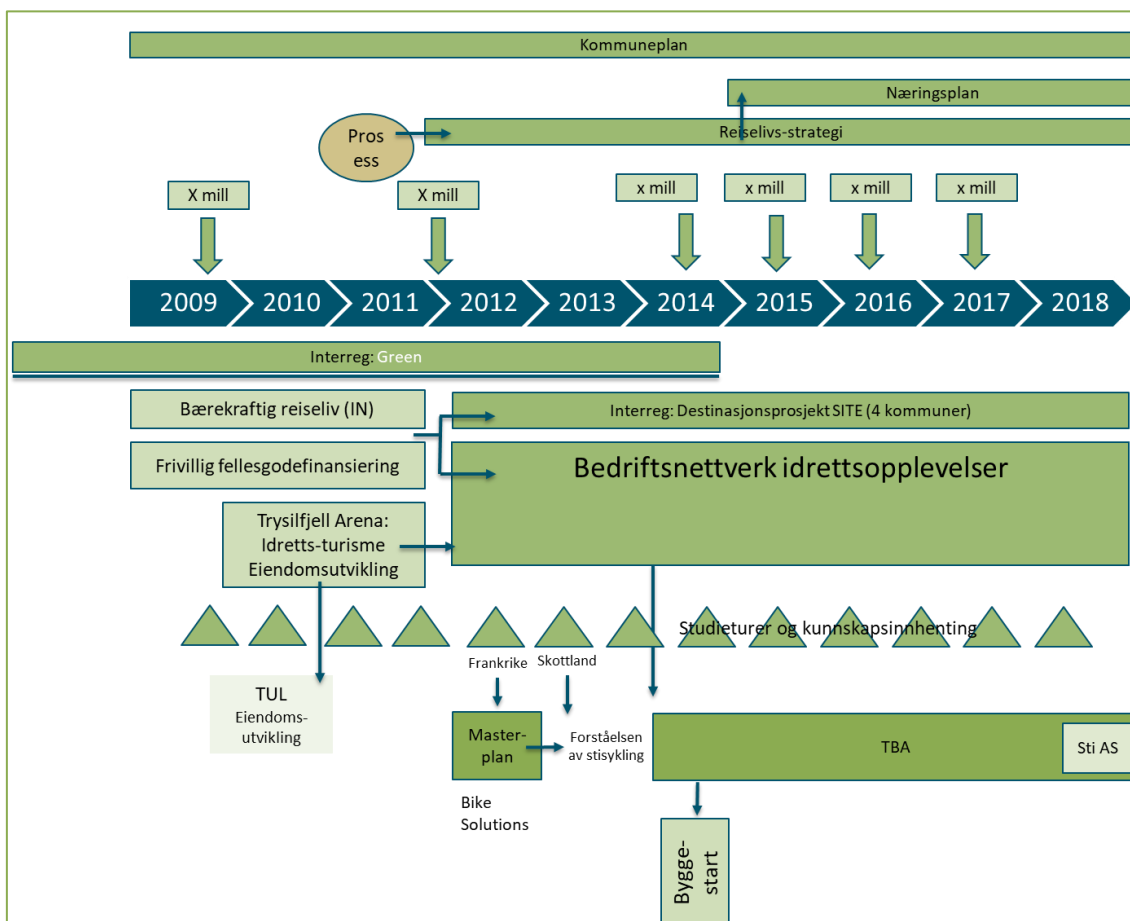
Hvordan dette henger sammen, går fram av figur neste side.

Trysil hadde i 2018

1,1 millioner skidager (8.000 per dag)

50.000 sykkeldager (400 per dag)

(Kilde: Skistar og Destinasjon Trysil)



Figur 4. Sammenheng mellom overordnede planer, prosjekter og sykkelsatsingen i Trysil.

2.1 Overordnede planer

I kommuneplanens langsiktige del 2009-2020, vedtatt i juni 2009, beskrives situasjonen i Trysil på daværende tidspunkt slik: «Sammenlignet med andre reiselivsdestinasjoner har Trysil størst sesongsvingninger og relativt sett færrest helårs arbeidsplasser innen reiselivsnæringen», og planen har tre hovedmål:

- ◆ Trysil skal bli Nordens ledende bærekraftige helårs reiselivsdestinasjon.
- ◆ Trysil kommune skal bidra til å videreutvikle et konkurransedyktig næringsliv med utgangspunkt i lokale ressurser.
- ◆ Trysil kommune skal snu den negative befolkningsutviklingen og øke folketallet.

I 2012 ble det vedtatt en reiselivsstrategi for perioden 2012-2020, som senere, i 2014, fikk mindre revisjoner. Hovedmålene for denne er:

- ◆ 1.000.000 kommersielle gjestedøgn hvorav 800.000 kommersielle gjestedøgn er i perioden fra november til april og 200.000 kommersielle gjestedøgn i perioden fra mai til oktober.
- ◆ Være den mest attraktive hyttebyggerkommunen i Norge, tuftet på kvalitet, lokal verdiskaping og bærekraftig materialbruk.
- ◆ Snu den negative befolkningsutviklingen og øke innbyggertallet fra 6 700.

Strategisk innebar revisjonen i 2014 en dreining fra idrettsopplevelser som hovedsatsingsområde for å nå målet om å utvikle en helårsdestinasjon til en satsing på stisykling (Destinasjon Trysil 2014).

Næringsplanen for 2015 til 2020 har siden tatt reiselivsstrategien opp i seg (Trysil kommune 2015).

I 2013 ble det utarbeidet en områdeplan for Trysilfjell Arena, med formål å utvikle Trysilfjellet til en helårs reisedestinasjon og drive eiendomsutvikling. I planbeskrivelsen gis det en tilsvarende beskrivelse av situasjonen.

Store sesongsvingninger gir imidlertid Trysil store utfordringer som reiselivskommune. De fleste av arbeidsplassene er sesongbetonte med resultat i stor gjennomtrekk og liten tilflytting med tilsvarende lav skatteinngang til kommunen. Flere helårs arbeidsplasser er nødvendig for å opprettholde kontinuitet og kompetanseutvikling i næringen. Varierte helårs arbeidsplasser er også viktig for å kunne fremstå som en attraktiv kommune å flytte til og etablere seg i, samt å kunne opprettholde eller forbedre de tilbud innbyggerne i Trysil har i dag. Et annet moment er kapasitetsutnyttning: Infrastruktur, servicebedrifter og overnattingsenheter har en kjempereserve i kapasitet gjennom store deler av året. Bedre kapasitetsutnyttelse gir normalt bedre økonomi til den enkelte bedrift og derved økt bærekraft til destinasjonen til å kunne tilby ytterligere tilbud og service.

2.2 Prosjekter

Trysil har de siste årene hatt en langsiktig strategi om å delta i prosjekter som kan bygge opp under målet om å utvikle området til en bærekraftig helårsdestinasjon, og dermed skape flere helårsarbeidsplasser, øke innflyttingen og få økt fokus på lokal verdiskaping¹.

I 2008 ble Trysil med i Interreg-prosjektet Green, som hadde som mål å utvikle bærekraftige reisemål.

I 2009 ble Trysil valgt som en av pilotdestinasjonene i prosjektet «Bærekraftig reiseliv 2015» drevet av Innovasjon Norge i samarbeid med NHO reiseliv². I prosjektet tok Trysil grep blant annet for å øke konkurransekraften som helårig reisemål, og dermed utnytte eksisterende infrastruktur for vinterturisme. Allerede i 2010 startet utviklingen av sykkel- og vandretilbudet i Trysil³. Tilknyttet dette var også prosjektet «Frivillig fellesgodefinansiering»-prosjektet, finansiert av Innovasjon Norge, Trysil kommune, Hedmark Fylkeskommune og Destinasjon Trysil (til sammen 2 925 000 kr i 2010). Manglende finansiering av fellesgoder, som for eksempel utvikling av stinettverk, ble sett på som en flaskehals for å få et mer helårlig reiseliv (Innovasjon Norge 2013). Disse prosjektene var deler av Trysil kommunes plan om å snu den negative trenden i befolkningsutviklingen, og skape flere helårsarbeidsplasser.

Avledet av disse to prosjektene ble Trysilfjellet Arena etablert i 2012. Aktørene Skistar Norge AS, Trysil Prosjektinvest AS, Trysilfjellet Utvikling AS og Trysilfjell Utmarkslag SA, i samarbeid med idrettslaget i kommunen (Trysilgutten), jobbet sammen i forprosjektet, med tanke på å

¹ Intervju med næringssjefen i Trysil.

² <https://www.trysil.com/no/Nyheter/Trysil-barekraftig-reisemal/>

³ <https://destinasjontrysil.wordpress.com/2010/03/10/b%C3%A6rekraft-og-fellesgodefinansiering/>

utvikle kommersielle produkter innenfor «idrettsturisme», samt å drive eiendomsutvikling i Trysilfjellet.

Dette la grunnlaget for etablering av bedriftsnettverket «Idrettsopplevelser i Trysil», som har eksistert siden, og som har spilt en sentral rolle i utviklingen av sykkelsatsingen.

Siden 2012 har Trysil også deltatt i Interreg-prosjektet SITE Destination, (SITE er kommunene Sälen og Idre i Sverige, samt Trysil og Engerdal i Norge). Prosjektet omtales som en grenseoverskridende satsing på bærekraftig og internasjonalt orientert reiseliv som vekstnæring. Målet er å utvikle området til en bærekraftig helårsdestinasjon, med infrastruktur, kompetanse og servicefunksjoner som hovedtema i prosjektet.

Alle disse prosjektene har blitt utviklet i et godt samarbeid mellom kommunen og Destinasjon Trysil. Parallelt med, og på tvers av, prosjektene har kompetanseutvikling og læring vært en sentral strategi for å nå målene, både i samfunnsplan, reiselivsstrategi og næringsplan. Gjennom hele perioden har det derfor vært arrangert studieturer, ofte i regi av prosjektene, men hvor også folk fra kommunen, destinasjonsselskapet og andre prosjekter har deltatt.

2.3 Utbygging

Det var særlig to studieturer som fikk betydning for den videre satsingen i Trysil. I 2012 var en gruppe i Frankrike for å studere idrettsturisme der, og kom da i kontakt med konsulentselskapet Bike Solutions, som blant annet hadde planlagt et terrengsykkelanlegg i den franske alpinresorten Lugiere. Dette resulterte i at disse ble invitert til å utvikle en masterplan for Trysil Bike Arena. Denne var ferdig i 2013, og la grunnlaget for planlegging av tiltak og søknader om finansiering.

Men sykkelsatsingen kom ikke for alvor i gang før det ble en felles forståelse blant prosjektmedarbeidere, næringsliv, politikere og administrasjon for at sykling kan passe for flere målgrupper enn ekstremsportsutøvere, og at sykling dermed kunne passe svært godt inn i Trysils profilerte satsing på å være en familievennlig destinasjon. Dette ble egentlig tydelig etter et besøk til 7Stanes (et samarbeide mellom flere sykkelsentra) i Skottland.

Utbyggingen av Trysil Bike Arena (TBA) startet i 2014, som resultat av langsiktig strategisk jobbing fra kommunens og reiselivets side for å snu den negative folketallsutviklingen og skape flere helårs arbeidsplasser.

I området som kan sies å utgjøre Trysil Bike Arena er det bygd ut mange ulike ferdighetsløyper. En av løypene er en såkalt «downhill»-løype der man kan ta skiheisen til toppen av fjellet for å så sykle ned. Det er også stier tilrettelagt for vandring og sykling på toppen av Trysilfjellet, kalt Fjellrunden, som er koblet på området der man kan ta heisen opp til. I tillegg er det flere skilte stier med sykkelmuligheter andre steder i kommunen. Destinasjon Trysil bruker i hovedsak egne kart⁴ og en app der destinasjonsselskapet selv kan velge hvilke stier som er synlige for brukeren.

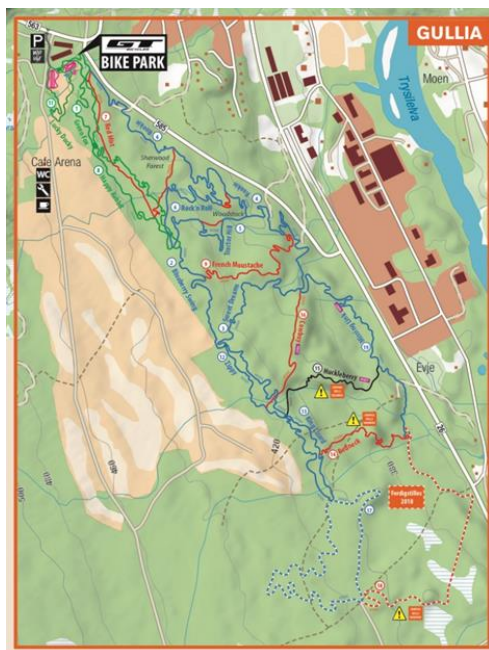
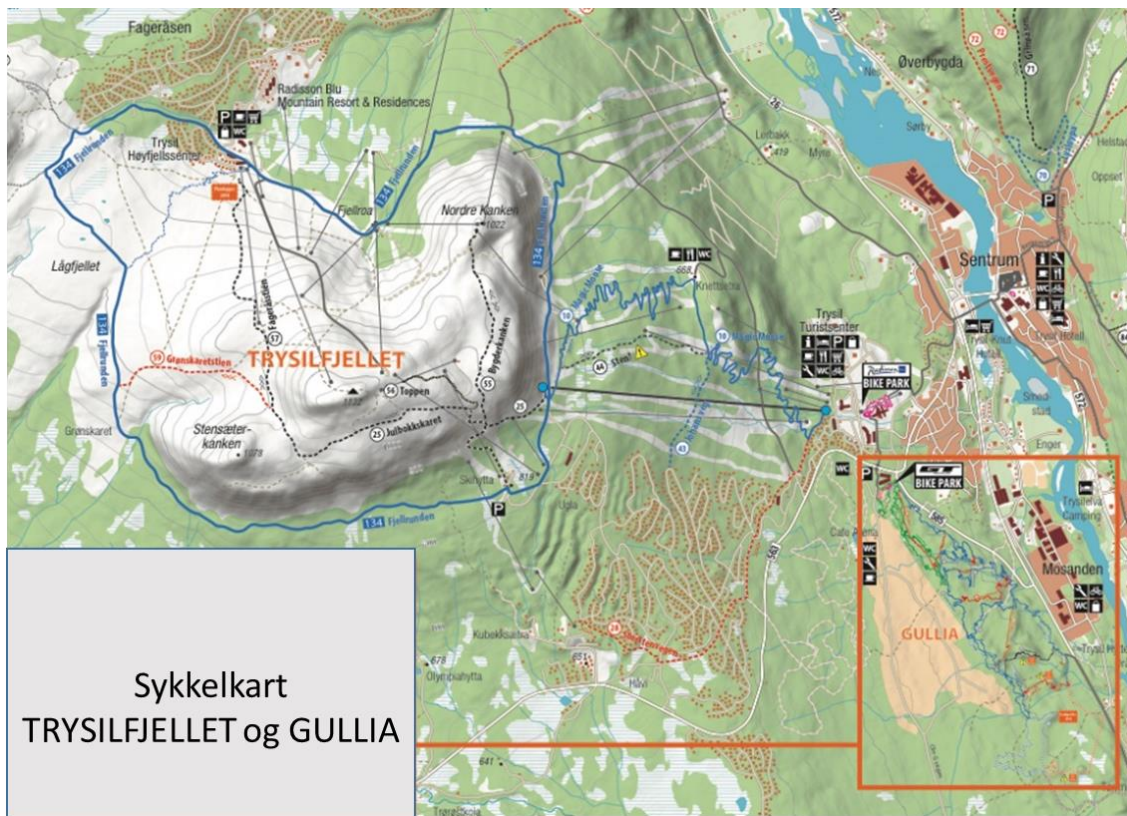
Hvilke tiltak som har blitt gjennomført som en del av sykkelsatsingen i perioden, går fram av følgende tabell.

⁴ <https://www.trysil.com/no/Gjore/Sommer/sykkel/sykkelkart/>

Tabell 1. Tiltak i regi av Trysil Bike Arena 2014-2018. (*indikerer at løypen ble påbegynt dette året, men ferdigstilt neste. Oppgitt løypelengde regnet året for ferdigstilling.

Område	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Radisson	Radisson Blu Bike Park	RBBP ferdighetselementer	RBBP ferdighetselementer	RBBP ferdighetselementer	RBBP ferdighetselementer RBBP: pumptrack RBBP: rød linje	
Sentrum	Mobil Pumptrack					
Gullia	Rookie*	Rookie Green Fox Blueberry Swing Sweet Dreams Tractor Hill Rock'n Roll Red Mist Happy Rabbit French Moustache Woodstock (til sammen 9 139 meter med løyper)	GT Bike Park: Jump Lines, Pump Track og infrastruktur	Lucky Ducky Zippy King Lizard Redneck Missing Link (til sammen 4 655 meter med løyper) Huckleberry* Cowboy*	Huckleberry Cowboy Miss Piggy Sneaky Snake (til sammen 2 590 meter med løyper)	Woodpecker
Trysil-fjellet		Magic Moose*	Magic Moose (7 100 m)			
Fageråsen					Fjellflyten (1 630 m)	Videreutvikling
Generelt	Skilting og merking Produktutvikling innen sykkelutleie og -guiding	Skilting og merking Link mellom sti-område og ferdighetsbane	Videreutvikling, skilting, merking, informasjon	Videreutvikling, skilting, merking, informasjon		

Kart over løypene er vist på kommende side. (I tabellen: ferdighets-elementer, ikke ferdighetselementer)



Figur 5. Kart over sykkeløyper og anlegg. Hentet fra www.trysil.com.

Trysil Bike Arena kan oppfattes som et prosjekt. Sti AS er nå i ferd med å etableres som et selskap som skal ha ansvar for videre drift av anlegget.

Hva er terrengsykling?



Foto Hans Martin Nysæter / Destinasjon Trysil

Terrengsykling er en trenings- og konkurranseform som ofte blir assosiert med startnummer og deltagelse i store ritt, som for eksempel Birkebeinerrittet og Grenserittet, men det er mye mer enn det.

En stor andel av syklingen foregår på grus, men også i noe mer teknisk terreng. Det finnes flere disipliner innenfor terrengsykling som eksempelvis downhill, enduro og stisykling.

Stisyklingen har opplevd en stor vekst på 2000-tallet, muligens på grunn av spesialisering av utstyr og som en motvekt til organisert terrengsykling. Stisykling foregår gjerne på smale stier til skogs, til fjells, eller på svaberg. Utfordringen hos en stisyklist ligger i terrenget syklisten skal forsere. Stisykling kan ses på som en friluftssorientert aktivitet hvor mestring, å ha det gøy, utvikling av egne tekniske ferdigheter, naturopplevelser, frisk luft og sosialt samvær med andre syklist er viktige elementer. Man trenger ikke spesialisert utstyr for å sykle på stier, men det er en stor utvikling hos utstyrsleverandører. Det finnes etterhvert et stort utvalg av sykler som er spesialisert for denne aktiviteten.

Det finnes flere eksempler på små steder i verden som har valgt å tilrettelegge med bærekraftige stier, med ulik lengde og vanskelighetsgrad, for å bli en terrengsykkeldestinasjon. En kombinasjon av stiutvalget og menneskene som velger å bosette seg der, har vært med på å gjøre fraflyttingstruede steder til attraktive bo – og arbeidssteder. Drivere har vært aktiv stibygging over tid og en livlig kultur av stisyklistere.

Squamish på den kanadiske vestkysten og Derby på øya Tasmania i Australia er eksempler på to steder som har snudd utviklingen ved å bygge en terrengsykkeldestinasjon.

(SA-HO)

Hvem er og hva vil stisyklisten i Trysil?



Sykkelinstruktør med Trysilguidene. Foto Fredrik Otterstad.

Destinasjon Trysil gjennomførte høsten 2018 en nettbasert spørreundersøkelse blant gjester i Trysil Bike Arena, med 468 svar. 92,5 % av dem hadde syklet i arenaen sommeren 2018.

73,5 % menn

64,5 % i alderen 35-50

23,1 % i alderen 18-34

30 % betegner seg som middels, 42 % som god og 22 % som veldig god syklist

32 % besøkte TBA 1 gang, hele 25 % 4 ganger eller mer

53 % kommer sammen med familie, 29 % med venner

35 % hadde et opphold i Trysil på 3 dager, 25 % på 2 dager, 13 % på dagstur

54 % benyttet kommersiell overnatting, 25 % i private hytter

64% kjøpte heiskort for å sykle Magic Moose, 4,7 % for å sykle fjellrunden

De er mest fornøyd med stiene i Gullia og GT Bike Park

De er godt fornøyd med skilting og informasjon, men lite fornøyd med appen, guider og mulighet for sykkeloppbevaring

De ønsker seg flere heisbaserte stier og flere stier utenfor Gullia og Trysilfjell

(Kilde: Undersøkelse i TBA, gjennomført av Destinasjon Trysil)

2.4 Kostnader og finansiering

Det er et komplisert puslespill å finne ut av hvordan sykkel-satsingen i Trysil har vært finansiert. Det ene er at det er gjort vedtak om offentlige tilskudd, som er knyttet opp mot krav om privat eller annen medfinansiering. Det andre er at vedtak og utbetalinger ikke uten videre henger sammen, blant annet som følge av krav om medfinansiering, og at vedtak og utbetalinger ikke gjøres i samme år.

Det vil også være skjønnt knyttet til hva som skal regnes å høre til satsingen, og hva som er finansiering av andre prosjekter, men som åpenbart henger sammen.

Når det gjelder kostnader, har vi valgt å støtte oss til opplysninger gitt av Destinasjon Trysils prosjektleder for sykkel-satsingen. Samlet sett har det vært brukt 19,2 millioner kroner. Av disse er 17,5 millioner knyttet til investeringer i anleggene, 0,6 millioner til skilting og informasjon og 1,1 til drift.

Tabell 2. Kostnader i tusen til TBA 2014-2018. Kilde: Destinasjon Trysil.

	Investeringer	Skilt og info	Drift	SUM
2014	600			600
2015	2 800	300		3 100
2016	7 879	300		8 179
2017	3 430		440	3 870
2018	2 800		640	3 440
SUM	17 509	600	1 080	19 189

Hvordan dette er finansiert er litt vanskeligere å få full klarhet i.

I 2014 fikk TBA 200.000 fra Kraftfondet, i tillegg til at Destinasjon Trysil og Radisson Blu Resort Trysil gikk inn med midler.

En nyhetssak fra mai 2014 opplyser om at Radisson Blu Resort Trysil har investert 200 000 kr, Destinasjon Trysil 290 000 kr, SportLodgen har investert 150 000 i sykler. I tillegg bidro Innovasjon Norge med 90 000 til prosjektledelse. Det er ikke spesifisert for hvilken periode beløpene gjelder (Scheve 2014).

I juni samme år ba destinasjonsselskapet Trysil kommune om å bidra finansielt til realiseringen av Trysil Bike Arena i 2014. Kommunestyret fant at satsingen var i tråd med reiselivsstrategien og kommunenes overordnede målsettinger. Tallmaterialet som lå til grunn i masterplanen ble også vurdert som realistisk. Det ble da vedtatt i juni 2014 at Trysil kommune ville bidra med tilskudd inntil 5 millioner kroner i en treårsperiode for å realisere Trysil Bike Arena. I vurderingen ble betydningen av satsingen på sysselsetting, økonomisk utvikling og et helårlig reiseliv trukket fram. Til grunn for vedtaket lå også en forutsetning om at kommunens bidrag skulle utgjøre maksimalt 25 % av kostandene.

I 2014 kom også den første søknaden til Hedmark fylkeskommune, som ble innvilget med begrunnelse i Hedmarks strategi for opplevelsesnæringene. Saksdokumentene vurderer at «kvalitativt god utbygging» av TBA vil styrke reiselivsdestinasjonen og generere arbeidsplassvekst og en bedre befolkningsutvikling, i tillegg til å ha positiv effekt for nabokommuner og utvikling i regionen. Folkehelseperspektivet ble også trukket fram i saksbehandlingen.

Neste dokument vi finner fra offentlig saksbehandling er fra februar 2016. Saken gjelder anmodning om utbetaling av det gjenstående beløpet av kommunale tilskuddsmidler. I den anledning blir det lagt fram en oversikt over bekreftet finansiering for den siste fasen, hvor privat næringsliv går inn med en betydelig andel. Med bakgrunn i kunnskaps fra disse søknadene har vi satt opp en tabell som viser innvilgede beløp og bekreftet medfinansiering fra private aktører.

Tabell 3. Innvilgede beløp i tusen og bekreftet medfinansiering fra private aktører til utbyggingen av Trysil Bike Arena.

	2014	2015	2016	2017	2018	SUM
Destinasjon Trysil	290		250			540
Kraftfondet	200					200
Trysil kommune		750	1 400		1459	3609
Hedmark fylkeskommune	1300		1 500			2 800
Innovasjon Norge	90					90
Radisson Blu Resort	200		250			450
TUL			250			250
Skistar			250			250
DT-medlemmer			150			150
Sparebanken 1			1 000			1 000
Div			20			20
Skattefunn			140			140
Sportlodgen inv. i sykler	150					-
SUM	2 080	750	5 210		1 459	9 499

2.5 Forventninger om resultater og effekter

Masterplanen ga grunnlaget for å kunne finansiere den planlagte satsingen. Den viste langsiktige mål og ambisjoner, og dokumenterte at dette var kunnskapsbasert. Prosjekteierne og utbyggerne har i sine planer og søknader stilt bidragsyterne til utsikt at satsingen skal gi mellom 50 og 100 000 nye kommersielle gjestedøgn fra 2020, som skal gi effekter i form av omsetning på 40-80 millioner kroner og 40-80 nye årsverk (Hedmark fylkeskommune 2014).

I tillegg er det i flere sammenhenger uttalt at man ønsker en fordeling mellom kommersielle gjestedøgn i vinter- og sommersesongen på 80/20, mot 90/10 som var situasjonen før sykkel-satsingen.

2.6 Erfaringer fra andre land

Det har ikke lyktes å finne sammenlignbare sykkeldestinasjoner i Skandinavia der det foreligger økonomiske ringvirkningsanalyser. Etter litteratursøk ble det tydelig at de fleste økonomiske analysene av sykkel-satsinger har blitt gjort i Nord-Amerika, spesielt i North Columbia i Canada.

Vi fant likevel to eksempler fra Europa: Graubünden i Sveits og 7stanes i Skottland. Rapporten fra Graubünden er fra 2016, og forskere samlet materiale fra 2398 respondenter. De fant at gjennomsnittlig forbruk per dag var 175 CHF per person per dag (omtrent 1500 NOK med dagens kurs). Den typiske sykkelturist var fra Sveits, mann og mellom 30 og 59 år. Gjennomsnittlig opphold for sykkelturistene var 2-3 netter, helst på hotell. En forholdsvis lav andel (13 %) av de spurte reiste med familien sin. Eksemplet fra Skottland er noe eldre. Det har ikke lyktes oss å få tak i nyere tall, selv om det har blitt forespurt. Studien fra 2007 viser at det er anslått at £ 9,18 i brutto utgifter kan knyttes til sykkelsatsingen i 7stanes, med følgende 204,6 ekstra årsverk. Summene antas å være samlet for årene der sykkelsatsingen har vært operativ. Rapporten sier også noe om investering. Prosjektkostnaden er estimert til å være £ 3,7 millioner fra prosjektstart til 2007.

I oversikten nedenfor viser vi resultater fra ulike rapporter om sykkelturistenes forbruk (oversatt fra engelsk «spending»), og demografiske fakta som sier noe om hvilken konsumentgruppe som bruker sykkelaktiviteten mest. Forbruk sett sammen med antall syklistene kan si noe om det totale beløpet syklistene legger igjen i en by. Flere rapporter estimerer også antall arbeidsplasser generert av sykkelisme. Det må likevel bemerkes at alle rapportene bruker ulike metoder for å estimere forbruk. Det er altså ikke det faktiske beløpet lagt igjen. Vi har inkludert antall respondenter i analysene for å vise grunnlaget estimatene er beregnet ut i fra. Vi har ikke tatt stilling til representativiteten i datagrunnlagene.

Alle rapportene viser økonomisk vekst som følge av sykkelisme. I flere tilfeller utgjør sykkelisme en relativt stor andel av den totale økonomien på stedet (for eksempel Kamloops, British Columbia og Oakridge, Oregon). De fleste rapportene er fra British Columbia-provinsen i Canada (Whistler, Kamloops, Mount MacPherson, Pemberton). Whistler og Pemberton er også del av det som kalles Sea to Sky-korridoren, som er et kjent område for terrengsykling i Canada, med flere destinasjoner. En samlet økonomisk ringvirkningsanalyse for hele Sea to Sky-regionen ble utgitt i 2006, en referanse som er velbrukt for å beskrive de potensielt positive effektene av sykkelisme. Blant de kanadiske eksemplene finner vi også vintersportssteder som tilbyr sykkelaktiviteter om sommeren, for eksempel Whistler og Mount MacPherson.

Eksemplene fra USA er relativt like de fra Canada. En interessant studie å trekke fram er den fra Oakridge Oregon. Dette er også en økonomisk analyse basert på estimer av gjennomsnittlig forbruk av sykkelturister, men går noe mer inn i detaljene. Oakridge er en liten by i USA (3 200 innbyggere) som tidligere hadde en økonomi avhengig av naturressurser, men etter nedleggelse av et stort sagbruk opplevde de fall i økonomien. Det ble så etablert et stort løypenettverk for vandring og sykling, som til sammen utgjør 350 miles i nasjonalparken Willamette. Dette har, ifølge forfatteren Meltzer, medført at sykkelturisters forbruk (estimert til 2,3 til 4,9 millioner dollar) utgjør 5 % av økonomien i byen Oakridge.

Eksemplene gjør også at vi kan si noe om sykkelturister som konsumentgruppe. I alle studiene utgjør menn den største andelen. Aldersgruppene varierer noe mellom stedene, grovt sett kan man si mellom 25 og 54 år. Det er i flere studier vist at sykkelturister ofte har høy inntekt (Kamloops, Oakridge og Coldwater). Dette kan også være grunnen til at sykkelturister ofte foretrekker å bo kommersielt i hotell eller leiligheter (apartments) (Graubünden og Oakridge). Studiene viser også at sykkelturister i gjennomsnitt overnatter i mer enn to netter.

Tabell 4. Oversikt over rapporter med erfaringer om resultater og effekter av terrengsykling fra andre land.

Sted	Referanse
Graubünden, Sveits	1. Walser, R. & Bergamin, D. (2016). Befragung der bestehenden Bündner Mountainbike-Gäste 2015. Hentet fra http://www.le-elau.net/Misc/EIS%20bike/EIS%20(for%202016%20article)/
7stanes, Skottland	2. Ekos Limited (2007). 7 Stanes Phase 2 Evaluation. Forestry Commission Scotland.
Kamloops, Canada	3. Larose Research and Strategy. Hentet fra https://www.pinkbike.com/news/economic-impacts-of-mountain-bike-tourism-2016-update.html
Mount MacPherson, Canada	4 Tabor, M. (2014). Economic Impact of Mountain Biking on Mount Macpherson. Tourism Revelstoke. https://www.pinkbike.com/news/economic-impacts-of-mountain-bike-tourism-2016-update.html
Oakridge, Oregon, US	5. Meltzer, N. (2014). Adapting To The New Economy: The Impacts of Mountain Bike Tourism in Oakridge, Oregon. Master thesis. University of Oregon Department of Planning, Public Policy and Management.
Sea to Sky Corridor, Canada	6. Western Canada Mountain Biking Tourism Association. (2016). 2016 Sea to Sky Corridor Overall Economic Impact of Mountain Biking.
Pemberton, Canada	7. Western Canada Mountain Biking Tourism Association. (2016). Mountain biking economic impact study – Pemberton.
Whistler, Canada	8. Canadian Sport Tourism Alliance. (2017). Economic Impact of Mountain Biking in Whistler 2016.
Custer Gallatin National Forest, USA	9. Maples, J.N., & Bradley, M. J. (2018). Economic Impact of Mountain Biking in the Custer Gallatin National Forest. Outdoor Alliance.
Nantahala and Pisgah National Forests, USA	10. Maples, J.N., & Bradley, M. J. (2018). Economic Impact of Mountain Biking in the Nantahala and Pisgah National Forests. Outdoor Alliance.
Coldwater Mountain Bike Trail, USA	11. Boozer, B.B., & Self, M. (2012). An Economic and Impact Analysis of the Coldwater Mountain Bike Trail. Center for Economic Development Jacksonville State University.
Nga Haerenga, New Zealand	12. Ministry of Business, Innovation and Employment (2016). NZ Cycle Trail Evaluation Report 2016. Ministry of Business, Innovation and Employment, New Zealand

Sted	Type	Syklister	Økonomi	Demografi	Respon- denter	Publisert
Graubuenden, Sveits	Stinettverk		Forbruk: 175 CHF per person, per dag	Sveitsisk (75%), menn mellom 30-59 år (67 %), opphold: 2-3 netter (40%), bor på hotell/leiligheter (74%), med familie (13 %)	2938	2016 ¹
7stanes, Skottland	Stinettverk, bike park	394000	Økonomiske effekter i Sør-Skottland: 9,18 m £ i bruttoexpenditure som kan knyttes til 7stanes, 204,6 årsverk. Prosjektkostnaden er estimert til £3,7 millioner (fra prosjektstart til oktober 2007)	31-54 år (54 %), menn (84 %), gjennomsnittlig reisefølge: 3 personer, 15 % av respondentene reiste med barn	531	2007 ²
Kamloops, Canada	Stier	7300	Sykkelturisme utgjør en stor andel av den totale økonomien i Kamloops på 3,5 millioner dollar årlig. Gjennomsnittsforkbruk: 76\$ daglig per person.	27 % internasjonale gjester, menn (79%), 25-34 år (27 %) inntekt over \$100k (50%), gjennomsnittsbetalt: 2 dager.		2015 ³
Mount MacPherson, Canada	Løyper	Estimert 3716	Gjennomsnittlig forbruk: 58\$ per person per dag	95 % kanadiske besøkende, 2,4 netter i gjennomsnitt, gjennomsnittlig reisefølge: 2,4,	161	2014 ⁴
Oakridge, Oregon, US	Stier og sykkelritt	26 750-40 000 sykklister årlig. 10 700-15 900 årlige sykklerturer.	Forbruk: 99\$ per dag	25-34 år (44%), samlet inntekt over 100 000 \$ (43 %), 3,9 netter besøk, med familie, 43 % velger kommersiell overnatting (ikke camping eller telt). 2,4-2,8 personer i reisefølget.		2013 ⁵
Sea to Sky Corridor, Canada	Stinettverk	1,2 millioner sykklerturer	Forbruk: 70,6 mill \$ kombinert forbruk av ikke-beboende sykklister i Sea to Sky-korridoren i 2016. 687 fulltids arbeidsplasser supported by the Forbruk of non-resident mountain bikers i korridoren.		929	2016 ⁶
Pemberton, Canada	Stinettverk	3642 sykklister, 32 000 turer.	858 000 \$ forbruk direkte knyttet til sykling i Pemberton, 6,5 jobber støttet av sykkelkulturisme	80 % av sykklisterne var ikke fra Pemberton.	210	2017 ⁷
Whistler, Canada	Stinettverk, bike park	533 000 turer	Kombinert forbruk av ikke-beboende sykklister var 47 millioner i 2016, 388 arbeidsplasser i Whistler		2016	2017 ⁸
Custer Gallatin National Forest, USA	Stinettverk	Estimert: 260 000 turer i året	Ikke-beboende sykklister bruker årlig 9,1 millioner dollar i nasjonalparken. Forbruket generert av sykkelkulturisme utgjør 11 arbeidsplasser.		485	2018 ⁹
Nantahala and Pisgah National Forests, USA	Stinettverk	Estimert 435 000	30,2 millioner i året i og rundt nasjonalparkene. Sykkelturisme støtter tilstedeværelsen 366 fulltidsjobber.		560	2017 ¹⁰
Coldwater Mountain Bike Trail, USA	Stinettverk	50-150 000 besøkende	Estimert direkte økonomisk effekt fra sykkelkulturisme: 1,3-3,8 millioner \$.	Menn, 30-50 år, høy inntekt, sykler mer enn 40 ganger i året	839	2012 ¹¹
Nga Haereanga, New Zealand	Stinettverk	1,3 millioner årlig besøkende	Forbruk: 138,5 \$ om dagen for ikke-beboende brukere Estimert at hver dollar (new zealandsk) brukt på stinettverket har gitt 3,55 dollar tilbake i årlige økonomiske og sosiale "benefits" (produsent- og konsumentoverskudd, sti-inntekter fra internasjonale besøkende). Bedrifter rapporterer om flere ansettelse. Oppblomstring av sykkelrelaterte bedrifter. Antall overnattingssteder har økt i noen områder.	Innenlands, ingen dominerende aldersgruppe		2016 ¹²

3. Hva har skjedd i Trysil?

Hvordan har utviklingen vært for næringsutvikling, reiseliv og lokalsamfunn? Og hva av dette er sykkelrelatert?



STRAVA (aktivitetsapp). Foto Hans Martin Nysæter / Destinasjon Trysil

På et overordnet nivå kan vi si at det som påvirker utviklingen i antall arbeidsplasser og folketall, har to hovedforklaringer: 1) Faktorer som det enkelte sted ikke (på kort sikt) kan påvirke selv. Dette kaller vi for strukturelle faktorer. 2) Faktorer som det enkelte sted kan påvirke selv. Dette omtaler vi som attraktivitet.

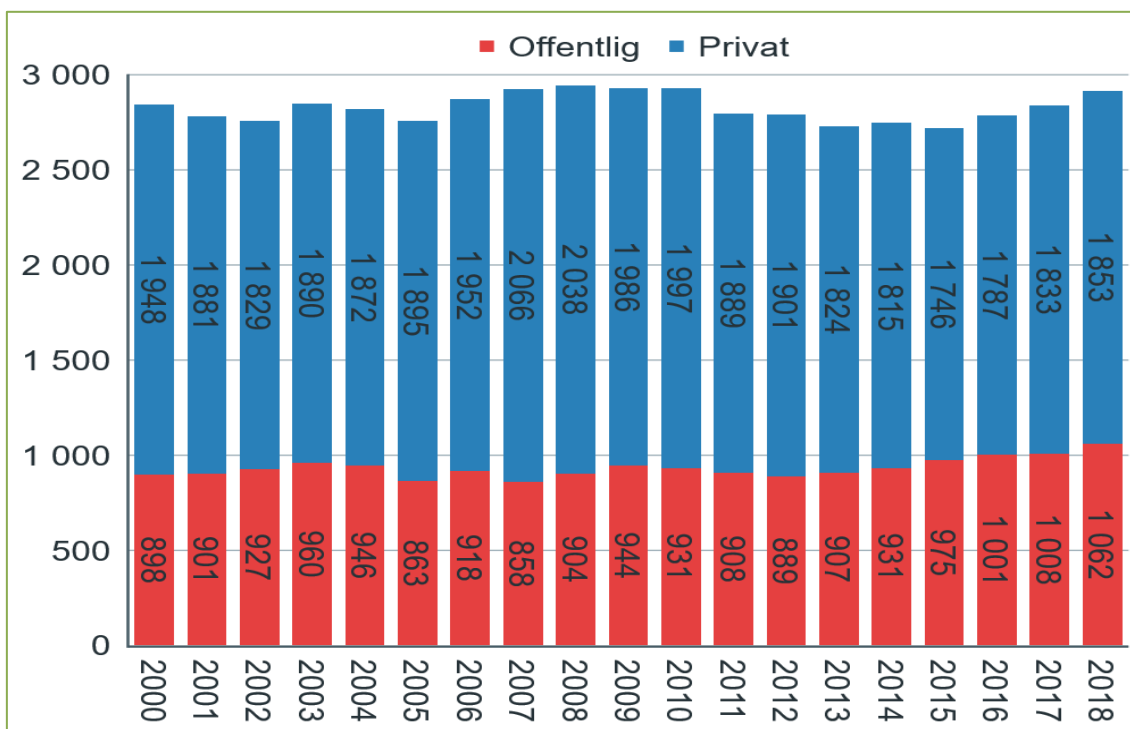
De strukturelle faktorene knyttet til utviklingen i næringslivet i Norge, bransjestruktur og befolkningsvekst på stedet er drivere for arbeidsplassutviklingen. For befolkningsutvikling er de strukturelle faktorene innvandring, sentralitet, og arbeidsplassvekst i egen kommune eller arbeidsmarkedsregionen.

Det er god tilgang til offentlig statistikk som beskriver utviklingen av sysselsetting, verdiskaping og folketallsutvikling for kommunen. Det er mer komplisert å identifisere resultater av sykkelsatsingen. Dette skyldes både at det ikke finnes månedsfordelte eller områdefordelte data. Vi har intervjuet næringsliv og gjennomført fokusgrupper for å kunne komme dypere inn i det.

3.1 Sysselsetting og verdiskaping

3.1.1 Arbeidsplassutvikling i Trysil

I figuren under kan vi se utviklingen i antall arbeidsplasser i Trysil.



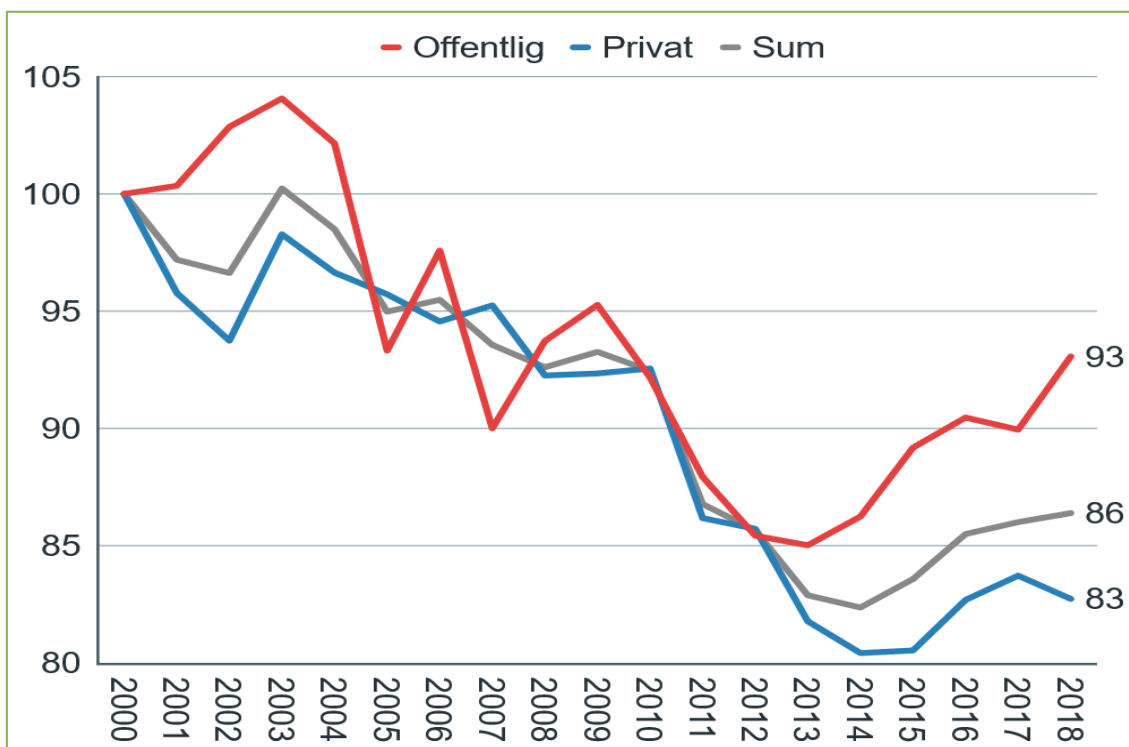
Figur 6: Antall arbeidsplasser i offentlig og privat sektor i Trysil.

Tallene er hentet fra SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk. Denne statistikken tar utgangspunkt i antall arbeidsplasser på slutten av året, det vil si utenfor turistsesongen. Det kan være et bilde på antall helårsarbeidsplasser i Trysil. Det er omtrent like mange arbeidsplasser i Trysil i 2018 som det var i 2010. De tre siste årene har det vært litt vekst.

Utviklingen i antall arbeidsplasser i Trysil må ses på bakgrunn av utviklingen ellers i landet.

På landsbasis har det blitt 19 prosent flere arbeidsplasser fra 2000 til 2018. Det har altså vært ganske sterk vekst i antall arbeidsplasser i Norge mens antall arbeidsplasser i Trysil bare har økt svakt i samme periode.

I figuren under har vi først indeksert utviklingen slik at nivået i 2000=100. Deretter har vi sett på indeksens utvikling i forhold til indeksen for Norge. En indeksverdi på 100 betyr at utviklingen er den samme som i landet som helhet.



Figur 7: Utvikling i antall arbeidsplasser i Trysil, indeksert slik at nivået i 2000=100.

Hvis vi følger den blå linjen som viser den relative utviklingen i antall arbeidsplasser i næringslivet i Trysil, kan vi se at det var en sterkt negativ utvikling fram til 2014. I perioden 2015-2017 hadde arbeidsplassutviklingen i næringslivet i Trysil blitt bedre enn utviklingen i resten av landet, før den ble lavere i 2018. Ett års statistikk for en liten kommune kan gi store utslag. Offentlig sektor i Trysil fortsetter derimot å vokse sammenlignet med landet som helhet også i 2018.

3.1.2 Næringsattraktivitet

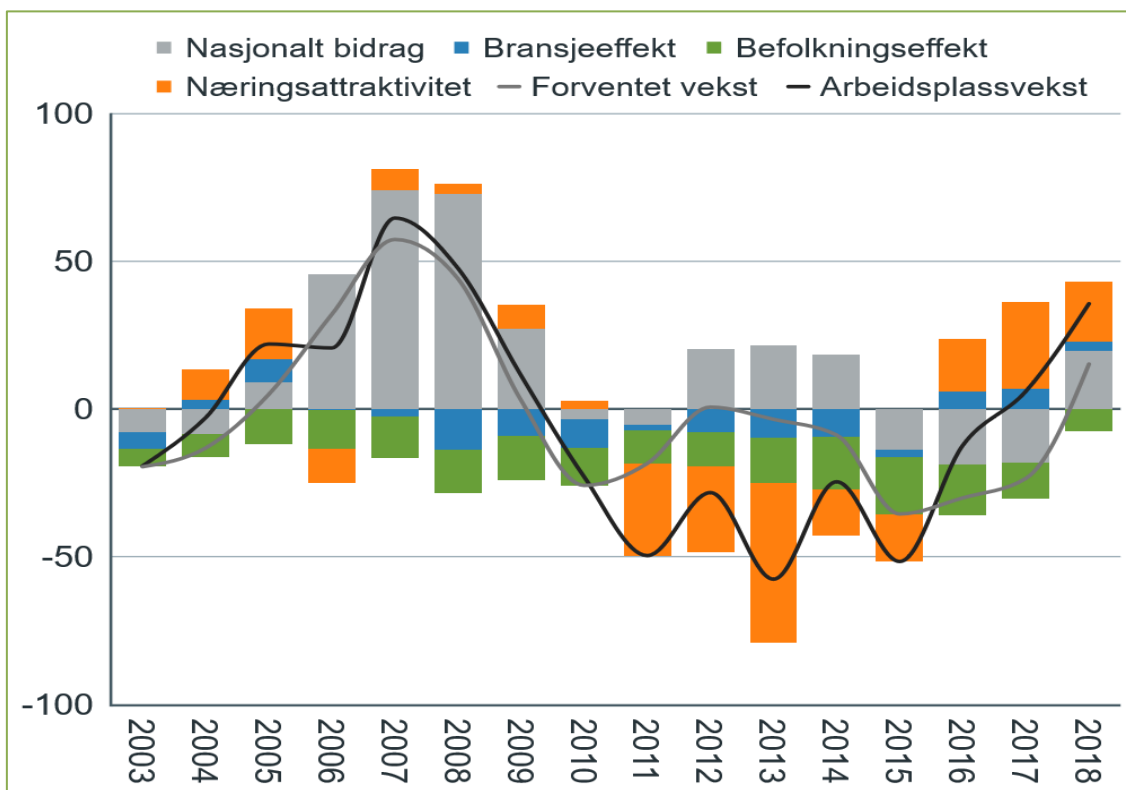
Antall arbeidsplasser i næringslivet i en kommune blir påvirket av flere strukturelle forhold. For det første vil veksten i alle kommuner påvirkes av nasjonale konjunkturer. I perioder der Norge har en sterk økonomisk vekst vil veksten i alle kommuner påvirkes positivt. I nedgangskonjunkturer ser vi at flertallet av kommunene har nedgang i antall arbeidsplasser i næringslivet. Den nasjonale veksten påvirker altså veksten i Trysil.

For det andre vil bransjestrukturen i en kommune påvirke veksten. Ulike bransjer har forskjellig konjunkturutvikling. Dersom en kommune har en stor andel av arbeidsplassene i bransjer som har vekst på landsbasis, vil veksten blir bedre. Dersom kommunene har mange arbeidsplasser i bransjer som har nedgang på landsbasis forventer vi en negativ utvikling. Trysil har mange arbeidsplasser i besøksnæringene. I tider når besøksnæringene i Norge har god vekst, vil vi forventet god vekst i Trysil også. Dette kaller vi bransjeeffekten.

For det tredje vil befolkningsutviklingen i kommunen også påvirke næringslivets vekst. Dersom befolkningsveksten er sterkere i kommunen enn ellers i landet, vil det bli en positiv stimulans av

næringslivsveksten på grunn av økt antall lokale kunder. Denne effekten påvirker de bransjene som typisk har et lokalt marked, som butikker, serveringssteder, bygg og anlegg med flere.

I figuren under har vi beregnet hvilken effekt disse drivkreftene har hatt på arbeidsplassveksten i næringslivet i Trysil. Vi kan da beregne hva som er forventet vekst i næringslivet i Trysil og sammenligne den forventede veksten med den faktiske veksten.

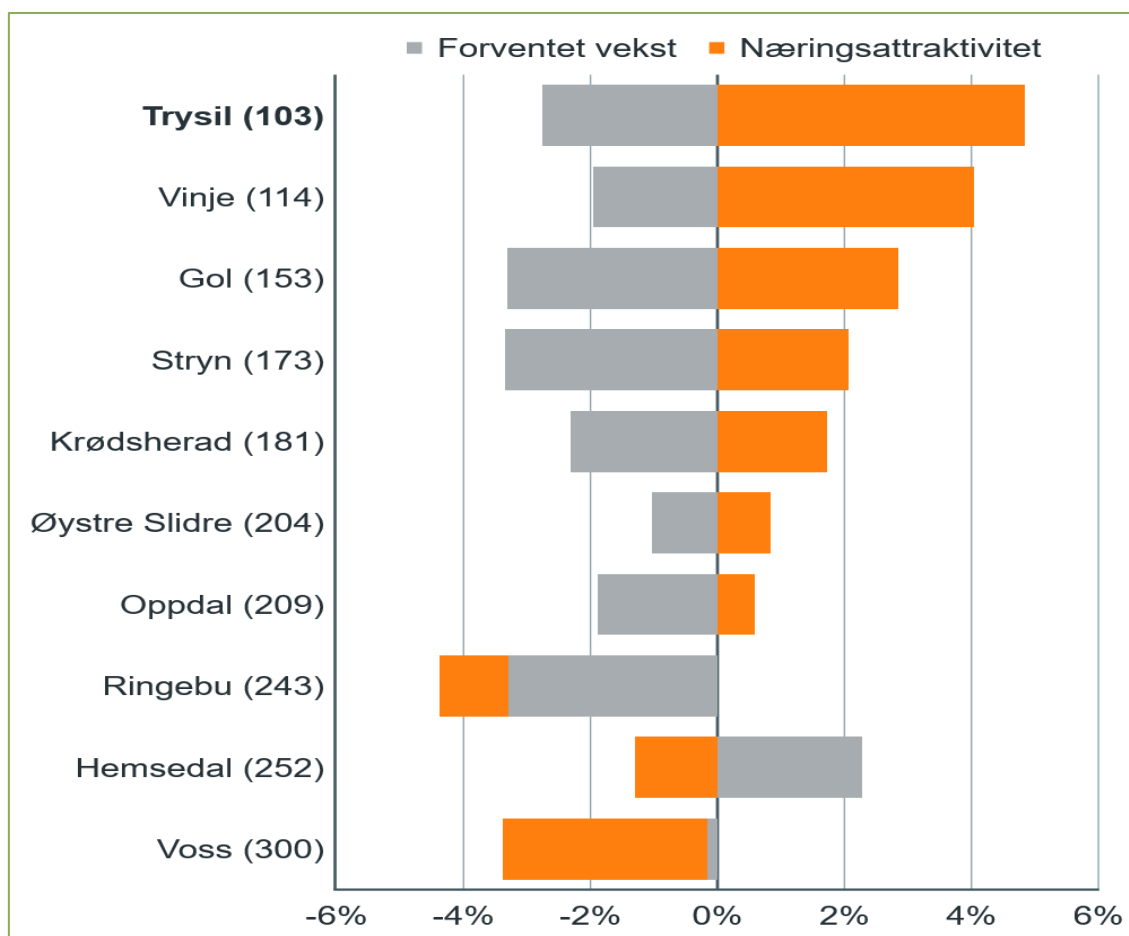


Figur 8: Faktisk og forventet vekst i næringslivet, drivkrefter for vekst og næringsattraktivitet. Tre års glidende gjennomsnitt.

I figuren kan vi se effekten av de nasjonale konjunktorene i de grå søylene. De blå søylene viser bransjeeffekten. Bransjeeffekten i Trysil var negativ i årene fra 2007 til 2015. I de tre siste årene har bransjeeffekten blitt positiv. Besøksnæringene i Norge har utviklet seg godt de siste årene i forhold til de andre bransjene. De grønne søylene viser befolkningseffekten. Siden Trysil har hatt en svak befolkningsutvikling, har dette påvirket veksten i næringslivet negativt.

Ut fra disse strukturelle forholdene kan vi beregne forventet vekst. Den forventede veksten er vist med den grå linjen. Den svarte linjen viser den faktiske veksten. Vi bruker differansen mellom faktisk og forventet vekst som indikator for næringsattraktivitet. Kommuner som er attraktive for næringslivet, har større vekst i antall arbeidsplasser enn de strukturelle betingelsene tilsier. Trysil hadde negativ næringsattraktivitet fra 2011 til 2015. I den perioden var utviklingen i næringslivet svakere enn forventet. I 2016 og 2017 har veksten i næringslivet blitt høyere enn forventet. Trysil har hatt sterk positiv næringsattraktivitet i de siste tre årene. Det har gitt til sammen 60 ekstra arbeidsplasser i næringslivet i Trysil de tre siste årene.

Vi kan sammenligne næringsattraktiviteten i Trysil med andre kommuner som er vintersportssteder.



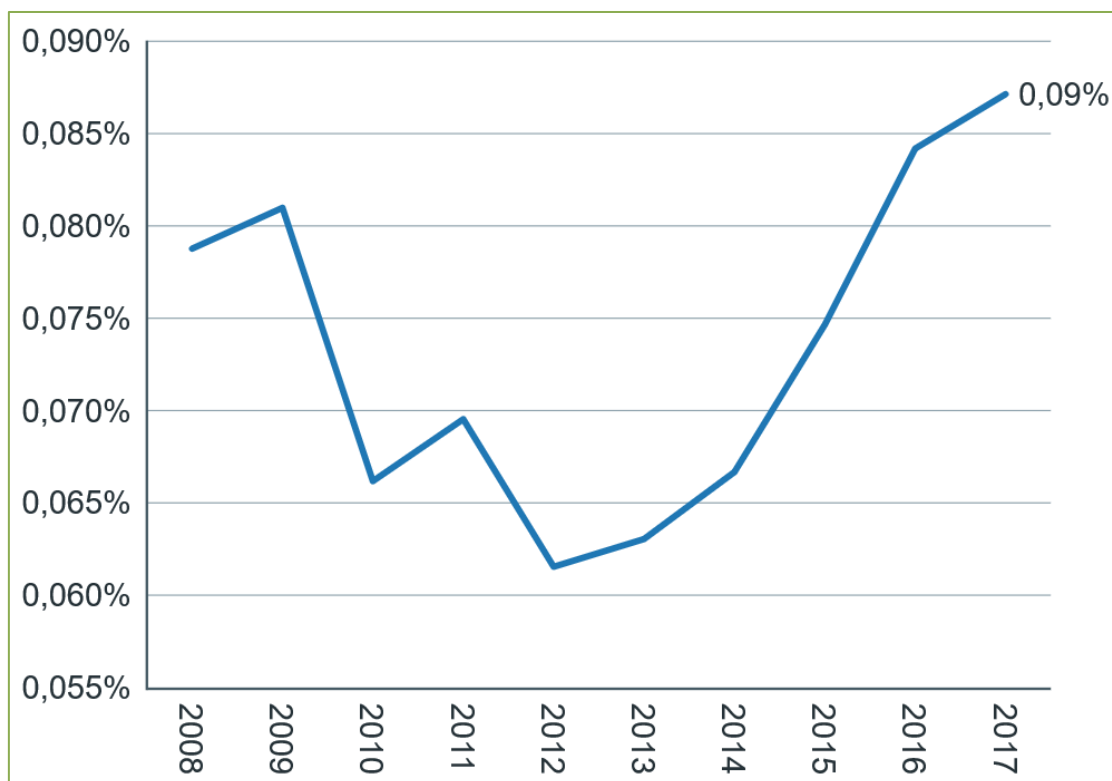
Figur 9: Forventet vekst og næringsattraktivitet i Trysil og sammenligningsstedene i perioden 2015-2018. Summen av de to søylene er den faktiske arbeidsplassveksten i kommunen. Rangert etter næringsattraktivitet.

Av disse ti sammenlignbare kommunene har Trysil høyest næringsattraktivitet. Næringsattraktiviteten til Trysil har gitt en ekstra vekst på litt under fem prosentpoeng de tre siste årene. Uten denne næringsattraktiviteten ville det blitt nedgang i antall arbeidsplasser.

3.1.3 Verdiskaping

Verdiskapingen i en bedrift er salgsinntekter fratrukket innkjøpte varer og tjenester. Vi kan beregne verdiskapingen i næringslivet i et område gjennom å summere verdiskapingen i alle foretakene. Vi fordeler da verdiskapingen i foretak med produksjon i flere kommuner proporsjonalt med antall ansatte på hvert sted. Vi får bare tatt med foretak som er regnskapspliktige. Produktiviteten er verdiskaping per ansatt. Produktiviteten viser hvor stor verdiskaping hver enkelt ansatt skaper.

I figuren under viser vi hvordan verdiskapingen i næringslivet i Trysil utvikler seg i forhold til resten av landet.



Figur 10: Andel av Norges verdiskaping i næringslivet i Trysil, unntatt finans og oljeutvinning.

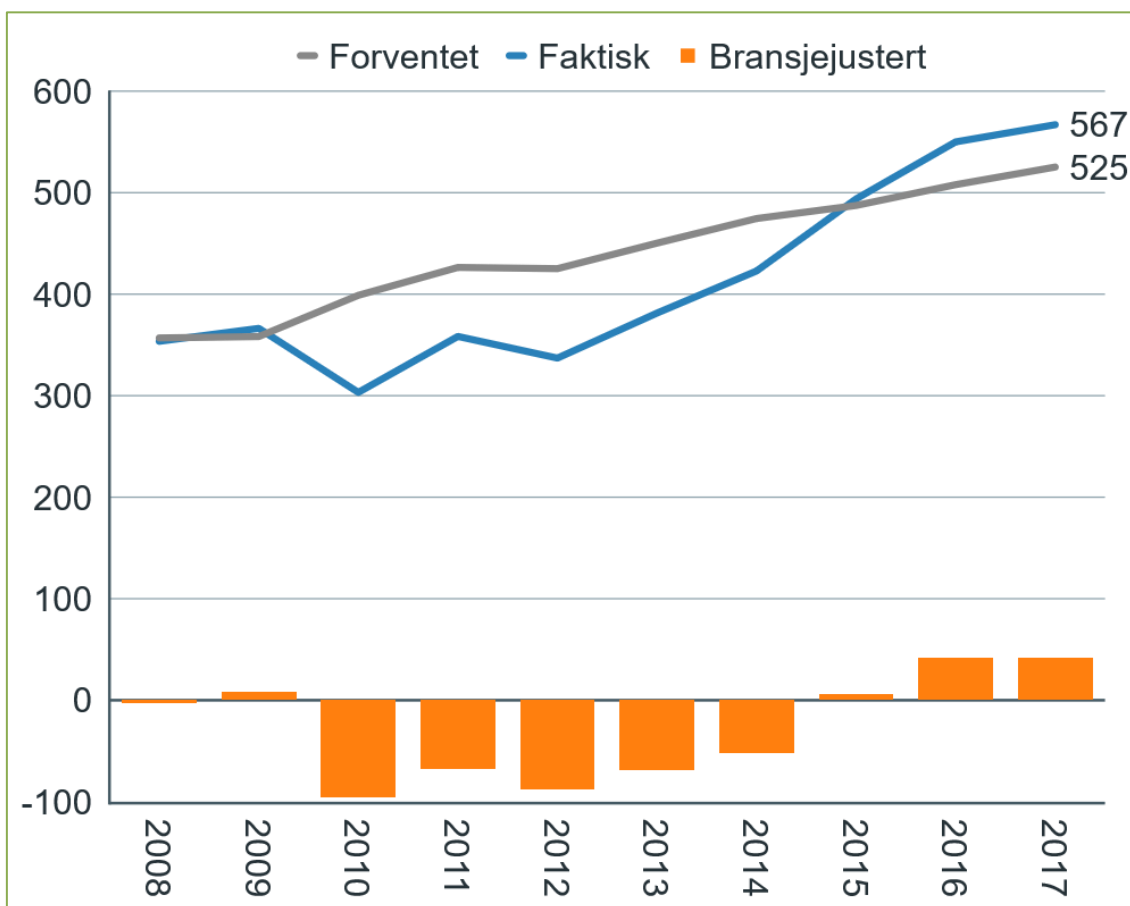
Næringslivet i Trysil har også hatt god vekst i verdiskapingen de siste årene. Verdiskapingen i næringslivet vokser mer enn ellers i landet.

Næringslivet i Trysil har altså ikke bare fått en over forventet god arbeidsplassvekst de siste tre årene. Det har samtidig vært sterkere vekst i verdiskapingen enn ellers i landet.

3.1.4 Produktivitet

Næringslivets produktivitet er verdiskaping per ansatt.

Produktiviteten varierer mye mellom ulike bransjer. Derfor kan lav produktivitet i næringslivet i en kommune komme av at mange av bedriftene driver virksomhet i bransjer med generelt lav produktivitet. I figuren under har vi beregnet forventet produktivitet i Trysil hvis produktiviteten er som gjennomsnittet i hver enkelt bransje (den grå linjen). Den blå linjen viser den faktiske produktiviteten. Stolpene viser differansen mellom faktisk og forventet produktivitet. Hvis differansen er positiv, har næringslivet høyere produktivitet bransje for bransje enn ellers i landet.



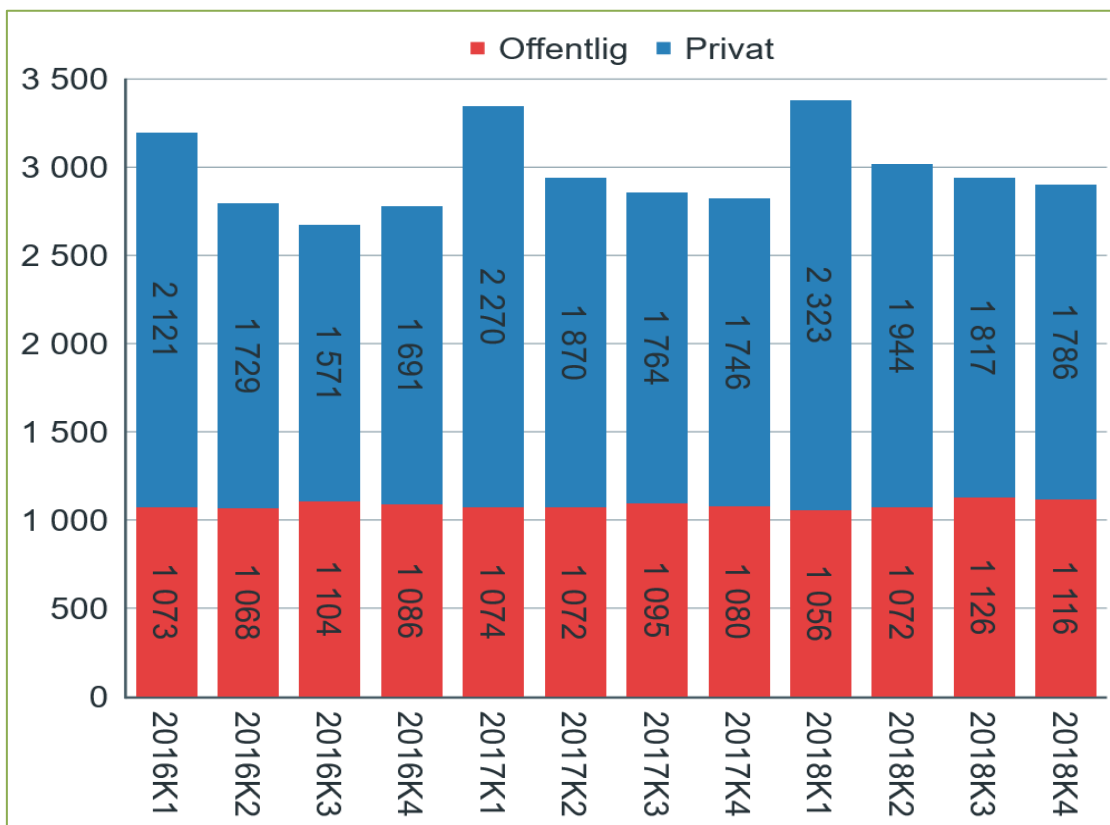
Figur 11: Forventet produktivitet i næringslivet i Trysil (unntatt olje og finans) i ut fra bransjestrukturen og faktisk produktivitet. Differansen er et mål for den bransjejusterte produktiviteten. Tall i 1000 kr.

Næringslivet i Trysil hadde under gjennomsnittlig produktivitet fra 2010 til 2014. I 2016 og 2017 har produktiviteten i næringslivet i Trysil blitt bedre enn landsgjennomsnittet. Det skapes verdier for 567 000 kr per ansatt i næringslivet i Trysil. Dersom produktiviteten i næringslivet i Trysil hadde vært som landsgjennomsnittet i hver enkelt bransje, ville det blitt skapt verdier for 525 000 kr per ansatt.

3.1.5 Kvartalsstatistikk over antall lønnstakere

SSB har også en kvartalsvis statistikk over antall lønnstakere. Denne statistikken er ikke like nøyaktig og bearbeidet som den registerbaserte sysselsettingsstatistikken. Lønnstakerstatistikken har blant annet ikke med selvstendige næringsdrivende. Fordelen er at vi kan se utviklingen kvartalsvis.

Vi kan se antall lønnstakere i Trysil i hvert kvartal i figuren under.

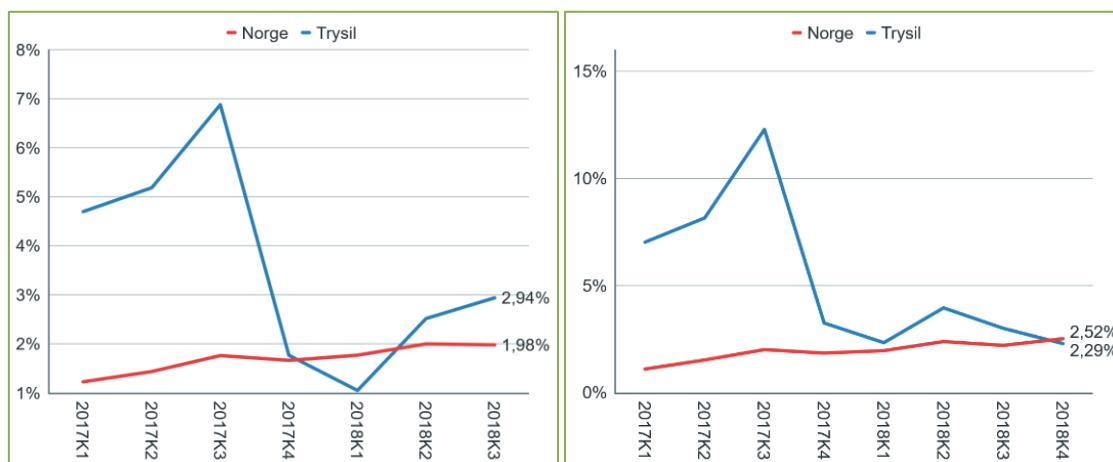


Figur 12: Antall lønnstakere i Trysil i offentlig og privat sektor.

Kvartalsstatistikken over antall lønnstakere viser at det er langt flere lønnstakere i Trysil i 1. kvartal enn i de andre kvartalene. I 1. kvartal 2018 var det 2 323 lønnstakere i næringslivet i Trysil, mens det bare var 1 746 i kvartaler før og 1 944 i kvartalet etterpå.

Det som er interessant for å måle effekter av sykkelsatsingen er antall lønnstakere i 3. kvartal, som vil avspeile sommerturismen. Antall lønnstakere i 3. kvartal økte fra 1 571 i 2016 til 1 764 i 2017. I 2018 økte antall lønnstakere i 3. kvartal videre til 1 817.

Vi kan bruke tallene fra den kvartalsvise lønnstakerstatistikken til å se veksten i antall lønnstakere fra samme kvartal året før:



Figur 13: Årlig vekst i antall lønnstakere. Til venstre samlet. Til høyre bare privat sektor.

I figuren kan vi se at det har vært sterkest vekst i antall lønnstakere i Trysil fra 3. kvartal til 3. kvartal de to siste årene.

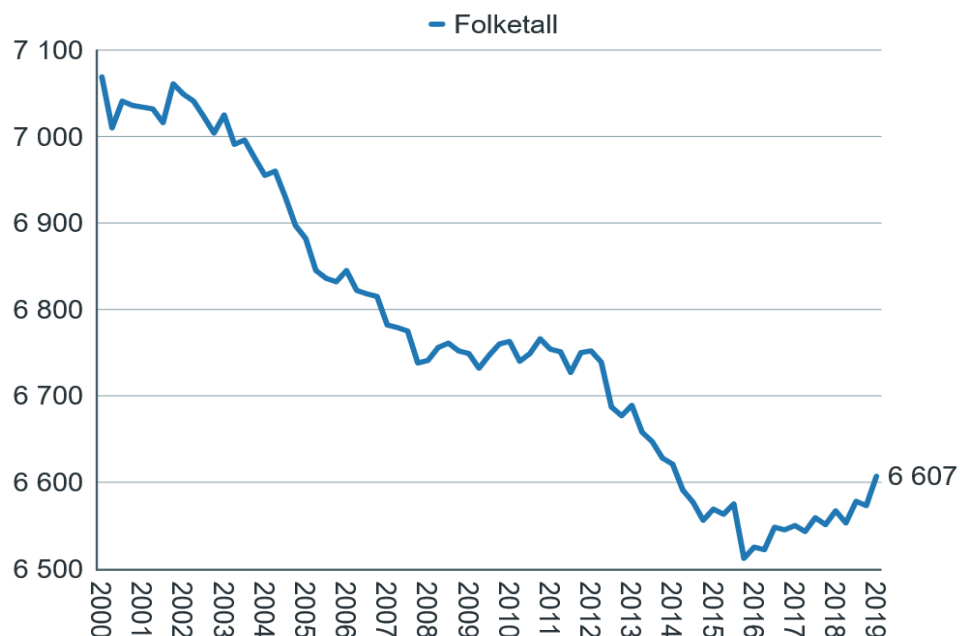
I 2018 var det bare en vekst på litt over én prosent fra ett år tidligere i 1. kvartal. I 3. kvartal 2018 var veksten neste tre prosent siden 3. kvartal 2017. Men det kan se ut som en del av denne veksten kommer i offentlig sektor. I figuren til høyre viser vi utviklingen for privat sektor alene.

3.2 Befolkningsutvikling

3.2.1 Folketall

Vi har sett at det har vært en god utvikling når det gjelder antall arbeidsplasser og verdiskaping i næringslivet i Trysil de to siste årene. Har dette fått betydning for befolkningsutviklingen?

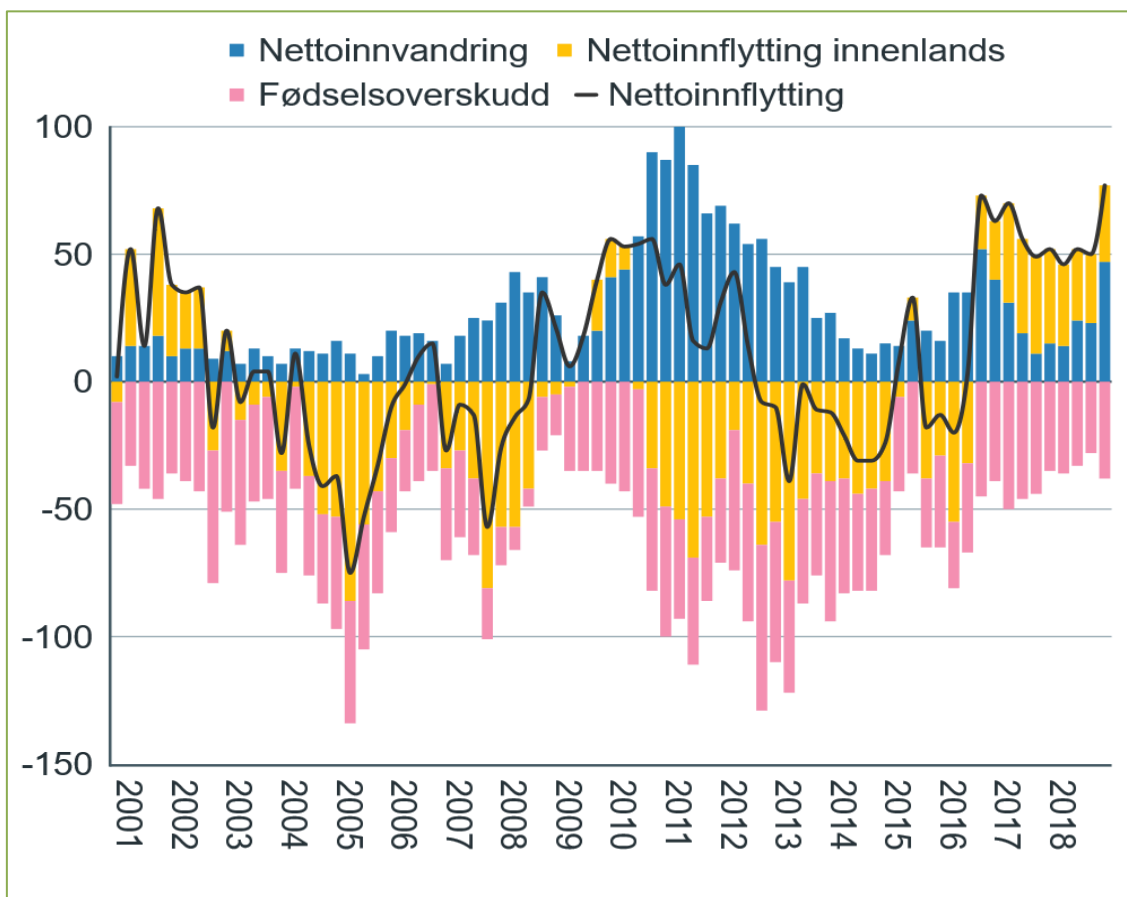
Vi skal først se på utviklingen i folketallet.



Figur 14: Folketallet i Trysil målt i slutten av hvert kvartal.

Folketallet i Trysil hadde nedgang fram til begynnelsen av 2016. De siste to årene har det blitt litt vekst.

Folketallet i en kommune endres som følge av fødselsoverskudd, netto innvandring og netto innenlands flytting. Det er interessant å se nærmere på hvordan folketallsutviklingen i Trysil har blitt påvirket av disse komponentene.

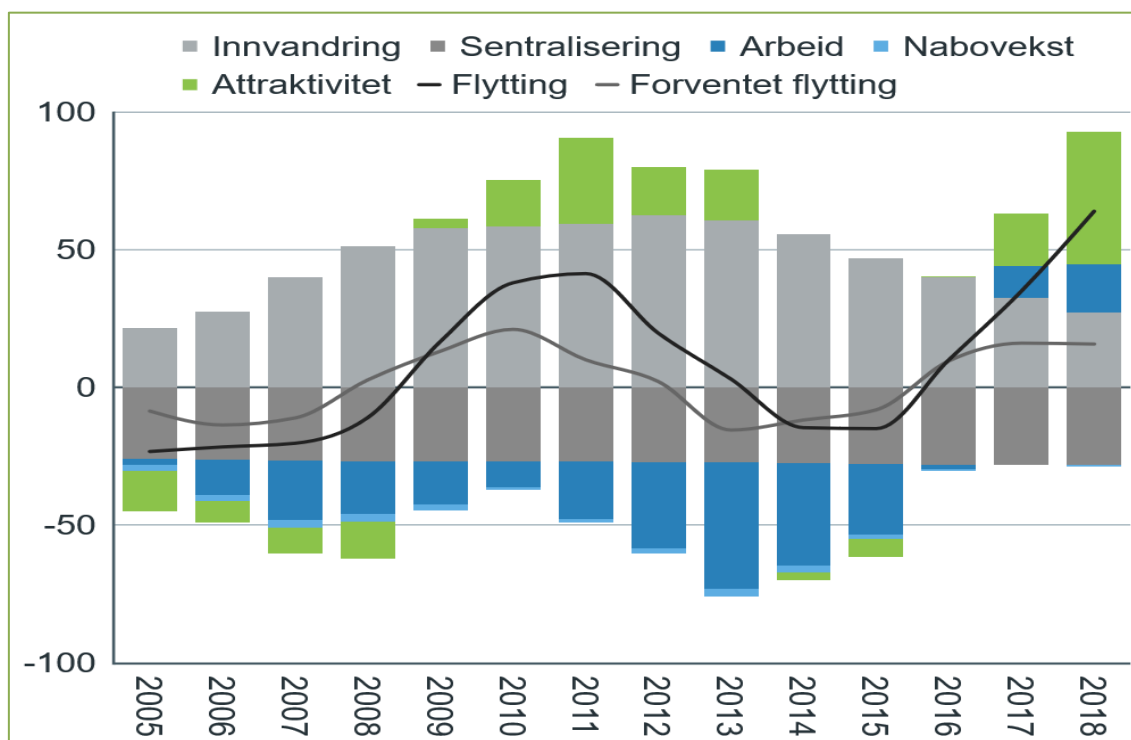


Figur 15: Dekomponert befolkningsutvikling i Trysil siste 12 måneder

Trysil har et stort fødselsunderskudd. Det må dermed være netto innflytting for at folketallet ikke skal synke. Figuren viser at det positive skiftet i befolkningsveksten de siste tre årene skyldes økt innflytting fra andre norske kommuner. Den innenlandske nettoflyttingen blir påvirket av arbeidsplassveksten. Nettoinnvandring av flyktninger og fødselsbalansen blir ikke påvirket av arbeidsplassveksten på kort sikt. Dermed kan det se ut til at den positive utviklingen i antall arbeidsplasser har bidratt til innflytting og bedre befolkningsutvikling.

3.2.2 Bostedsattraktivitet

Nettoflyttingen til et sted blir påvirket av arbeidsplassutviklingen, men også av stedets sentralitet og den nasjonale nettoinnvandringen. Arbeidsplassutviklingen i nabokommuner påvirker også nettoflyttingen.



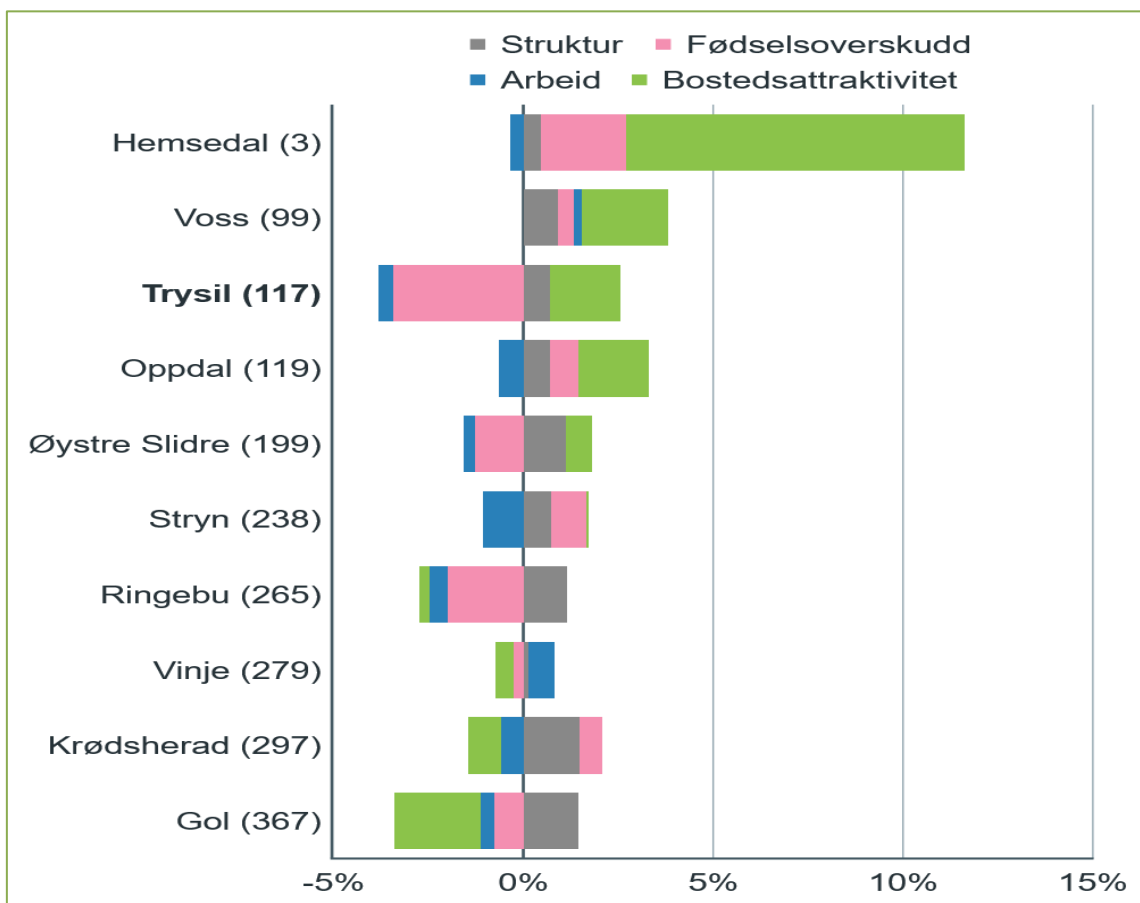
Figur 16: Drivkrefter for flytting, forventet flytting, bostedsattraktivitet og faktisk nettoflytting i Trysil. Tre års glidende gjennomsnitt.

I figuren har vi beregnet hvordan nasjonal innvandring, sentralisering, arbeidsplassvekst i egen kommune og arbeidsplassvekst i nabokommuner har bidratt til nettoflyttingen til Trysil siden 2005.

Trysil er en lite sentral kommune. Det påvirker flyttetallene negativt. Arbeidsplassveksten i nabokommunene til Trysil har hatt lite å si for flyttetallene. Den nasjonale innvandringen har bidratt sterkt positivt, men innvandringen til Norge har blitt stadig lavere de siste årene. Arbeidsplassveksten i selve Trysil bidro negativt fram til 2017. Det var svakere arbeidsplassvekst i Trysil enn landsgjennomsnittet, og det påvirket flyttetallene negativt. I 2018 (det vil si den siste treårsperioden, siden figuren viser tre års glidende gjennomsnitt) bidro arbeidsplassveksten i Trysil positivt til flyttetallene.

Bostedsattraktiviteten er målt som differansen mellom faktisk og forventet flytting. Trysil hadde positiv bostedsattraktivitet mellom 2009 og 2013. Da var det bedre nettoflytting enn forventet. Fra 2014 til 2016 var flyttetallene til Trysil nær forventet verdi. I den siste perioden har bostedsattraktiviteten igjen blitt positiv. Dermed har Trysil vært en attraktiv kommune både for næringsliv og bosetting.

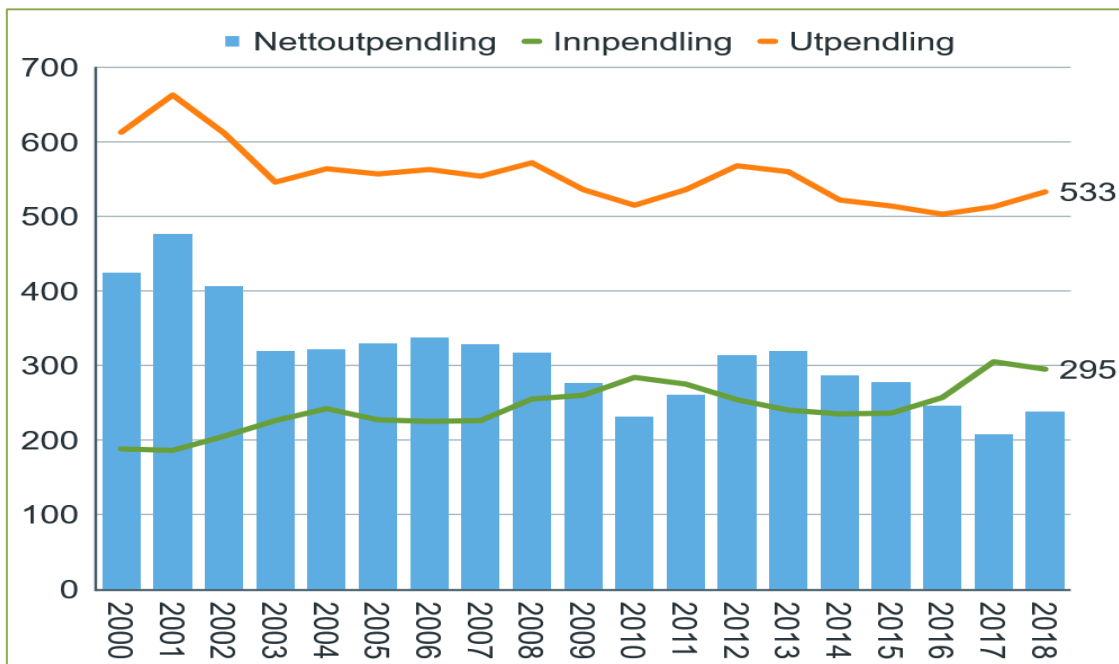
Bostedsattraktiviteten i forhold til de ni sammenligningskommunen kommer fram av påfølgende figur.



Figur 17. Betydningen av struktur, fødselsoverskudd, arbeidsplassvekst og bostedsattraktivitet for nettoflytting i perioden 2013-2018 i Trysil og ni sammenligningskommuner. Kilde: regionaleanalyser.no.

3.2.3 Pendling

Vi skal også se hvordan pendlingen ut og inn av Trysil har utviklet seg.



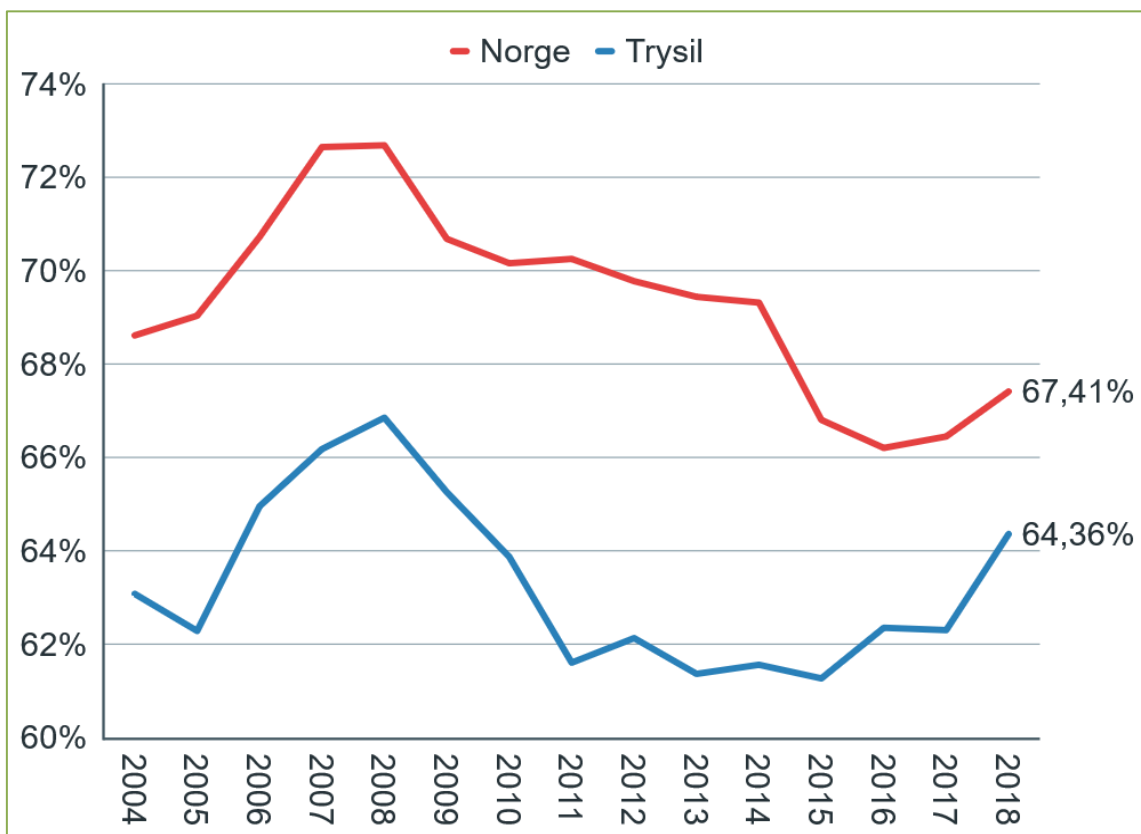
Figur 18: Antall personer som pendler ut og inn av Trysil, samt netto utpendling.

Det har blitt stadig mer innpendling til Trysil, mens antallet som pendler ut av Trysil, har sunket. Trysil har hatt et underskudd på arbeidsplasser, ettersom det alltid har vært flere som pendler ut enn inn. Dette arbeidsplassunderskuddet har blitt stadig mindre de siste årene, selv om vi ser en litt avvikende tendens i enkeltåret 2018. Trysil har likevel generelt sett blitt mer selvfor-synt med arbeidsplasser. Arbeidsplassveksten i Trysil har dermed gitt jobb og styrket boset-tingen i nabokommunene, spesielt i Elverum og Åmot.

3.2.4 Sysselsettingsandel

Sysselsettingsandelen blir vanligvis regnet ut ved antall sysselsatte i prosent av befolkningen mellom 15 og 74 år. Denne statistikken ligger tilgjengelig på SSBs nettsider.

I figuren ser vi hvordan sysselsettingsandelen har utviklet seg i Norge og Trysil fra 2004 til 2017. I oppgangskonjunktoren fram til 2008 økte sysselsettingsandelen i Norge. Etter 2008 falt sysselsettingsandelen fram til 2016. I 2017 ble det for første gang siden 2007 en økning i syssel-settingsandelen, en tendens som er enda sterkere i 2018.

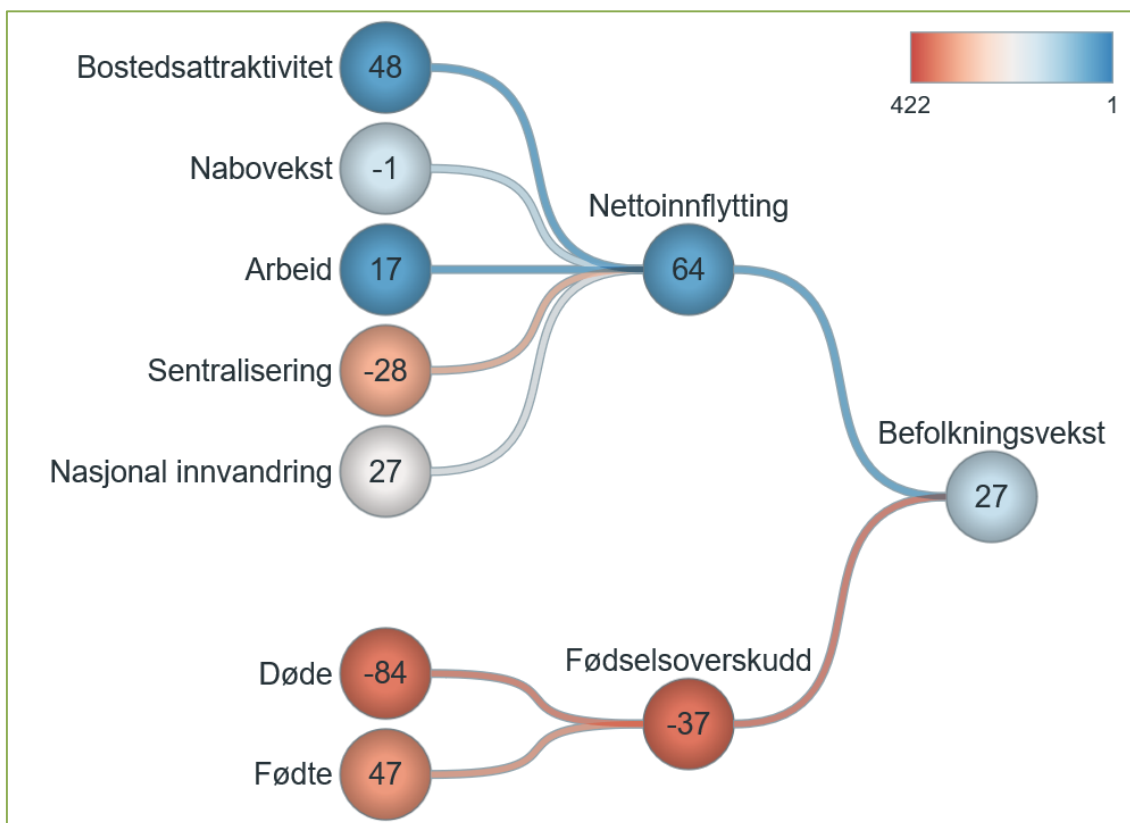


Figur 19: Andel sysselsatte i befolkningen mellom 15 og 74 år.

Trysil har hatt en lav sysselsettingsandel i sin befolkning, men andelen sysselsatte har økt de siste årene og nærmet seg landsgjennomsnittet. Den gode arbeidsplassveksten i Trysil har altså gitt befolkningen i kommunen en høyere sysselsettingsandel.

3.2.5 Oppsummering befolkningsutvikling

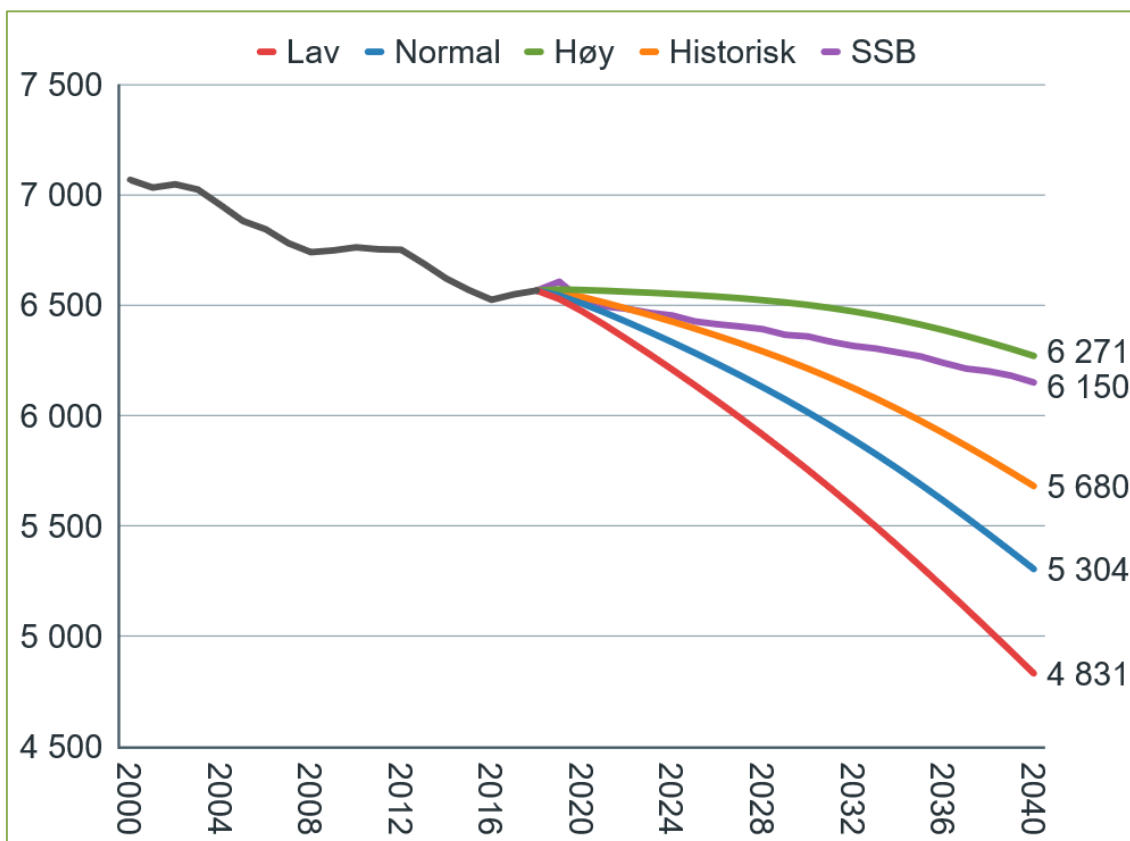
Figuren under er en oppsummering av befolkningsutviklingen i Trysil i perioden 2016 - 2018 og viser hvordan veksten i folketallet kan dekomponeres i ulike drivkrefter. Det er fra 2016 vi registrerer vekst i folketallet.



Figur 20. Endringer i antall innbyggere i perioden 2016-2018 i absolutte tall. Fordelt på fødselsbalanse og dekomponert i ulike drivkrefter. Fargene illustrerer utviklingen i prosent i forhold til kommunene i landet. Det er mulig å vise utviklingen i andre perioder, eller skifte enhet i figuren. Fra regionaleanalyser.no.

3.2.6 Framtidsutsikter

Vi har laget fire scenarier for framtidig folketallsutvikling, basert på SSB sitt normalalternativ, samt ulike alternativer for attraktivitet. Dette er vist i påfølgende figur. Den illustrerer at Trysil må være blant de aller mest attraktive i landet framover for å kunne beholde den god utviklingen vi har sett de siste årene. Da kan man også se en bedre utvikling enn den SSB forutsier.



Figur 21. Scenarier for folketallsutvikling. Kilde: regionaleanalyser.no.

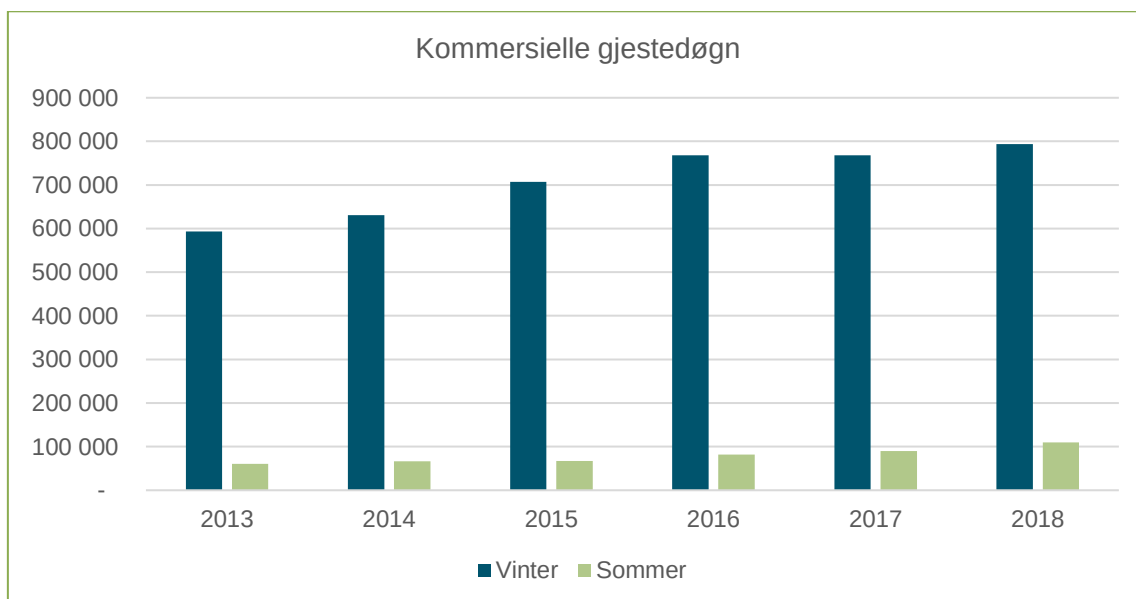
3.3 Besøksnæringene

3.3.1 Gjestedøgn

Utviklingen i kommersielle gjestedøgn fra 2013 er vist i tabellen under. Veksten i antall gjestedøgn i sommersesongen har økt med 80 %, mens vintersesongen har økt med 34 %. For sommersesongen (mai – oktober) er økningen på 48.800 gjestedøgn. Dette utgjør 20% av den samlede veksten i kommersielle gjestedøgn i perioden.

Tabell 5. Utviklingen i kommersielle gjestedøgn i Trysil 2013 – 2018. Sommersesong er mai – oktober. Vinter er november – april. Kilde: Destinasjon Trysil. For 2017 og 2018 er det gjort anslag for Trysil Online Booking tilsvarende veksten i øvrig overnatting.

	Kommersielle gjestedøgn					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vinter	593629	630876	706969	768404	768305	793533
Sommer	60689	66290	67487	81614	90096	109489
SUM	654318	697166	774456	850018	858401	903022
Andel sommer	9 %	10 %	9 %	10 %	10 %	12 %

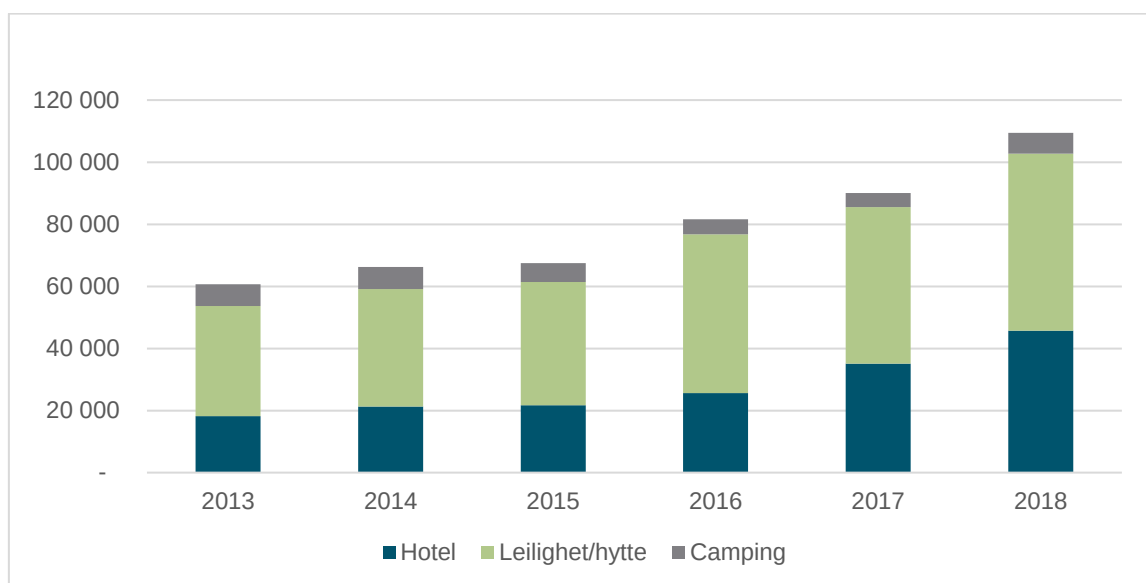


Figur 22. Utviklingen i kommersielle gjestedøgn i Trysil 2013 – 2018. Sommersesong er mai – oktober. Vinter er november – april. Kilde: Destinasjon Trysil. For 2017 og 2018 er det gjort anslag for Trysil Online Booking tilsvarende veksten i øvrig overnatting.

Utviklingen i sommersesongen er best for hotell, som har hatt en økning på 151 % i perioden. Leiligheter og hytter har hatt en økning på 61 %, mens camping har hatt en nedgang på 3 %. Den gjennomsnittlige årlige økningen er på 16 %.

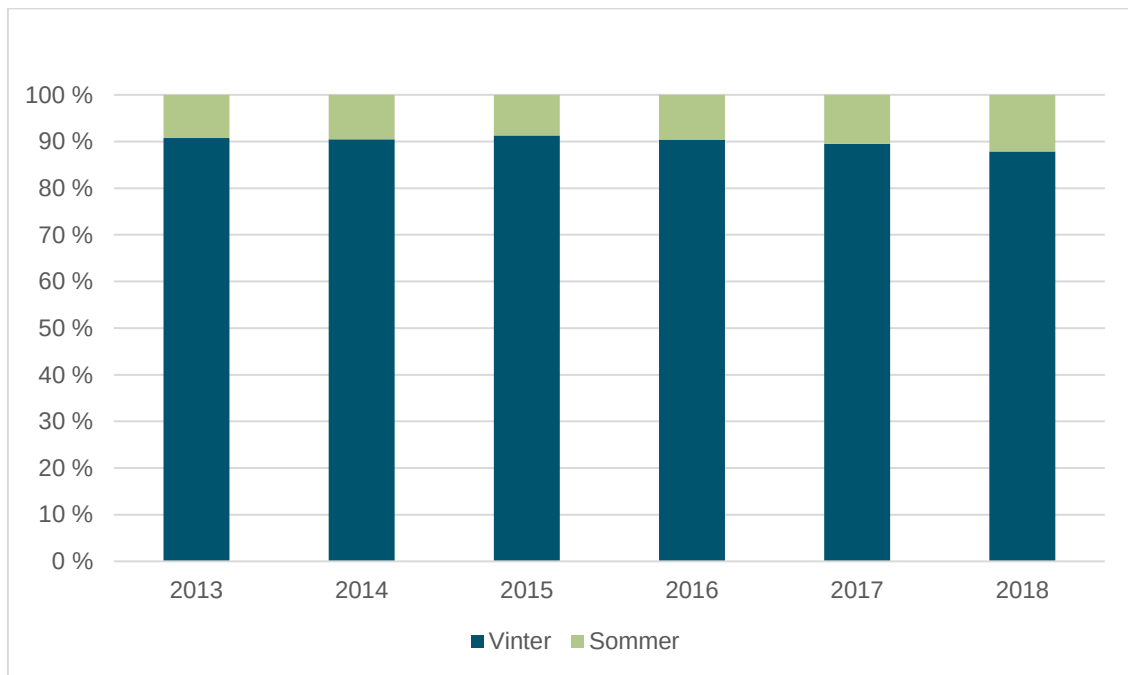
Tabell 6. Utviklingen i kommersielle gjestedøgn i sommersesongen fordelt på hotell, leilighet / hytte og camping.
Kilde: Destinasjon Trysil.

							Endring 2013 - 2018	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	(%)	Antall
Hotel	18 218	21 277	21 687	25 618	35 098	45 729	151 %	27 511
Leilighet/ hytte	35 498	37 859	39 723	51 143	50 449	57 012	61 %	21 514
Camping	6 973	7 154	6 077	4 853	4 549	6 748	-3 %	-225
Sum	60 689	66 290	67 487	81 614	90 096	109489	80 %	48 800
Endring fra året før		9 %	2 %	21 %	10 %	22 %		



Figur 23. Utviklingen i kommersielle gjestedøgn i sommersesongen fordelt på hotell, leilighet / hytte og camping.
Kilde: Destinasjon Trysil.

Fordelingen mellom sommer og vintersesongen har ikke blitt endret i denne perioden. Det skyldes at det også har vært en betydelig vekst i vintersesongen.



Figur 24. Fordelingen av kommersielle gjestedøgn mellom sommer- og vintersesong i Trysil 2013-2018. Kilde: Destinasjon Trysil.

I tillegg til de kommersielle gjestedøgnene vil antall privathytter, og omfanget av bruken av disse, påvirke omsetning, verdiskaping og sysselsetting knyttet til besøksnæringene. Transportøkonomisk institutt gjennomførte i 2018 en kartlegging av økonomiske ringvirkninger av sykkelstasjonen i Trysil (Dybedal, 2017).

Basert på spørreundersøkelser blant syklister om hvordan de hadde bodd, kan vi legge til grunn at det er like mange overnattinger i private hytter eller på private besøk. Dette stemmer også med spørreundersøkelsen Destinasjon Trysil gjennomførte om stisykling i Trysil Bike Arena høsten 2018 (Destinasjon Trysil, 2018).

3.3.2 Arbeidsplassutvikling

Vi kan dele næringslivet inn i ulike næringstyper. Basisnæringene er satt sammen av de mest konkurranseutsatte bransjene. Dette er bransjer der de fleste bedriftene konkurrerer på et nasjonalt eller internasjonalt marked.

Besøksnæringene består av bransjer der bedriftene er avhengig av at kundene møter opp personlig. Det er bransjer som blir positivt påvirket av besøk, og innbefatter handel, servering, overnatting og aktivitet.

De regionale næringene består av bransjer som hovedsakelig konkurrerer i et regionalt marked.

I tabellene som følger ser vi hvordan antall arbeidsplasser har utviklet seg i Trysil i ulike bransjer og sektorer siden 2013. I den siste kolonnen viser vi endringen fra 2013 til 2018.

.

Tabell 7. Arbeidsplassutviklingen i Trysil i besøksnæringene fra 2013 til 2018. Kilde: regionaleanalyser.no

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Vekst 2013-2018
Aktivitet	186	146	167	194	173	163	-12 %
Handel	357	350	328	329	297	298	-17 %
Overnatting	70	75	89	93	88	96	37 %
Servering	59	51	62	68	74	65	10 %
Besøk	672	622	646	684	632	622	-7 %

For besøksnæringene har vi samlet en nedgang på 7 %. Aktivitet og handel har gått ned med henholdsvis 12 og 17 %, mens overnatting har økt med 37 % og servering med 10 %.

Dette er den samme utviklingen som vi ser for basisnæringene.

De regionale og lokale næringene har en vekst på 13 % i samme periode. Av de regionale næringene er særlig bygg og anlegg av interesse, der ser vi en vekst på 12 %. Samlet for privat sektor er 2 %, mens offentlig sektor har hatt en vekst på 17 %, først og fremst knyttet til helse og omsorg og skole. Samlet vekst i arbeidsplasser er på 7 %.

Tabell 8. Arbeidsplassutviklingen for ulike næringstyper fra 2013 – 2018. Kilde: regionaleanalyser.no

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Vekst 2013-2018
Basis	347	343	303	276	292	320	-8 %
Besøk	672	622	646	684	632	622	-7 %
Regional	655	698	643	668	746	741	13 %
Lokale næringer	150	152	154	159	163	170	13 %
Privat	1824	1815	1746	1787	1833	1853	2 %
Offentlig	907	931	975	1001	1008	1062	17 %
Total	2731	2746	2721	2788	2841	2915	7 %

Det kan være en del feil knyttet til innrapporteringen av disse dataene. Vi har derfor også sett på samlede lønnskostnader i disse bransjene.

Samlede lønnskostnader

Samlede lønnskostnader fra regnskapstallene indikerer omfanget av sysselsettingen. I de følgende tabellene viser vi samlede lønnskostnader i årene 2013 – 2017, samt den prosentvise endringen for henholdsvis aktivitet, handel, overnatting og servering, for Trysil og de ni sammenligningskommunene vi har brukt.

Samlede lønnskostnader for besøksnæringen i Trysil har økt med om lag 40 millioner kroner i perioden.

Tabell 9. Samlede lønnskostnader i årene 2013 – 2017 for bransjene aktivitet, handel, overnatting og servering i Trysil. Endring fra 2013 til 2017, totalt og prosentvis. Kilde: Regnskapsdata fra Brønnøysundregistrene.

	2013	2014	2015	2016	2017	Endring 2013- 2017	Endring 2013- 2017
Aktivitet	90 731	100 697	102 928	101 720	121 659	30 928	34 %
Handel	105 327	102 938	106 414	110 822	99 091	-6 236	-6 %
Overnatting	58 382	52 983	57 825	57 751	59 138	756	1 %
Servering	30 285	33 091	35 229	36 879	44 487	14 202	47 %
						39 650	
Bygg og anlegg	87 818	93 051	117 811	121 711	113 143	25 325	29 %

Tabell 10. Prosentvis endring i lønnskostnader i årene 2013 – 2017 for bransjene aktivitet, handel, overnatting og servering i Trysil og ni sammenligningskommuner. Kilde: Regnskapsdata fra Brønnøysundregistrene.

	Gol	Hemsedal	Krødsherad	Oppdal	Øystre Slidre	Ringebu	Stryn	Trysil	Vinje	Voss
Aktivitet	25 %	5 %	34 %	-37 %	5 %	-4 %	68 %	34 %	-46 %	12 %
Handel	15 %	16 %	33 %	-2 %	39 %	14 %	-4 %	-6 %	2 %	4 %
Overnatting	20 %	62 %	16 %	-15 %	66 %	91 %	18 %	1 %	15 %	5 %
Servering	37 %	23 %	13 %	3 %	37 %	1176 %	162 %	47 %	99 %	42 %
Bygg og anlegg	74 %	71 %	44 %	24 %	32 %	79 %	38 %	29 %	60 %	1 %

3.3.3 Omsetning

Sett fra næringslivets side er ikke et høyt antall ansatte et mål i seg selv, derimot er verdiskapingen viktig. Omsetningsstatistikken kommer fra regnskapstallene. I de følgende tabellene viser vi omsetningen i årene 2013 – 2017, samt den totale og prosentvise endringen for henholdsvis aktivitet, handel, overnatting og servering. Samlet for besøksnæringene registrerer vi en omsetningsøkning på 276 millioner kroner, som er en økning på 23 % for perioden. Det er aktivitet, overnatting og servering som i realiteten har vekst, på mellom 40 og 50 %. Handel er omsetningsmessig like stor som de tre andre bransjene til sammen.

Tabell 11. Samlet omsetning i årene 2013 – 2017 for bransjene aktivitet, handel, overnatting og servering i Trysil. Endring fra 2013 til 2017, totalt og prosentvis. Kilde: Regnskapsdata fra Brønnøysundregistrene.

Sum av SDI							
	2013	2014	2015	2016	2017	Endring 2013-2017	Endring 2013-2017
Aktivitet	288 895	317 733	359 534	351 783	420 896	132 001	46 %
Handel	664 160	660 475	724 615	789 475	698 641	34 481	5 %
Overnatting	152 434	166 647	200 132	208 489	215 260	62 826	41 %
Servering	96 458	108 383	119 678	125 599	143 311	46 853	49 %
						276 161	23 %
Bygg og anlegg	318 321	346 986	391 624	578 528	468 193	149 872	47 %

Hvordan denne utviklingen er sammenlignet med de ni sammenligningskommunene vi har brukt, går fram av tabellen under. Med unntak av Oppdal, Vinje og Stryn har de andre kommunene større omsetningsvekst innenfor handel. Når det gjelder aktivitet, overnatting og servering ligger Trysil i det øvre sjiktet.

Tabell 12. Prosentvis endring i omsetning i årene 2013 – 2017 for bransjene aktivitet, handel, overnatting og servering i Trysil og ni sammenligningskommuner. Kilde: Regnskapsdata fra Brønnøysundregistrene.

	Gol	Hemsedal	Krødsherad	Oppdal	Øystre Slidre	Ringebu	Stryn	Trysil	Vinje	Voss
Aktivitet	-2 %	10 %	37 %	-49 %	-4 %	9 %	130 %	46 %	-35 %	9 %
Handel	23 %	15 %	16 %	3 %	33 %	15 %	-8 %	5 %	2 %	8 %
Overnatting	17 %	82 %	26 %	-4 %	69 %	95 %	28 %	41 %	-10 %	15 %
Servering	54 %	24 %	2 %	-2 %	34 %	119 %	104 %	49 %	105 %	22 %
Bygg og anlegg	105 %	112 %	25 %	46 %	52 %	198 %	58 %	47 %	77 %	17 %

3.4 Oppsummering statistiske analyser for Trysil

Hovedkonklusjonen er at de statistiske analysene viser at det har skjedd et positivt skifte i arbeidsplassutviklingen i Trysil de siste tre årene. Det har blitt høyere næringsattraktivitet i Trysil. Det har vært spesielt god vekst i antall lønnstakere på sommerstid. Dette har også bidratt vesentlig til bedre flyttetall og befolkningsutvikling. Trysil har også hatt positiv bostedsattraktivitet de siste tre årene.

Det har vært god omsetningsvekst i besøksnæringene; bransjene aktivitet, overnatting og servering har en vekst i omsetningen på om lag 50 %, mens handel har ca. 5 %. Både aktivitet og servering har økte lønnskostnader tilsvarende omsetningsveksten, og det indikerer også en god arbeidsplassutvikling. Innenfor overnatting har omsetningsveksten kommet uten tilsvarende økning i lønnskostnader, noe som indikerer økt produktivitet og bedre kapasitetsutnyttelse. Det kan også være noen utfordringer knyttet til hvor omsetningen blir registrert for virksomheter som driver kombinert.

Det har vært en økning i kommersielle gjestedøgn på 80 %, eller litt i underkant av 50.000 i antall, fra 2013 – 2018.

Sammenlignet med ni andre kommuner som er store vinterdestinasjoner, har Trysil samlet sett mest positiv utvikling.

3.5 Hva kan relateres til sykkelsatsingen?

De statistiske analysene viser vekst i Trysil etter at sykkelanleggene åpnet for fullt. Selv om analysene også kan vise til flere lønnstakere i sommermånedene, kan vi ikke med sikkerhet koble det positive skiftet direkte til sykkelsatsingen. En del kan sikkert kobles mot veksten i hyttebygging, som har fortsatt denne perioden, både gjennom vekst i bygg og anlegg, og knyttet til økt forbruk blant hytteturister. Offentlig sektor har også hatt vekst i perioden, og en stor del av arbeidsplassveksten kommer der.

Omsetningsveksten i besøksnæringene, som samlet er på 275 millioner kroner, gjelder for hele året. Dersom vi fordeler denne mellom sommersesongen og vintersesongen forholdsvis etter utviklingen i kommersielle gjestedøgn, kan vi anta at 20% av denne er knyttet til sommerseongen. Sannsynligvis er dette noe lavt, ettersom det er grunn til å regne med at sommerturistene legger igjen mer i form av både mat (handel) og opplevelser. Så dersom vi legger til grunn at 25 % er relatert til sommerturismen, kan vi regne med en omsetningsøkning på om lag 70 millioner kroner fra 2013 til 2017.

Tilsvarende kan vi gjøre med lønnskostnadene i besøksnæringene. Veksten innen aktivitet er imidlertid i all hovedsak knyttet til sommersesongen. Det innebærer at vi kanskje kan kalkulere med 30 nye årsverk.

Begge disse registreringene er noe lavere enn de tallene TØI (Dybedal, 2018) kom fram til. Deres beregninger var bygd opp nedenfra, basert på antagelser om forbruk hos hver enkelt syklist.

For å finne mer ut om veksten kan tilskrives sykkelsatsingen, intervjuet vi bedrifter i Trysil. Utvalgskriteriene for bedriftene var 1) lønnskostnader over 0 i 2017, og 2) innenfor bransjene overnatting, handel, servering og aktivitet. Listen utgjør 83 bedrifter. Listen ble videre kortet ned etter vi fant at minst 5 av disse var sommerstengt, 15 bedrifter ble ikke vurdert som relevante for sykkelturister, minst 4 bedrifter holdt til mer enn en 30 minutters kjøretur unna og er dermed ikke relevante for undersøkelsen. I tillegg fant vi 7 bedrifter som var nedlagt eller ute av drift. Til slutt var det en liste på 54 bedrifter. Disse bedriftene ble forsøkt kontaktet via daglig leder over telefon. Følgende spørsmål ble stilt: «Har din bedrift opplevd økt omsetning som følge av sykkelturismen i Trysil?», og «Hvis ja, har dette ført til flere ansettelser?» og til sist «Hvis ja på det siste spørsmålet, gjelder dette helårsansatte?». 4 bedrifter ønsket ikke å svare, enten på grunn av at de var nyoppstartede, ikke hadde tid til å besvare undersøkelsen eller daglig leder hadde nylig tatt over stillingen. 20 bedrifter lyktes det oss ikke å få tak i.

I alt besvarte 28 bedrifter spørsmålene. Av disse var 18 bedrifter innenfor handel, 4 innenfor aktivitet, 3 innenfor servering og 3 innen overnatting. Omtrent 17 av bedriftene befant seg i sentrum, 9 i Trysilfjellet og 2 bedrifter andre steder.

Tabell 13: Respondenter fordelt på bransje og beliggenhet

	Sentrum	Trysilfjellet	Annet	Totalsum
Handel	14	4		18
Overnatting	1	2		3
Servering	1	2		3
Aktivitet	1	1	2	4
Totalsum	17	9	2	28

17 av bedriftene svarte klart ja på at de hadde opplevd økt omsetning som følge av sykkel-
turisme. 5 svarte at de hadde opplevd økt omsetning i sommermånedene, men at de ikke kunne si
for sikkert om det skyldtes sykkelsturisme eller ikke.

3 av 4 aktivitetsbedrifter, 9 av 18 handelsbedrifter, 2 av 3 serveringsbedrifter og 2 av 3 overnat-
tingsbedrifter svarte klart ja på spørsmålet om økt omsetning skyldtes sykkelsturismen.

3 av 4 aktivitetsbedrifter, 13 av 18 handelsbedrifter, 3 av 3 serveringsbedrifter og 3 av 3 over-
nattingsbedrifter svarte at de hadde opplevd økt omsetning i sommermånedene.

Tabell 14: Respondentenes svar på spørsmålene om økt omsetning fordelt på bransje

Bransje	Ja	Ja, kan ikke si om sykkel eller ikke	Nei	Annet
Aktivitet	3		1	
Handel	10	3	4	1
Overnatting	2	1		
Servering	2	1		
Totalsum	17	5	5	1

Ser vi på beliggenhet, svarte alle de spurte bedriftene i Trysilfjellet at de hadde opplevd økt om-
setning på sommeren, 2 av disse kunne ikke svare på om økningen skyldtes sykkelsturisme eller
ikke. 12 av bedriftene i sentrum svarte at de hadde opplevd økt omsetning, 3 av disse kunne
ikke svare på om økningen skyldtes sykkelsturisme eller ikke.

Tabell 15: Respondentenes svar på spørsmålet om økt omsetning fordelt på beliggenhet

Sted	Ja	Ja, kan ikke si om sykkel eller ikke	Nei	Annet
Annet	1		1	
Sentrum	9	3	4	1
Trysilfjellet	7	2		
Totalsum	17	5	5	1

5 bedrifter svarte at de ikke hadde opplevd økt omsetning som følge av sykkelsturisme. 1 bedrift
i sentrum svarte at sykkelsturismen på et tidligere tidspunkt hadde gitt økt omsetning i sommer-
månedene, men ikke nå lenger, på grunn av at aktiviteten i større grad var flyttet opp i fjellet.
Det var også noen respondenter som sa at fjorårets sommer var dårlig omsetningsmessig på
grunn av varmen. En av de fem bedriftene svarte at sykkelsturismen hadde ført til økt konkur-
ranse, slik at omsetningen hadde gått ned.

Av de 22 som svarte at de hadde direkte eller indirekte opplevd økt omsetning som følge av
sykkelsturisme var det 10 bedrifter som svarte at det hadde ført til flere ansettelser eller årsverk.
Igjen var det her en respondent som sa at sykkelsturismen *hadde* ført til flere ansettelser, men på
grunn av nedgang i 2018 førte det til færre ansatte. Av de 10 bedriftene som hadde ansatt flere,
var det 6 bedrifter som svarte at dette var helårsansatte.

For å oppsummere hadde nesten 80 % av de spurte bedriftene opplevd økt omsetning i sommer-
månedene de siste årene. Nesten alle (77 %) av disse tilskrev den økte omsetningen økt sykkel-
turisme i kommunen. Det er en sterk indikasjon på at den positive utviklingen i Trysil kan skyl-
des sykkelsturismen. Det er likevel grunn til å tro at noen områder påvirkes i større grad enn

andre. Alle bedriftene i Trysilfjellet har opplevd økt omsetning, mens 70 % av bedriftene i sentrum har gjort det samme. En del av forskjellen kan skyldes at den økte omsetningen i stor grad utgjøres av at bedriftene har holdt åpent om sommeren, noe de ikke hadde før. I tillegg er det et mindre utvalg bedrifter i Trysilfjellet enn i sentrum som er blant respondentene.

Når det gjelder om sykkelturen bidrar til flere ansettelser, er datagrunnlaget så lite at det er vanskelig å konkludere noe, selv om tallene ser positive ut.

Gjennom fokusgruppen fikk vi bekreftet disse resultatene. Handel har hatt en svak utvikling, men det hevdes at omsetningen for matvarer og sportsutstyr går opp, mens andre varegrupper går ned. Sommerturistene er i all hovedsak nordmenn, og de handler mer lokalt enn særlig de vinterturistene som kommer med bil fra Sverige. De hevdes å ha mye av maten med seg.

Både matbutikker og sportsbutikker i fjellet hadde sommerstengt tidligere, og særlig sportsbutikkene opplever nå en radikal endring, ikke minst knyttet til sykkelutleie.

I følge informantene våre er det grunn til å tro at våre beregninger av 15 nye årsverk er noe lavt.

I tillegg peker flere på at sykkelstasjonen og hyttebyggingen er med på å legge grunnlaget for flere virksomheter innen natur- og kulturbasert reiseliv. Særlig klatreparken Høyt og lavt og rafting har opplevd sterk vekst. Men også minigolf er økende. Dette er aktiviteter som ikke trekker folk alene, men som benyttes når man først er på stedet.

3.6 utfordringer

I fokusgruppen ble det pekt på en rekke utfordringer som det må jobbes med framover for å kunne utnytte potensialet som ligger i flere besøkende bedre.

Bedriftene peker på behov for å utdanne kompetent arbeidskraft til reiselivet, og peker særlig på at det nå er bedre vilkår i Sverige, slik at tilgangen på svensk arbeidskraft er dårligere. Utdanningsbehovet er både knyttet til behov for videregående opplæring, men også vertskapskurs for ansatte og lokalbefolkning. Likeledes må det legges til rette for at det er mulig å kombinere jobb i reiselivet med familieliv, særlig innebærer det mer fleksible åpningstider og tilbud i barnehage og SFO. Videre pekes det på behov for attraktive boliger for dem som vil flytte til Trysil.

Det etterlyses en sterkere satsing på sentrum, både for å styrke handel, overnatting og servering der, men også for å kunne utvikle nye sentrumsopplevelser, der Trysils kultur og identitet kommer sterkere fram, fordi det antas at flere av turistene i framtida vil være på jakt etter mer unike opplevelser enn det et skianlegg er.

I dag markedsføres vinter og sommer separat, og flere peker på at sykkeltilbudet med fordel kunne vært tydeligere markedsført om vinteren. Her kan det være noen utfordringer knyttet til at eieren av skianlegget, svenske Skistar, også har eierinteresser i andre skianlegg som kan være potensielle konkurrenter til Trysil, når det gjelder sykkel-satsing.

3.7 TBA og Trysil-samfunnet: Duett eller duell?

De fleste kommuner som er attraktive reisemål opplever dette som positivt, fordi det setter stedet på kartet og gir grunnlag for økt sysselsetting, verdiskaping og bosetting, og det er ikke alltid lett å få tak i de kritiske stemmene (Kobro et al.). Slik er det også i Trysil. I all hovedsak er det en felles oppfatning av at reiselivet og sykkelsatsingens betydning for å få til flere helårsarbeidsplasser og økt tilflytting er positivt for Trysil-samfunnet. Likevel finner vi tydelige kritiske røster, først og fremst blant grunneiere og friluftsinnteresser, men også blant dem som ønsker en sterkere utvikling i Trysil sentrum. Dette kom ikke minst til uttrykk da vi rekrutterte personer til fokusgruppene, hvor vi opplevde svært mange som sa at det ikke var vits å komme, fordi de ikke ble hørt likevel.

En studie som er basert på 12 dybdeintervjuer av stisykkeleksperter og østerrikske sykkeldestinasjoner, konkluderer med at det er interessekonflikter mellom sykkelturismeprosjekter og andre naturbrukere, slik som vandrere, jegere og grunneiere. Godt samarbeid mellom ulike interessenter ved planlegging av anlegg og stier er avgjørende for å redusere disse konfliktene. Løpende overvåking av slitasje på natur og kultur, samt av brukskonflikter, er avgjørende for å få til bærekraftige destinasjoner.

Litteratur gjennomgått som underlag for de internasjonale eksemplene (se kapittel 2.6) peker i all hovedsak på de samme typene utfordringer.

Flere studier viser altså at steder som skal bli attraktive for både reiseliv og lokalsamfunn, må sørge for at disse spiller på lag. Hvordan står det egentlig til i Trysil?

Sykkelsatsingen i Trysil handler ikke bare om sykling i tilrettelagte anlegg i skibakken og Gullia. Det er også lagt til rette stier innover fjellet, og det er merket løyper også utenfor Trysilfjell. Sykling på tilrettelagte stier kan etter hvert tenkes å utløse interesse for stisykling i mer uberørt natur. I tillegg ser vi nå en økende bruk av el-sykler som gir syklistene en helt annen rekkevidde. Økt sykling over større områder kan skape interessekonflikter i forhold til andre former for friluftsliv, særlig jakt og vandring.

Selv terrengsykkelnettsteder og -magasiner stiller kritiske spørsmål knyttet til el-stisykling. I terrengsykkel.no stilles blant annet følgende spørsmål: *For oss som stadig blir minnet om at stisykling kan innebære konflikter, kan elsykkelen framstå som noe av det vi trenger minst. Er det noen som greier å forsvare at stisykling er enkelt friluftsliv på linje med fotvandring, når sykkel har batteri som løfter deg opp hva som helst av klatringer?* (Kippernes, 2019).

I Trysil er det tilrettelagte sykkelanlegget lokalisert i Trysilfjell og Gullia (nedre del av Trysilfjell), hvor det også finnes hoteller, matbutikker, sportsbutikker og serveringssteder. I prinsippet kan man oppholde seg der uten å måtte forholde seg til selve Trysil sentrum. Det kan derfor potensielt være konkurranseutfordringer knyttet til forholdet mellom sykkelsatsingen i Trysilfjell og Trysil sentrum.

3.7.1 Effekter for innbyggere og fellesskap

Å bo i en kommune som huser Norges stisykkeldestinasjon nummer 1 kan gi både spesielle muligheter og utfordringer for innbyggerne.

Folkehelse



« Gullia har blitt et slags nytt søndagsturformål

Basert på samtalene i fokusgruppa kan vi hevde at satsinga har ført til økt interesse for sykling blant lokalbefolkningen. Trysil har nå et aktivt stisyklistmiljø, som teller 30-40 syklistar som sykler 2-3 ganger i uka. Disse bruker i all hovedsak stier utenfor Gullia eller bakken. Et slikt miljø var ikkeeksisterende for ti år siden. I tillegg er det mange aktive på de tilrettelagte løypene, det sykles mer i helgene og det registreres nå en økende bruk av anlegget som en sosial arena og møteplass for lokale familier. Flere ungdommer treffes også etter

skoletid og i helgen for å sykle i Gullia. Det hevdes også at barn og unge på hyttebesøk i økende grad bruker sykkelarenaen, og tar denne interessen med seg hjem.

Både skolen og barnehagen bruker arenaen aktivt, og som ett av de tidligste tiltakene ble det, på dugnad blant Trysil Stisykkelauget og noen foreldre, bygget en liten bane tilknyttet barnehagen. Denne er viktig for å bygge interesse for sykling.

Det er imidlertid tvilsomt om den økende interessen for sykling og bruk av sykkel på fritida fører med seg mer hverdagssykling, for eksempel ved at det sykles mer til og fra jobb. Til det er det for store avstander.

Dugnadsånd

Både sykkelarenaen og sykkelstiene utenfor fjellet har årlig store vedlikeholdsbehov. Fra andre tilsvarende anlegg kjenner vi til at de enkleste av disse arbeidene kan gjennomføres av idrettslag, speidergrupper eller andre lag og organisasjoner i en form for dugnad, der laget får betalt for en avtalt oppgave. Dette finnes ikke i Trysil. Alt vedlikehold knyttet til TBA gjennomføres av stibyggerteamet til TBA. Dette begrunnes med ansvar og sikkerhet.

Stisykkelauget driver en omfattende dugnadsinnsats på stiene utenfor arenaen, både når det gjelder tilrettelegging og vedlikehold av for eksempel klopper og mindre «anlegg».

Lokal identitet og stedlig stolthet

« Identiteten til Trysil handler om 70 % ski, 20 % skog, 5 % elg. Kanskje 1 % er sykkel

Sykkelsatsinga er relativt ny, og den har i liten grad satt seg som del av den lokale identiteten. Om sommeren henger det sykler i lykte-stolpene i Trysil sentrum, og noen butikker og spisesteder bruker sykler som blikkfang og dekorasjonselementer. I tillegg settes en mobil pumptrack⁵ opp i sentrum. Av aktiviteter er ski en mye større del av identiteten til tryslingene. Det handler nok ikke bare om ski-anlegget, men har også en lang historie bakover i tid, knyttet til langrenn og skiløping i de store skogene i området. Trysil-Knut er landets eldste skiklubb.

Da vi var i Trysil på feltarbeid, vinteren 2019, var det så godt som ingenting som minnet oss om at vi befant oss i det som omtales som Norges sykkeldestinasjon nummer én, verken i Trysil sentrum eller i Trysilfjellet.

Men Trysil er mer enn sykkel. Trysils identitet handler som sagt om skogen og livet der. Ved å løfte fram, foredle og profilere slike fortellinger kan man kanskje også skape grunnlag for en bedre forståelse for at det er flere interesser knyttet til bruken av disse arealene.

3.7.2 Utfordringer knyttet til friluftsliv

« At vi ikke har skutt en syklist enda, er helt utrolig

Sykling på tilrettelagte stier kan tenkes å utløse interesse for stisykling på andre stier og i mer uberørt natur. I tillegg ser vi nå en økende bruk av el-sykler som gir syklistene en helt annen rekkevidde. I møte med fotturister er syklistene ikke lenger myke trafikanter. Flere vandrere opplever syklistene som en trussel, fordi de kommer så fort, og fordi de er redde for konsekvenser av et sammenstøt. Flere tar også til orde for at syklistene forstyrrer skogens ro og selve meningen med det enkle friluftslivet, og at de bidrar til stor slitasje på stier og veier.

Jegerne, som også ofte er grunneiere, trekker særlig fram utfordringer knyttet til første uke av elgjakta. Dette er den mest attraktive perioden, og den faller sammen med høstferien. Det er særlig i denne tiden at syklistene forstyrrer elgen og jegerne, og dermed reduserer både jaktutbytte og jaktopplevelse. I tillegg er det flere grunneiere som peker på sikkerhetsutfordringer når stadig flere beveger seg inn i områder hvor det pågår jakt. Dette er først og fremst et problem knyttet til tilreisende turister. Lokalbefolkningen har på en helt annen måte forståelse for hva jakt er og hva det betyr, slik at de holder seg unna jaktområdene i jaktperioden.

Disse problemene fører også i noen grad til redusert verdi for utleie av jakt.

⁵ Pumptrack er en lavterskel sykkeløype, med humper og svinger.

3.7.3 Grunneierinteresser

Det kan virke som om noe av utviklingen har gått litt fort, og at reiselivet ikke var tilstrekkelig forberedt på hvordan syklistene skulle spre seg utover i terrenget. Syklistene finner i stor grad nye stier uten at de er offisielt markedsført. Dette gjør at grunneiere får en bruk av sine arealer som de ikke var forberedt på, og som de delvis også mener gir en uakseptabel slitasje. Syklistene og reiselivet forsvarer seg med friluftsløv og allemannsretten. Grunneierne på sin side hevder at med allemannsretten hører også en plikt, både til å fare varsomt fram og ta hensyn til andre brukerinteresser. Grunneierne utenfor selve Trysilfjellet opplever nok i stor grad også at de får belastningen, mens andre høster inntektene.

Da Trysil startet den massive utbyggingen av Trysilfjellet, etablerte de et grunneiersamarbeid som ofte forklares som noe av nøkkelen til suksess. Trysilfjell grunneierlag ble etablert og de fikk spille en sentral rolle i utviklingen av Trysilfjell. En tilsvarende organisering ser ikke ut til å være mulig nå. Trysilvassdragets Grunneierlag har gjort noen forsøk, uten å ha lyktes med tilstrekkelig tilslutning fra grunneierne. Mye av dette forklares med at det er for mange grunneiere med små eiendommer, men også at det ikke er noen billettinntekter til å drive økonomien slik at det blir noe å fordele.

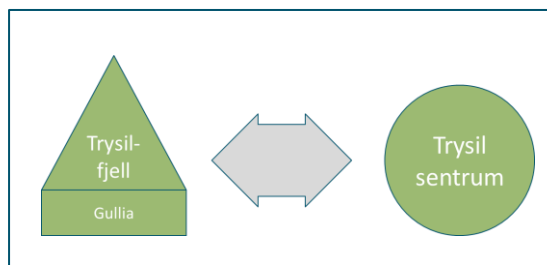
« Det må ikke
være krig før vi
møtes

Allemannsretten står under press når den utfordres slik den gjør nå. Den store slitasjen syklingen medfører på naturen, vil måtte få konsekvenser for hvordan ferdselen, særlig i ulike verneområder, blir regulert i framtida.

Flere grunneiere trekker også fram turistenes manglende respekt for private tun, gårdsplasser og hager, og etterlyser bedre folkeskikk, både knyttet til hvor turistene ferdes, og hva de legger igjen av søppel. For lokale syklist er dette en litt vanskelig sak. De syns det er problematisk å bli satt i bås med folk som ikke skjønner de lokale kjørereglene. Det er volumet som er problemet også her.

Grunneierne etterlyser dialog med utbyggingsinteressene og reiselivsnæringen. Denne vinteren har Destinasjon Trysil tatt initiativ til Stibrukerforum og Grunneierforum, som nettopp er et forsøk på å få i gang en dialog. Grunneierstemmene er tydelige: Dette må ikke bare være et engangstilfelle, men en løpende dialog, hvor det må være et mål å komme i forkant av potensielle konflikter.

3.7.4 Forholdet mellom fjellet og sentrum



De fleste næringsaktørene i sentrum uttaler at sykkelsetningen er bra for kommunen; flere helårsarbeidsplasser, tilflytting og hyttefolk som bruker hyttene sine mer. Likevel hevder handelen i sentrum at sykkelsetningen trekker gjester og kunder fra sentrum og til fjellet.

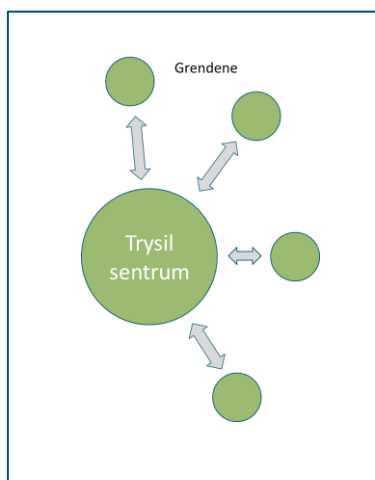
Dette henger sammen med at sportsbutikkene i fjellet har begynt å ha åpent om sommeren, og de har satset tungt på sykkelutleie. Også matbutikker har etablert seg i bunnen av fjellet. Detaljhandelen i Trysil opplever harde tider, men spør seg også selv om det hadde vært enda verre uten sykkelsetningen.

De kommersielle overnattingsstedene befinner seg først og fremst i Trysilfjellet, og veksten kommer derfor i stor grad der. Flere peker på at det er et potensial for større vekst i Trysil sentrum, og at den videre satsingen på reiseliv bør ha det som ambisjon. Mange av syklistene, særlig hyttefolk, har en interesse ikke bare for naturopplevelser, men også for kultur, og det pekes på at ved å få fram sentrums særpreg og identitet kan man trekke til seg flere turister som heller vil oppholde seg her enn i de reine turistområdene i fjellet, eller som vil utvide oppholdet sitt med en noe breiere kulturopplevelse.

Flere av informantene våre etterlyser en sterkere og mer bevisst satsing på sentrum fra kommunens side. Kommunen er imidlertid i gang nå og har tatt initiativ til en sentrumsplan. Skal Trysil bli mer attraktivt som bosted, må det gjøres noe for å skaffe tilveie flere ledige boliger. Kommunen har kjøpt et område, regulerer det og setter i gang bygging. En slik rolle har kommunen ikke tatt siden 1970-80-tallet, og det er uttrykk for en klar erkjennelse om at tilgjengelige attraktive boliger er avgjørende for å skape større attraktivitet.

I tillegg er det flere som tar til orde for at en kraftig satsing på kommersielle senger i sentrum er avgjørende for å få turister til sentrum og bidra både til liv og omsetning. Uten sterk satsing på sentrum, både som bosted og som besøksmål, er det en fare for at sentrum slik vi kjenner det i dag forsvinner, og at det etableres et nytt sentrum med handel nærmere fjellet.

3.7.5 Forholdet mellom sentrum og grendene



Det oppleves ikke å være noe uttalt motsetningsforhold mellom sentrum og grendene. De fleste aksepterer at Trysil har ett hovedsentrum, som det satses på, og som er viktig for å demme opp for fraflytting. Flere av grendene har også stor hyttebygging, og opplever omsetningsøkning hvert år. Utover i grendene er muligens konfliktpotensialet mot urørt natur større, og interessene for å utvikle flere naturbaserte opplevelser er større, samtidig som naturverninteressene er større.

4. Er målene nådd?

Til slutt vil vi se resultatene fra analysene i sammenheng med programteorien, for å kunne si noe om sammenhengene mellom innsatsfaktorer, aktiviteter og effekter.



Inngang til GT Bikepark. Foto Fredrik Otterstad.

Hva som er gjort, og hvilke resultater og effekter det har gitt, går fram av de foregående kapitlene. Målene for selve sykkelsatsingen er koblet til året 2020. Som grunnlag for prosjektplaner og søknader er det uttrykt følgende mål for satsingen:

- ◆ 50 - 100 000 nye kommersielle gjestedøgn, som skal gi effekter i form av
- ◆ omsetning på 40-80 millioner kroner
- ◆ 40-80 nye årsverk

Bedre fordeling mellom sommer og vinter er også i flere dokumenter pekt på som en ambisjon.

Fordelingen mellom sommer- og vintersesong har ikke endret seg. Det skyldes ikke minst at vintersesongen også har hatt en betydelig vekst. Dermed blir dette et bevegelig mål, som ikke er særlig godt egnet til å måle effekten av sykkelsatsingen.

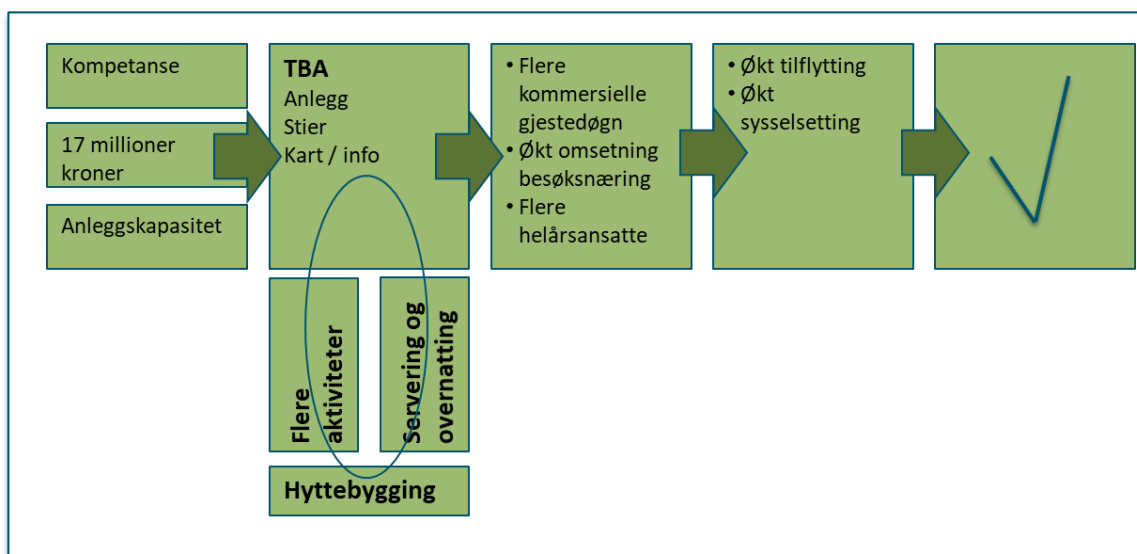
Selv om vi bare er ved starten av 2019 viser analysene våre at Trysil er på god vei til å nå målene som er satt, under forutsetning av at de oppnår den samme veksten de neste to årene som den de har hatt fra 2013 til 2018.

Som vi har pekt på tidligere, er det en del utfordringer knyttet til å isolere resultater og effekter direkte til sykkelsatsingen og de investeringene som er gjort i Trysil Bike Arena. For det første er det vanskelig å finne data for det uten at en går detaljert inn i regnskapene for hver enkelt bedrift som har sykkelrelatert aktivitet. For det andre er sykkelsatsingen en del av en langsiktig strategisk jobbing med å utvikle Trysil til en helårsdestinasjon for å kunne få flere helårs arbeidsplasser og derigjennom legge grunnlaget for økt tilflytting.

Særlig er det et nært samspill mellom utviklingen av Trysil Bike Arena og utviklingen av nye aktivitetstilbud, som rafting, klatring og golf. Flere syklistar har lagt grunnlaget for å kunne satse og utvide disse virksomhetene, samtidig bidrar utviklingen av dem til å gjøre Trysil til en mer attraktiv sykkeldestinasjon.

Trysil er kanskje Norges største hyttekommune, og denne satsingen er med på å legge grunnlaget for flere besøkende. Samtidig er det også her en vekselvirkning; det blir mer attraktivt å kjøpe hytte i et område som har et variert og godt aktivitetstilbud. Kommunens aktive rolle for å få til mer lokal verdiskaping knyttet til byggingen bidrar også positivt til verdiskaping og sysselsetting.

I figuren under, som oppsummerer sammenhengene mellom innsatsfaktorer, aktiviteter, resultater og effekter av satsingen, har vi derfor tatt med vekselvirkningen mellom sykkelsatsingen og utviklingen av andre tilbud som avgjørende. Ikke bare er det vanskelig å skille mellom de ulike bidragene til resultatene, men uten dette samspillet hadde sykkelsatsingen neppe gitt de samme resultatene.



Figur 25. Sammenhengene mellom innsats, aktiviteter og resultater og effekter av sykkelsatsingen i Trysil.

Men hvilke mekanismer er det som gjør seg gjeldende og som kan være med og forklare hvorfor vi får slike resultater og effekter?

Med støtte i programteorien for attraktivitet, samt studier av suksessrike distriktskommuner, kan vi trekke fram verdien av det langsiktige strategiske og kunnskapsbaserte arbeidet mot et felles mål. Dette er tydelig i Trysil. Det har hele tiden også vært en nær dialog og et nært samarbeid mellom kommunen og næringslivet, både for å skaffe og drive prosjekter som kan bidra til den

langsiktige utviklingen, og gjennom prosesser for reiselivsstrategi og næringsplan. Det har vært en viktig strategi å reise sammen på studieturer for å lære mer. Disse reisene har samtidig vært en viktig dialogarena for ulike aktører, og har lagt grunnlaget for felles virkelighetsforståelse.

Et annet viktig moment er at Trysil var først i Norge til å satse på sykkel som en familieaktivitet. Det å være først ute er også et poeng som trekkes fram når vi skal forklare hvorfor noen steder vokser, og andre ikke. Det er terrengsykkelsatsinger i tilknytning til flere andre alpinanlegg i Norge, men den bredden som Trysil har satset på, og som også samsvarer med det de gjør om vinteren, har gjort Trysils satsing unik. Dette gjør også at de har hatt svært god kompetanse knyttet til målgruppen.

Målet om å få flere helårsturister er utledet av at det har vært mye ledig kapasitet, både i anlegg og i overnatting. Dette bidrar til at regnestykket blir helt annerledes enn om man skulle bygde opp en tilsvarende sykkelsatsing i et område som ikke har overnattingskapasitet.

Parallelt har det foregått en storstilt hyttebygging. I følge SSB (SSB, 2019) er det nå 6700 fritidsboliger i Trysil, altså én per innbygger. Dette gir en stor potensiell brukergruppe av sykkelanleggene.

Skal Trysil lykkes med videre vekst med sykkel som utviklingsmotor, blir det viktig å fornye seg, å stadig kunne tilby nye attraksjoner, slik at omdømmet som sykkeldestinasjon nummer 1 kan opprettholdes.

Norges største terrengsykkelfestival, Utflukt, har vært arrangert i Trysil hvert år siden 2013. Dette er en viktig arena for å presentere og teste ut nyheter, få tilbakemeldinger fra sykkelmiljøet, og veldig viktig rent markedsføringsmessig. Å få festivalen til Trysil, og beholde den der, har vært viktig.

Videre er det åpenbart at det potensielt ligger en del konflikter mellom sykkelsatsingen og grunneierne. Dette må tas på høyeste alvor framover. Grunneierne trenger å bli informert om planer, involvert i drøftinger om skilting, merking og kartfesting av løyper, samt være med og bestemme hva som skal være gode sykkelregler i Trysil. Dette er både for å redusere slitasje på natur og kulturminner og for å unngå brukskonflikter mellom vandrere, jegere og syklistene. Selv om syklingen i all hovedsak kommer inn under allemannsretten, er det viktig å være klar over at økt tilrettelegging vil kreve grunneiertillatelser til både anlegg og bruk. Samtidig er det viktig å ha i mente at selve allemannsretten står under sterkt press når man får slike interessekonflikter.

Sondering og informasjon kan være viktige tiltak for å redusere presset på enkelte områder i sårbare perioder. Videreføring av en type stiforum er også sannsynligvis viktig. Som for all annen tillitsbygging og samhandling kreves det at dialogen etableres og utvikles best om den starter opp før de største problemene dukker opp. Dette innebærer at et slikt forum må holdes hyppig, kanskje månedlig.

En satsing på sentrum som både besøksmål og bosted vil kunne sette Trysil ytterligere på kartet som et sted for unike opplevelser, som ikke kan kopieres av andre. Det vil også redusere mulige konflikter mellom næringsdrivende i sentrum og i Trysilfjell.

Litteratur og referanser

- Bike Solutions (2013). Masterplan for Trysil Bike Arena.
- Boozer, B.B., & Self, M. (2012). An Economic and Impact Analysis of the Coldwater Mountain Bike Trail. Center for Economic Development Jacksonville State University.
- Bredgaard, Thomas, M. R. Dahl og C. Hansen (2011). Håndbog i virkningsevaluering: inden for beskæftigelsesområdet. Beskæftigelsesregion Nordjylland.
- Canadian Sport Tourism Alliance. (2017). Economic Impact of Mountain Biking in Whistler 2016.
- Destinasjon Trysil. (2018). Stisykling i Trysil Bike Arena. Presentasjon av resultater fra en spørreundersøkelse.
- Destinasjon Trysil. (2014). Trysils reiselivsstrategi 2012-2020. Hentet fra: https://issuu.com/try-sil360/docs/trysilreiselivsstrategi2020_status
- Dybedal, Petter (2018). Økonomiske ringvirkninger av sykkelprosjektet i Trysil. TØI. Arbeidsdokument 51327.
- Ekos Limited (2007). 7 Stanes Phase 2 Evaluation. Forestry Commission Scotland.
- Hedmark fylkeskommune. (2014). Regional medfinansering utvikling av Trysil Bike Arena Saknr. 14/6647-1.
- Innovasjon Norge. (2013). Erfaringsrapport – pilotprosjekt frivillig fellesgodefinansiering. Hentet fra <https://docplayer.me/48148590-Erfaringsrapport-pilotprosjekt-frivillig-fellesgode-finansiering.html>
- Kippernes, Kristoffer (2019). Ved et stiskille. <https://www.terrengsykkel.no/magasin/ved-et-stiskille> (publisert 7. mars 2019 kl 09:34).
- Kobro, Lars Ueland, Haukeland, Per Ingvar, Vareide, Knut og Jervan, Bård (2013). Duett eller duell? Reiseliv og lokalsamfunnsutvikling. TF-rapport 319.
- Lønning, Dag Jørund & Svoldal, Solveig (2005): Sykkelturisme i eit kulturøkonomisk perspektiv. Arbeids- rapport nr 23/2005. Telemarksforskning-Bø.
- Pawson, R. & N. Tilley (1997). Realistic Evaluation. Sage Publications.
- Pierpont, P., & Anouk, A. (2018) Exploring the contextual conditions for entrepreneurship in overcoming seasonality within travel destinations: A case study of Åre & Isaberg mountain resorts. Department of Business Administration.
- Scheve, I. (2014). Trysil satser millioner på stisykling og utvikling. Publisert 17.06.2014 på Skiaktiv.no.
- SSB (2019). Tabell 05467: Eksisterende bygningsmasse. Antall fritidsbygninger og fritidsbygninger per kvadratkilometer (K) 1998 – 2019
- Svoldal, S., Kobro L. U., Leikvoll G. K. A. og Thorstensen, A. (2015): Sluttrapport fra følgeevaluering av programmet Lokal samfunnsutvikling i kommunene (LUK). TF-rapport nr 352.

Telemarksforskning (2019): www.regionaleanalyser.no

Trysil kommune. (2015). Næringsplan 2015-2020. Vedtatt av kommunestyret 28. april 2015.

Trysil kommune. Kommuneplan. Samfunnsdelen. 2009 – 2020.

Trysil kommune. (2013). Områdeplan Trysilfjellet arena – Planbeskrivelse. Hentet fra:
https://www.trysil.kommune.no/tema/bolig-og-eiendom/planer/Documents/Trysilfjellet_Arena_planbeskrivelse.pdf

Vareide, Knut (2018). Hvorfor vokser steder? Cappelen Damm Akademisk.

Vareide, Knut, Solveig Svardal, Hanna N. Storm, Sondre Groven (2018): Suksessrike distriktskommuner anno 2018. TF-rapport 442.

Nettsider om terrengsykling

<https://www.youtube.com/watch?v=ZO324FBFdp8>

<https://www.exploresquamish.com/explore/mountain-biking>

<https://www.newzealandsingletrackadventures.com/defining-single-track/>

<https://no.wikipedia.org/wiki/Stisykling>

<https://www.terrengsykkel.no/>

Arbeidsdokument 51327

Oslo 26.06.2018

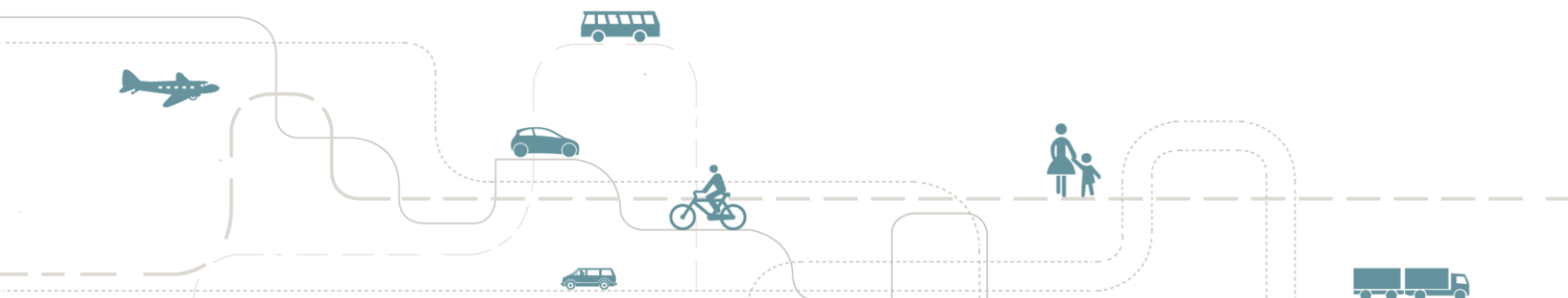
4565 Økonomiske ringvirkninger av sykkelprosjektet i Trysil

Petter Dybedal

Sykkelprosjektet i Trysil: Flere turister og mere inntekter i sommersesongen?

Innhold

1	Innledning.....	2
1.1	Sykkelsatsingen i Trysil	2
1.2	Problemstilling og mål	2
1.2.1	...Hovedproblemstillinger	2
1.2.2	...Scenarier	2
2	Metode, datagrunnlag.....	3
2.1	Hovedtrinn i beregningene.....	3
2.2	Datagrunnlag	3
3	Hvor mange nye besøkende og nyskapede gjestedøgn?	4
3.1	Tre hovedsegmenter.....	4
3.2	Beregningsprinsipper.....	4
3.3	Utgangspunkt overnattingsdata	5
3.4	Utgangspunkt heisturer og BIOTOUR-data	7
3.4.1	...Hvor mange syklistene?	7
3.4.2	...Nye, sykkel-skapede gjestedøgn	8
4	Beregning av sykkelrelatert omsetning og verdiskaping	9
4.1	Forbrukstall.....	9
4.2	Omsetning, indirekte virkninger og verdiskaping	10
4.3	Velferdsvirkninger	11
5	Sysselsetting.....	12
6	Scenarier for framtidig inntektskaping.....	12
6.1	Scenario 1: 20 % økning i kommersiell overnatting	13
6.2	Scenario 2: 50 % økning i kommersiell overnatting	14
7	Oppsummering.....	15



1 Innledning

1.1 Sykkelsatsingen i Trysil

Sommersesongen har tradisjonelt vært lavsesong i Trysil, sykkelprosjektet er ett av flere tiltak for å gjøre Trysil til en attraktiv destinasjon utenom vintersesongen. Kort sagt; få flere turister til Trysil i sommersesongen.

Trysil Bike Arena og tilrettelegging av et stort nett av stier for tursykling er etter hvert blitt et omfattende aktivitetsprodukt som bidrar til å løfte Trysil som sommerdestinasjon. Det startet med en 2 km håndlaget ferdighetsløype, som åpnet juni 2014. Sommeren 2015 åpnet Trysil 13 km med nybygde sykkelstier i Gulliaområdet, og ytterligere 7 km stier ble åpnet i oktober 2015 (nå til sammen 20 km). Her ligger også ferdighetsanleggene GT Bike Park i Gullia og Radisson Blu Bike Park med pumptrack, hopp, balanseelementer etc. I juli 2016 åpnet man «flytstien» Magic Moose (7 km), som starter på toppen av heisen Fjellekspressen. Her kommer man også inn på sykkel- og vandrestien Fjellrunden (13,9 km, også tilrettelagt for rullestol). Heisen åpner vanligvis ca 20. juni.

1.2 Problemstilling og mål

1.2.1 Hovedproblemstillinger

Hovedproblemstillingen er: Hvor mye ny etterspørsel tilfører sykkelsatsingen i form av flere besøkende i sommersesongen og dermed økt omsetning i Trysil? Det vil si at vi er ute etter å anslå hvor mye trafikkøkning sykkelsatsingen har medført, hva dette har skapt av nye inntekter, verdiskaping og sysselsetting.

Det umiddelbare tidsperspektivet her er å se på utviklingen fra før anleggene ble bygget, det vil si fra 2013/2014 til og med 2017.

Nyskapt etterspørsel vil i hovedsak omfatte følgende næringer/produkter:

- Reiselivsnæringer: Overnatting, servering, heis, sykkelutleie og -service, kurs/guiding, andre (avledede) aktiviteter, formidling
- Andre næringer: Dagligvarer, sportsutstyr, annen handel (for eksempel byggevarer)

Målet med prosjektet vil være å gjøre anslag på omsetning som kan knyttes til sykkelprosjektet innen disse næringene. Det skal også gjøres anslag på sykkelrelatert verdiskaping og sysselsetting, og den relative betydningen av sykkelprosjektet i reiselivet i Trysil.

1.2.2 Scenarier

En del av dette prosjektet er å se noen år framover og drøfte hva de økonomiske virkningene kan utgjøre under ulike forutsetninger om utvikling i volum og kundegrunnlag. Vi legger opp to ulike vekstscenarier, henholdsvis 20 prosent (tentativt til 2020) og 50 prosent økning (tentativt til 2025) i antall kommersielle

gjestedøgn. Det forutsettes da en tilsvarende økning i overnattinger i private fritidsboliger.

2 Metode, datagrunnlag

2.1 Hovedtrinn i beregningene

Analysen omfatter følgende hovedtrinn: |

1. Anslå hvor mange nye gjester – og gjestedøgn – sykkelprosjektet genererer
2. Anslå forbruk per gjest/gjestedøgn
3. Beregne nyskapt etterspørsel etter varer og tjenester i form av omsetning med og uten merverdiavgift
4. Gjøre anslag på hva meromsetningen gir av verdiskaping (i form av lønnsutgifter og bedriftsresultat) og sysselsetting i Trysil.

2.2 Datagrunnlag

Datagrunnlaget og mangler ved dette – i betydningen data som ikke nødvendigvis foreligger i en lett tilgjengelig form – legger en del begrensninger på hvor holdbare og presise resultatene av disse beregningene kan bli. Våre kilder omfatter følgende typer av data:

- Overnattingstall etter måned fra Destinasjon Trysil og fra SSB (hotell og camping)
- Tall for heispass/heisbilletter fra Skistar
- Telling av syklist i Gullia/Magic Moose 2017 fra Trysil Bike Arena/DT
- Data om syklist fra feltundersøkelse juli-august 2017 i Gullia (TØI/NMBU)
- Økonomiske data fra TØI-prosjektet om ringvirkninger av reiseliv i Trysil 2015/2016
- Sysselsettingsdata medlemsbedrifter DT sommer/høst og vinter - 2015 og 2017
- Informasjon direkte fra bedrifter (sykkelutleie, guiding, prisdata etc)

I BIOTOUR-prosjektet gjennomførte TØI i 2017 (16. juli – 6. august) en spørreundersøkelse blant syklist i Gulliaområdet (inkludert startområdet for Fjellekspresheisen), med i underkant av 600 utfylte skjemaer. Undersøkelsen gir blant annet data om betydningen av sykkelprosjektet for besøket, hvordan de overnatter og hvor lenge oppholdet varte. bruk av de ulike sykkel fasilitetene mm. Denne undersøkelsen ble fulgt opp med en mer omfattende e-postbasert undersøkelse våren 2018, per dato er data tilgjengelige for ca 230 respondenter.

Forbruksdata for ulike typer av gjester (etter overnattingsform) hentes fra TØIs analyse av økonomiske ringvirkninger av turismen i Trysil (Dybedal 2015). Her gjøres noen justeringer, fordi gjennomsnittstall for hele året ikke nødvendigvis gjelder som korrekte forbruksprofiler for sommersesong.

3 Hvor mange nye besøkende og nyskapede gjestedøgn?

3.1 Tre hovedsegmenter

Utgangspunktet for å beregne sykkelrelatert ny trafikk er å se på hvor mye besøkstallene har endret seg, og deretter gjøre et anslag på hvor stor andel som kan relateres til sykkelprosjektet.

Det er naturlig å skille mellom nyskapt trafikk for følgende tre hovedsegmenter:

1. Besøkende som kommer for å sykle og benytter kommersiell overnatting – hotell, leiligheter, hytter, camping, kommersiell utleie av private hytter (54 prosent i feltundersøkelsen)
2. Fritidsboligeiere og andre besøkende med tilgang til privat fritidsbolig (30,6 prosent i feltundersøkelsen) – som kommer oftere og/eller blir lenger på grunn av sykkeltilbudet
3. Dagsbesøkende som kommer for å sykle (13,5 prosent i feltundersøkelsen).

Feltundersøkelsen i Trysil 2017 blant terrengsyklister avdekket følgende fordeling av syklistene etter overnattingsform (prosent):

Tabell 3.1 Fordeling av respondenter etter overnattingsform. Feltundersøkelse Trysil sommeren 2017 blant syklistene ved Gullia og Fjellekspresen.

Dagsbesøkende fra hjemsted eller overnattingssted utenfor Trysil	13,5
Hotellrom eller leilighet	25,0
Camping (hytte, telt, caravan)	12,3
Leid hytte	16,8
Egen privat hytte/familiehytte	26,4
Annen type overnatting (bedriftshytte o. l.)	4,2
Oppgitt flere typer overnatting	1,7
Sum	100,0

Besøkende som benytter kommersiell overnatting utgjorde til sammen 54 prosent i feltundersøkelsen, mens fritidsboligeiere og andre besøkende med tilgang til privat fritidsbolig utgjorde om lag 30 prosent inkludert bedriftshytter/leiligheter.

Dagsbesøkende som kommer for å sykle utgjorde 13,5 prosent i feltundersøkelsen.

3.2 Beregningsprinsipper

Beregning av antallet ekstra (sykkelskapede) overnattinger i Trysil beregnes i tre trinn:

Trinn 1 omfatter beregning av vekst i antall gjestedøgn i kommersielle overnattingsformer juni – oktober fra 2015 til 2017. Overnattingsstatistikken sier

imidlertid ingenting om besøket på private hytter eller dagsbesøk, dette må beregnes eksplisitt i trinn 3.

I trinn 2 beregnes antall syklist ut fra heisdata, tellingsdata fra Trysil Bike Arena og utvalgsdata fra TØIs undersøkelse sommeren 2017.

I trinn 3 setter vi sammen resultater fra trinn 1 og 2 og data om overnattingsform og oppholdets varighet fra TØIs undersøkelse sommeren 2017 for å beregne nyskapte, sykkelrelaterte gjestedøgn i de ulike overnattingsformene.

3.3 Utgangspunkt overnattingsdata

Bruk av overnattingsdata for å beregne mulig vekst i antall sykkelrelaterte overnattinger i kommersiell sektor byr på visse utfordringer:

For det første mangler tilgjengelige overnattingsdata tall for kommersielle leiligheter/hytter (for 2017) og for overnatting i private fritidsboliger og bedriftshytter/leiligheter.

For det andre kan endringer i antall gjestedøgn fra f.eks. 2015 til 2017 kan ha mange andre årsaker enn satsingen på sykkel. Noen faktorer kan isolert sett gi nedgang (f.eks. dårlig vær, stengte bedrifter, priskonkurranse etc), mens andre kan isolert sett gi økning i besøket (f.eks. flere senger, nye anlegg, Scandinavian Mountains-satsingen, kampanjer etc). Tallene gir likevel en helt nødvendig referanseramme for estimeringen av sykkelskapte nye gjestedøgn.

Data fra Statistisk sentralbyrås overnattingsstatistikk, publisert på nettstedet statistikknett.no gir månedsvise tall for Trysil for henholdsvis hoteller og liknende og for camping og hyttegrend. Tall for gjestedøgn i utleide leiligheter og hytter gjennom aktører som Skistar, bookTrysilonline og andre publiseres av SSB i statistikken «hytteformidling», som kun gis på fylkesnivå og for hele året samlet.

I Trysil har man imidlertid et bedre datagrunnlag for reiseliv enn i en del andre kommuner. Destinasjon Trysil har samlet inn månedsvise data fra overnattingsbedrifter i kommunen, fordelt på hoteller, campingplasser og utleie av hytter og leiligheter. Dessverre mangler data fra en av de største formidlerne av hytter og leiligheter (bookTrysilonline) fra og med mars 2016. Vi kan her ikke skille ut tall for de øvrige aktørene fra før mars 2016 for å se på sammenliknbare tall.

Statistikk levert av Destinasjon Trysil viser at hoteller har hatt en betydelig vekst fra 2015 til 2017 (tabell 3.2), i alt ca 11 500 gjestedøgn (68 prosent økning). Norske gjestedøgn har økt med 8 770 (57 prosent) og utenlandske med 2 720 (172 prosent).

Tabell 3.2 Antall gjestedøgn i Trysil juni – oktober 2015 – 2017¹. Kilde: Destinasjon Trysil

	2 015	2 017
Hotell ²	20 880	33 841
Hytter og leiligheter ³	36 302	23 189
Camping ⁴	5 729	4 055
Sum	62 911	61 085

SSBs statistikk viser litt andre tall (tabell 3.3), primært fordi det er litt ulikt antall bedrifter med i de enkelte månedene i SSBs og Destinasjon Trysil sine tall.

Tabell 3.3 Antall gjestedøgn i Trysil i perioden juni - oktober 2015 – 2017. Kilde: SSB

	2 015	2 017
Hotell ⁵	22 232	33 296
Camping og hyttegrennd ⁶	13 455	18 955
Sum	30 309	44 759

Vi velger her å anvende DT sine tall for hoteller, mens vi anvender SSBs campingtall for sju bedrifter framfor DTs tall fra tre medlemsbedrifter (jfr fotnote 3 og 5).

Vi vil videre anta at veksten i utleie av leiligheter og hytter er litt lavere enn hotellveksten på 62 prosent, og stipulerer veksten til 50 prosent fra 2015 til 2017. Vi finner da en samlet vekst i antall gjestedøgn fra 2015 til 2017 (juni – oktober) på ca 36 600 gjestedøgn (tabell 3.4):

Tabell 3.4 Endringer i antall gjestedøgn i Trysil i perioden juni – oktober 2015 – 2017. Kilde: Destinasjon Trysil/SSB/TØI

	Antall gjestedøgn		Prosentvis endring 2015 - 2017	Tilvekst antall gjestedøgn 2015 - 2017		
	2015	2017		Alle	Nordmenn	Utlendinger
Hotell (DT)	20 880	33 841	62,1	12 961	10 185	2 719
Hytter og leiligheter (DT)	36 302	54 453	50,0	18 151	7 781	10 354
Camping (SSB-tall)	13 455	18 955	40,9	5 500	1 960	3 550
Sum	70 637	107 249	51,8	36 612	19 926	16 623

¹ Tall fra bookTrysilonline mangler for 2017

² Hotell omfatter: Trysil-Knut Hotell, Trysil Hotell (fra sommer 2017), Radisson Blu Resort Trysil og Radisson Blu Mountain Resort and Residences

³ Hytter og leiligheter omfatter tall fra Skistar, BookTrysilOnline (kun 2015), Sjumilskogen, Trysilfjell hytteområde Øråneset

⁴ Camping omfatter Sjøenden Camping, Trysilelva Camping og Trysilfjell Caravan.

⁵ Antall bedrifter i 2015 og 2017 varierer fra 4 til 5 etter som hvilken måned man ser på.

⁶ SSBs statistikk for camping og hyttegrennd omfatter 7 bedrifter i 2017.

Dette tallet utgjør som nevnt en viktig referanseramme – det setter langt på vei maksimalt nivå for de videre beregningene av nyskapte, sykkelrelaterte gjestedøgn.

3.4 Utgangspunkt heisturer og BIOTOUR-data

3.4.1 Hvor mange syklist?

Skistar har framskaffet data for antall solgte heispass og enkeltbilletter i sommersesong (1. juni – 16. oktober). Det ble i 2017 solgt ca 13 500 flere heiskort og billetter enn i 2015⁷. Vi kan må gjøre et anslag på andelen syklist som har brukt heis (det vil si brukt Fjellrunden og/eller flytstien Magic Moose), dermed kan vi også finne et foreløpig anslag på antallet syklist totalt. Denne andelen må vi gjøre et anslag på ut fra tellingstall fra Trysil Bike Arena/DT og TØI-data for andelen syklist som har brukt heis (det vil si brukt Fjellrunden og/eller flytstien Magic Moose).

Ingen av kildene gir noe eksakt svar. TØI-undersøkelsen hadde ikke med spørsmål om man hadde brukt heis, men E-postdelen (fra våren 2018) har et spørsmål om i hvilken grad man likte de ulike tilbudene. 13 prosent oppgir svaret «vet ikke/uaktuelt» når det gjaldt Magic Moose og 41 prosent når det gjaldt Fjellrunden. Vi kan imidlertid ikke gå ut fra at dette gjenspeiler andelen som ikke har brukt disse to tilbudene og dermed ikke har løst heisbillett. Dessuten spiller det inn i at 56 prosent av intervjuene ble gjort i heisområdet og i Gullia, mens 44 prosent ble gjort kun i Gullia, og at intervjuene er gjort i perioden 16.7 – 6.8, uten at vi kan si i hvilken retning dette skulle trekke andelen som ikke bruker heis⁸.

Tellingstallene fra Gullia og Magic Moose gir visse indikasjoner, men skiller ikke på hvem som bare har vært i Gullia og hvem som bare har prøvd Magic Moose. Tellepunktene i Gullia (4) viser totalt ca 145 000 passeringer uke 21 – 43), mens det er registrert 49 924 i Magic Moose (heis åpen fra og med uke 25).

Vi har relativt forsiktig anslått andelen som ikke brukte heis sommeren 2017 til 0,75, det vil si at 1 av 4 syklist ikke bruker heis, og at det dermed er ca 17 950 syklist totalt. Herav 15 520 overnattende og 2 430 dagsbesøkende syklist.

Men; er de overnattende syklistene 15 520 ulike syklist? I dette tilfellet er det det kun dersom ingen kjøper mer enn ett dagspass eller mer enn en enkelttur, men 15 500 overnattende syklist er ikke nødvendigvis feil likevel:

I tellingsdataene for 2017 er det beregnet ca 38 300 «sykkeldager» i Gullia/Fjellheisen⁹. Trekker vi fra 2 430 dagsbesøkende (hver regnes som en sykkeldag) får vi ca 36 000 sykkeldager.

⁷ Herav ca 9100 enkeltturer og 4 000 endagspass.

⁸ Vi kan for eksempel anta at de som er intervjuet ved heisen er heisbrukere, men vi kan ikke anta at de som er intervjuet ved GT Bike Park ikke er heisbrukere. Dessuten gjenspeiler antallet som er intervjuet de to stedene ikke nødvendigvis den reelle fordelingen av brukere.

⁹ 1 sykkeldag er beregnet som sum antall passeringer på tellepunktene Green Fox/Gullia, Rock'n Roll, Magic Moose og Rookie (teller 0,4), delt på 3,8.

36 000 sykkel dager på 15 520 syklist er i snitt 2,7 sykkel dager per syklist etter tallene over. Dette høres intuitivt rimelig ut. Data fra TØIs undersøkelse viser at av en gjennomsnittlig oppholdstid på 4,5 døgn, sykles det 3 dager.

Vi holder derfor fast på et antall syklist på ca 15 500 (overnattende). Det kan være at anslaget på 75 prosent som bruker fjellheisen er for høyt, og/eller at det er feil å anta at hver solgt billett eller dagpass representerer en unik syklist.

Disse faktorene trekker imidlertid i hver sin retning. Dersom vi for eksempel antar at bare 50 prosent bruker fjellheisen, og at 1 av 4 kjøper 3 enkeltbilletter (de resterende bare en billett eller heispass hver), får vi også ca 15 500 overnattende syklist.

3.4.2 Nye, sykkel skapte gjestedøgn

Neste trinn er beregning av sykkel skapte nye gjestedøgn fordelt på overnattingsform.

Data for fordeling (prosentandel) på overnattingsform og oppholdstid etter overnattingsform fra TØI/BIOTOUR sin undersøkelse sommeren 2017 multipliseres med antall overnattende syklist (15 500). Deretter multipliseres tallene for hver overnattingsform med andelen (fra samme undersøkelse) som hadde oppgitt at sykkel tilbudet var viktig for reisebeslutningen¹⁰

Tabell 3.5 Beregnet tilvekst i antall sykkel genererte gjestedøgn i Trysil juni – oktober fra 2015 til 2017.

	andel overnattinger	Gjennomsnittlig oppholdstid døgn	Andel med sykling som hovedformål	Beregnet antall overnattinger
hotellrom eller -leilighet	29,5	3,0	91,6	12 700
camping (hytte, telt, caravan)	14,5	3,2	95,8	6 850
leid hytte/leilighet	19,9	5,0	88,5	13 650
sum kommersielle	63,9			33 200
egen privat hytte/familiehytte	36,1	6,5	81,1	29 500
Totalt	100,0		87,3	62 700

Samlet sykkel generert tilvekst i gjestedøgn fra 2015 til 2017 (juni – oktober) er beregnet til 62 700, herav 33 200 i kommersiell overnatting («varme senger» og 29 500 i privateide hytter og leiligheter, inkludert firmaeide fritidsboliger.

¹⁰ Det ble her anvendt en skal fra 1-7. hvor 1 var angitt som «ikke viktig i det hele tatt» og 7 var angitt som «svært viktig». Andelen som oppga 7 (52,4 % totalt) eller 6 (22,4 %) eller 5 (12,8 %) er regnet med.

4 Beregning av sykkelrelatert omsetning og verdiskaping

4.1 Forbrukstall

Forbruksdata for ulike typer av gjester (etter overnattingsform) hentes fra TØIs analyse av økonomiske ringvirkninger av turismen i Trysil (Dybedal 2017). I den analysen ble turistrelatert omsetning analysert både fra tilbudssiden (foretaksomsetning) og etterspørselssiden (utvalgsdata om forbrukstall per gjestedøgn), men hovedvekten ble lagt på regnskapstall for tilbudssiden. På sesongbasis kan vi ikke bruke regnskapstall på samme måte (gjelder hele året samlet).

Vi er derfor henvist til å bruke i hovedsak tall fra etterspørselssiden, men justert så godt det lar seg gjøre med tilgjengelig informasjon om priser, losjiomsetning, forholdet mellom omsetning og verdiskaping etc. Et viktig moment er at gjennomsnittstall for hele året for overnatting ikke nødvendigvis gjelder som korrekte tall for sommersesong.

Forbrukstallene per gjestedøgn som ble anvendt i Trysilanalysen fra etterspørselssiden så i utgangspunktet slik ut:

Tabell 4.1 Forbrukstall per gjestedøgn, anvendt i TØIs økonomiske analyse av reiselivet i Trysil 2015. Oppjustert til 2017-priser med KPI.

	Over- natting	Ser- vering	Daglig- varer	annet varekjøp	Tran- sport	Aktivi- teter	Annet	Sum forbruk
Hotellrom eller -leilighet	599	159	58	60	86	90	16	1068
Camping (hytte, telt, caravan)	227	94	98	48	87	66	12	630
Leid hytte/ferieleilighet	372	175	56	65	118	69	24	880
Privat fritidsbolig	54	52	110	50	52	37	9	363
Dagsbesøkende	0	200	100	50	50	100		500

For videre bruk gjør vi følgende justeringer:

Overnattinger hotell: SSB statistikk for losjiøkonomi viser at Trysilhotellene hadde en losjiomsetning per gjestedøgn (ex mva) på 428 kr i perioden juni – oktober 2017. Vi anvender dette tallet som snitt for hoteller¹¹. Snittet for vintersesong (januar – april + november – desember 2017) var for øvrig 518 kroner¹².

Overnatting camping/hyttegjeng: Justeres ned fra 227 til 150 kr per person per døgn.

¹¹ Det bør her presiseres at vi forutsetter at tilveksten i gjestedøgn relatert til sykkel skjer til gjennomsnittlig overnattingspris.

¹² Dette er tall som må anses som pålitelige idet grunnlaget er innbetalt merverdiavgift, 8 prosent sats for overnatting.

Leie av hytte/ferieleilighet: 372 kroner er noe for høyt, i flg Skistar er prisene vesentlig lavere i sommersesong enn i de mest sentrale delene av vintersesongen. Etter en gjennomgang av pristilbud hos Skistar for sommeren 2018 for leiligheter og hytter og antatt belegg på ca 75 prosent per utleid enhet (f eks 6 personer i 8-sengs enhet), har vi stipulert gjennomsnittlig omsetning per person (inkl mva) til 200 kr. per døgn.

Aktiviteter: Vi antar at alle syklister i gjennomsnitt anvender 150 kr per oppholdsdøgn til heiskort, service, sykkelleie, guiding etc.

Dette gir følgende forbrukskostnader per gjestedøgn i 2017- priser, sommersesong:

Tabell 4.1 Forbrukstall per gjestedøgn, etter tabell 4.1, justert.

	Over- natting	Ser- vering	Daglig- varer	annet varekjøp	Tran- sport	Aktivi- teter	Annet	Sum forbruk
Hotellrom eller -leilighet	428	159	58	60	86	150	16	957
Camping (hytte, telt, caravan)	150	94	98	48	87	150	12	638
Leid hytte/ferieleilighet	200	175	56	65	118	150	24	789
Privat fritidsbolig	54	52	110	50	52	150	9	477
Dagsbesøkende	0	200	100	50	50	150	0	550

4.2 Omsetning, indirekte virkninger og verdiskaping

Sammenstilling av tallene for forbruk per besøksdøgn og tallene for tilvekst 2015 – 2017 i gjestedøgn og dagsbesøkende, gir en samlet omsetning på ca 43 millioner kroner inkludert merverdiavgift og drøyt 37 millioner kroner eksklusive merverdiavgift (tabell 4.1)

Tabell 4.3. Beregnet sykkelrelatert nyskapt omsetning, indirekte virkninger og verdiskaping etter vare- og tjenestekategori. Trysil juni -oktober 2017. Millioner kroner.

	Omsetning inkl mva	Omsetning ex mva	Verdi- skaping
Overnatting	11,2	10,4	1,5
Servering	7,0	5,6	2,4
Dagligvarer	5,6	4,9	1,2
Annet varekjøp	3,6	2,8	0,3
Transport/bensin	4,9	3,9	2,2
Aktiviteter/opplevelser	9,7	9,0	1,8
Annet	0,9	0,7	0,4
Sum omsetning	42,9	37,4	9,7
Indirekte virkninger	12,0	10,5	3,1
Sum økonomiske virkninger	55,0	47,8	12,9

Overnattingssektoren bidrar relativt mye her. I følge SSBs tall for losjiinntekter, økte hotellnæringens losjiinntekter i Trysil med 5,54 millioner fra 2015 til 2017 (juni – oktober). Siden hotellovernattinger utgjør i underkant av 30 prosent av våre beregnede sykkelgjestedøgn, synes ikke vårt anslag på 11,2 millioner totalt å være helt urealistisk.

Vi har her også beregnet indirekte virkninger, som oppstår i form av underleveranser av varer og tjenester fra lokale leverandører, samt anvendelse av lønns- og eierinntekter på varer og tjenester fra leverandører (butikker, etc) i Trysil. Disse beregnes ut fra en multiplikator på 1,28 (som anvendt i TØIs Trysilrapport om reiselivet), det vil si at indirekte virkninger utgjør et tillegg på 28 prosent av direkte omsetning.

Til sammen har vi beregnet en omsetningsøkning på 55 millioner kroner inkludert merverdiavgift og 47,8 millioner kroner eksklusive merverdiavgift.

Vi har også beregnet verdiskaping i hver vare/tjenestesektor. Denne er definert som sum lønnsutgifter og driftsoverskudd i foretakene i Trysil. Beregningene er basert på tall for bransjevis verdiskaping som andel av omsetning ex mva fra TØIs ringvirkningsanalyse for Trysil (basert på regnskapsdata for 2015. Samlet sykkelrelatert nyskapt verdiskaping er beregnet til 12,9 millioner kroner for juni – oktober 2017.

4.3 Velferdsvirkninger

Inntektsskapende aktiviteter i en økonomi kan ofte ha en del tilleggsvirkninger som ikke er direkte målbare, eller i beste fall være vanskelige å måle. Slike virkninger omtales som for eksempel «eksterne virkninger», «mernytte» eller rett og slett velferdsvirkninger. I en lokal økonomi som Trysil er bostedsattraktivitet et sentralt begrep. Dette omfatter i vid forstand både et variert arbeidstilbud og sikre arbeidsplasser, gode kommunale tjenester, et variert service- og handelstilbud og et godt fritidstilbud. Sykkelsatsingen kan bidra på alle disse områdene, både gjennom at lokalsamfunnet får enda et økonomisk bein å stå på, og gjennom at anlegget i seg selv representerer et attraktivt element.

Mer generelt vil sykkelsatsingen i Trysil – i likhet med de fleste anlegg for fysisk aktivitet – gi velferdsvirkninger i form av bedre folkehelse.

5 Sysselsetting

Basert på sysselsettingsdata fra Destinasjon Trysil for 2015 og 2017 etter sesong for medlemsbedrifter, har vi gitt et enkelt anslag på sykkelrelatert nyskapt sysselsetting:

Tabell 5.1 Ny sykkelrelatert sysselsetting i Trysil sommersesong 2017. Kilde: Destinasjon Trysil

Virksomhetstype	Antall nye ansatte
Destinasjonsselskap /Trysil Bike Arena	11
Overnattingssektor	5
Servering	27
Guiding/opplevelser/sykkeltutleie	25
Handel	2
Annet	7
sum	77

Det er vanligvis forbundet med en del usikkerhet å anslå nettoøkninger i sysselsetting som følge av bestemte hendelser, men her kommer anslagene fra foretakene selv og må derfor ses som pålitelige. Det er først og fremst i sykkelsektoren (Trysil bike arena, Sportslodgen på Radisson Blu) og innen servering det er kommet nye arbeidsplasser. Det finnes også ett konkret eksempel på helt ny virksomhet – klatreparken i Gullia (Høyt og Lavt/Trysilguidene) ville ikke vært etablert uten GT Bike park, og sysselsetter 10 personer i sommersesongen.

Nye arbeidsplasser om sommeren gir muligheter for helårs sysselsetting for en del personer som ellers bare har arbeid i Trysil i vintersesong.

Sysselsettingseffekter kan strekke seg langt utover det som er direkte målbart. Terskelen i form av omsetningsøkning for å kunne ansette flere – eventuelt beholde ansatte flere måneder i året – kan være ganske lav i en del bransjer, for eksempel detaljhandel, servering).

Reiselivsanalysen for Trysil 2015 viste blant annet at gjennomsnittlig omsetning per reiselivsrelatert ansatt i vintersesongen 2015/2016 lå på ca 300 000 kr eksklusive merverdiavgift.

Ut fra rene gjennomsnittsbetraktninger, kan man anslå at en sykkelrelatert omsetningsøkning på 47,8 millioner kroner i sommersesongen (juni – oktober) – i hvert fall i teorien – skulle kunne gi opp mot ca 150 nye sesongansatte.

6 Scenarier for framtidig inntektskaping

Som regneeksempler vil vi til slutt se på hvilke inntekst- og verdiskapingsnivåer vi snakker om dersom vi forutsetter bestemte økninger i antall nye gjestedøgn de nærmeste årene.

6.1 Scenario 1: 20 % økning i kommersiell overnatting

Dette scenariet forutsetter følgende: Hotell, camping og hytter/leiligheter øker antall gjestedøgn med 20 % fra 2017 til 2020, alle relatert til sykling. Fritidsboliger forutsettes å få samme prosentvise økning i tilvekst som kommersiell overnatting

En økning i gjestedøgnene med 20 prosent innebærer at antall hotellgjestedøgn må øke med ca 6 800, antall gjestedøgn i leid leilighet/hytte med ca 10 900, og campingovernattinger med ca 3 800 fra 2017 til 2020. Det må komme ca 15 700 nye overnattinger i private fritidsboliger.

Tabell 6.1 Stipulerte tilvekster i gjestedøgn med 20 prosent økning i kommersielle overnattinger fra 2017 til 2020. Juni – oktober.

	gjestedøgn 2017	gjestedøgn 2020	tilvekst 2015-2017	tilvekst 2017-2020	tilvekst 2015 - 2020
Hoteller	33841	40609	12691	6768	19459
Camping	18955	22746	6846	3791	10637
Hytter/leiligheter	54453	65344	13653	10891	24543
Sum	107249	128699	33189	21450	54639
Fritidsboliger tilvekst			29511	15738	45249
Sum tilvekst			62700	37188	99888

Det er mye ledig kapasitet om sommeren. 6 800 flere gjestedøgn i hotell innebærer for eksempel en økning av kapasitetsutnyttelse av tilbudte sengedøgn for hoteller fra 14,6 til 17,6 %.

Samlet tilvekst fra 2015 til 2020 blir da ca 100 000 gjestedøgn (tabell 6.1). Dette tilsvarer en økning på ca 37 000 fra 2017 til 2020. Det vil si at man på tre år må øke med ca 12 400 årlig. Økningen fra 2015 til 2017 var på over 30 000 per år, men da startet sykkelfasilitetene nesten fra null (bortsett fra vanlig terreng- og stisykling).

Under disse forutsetningene vil man i 2020 kunne oppnå en nyskapt sykkelrelatert direkte og indirekte omsetning på ca 88 millioner 2017-kroner inklusive mva, 76 millioner kroner eksklusive mva og en verdiskaping på ca 20,5 millioner kroner (tabell 4.3).

Tabell 4.3. Beregnet årlig sykkelrelatert nyskapt omsetning, indirekte virkninger og verdiskaping totalt, ved 20 % økning fra 2017 i kommersielle gjestedøgn Trysil juni - oktober. Millioner kroner 2017-verdi.

	Inkl mva	ekskl mva	verdiskaping
Direkte omsetning	68,4	59,6	
Indirekte virkninger	19,2	16,7	
Direkte og indirekte omsetning	87,6	76,2	20,5

6.2 Scenario 2: 50 % økning i kommersiell overnatting

En økning i gjestedøgnene med 50 prosent innebærer at antall hotellgjestedøgn må øke med ca 17 000, antall gjestedøgn i leid leilighet/hytte med ca 27 200, og campingovernattinger med ca 9 500 fra 2017-nivået.

17 000 flere gjestedøgn i hotell innebærer for eksempel en økning av kapasitetsutnyttelse av tilbudte sengerdøgn for hoteller fra 14,6 til 21,9 %. Det må videre komme ca 39 300 nye overnattinger i private fritidsboliger.

Tabell 6.2 Stipulerte tilvekster i gjestedøgn med 50 prosent økning i kommersielle overnattinger fra 2017 til 2025. Juni – oktober.

	gjestedøgn 2017	gjestedøgn 50 % tilvekst	tilvekst 2015-2017	tilvekst fra 2017	tilvekst fra 2015
Hoteller	33841	50762	12691	16921	29611
Camping	18955	28433	6846	9478	16323
Hytter/leiligheter	54453	81680	13653	27227	40879
Sum	107249	160874	33189	53625	86814
Fritidsboliger tilvekst			29511	39346	68857
Sum tilvekst			62700	92971	155670

Samlet tilvekst etter 2015 blir da ca 156 000 gjestedøgn (tabell 6.2). Dette tilsvarer en økning på ca 93 000 fra 2017. I for eksempel et åtte års perspektiv (til 2025) må antallet gjestedøgn øke med ca 11 600 årlig.

Under disse forutsetningene vil man kunne oppnå en nyskapt sykkelrelatert direkte og indirekte årlig omsetning på ca 136,5 millioner 2017-kroner inklusive mva, 119 millioner kroner eksklusive mva og en verdiskaping på ca 32 millioner kroner (tabell 4.4).

Tabell 4.4. Beregnet årlig sykkelrelatert nyskapt omsetning, indirekte virkninger og verdiskaping totalt, ved 50 % økning fra 2017 i kommersielle gjestedøgn Trysil juni - oktober. Millioner kroner 2017-verdi.

	Inkl mva	ekskl mva	verdiskaping
Direkte omsetning	106,6	92,8	
Indirekte virkninger	29,9	26,0	
Direkte og indirekte omsetning	136,5	118,8	31,9

7 Oppsummering

Denne relativt enkle analysen ser på sommersesongen i betydningen juni – oktober. Den konkluderer med at sykkel-satsingen har skapt om lag 33 200 nye gjestedøgn i kommersiell overnatting fra 2015 til 2017 – av en samlet økning i antall gjestedøgn på 36 600. I tillegg er det beregnet 29 500 nyskapte overnattinger i private fritidsboliger og 2 100 nye dagsbesøkende.

Fra 2015 til 2017 har dette gitt en beregnet omsetningsvekst – inkludert merverdiavgift – på om lag 43 millioner i direkte virkninger (salg direkte til besøkende) og 12 millioner i indirekte virkninger (lokale underleveranser og anvendelse av skapte inntekter lokalt). Dette tilsvarer henholdsvis 37,4 og 10,5 millioner kroner eksklusive mva. Samlet verdiskaping (lønnsinntekter og driftsoverskudd) er beregnet til 12,9 millioner kroner.

En økning av antall gjestedøgn på 20 prosent i kommersiell overnatting og tilsvarende relativ tilvekst i private overnattinger vil – i forhold til 2015 – gi en omsetningsøkning inkludert indirekte virkninger på 76,2 millioner kroner ex mva og samlet verdiskaping på ca 20,5 millioner kroner.

En økning på 50 prosent vil gi en tilsvarende omsetningsøkning på ca 119 millioner kroner og en verdiskaping på ca 32 millioner kroner.

Beregningene kan sammenliknes med et puslespill – sammensetting av data fra ulike kilder, med ulike definisjoner og formål, og ikke minst ulik grad av usikkerhet – til et mest mulig (antatt!) virkelighetsnært resultat. Det er underveis i denne prosessen gjort en del forutsetninger som kan være usikre. For eksempel har vi ikke hatt tall for vekst i utleie av hytter og leiligheter fra 2015 til 2017 – men satt denne til 50 % (hoteller hadde en vekst på 62 %). Vi har også basert beregningen av gjestedøgn i private fritidsboliger på grunnlag av fordelingen på overnattingsform blant syklistene og gjennomsnittlig oppholdstid i perioden 16. juli – 6. august 2017. Vi vet ikke hvilke endringer det ville ha medført dersom vi hadde hatt disse dataene for hele sesongen.

Uansett usikkerhet – beregningene med tilhørende forutsetninger og antakelser – er underveis gjort med et sideblikk på at nyskapte kommersielle gjestedøgn skal ligge innenfor de 36 600 gjestedøgnene som er samlet vekst i sommersesongen fra 2015 til 2017.

Det er en del faktorer som ikke er så lett målbare i forbindelse med satsing på nye attraksjonstilbud. Vi anser sykkel-satsingen som en opplagt «driver» i sommersesong, det vil si et element som trekker andre aktiviteter og andre virksomheter med seg i synergieffekter i form av selvforsterkende såkalte clustere (nærings- og eller attraksjonsclustere). Noe av dette avdekkes i bedriftenes egne vurdering av antall sykkelrelaterte ansatte i sommersesongen 2017, men hva den faktiske totale effekten av sykkel-satsingen betyr for Trysil i kroner og øre kan vi vanskelig måle.

Økt etterspørsel i lavsesong vil normalt gi bedre grunnlag for helårs bedriftsetablering, helårs arbeidsplasser, mer attraktivt sted å bo, osv. Dette er absolutt ikke noen ny tankegang i reiselivsnorge, men det er ikke så mange destinasjoner som har lyktes. Trysil ser ut til å ha fått dratt i gang noe som har løftet sommersesongen mange skritt i riktig retning.

Etterhvert kan man også få en effekt i form av økt etterspørsel etter fritidsboliger i Trysil fordi det nå finnes attraktive aktiviteter både vinter og sommer. Kommunedelplanen viser at det er betydelige tomtereserver som er regulert for ytterligere fritidsbebyggelse i kommunen.

Referanser

Dybedal, Petter 2017: *Reiselivets økonomiske betydning for Trysil kommune. Endelig rapport august 2017*. TØI arbeidsdokument 51158/2017.