



VF-rapport nr. 9-2025

Moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for Sognefjorden

—eit oppdrag frå Sognarådet

Kristin Løseth, Agnes Brudvik Engeset, Alexandra Meyer, Carlo Aall, Bror K.R. Tandberg (Vestlandsforskning), Jan Ketil Rød (Norsk Institutt for naturforskning), Haaken Christensen og Trygve Sunde Kolderup (Spor)

VESTLANDSFORSKING

VF-rapport	9-2025
Utgitt av	Vestlandsforskning
Adresse	Postboks 163, 6851 Sogndal
Prosjekttittel	Moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for Sognefjorden
Oppdragsgivar	Sognarådet
På framsida	Bakka kyrkje, Nærøyfjorden
Foto	©Agnes Brudvik Engeset
ISBN	978-82-428-0490-7

Creative Commons Namngiving 4.0 Internasjonal lisens
 Vestlandsforskning 2021: CC BY-NC 4.0

www.vestforsk.no

Innhald

Forord	5
Kapittel 1. Innleiing	10
Kapittel 2. Reisemålet Sogn	12
Spørsmål 1a, kven er gjesten til Sogn, og 4a, kva er gjesten sine reiseprofilar?	12
Kven er gjesten i dei ulike sognekommunane?	21
Oppsummering	26
Kapittel 3. Økonomisk tolegrense	27
Masterplan for reisemålet Sogn	28
Spørsmål 2a: Omsetnad og verdiskaping frå reiselivet i Sogn	28
Spørsmål 4e og 6a: Frustrert forbruk blant besøkande i Sogn	31
Spørsmål 2c: Verdiskapingsanalyse av hytter og fritidsbustadar, forbruk og ringverknader i lokalsamfunn	32
Oppsummering	39
Kapittel 4. Miljømessig tolegrense	41
Spørsmål 1b- del 1: Venta utfordringar med tanke på klimaendringar	41
Spørsmål 1b - del 2: Krav om utsleppsreduksjon	42
Spørsmål 2b: Tek vi imot dei gjestane som passar til det klimaavtrykket som er ynskjeleg for vårt område?	45
Spørsmål 4f: Kva tiltak må til for å redusere klimautsleppa?	49
Oppsummering	50
Kapittel 5. Infrastrukturen si tolegrense	52
Spørsmål 5a) Kva er status på infrastruktur, er regionen klar til å handtere auka turisme?	53

Spørsmål 5c) Biltrafikk i sentrumsområda og «pressområde» og belastning på fastbuande og for vegane.....	58
Spørsmål 5a- del 2: Status på infrastruktur innan naturbasert reiseliv	60
Spørsmål 5b: Beredskap og tryggleik for transport og uttrykkingar i risikoområde og på risikostrekningar	64
Oppsummering	67
Kapittel 6. Sosial tolegrense	69
Spørsmål 2a: Har vi rett profil av gjestar i høve Masterplan for reisemålet Sogn og med tanke på sosial berekraft?	70
Utfordringar på tvers av kommunane.....	78
Dei mest utfordrande turisttypene.....	82
Oppsummering	83
Kapittel 7. Juridisk tolegrense.....	85
Spørsmål 5d) Kan og vil ein setje eit tak på besøkande? Kven skal leggje ramma for kor mange besøkande ein skal ha?	86
Oppsummering	89
Spørsmål 6c) Aktørbilete på fjorden, særskild i Nærøyfjorden sine mange aktørar: bruk, avgrensingar eller regulering? Og 5e) Kva aktørar finst her og kan ein stille krav, t.d. krav om løyve for å operere i området?	90
Oppsummering	94
Spørsmål 1c) Eksisterande og komande utfordringar ved kortidsleige på kanalar som til dømes Airbnb	95
Oppsummering	100
Kapittel 8. Regionen si toleevne.....	101

5d) Kan, og vil ein, setje eit tak på besøkande? Kven skal leggje ramma for kor mange besøkande ein skal ha? 3a: Kva er akseptabelt tal turistar ut frå dei ulike tolegrensedimensjonane?	101
Tiltak og verktøy - 4b og 4c, kva verktøy og transporttilbod kan endre reisemønsteret? 4d) Korleis samarbeide med andre for å dra nytte av deira høge besøkstal? 6b, kva er unikt for bygdene og korleis kan dei skilje seg ut og tiltrekke seg fleire turistar?	104
Vidare arbeid	104
Referansar	105

Forord

Vestlandsforskning takkar Sognarådet for oppdraget. Det har vore eit stort og lærerikt arbeid, som har gjeve Vestlandsforskning og Kunnskapssenter for berekraftig reiseliv ny kunnskap som vi vil ta med oss i vidare arbeid.

Vestlandsforskning har hatt prosjektleiinga for oppdraget som har vorte gjennomført i samarbeid med Norsk Institutt for naturforskning og Spor. Vi har òg hatt godt samarbeid med Visit Sognefjord gjennom heile arbeidet. I tillegg har kommunal arbeidsgruppe for masterplan bidrege i oppstartsmøtet i januar, og i midtvegsmøtet i mai. I denne gruppa er alle 7 kommunane i Sogn som oppdraget tek føre seg, Høyanger, Vik, Sogndal, Luster, Årdal, Lærdal og Aurland, representerte.

I tillegg til oppdraget frå Sognarådet har kommunane Aurland, Luster og Vik kommune gjeve oss tilleggsoppdrag som i hovudsak har dreia seg om å gjennomføre innbyggjarundersøkingar og utvikle ny kunnskap knytt til cruisetrafikken i dei tre kommunane. I Luster og Aurland har Spor og bidrege med notat som diskuterer moglegheiter for å styre ferdsel i villreinområda.

Vestlandsforskning har gjennom det nyopna Kunnskapssenter for berekraftig reiseliv tilleggsfinansiert delar av arbeidet. Vi har valt å bruke ekstra ressursar på enkelte tema, som i tillegg til å vere del av denne rapporten, vil verte publisert i eigne notat på kunnskapssenteret sin nettstad, www.reiselivssenter.no. Dette gjeld til dømes delen om kommunen sitt handlingsrom for å regulere Airbnb.

Sogndal, 26. november 2025

Kristin Løseth

Agnes Brudvik Engeset, Alexandra Meyer, Carlo Aall, Bror K.R. Tandberg, Jan Ketil Rød (Norsk Institutt for naturforskning), Haaken Christensen og Trygve Sunde Kolderup (Spor).

Prosjektleiari

Prosjektmedarbeidarar

Samandrag

Rapporten er ei moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for reiselivet rundt Sognefjorden, med vurderingar av økonomiske, miljømessige, sosiale, infrastrukturelle grenser og juridisk handlingsrom. Oppdragsgjevar har formulert kva analysane skulle innehalde, med 6 tema og 21 underspørsmål, som naturleg nok har vore styrande for korleis oppdraget har blitt løyst. Oppdraget omfattar dei sju kommunane Aurland, Lærdal, Årdal, Luster, Sogndal, Vik og Høyanger.

Status og utvikling: Reiselivet i regionen har om lag 1,4 millionar gjestedøgn (2023) og er sterkt sesongbasert. Camping er største overnattingssegment (429 000 gjestedøgn), deretter fritidshus (409 000), hotell (370 000) cruise (347 000 passasjerar) og Airbnb (191 000). Aurland har flest besøkande, med store attraksjonar som verdsarvfjorden Nærøyfjorden, Flåmsbana og Stegastein.

Økonomisk tolegrense: Masterplan for reisemålet Sogn (2021) har mål om 5 prosent årleg vekst i verdiskaping og 25 prosent høgare omsetnad per gjest innan 2030. Menon Economics si verdiskapingsanalyse (2025) viser at Aurland står no for omtrent halvparten av den totale omsetnaden innan reiseliv i regionen (980 mill. kr i 2023), medan kommunane Årdal, Høyanger, Vik og Lærdal har låg omsetnad frå reiselivet. Regionen har mange tilreisande innan camping, cruise og fritidsbustader, segment som har lågt forbruk. Utfordringar med «frustrert forbruk» (tilreisande som brukar mindre enn planlagt) peikar på behov for fleire aktivitetar i lågsesong, kulturtilbod og betre transport. I tillegg bør det utviklast fleire kommersielle produkt tilpassa cruise i Skjolden og Vik for å auke lokal verdiskaping. Andre prioriterte tiltak er å marknadsføre mot segment som blir lengre på ein stad og har høgare døgnforbruk. Kommunar og lokalsamfunn bør òg nytte handlingsrommet for å sikre lokal verdiskaping frå bygging og bruk av fritidsbustader

Miljømessig tolegrense: Masterplanen har mål om 50 prosent reduksjon av utslepp av klimagassar innan 2030, men seier lite om korleis dei har rekna på dette, korleis dette skal dokumenterast og kva dei vil gjere for å nå måla. Transport er største utsleppskjelde og prioriterte tiltak bør vere reduksjon av lange reiser (mindre marknadsføring til oversjøiske marknader), færre cruiseanløp, og vidare satsing på elektrifisering. Overskotsstraum frå elektrifisering av cruisehamna i Flåm bør nyttast til anna el-transport på destinasjonen.

Infrastruktur tolegrense: Smale vegar skapar utfordringar i høgsesongen i heile regionen, men særskilt i delar av Luster, og Aurland kommune. Her truar trafikken i periodar lokal beredskap og

nødtenester. Kommunane må prioritere kva flaskehalsar som hastar mest å utbetre, men òg planlegge langsiktig. For fylkes- og riksvegar er kommunane avhengig av god støtte frå Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen. Fleire bygder opplever manglande infrastruktur i møte med høge tal besøkande. Her tilrår vi at kommunar, innbyggjarar og næring i jamleg dialog legg lokale tiltaksplanar både på kort og lengre sikt. Dette hastar for bygder som Aurlandsvangen, Undredal, Flåm, Skjolden, Solvorn og Vik.

Sosial tolegrense Sjølv om store delar av regionen gjerne kan ta imot fleire besøkande, viser innbyggjarundersøkingar sterk frustrasjon over høge besøkstal i Aurland og delar av Luster og Vik. I Aurland er frustrasjonen særleg knytt til bustadmangel, kø langs smale vegar, villcamping og overfylte bygder. I Luster skapar kø langs vegane og villcamping utfordringar, medan store mengder cruisepassasjerar i bygder og langs vegar som ikkje er tilrettelagt for det, skapar frustrasjon i bygdene Skjolden, Fortun og i Vik. Tiltak inkluderer å sette tak på tal cruiseanløp eller tal passasjerar pr dag, utforme lokalt forankra tiltaksplanar i pressområda og utnytte regulatoriske handlingsrom når det gjeld villcamping og Airbnb. Kommunar som opplever høgt press bør vurdere å innføre besøksbidrag, ha eigne tilsette som arbeider spesifikt med besøksforvaltning og ha jamlege innbyggjarundersøkingar. Bruk av turistvertar i høgsesong har vist seg å ha god effekt.

Juridisk «tolegrense» er ikkje ei tolegrense, men dreier seg om handlingsrommet ein har for å regulere og styre reiselivet. Kapittelet bør lesast som verktøykasse som kan nyttast inn mot dei andre tolegrensene. Kort forklart er det mogleg å setje tak for delar av reiselivet, medan andre område krev betre trafikkstyring. Viktige lovverk er hamne- og farvatnlova frå 2020 og plan- og bygningslova.

Regionen si tolegrense: Sjølv om store delar av regionen har plass til fleire turistar i høgsesong, lyser varsellampene særleg i Aurland. I tillegg er det store utfordringar knytt til bygdesentera Skjolden, Fortun og Vik ved cruiseanløp. Vi vil ikkje tilrå å auke talet på cruiseanløp eller tal passasjerar slik situasjonen er no. Det er venta sterk vekst i reiselivet generelt dei neste åra og det vil framover vere utfordrande å balansere vekst med omsyn til natur, lokalsamfunn og berekraft. Skal kommunane og reisemålsselskap lukkast, må det vere jamleg dialog mellom kommunar, innbyggjarar og lokale reiselivsaktørar. Kommunane må arbeide aktivt for at reiselivet ikkje hamnar mellom fleire stolar både i kommunen og i fylkeskommunen. Dei må vere tett på utviklinga og kommunar som opplever vekst bør ha tilsette med tilgang til kompetanse på besøksforvaltning, og tore å innføre besøksbidrag for å dekke kostnader knytt til tilrettelegging og eventuell bruk av turistvertar i høgsesong. Fylkeskommunen har òg ei nøkkelrolle, med sin kompetanse på besøksforvaltning og som forvaltar av fylkesvegane. Vi tilrår ansvarleg marknadsføring – lokal semje om kva som skal marknadsførast – som er retta i hovudsak mot turistar som ynskjer å vere lengre på destinasjonen.

English Summary

The report is a feasibility study and carrying capacity analysis for tourism in the Sognefjord, assessing economic, environmental, social, infrastructural limits, as well as the legal framework. The commissioning body specified clearly what the analyses should include, with six themes and a total of 21 sub-questions, which have naturally guided how the assignment has been carried out. The study covers seven municipalities: Aurland, Lærdal, Årdal, Luster, Sogndal, Vik, and Høyanger.

Status and Development: Tourism in the region amounts to around 1.4 million guest nights (2023) and is strongly seasonal. Camping is the largest accommodation segment (429,000 guest nights), followed by holiday homes (409,000), hotels (370,000), cruise (347,000 passengers), and Airbnb (191,000). Aurland has the highest number of visitors, with major attractions such as the UNESCO Nærøfjord, Flåm Railway and Stegastein.

Economic Carrying Capacity: The Master Plan aims for 5 percent annual growth in value creation and 25 percent higher revenue per guest by 2030. According to Menon Economics (2025) Aurland accounts for roughly half of the region's total tourism turnover (NOK 980 million in 2023), while Årdal, Høyanger, Vik, and Lærdal have low tourism revenues. The region attracts many visitors within the camping, cruise, and holiday home segments—categories associated with low spending. Challenges linked to “frustrated consumption” (visitors spending less than planned for) point to a need for more activities in the low season, cultural offerings, and improved transport. In addition, more commercial products tailored to cruise visitors in Skjolden and Vik should be developed to increase local value creation. Other measures are marketing to segments that stay longer and have a higher consumption. Municipalities should also use regulatory framework for higher local value creation from second homes and cabins.

Environmental Carrying Capacity: The Sognefjord Master Plan aims for a 50 percent reduction in greenhouse gas emissions by 2030 but provides little information on the calculation methods, how reductions can be documented or how these targets will be reached. Transport is the main source of emissions, and priority measures should include reducing long-distance travel (less marketing to overseas markets), fewer cruise calls, and continued investment in electrification.

Infrastructure Carrying Capacity: Narrow roads create challenges during the high season across the region, especially in parts of Luster and Aurland. At times, traffic threatens local emergency preparedness. Municipalities must prioritise which bottlenecks need immediate improvement while also planning long-term. For county and national roads, municipalities depend on strong support from the

County Authority in Vestland and the Norwegian Public Roads Administration. Several villages experience inadequate infrastructure in handling high visitor numbers. We recommend that municipalities, residents, and the tourism industry engage in regular dialogue and develop local action plans for both short- and long-term measures. This is urgent for villages such as Aurlandsvangen, Undredal, Flåm, Skjolden, Solvorn, and Vik.

Social Carrying Capacity: Resident surveys show strong frustration in Aurland and parts of Luster and Vik. In Aurland, this relates to housing shortages, queues along narrow roads, wild camping, and overcrowded villages. In Luster, queues on the roads and wild camping create challenges, while large numbers of cruise passengers in villages and on roads not designed for such traffic generate frustration in Skjolden, Fortun, and Vik. Measures include setting limits on the number of cruise calls or passengers per day, developing locally anchored action plans in pressure areas, and using available regulatory tools for managing wild camping and Airbnb. Municipalities experiencing high pressure should consider visitor contributions, employing staff dedicated to visitor management, and conducting regular resident surveys. The use of tourist hosts during the high season has proven effective.

Legal “carrying capacity” deals with the legal framework for regulating the tourism industry. It is possible to limit parts of the tourism traffic and regulate other parts. Essential legal frameworks are the Harbors Act and The Planning and Building Act.

Regional Carrying Capacity: Although many parts of the region can accommodate more tourists during the high season, warning lights are flashing especially in Aurland, and there are significant challenges related to the village centres of Skjolden, Fortun, and Vik during cruise visits. We do not recommend increasing the number of cruise calls or passengers under current conditions. Strong tourism growth is expected in the coming years, and balancing this growth with nature protection, local communities, and sustainability will be challenging. Success depends on regular dialogue between municipalities, residents, and local tourism stakeholders. It is essential to ensure that tourism does not fall between administrative levels in the municipalities and the county. Municipalities experiencing growth must stay close to developments and should employ staff with access to expertise in visitor management — and be willing to introduce visitor contributions to cover costs related to facilitation and potential use of tourist hosts in the high season. The County Authority also has a key role, both through its competence in visitor management and as the administrator of county roads. We recommend using responsible marketing – local agreement about the marketing content – aimed primarily at visitors who stay longer at the destination.



Foto: Aurlandsfjorden, juni 2025 ©A B. Engeset

Kapittel 1. Innleiing

Korleis går ein fram når ein skal vurdere tolegrensene for reiseliv i ein region? Korleis gjennomfører ein **regional toleevneanalysar**? Oppdraget inneheldt 6 tema og 21 underspørsmåla og vi har valt å sjå desse i lys av dei ulike tolegrensedimensjonane: økonomi, miljø, sosial, infrastruktur og juridisk tolegrense. I vurderinga av regionen si toleevne, det vil seie kor mange turistar regionen toler, tek vi utgangspunkt i funna våre frå dei ulike dimensjonane. Figuren under viser korleis dei ulike tolegrensene til saman utgjer regionen si toleevne:



I tillegg til å systematisere og setje saman eksisterande kunnskap i dokument- og litteraturstudiar, har vi òg utvikla ny kunnskap gjennom vitskaplege undersøkingar, mellom anna tre innbyggjarundersøkingar i kommunane Luster, Vik og Aurland, som del av tilleggsopsjonar. I ein rikhaldig rapport vel vi her å vere kortfatta på dei metodiske val. Meir detaljar rundt metodisk gjennomføring av innbyggjarundersøkingane finn de i dei tre rapportane til Aurland, Vik og Luster som vil bli lagt ut på heimesida til kunnskapssenteret så snart dei er fullførte på nyåret 2026 (<https://reiselivssenter.no/>)

Ei viktig avgrensing som vi trekk fram her gjeld økonomisk tolegrense, der vi i hovudsak baserer kapittelet på den nylege rapporten «Reiselivet i Sognefjorden»(2025), der Menon Economics analyserer verdiskaping av reiselivet i Sogn.

Det er eit stort og tverrfagleg kunnskapsgrunnlag som ligg til grunn for rapporten, men det er ikkje mogleg å få med all detaljar eller gå i djupna på dei ulike tema i ein og same rapport. Difor vil vi i tillegg publisere til saman ni notat og rapportar tilknytt Mogleheitsstudie og tolegrenseanalysa:

- **Airbnb og handlingsrommet til kommunane** (Alexandra Meyer, VF)
- **Analyse av verdiskaping knytt til hytter og fritidshus** (Alexandra Meyer, VF)
- **Korleis kan kommunane i Sogn bli påverka av klimaendringane?** (Carlo Aall, VF)
- **Beredskap og sikkerheit for transpor og utrykkingar i risikområde/ strekningar** (Jan Ketil Rød, NINA)
- **Infrastruktur for naturbasert reiseliv. Analyse basert på undersøking av fire populære turmål** (Haaken Christensen og Trygve Sunde Kolderup, Spor Natur og Reiseliv)
- **Nærøyfjorden som opplevingsarena i naturbasert reiseliv** (Haaken Christensen og Trygve Sunde Kolderup, Spor Natur og Reiseliv)
- **Tre rapportar basert på innbyggjarunderskingar i kommunane Aurland, Luster og Vik** (Kristin Løseth og Agnes Brudvik Engeset, Vestlandsforskning). Desse inneheld og diskusjon rundt korleis ein kan styr ferdsel i villreinområdet i Luster og Aurland, utarbeida av Spor.



Foto: Cruiseturistar ved Hopperstad stavkyrkje, Vik i Sogn, 30.9.25. ©A. B. Engeset

Kapittel 2. Reisemålet Sogn

Oppdraget frå Sognarådet inneheldt fleire delspørsmål om gjesten til Sognregionen. Vi har valt å samle desse i ei skildring av reisemålet Sogn. Vi greier først ut kven gjesten er på det regionale nivået, før vi dykkar ned i kvar kommune (1a). Kjeldene er Menon Economics sin rapport, *Reiselivet i Sognefjorden (2025)*, som viser tal frå 2023, tal frå SSB og camping- og hotellundersøkinga som Vestlandsforskning gjennomførte i samarbeid med Visit Sognefjord i 2025, og telefonsamtalar med eit utval overnattingsbedrifter. Deretter viser vi besøkstal frå attraksjonar og passasjertal frå ulike transporttypar (4a), som er henta frå eiga datainnsamling (e-post og telefonkontakt).

Spørsmål 1a, kven er gjesten til Sogn, og 4a, kva er gjesten sine reiseprofilar?

Her greier vi først ut korleis gjestar til Sogn overnattar, kva nasjonalitet dei har og kva tid på året dei kjem.

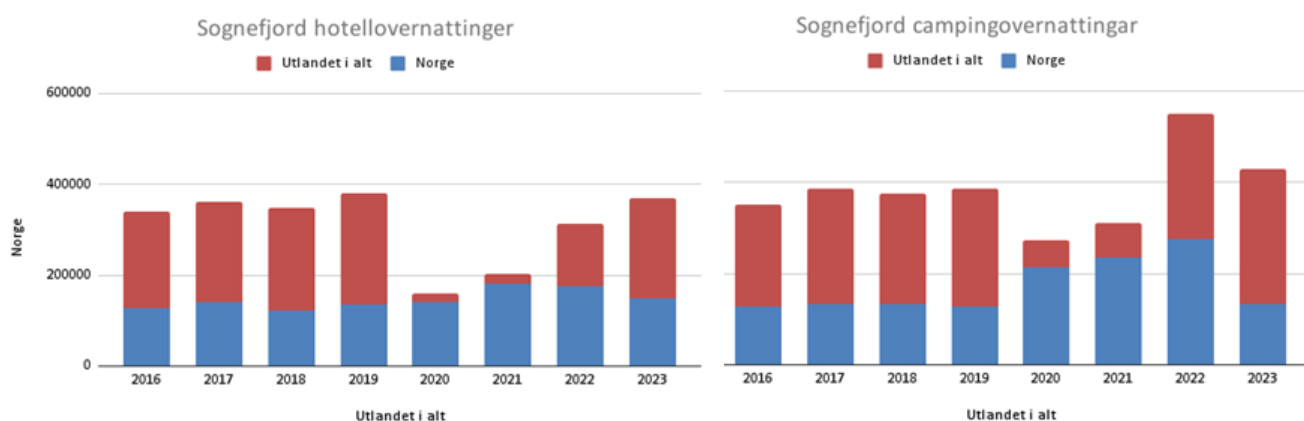
Kva type overnatting nyttar gjestane til Sogn?

Menon Economics identifiserte til saman 1,4 millionar gjestedøgn fordelt på sju ulike kommunar i Sogn (2025:8). Talet er samla gjestedøgn frå mange ulike overnattingstypar i det landbaserte reiselivet. I tillegg er talet på cruisepassasjerar teke med. I 2023 utgjer camping (429 000) det største segmentet, og deretter besøkande som bur i fritidshus (409 000). Cruisepassasjerar er tredje størst (347 000 passasjerankomstar), medan talet på hotellgjestar (370 000) er det tredje største segmentet. I tillegg kjem 191 000 gjestedøgn på Airbnb. I følgje Menon Economics (2025:8) skjer berre 60 prosent av overnattingane hjå kommersielle aktørar, det vil seie 800 000 gjestedøgn på hotell eller camping. Resten er fordelt på ikkje-kommersielle overnattingar, som Airbnb og fritidshus.

I tillegg har Vestlandet besøk av eit høgt tal bubilar samanlikna med andre regionar i Norge (Innovasjon Norge, 2024). Vi finn att det høge talet i campingundersøkinga som vi gjennomførte i 2025 (Vestlandsforskning, 2025). Her bad vi eigarane av campingplassar oppgje kor mange gjestar som kom med bubilar. Tala varierer frå 1-10 prosent til 80-90 prosent, men mange rapporterer at over halvparten av gjestane kjem med bubil. Til dømes kjem 71-80 prosent av gjestane til Nærøyfjorden camping med bubil, til Jostedal camping kjem 51-60 prosent av gjestane med bubil, og til på Kjørnes camping i Sogndal kommune kjem 51-60 prosent av gjestane med bubil. Også i Midtre Sogn finn vi høge tal, til dømes er 61-70 prosent av gjestane på Veganeset Camping i Balestrand bubilturistar.

Kva nasjonalitet har gjestane til Sogn?

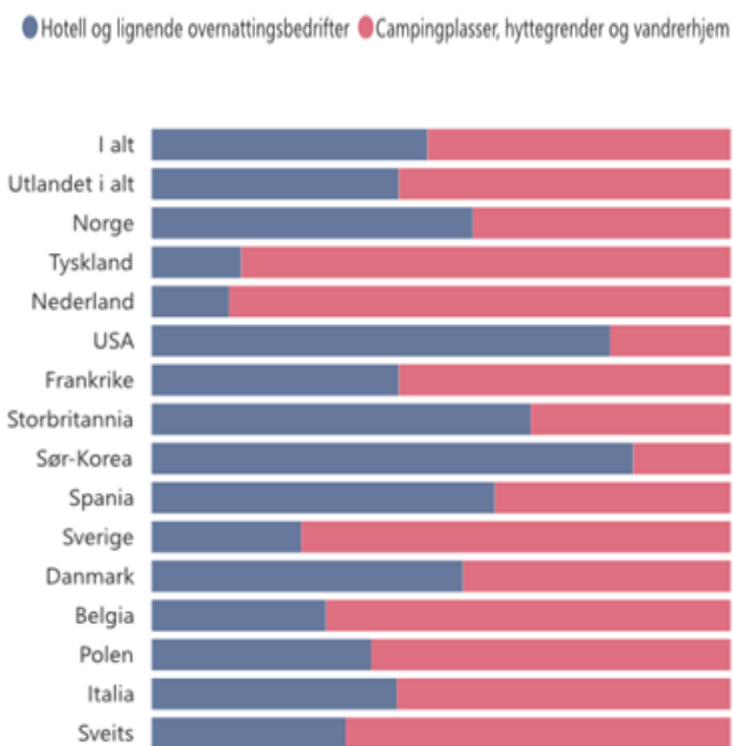
Figuren under viser fordelinga mellom norske og utanlandske turistar i 2023 på hotella og campingovernattingar i Sogn (SSB, 2025):



Hotellovernattingar, Sognefjord. Kjelde: SSB (2025)

Campingovernattingar, Sognefjord. Kjelde: SSB (2025)

SSB (2025) sine data viser kva type innkvartering dei ulike nasjonalitetane nyttar. Tala syner at mange norske, tyske og nederlandske gjestar overnattar på campingplassar, medan utanlandske gjestar i større grad nyttar hotell, særleg frå USA, Storbritannia og Sør-Korea.



Andel overnattinger per innkvarteringstype etter nasjonalitet. Kjelde: SSB (2025)

Sogn har flest gjestar på camping, hytte og vandrarheimar: I 2023 kom det fleire norske gjestar til både hotell og camping i Sognefjorden, med høvesvis 20 prosent og 13 prosent vekst frå året før. Samstundes gjekk talet på utanlandske gjestar litt ned.

I 2023 var det rundt 285 000 gjestedøgn på hotell og liknande overnattingsbedrifter i Sogn. Samanlikna med året før var dette ein auke på 7 prosent. Når det gjeld norske gjestar var auka på heile 20 prosent. Også overnattingar på campingplassar, hyttegrender og vandrarheimar i Sogn auka frå 2022 til 2023 med 5 prosent, og med 13

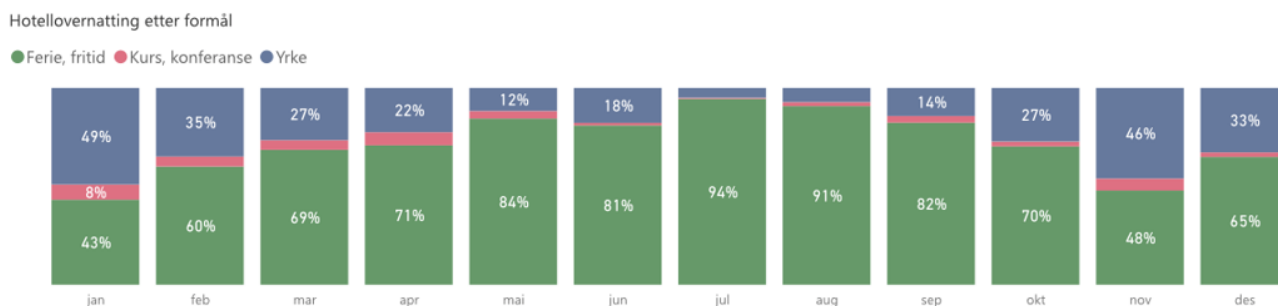
prosent for norske gjestar. Campingplassar, hyttegrender og vandrarheimar hadde i alt 213 000 gjestedøgn i 2023, i følgje SSB (2025). Når det er sagt, er det gjennomsnittlege talet på netter høgare for campingturistar enn hotellgjestar.

Sogn har mange gjestar frå tradisjonelle nærmarknader, men òg gjestar frå oversjøiske marknader. Figuren over viser at gjestar med flest hotellovernatting kjem frå USA og Sør-Korea. Passasjerlister frå Flåmsbana i 2024, som er kanskje den mest populære attraksjonen i Sogn, viser òg at Sogn har mange langreiste gjestar, der mellom andre USA, Kina og Taiwan utgjer store besøksgrupper (Norway's best).

Kva tid på året kjem gjestane til Sogn?

Sognefjorden er enno ein tydeleg sommardestinasjon med 90 prosent av alle gjestedøgna fordelt på sommarhalvåret (Menon Economics, 2025). I Sogn er det stor variasjon i hotellovernattingar gjennom året, både i omfang av reiser og i formålet med reisa. I sommarmånadene juni, juli og august er det ferie- og fritidsgjestene som dominerer. I juli utgjer denne gruppa om lag 75 prosent av alle hotellovernattingar, medan yrkesreiser og kurs/konferanse høvesvis står for rundt 20 prosent og 5 prosent. Dette speglar ein

sterk sesongtopp for fritidsreiser, og understrekar behovet for god kapasitetsstyring og tilrettelegging i høgsesongen. Figuren under (SSB, 2025) viser fordelinga mellom ferie- og fritidsreiser (grøn farge i botn), kurs- og konferansar (raud farge i midten), og yrkestrafikk (blå farge øvst):



Hotellovernattingar etter formål. Kjelde: SSB (2025)

Kva vil gjesten til Sogn oppleve?

Naturen er det største trekkplasteret for turistane som kjem til Sogn (Vestlandsforskning, 2025). Dei kjem for å oppleve naturen, fjord, fjell og isbrear. Dei gjer alt frå klassisk sightseeing til å delta på organiserte naturbaserte aktivitetar som zip-line, båttur på fjorden, eller vandring og sykling med guide. Tre av fire turistar til Norge seier dei vil oppleve naturen i ferien (Innovasjon Norge, 2025). Mange kjem også for å oppleve naturen på eiga hand, som til dømes fotturistane på Turtagrø Hotell i Luster.

Kjende kulturattraksjonar, som stavkyrkjene på Borgund og Ornes, er også viktige attraksjonar for turistane. Andre kulturopplevingar som turistar ynskjer å oppleve er lokal mat og drikke. Dei ulike fjordbygdene er og viktige attraksjonar i seg sjølve.

Besøktal til store attraksjonar i Sogn

Ved å sjå på besøktala frå store attraksjonar i Sogn har vi danna oss eit bilete av omfanget av besøkande til dei ulike kommunane og bygdene. Vi har henta inn tal frå billetterte attraksjonar, som museum og besøkssenter, og naturattraksjonar som Tindevegen eller Stegastein der det er utført teljingar gjennom heile eller delar av året. Til dømes har Statsforvaltaren i Vestland utført ferdselsteljingar i Utladalen dei siste åra ved å plassere ein teljar ved stien frå Vetti gard mot Vettismorki (utsiktspunktet ved Vettisfossen). I 2024 vart det registrert 36 864 passeringar, altså over 18-19 000 kvar veg. Med andre ord reknar vi rundt 18. 000 besøkande. Kaupanger stavkyrkje var stengt i 2024, og vi nyttar difor tal frå 2023. Det er grunn til å tru at besøkstalet kunne ha vore høgare i 2024 på grunn av generell auke i talet på turistar i regionen (Innovasjon Norge, 2025). Når det gjeld den absolutt mest besøkte attraksjonen, Flåmsbana, har vi oppført 700 000 reisande for 2024, kor passasjerane som har reist tur/retur vert talde dobbelt.

Kommune	Attraksjon	Besøkstal
Aurland	Flåmsbana	700 000
	Undredal stavkyrkje	3700
	Stegastein	466 614
Lærdal	Sogn Kunstsenter	3 384
	Nasjonalt villakssenter	9 832
	Borgund stavkyrkje	63 000
Årdal	Vettisfossen	19 000
	Tindevegen Årdal-Turtagrø	59 000
	Friluftsbadet i Øvre Årdal	11 384
Luster	Breheimsenteret	36 000
	Wittgensteinhuset	3 272
	Urnes stavkyrkje	22 300
	Nigardsbreen sti inn til breen	39 515
	Lustrabadet	49 225
Sogndal	Norsk Bremuseum	79 837
	DHS – Sogn folkemuseum	10 999
	DHS –Sogn fjordmuseum	1 346
	Norsk Reiselivsmuseum	10 381
	Vite Meir	230 787
	Kaupanger stavkyrkje*	3 760
Vik	Hopperstad stavkyrkje	25 942
	Hove steinkyrkje	3 812
	Sylvringen	2400
Høyanger	Høyanger Industristadmuseum	376
	Galleri Gunnar S Gundersen	434
	Høyangerbadet	31 0188

Besøkstal for utvalde attraksjonar i Sogn, 2024

Tala fortel oss at attraksjonane med flest besøkande ligg i Indre Sogn. Døme på desse Flåmsbana, Stegastein, Tindevegen, og Breheimsenteret i Jostedalen med vandrestien inn til Nigardsbreen. Stavkyrkjene er store trekkplaster med høge besøkstal, med unntak av Kaupanger stavkyrkje som har vesentleg færre besøkande. I Midtre Sogn finn vi òg høge besøkstal i Fjærland, på Norsk Bremuseum & Ulltveit-Moe senter for klimaviten. Vitensenteret på Kaupanger, ViteMeir, kjem høgt opp. Det heng truleg saman med høgt besøkstal året rundt av lokalbefolkninga og skuleklassar frå kommunar i tidlegare Sogn og Fjordane, og besøkande utanfrå. Andre attraksjonar i Midtre og Ytre Sogn, har lågare besøkstal.

Kva transport nyttar gjesten til Sogn?

Mange gjestar kjem med **bil**: I camping- og hotellundersøkinga frå Vestlandsforskning (2025) opplyste innehavarane kva transport gjestane nytta. Dei fleste campinggjestar kjem med bil eller bubil, medan berre 1–10 prosent nyttar kollektivtransport. Funna er i tråd med Turistundersøkelsen 2024 (Innovasjon Norge, 2025): Over halvparten av utanlandske turistar køyrer bil i Norge. 36 prosent kjem med fly på

baseferie, 56 prosent på rundreise. Etter pandemien har bil- og bubiltrafikken auka, særleg frå Tyskland, medan talet på oversjøiske turistar har gått ned. Berre 6 prosent kjem med buss eller tog inn i landet utan å fly. Mange utanlandske turistar kombinerer fly til Norge med bil eller cruise under opphaldet.

Hotellgjestar har meir varierende reisemåtar, men bil dominerer: fleire hotell rapporterer 80–100 prosent bilgjestar (t.d. Husum og Turtagrø). Nokre hotell har mange bussgrupper (Eikum, Lindstrøm), medan andre har ei blanding av bil, buss og kollektiv (Kviknes Hotel ca. 30–30–30 prosent, Dragsvik Fjordhotell med opptil 30 prosent kollektiv). Fretheim Hotel i Flåm skil seg ut med over 70 prosent kollektivgjestar. Bubil er nærmast fråverande på hotell (berre 2 av 18 hotell oppgjev 1–10 prosent).

Når det gjeld **Fly**, hadde Sogndal lufthavn Haukaasen nær 60 000 reisande i 2024. Statistikken skil derimot ikkje mellom ferie- og fritidsreiser og yrkestrafikk. Tala gjeld avgang og ankomst (SSB, 2024).

Cruise er ei transportform som har hatt vekst i regionen dei siste åra. I 2024 kom det 444 479 cruisepassasjerar til hamnene i Flåm, Vik og Skjolden, som er ein auke på om lag 100 000 cruisepassasjerar frå 2023, då total 347 000 cruisepassasjerar kom til Sogn (Menon Economics, 2025:4). Flåm er den 10. største cruisehamna i Norge ([Kystverket, 2024](#)) og klart størst i Sogn med nær 350 000 passasjerar i 2024. Som ei av dei største cruisehamnene i Norge har passasjertalet halde seg nokolunde stabilt sidan 2010 (Kystverket, 2024). Samtidig ligg cruisehamna Flåm ved enden av Aurlandsfjorden, ein fjordarm som er del av verdsarv-området Nærøyfjorden. Flåm opplevde ei utflating i anløp og passasjertal i 2022 og 2023, noko som kan skuldast gradvis innfasing av stadig strengare miljøkrav. Parallelt med utflatinga i Flåm kjem det stadig fleire skip til Skjolden og Vik, som er hamner utan like strenge miljøkrav. Nasjonalt aukar talet på hamner, noko som også viser seg i Sogn, der Skjolden og Vik er relativt nye hamner. Fjærland har hatt sporadiske anløp, 4 anløp i 2024, men passasjertala er ikkje kjende.

Hamn	Tal anløp 2024	Tal reisande
Flåm	129	347 166
Vik	33	53 240
Skjolden	22	44 073

Tal anløp og tal reisande til cruisehamnene i Flåm, Vik og Skjolden. Kjelde: Anløpslister frå hamnesjefar i Flåm, Vik og Skjolden

Når det gjeld **passasjerbåtar**, hadde ekspressbåtruta Bergen-Sogn 145 980 påstigande i 2024. I tillegg hadde båtruta Bergen-Flåm, som trafikkerer fjorden i perioden april-oktober, 83 059 påstigande i 2024 (Tal frå Skyss). I 2024 gjekk frekventerte følgjande båtar i Indre Sogn:

Ferjeselskap	Tal reisande
Lustrabaatane	51 762
Fjord x	2 567
Fjord 1	14 113
Fjordsafari	29 130
MS Sagasund	16 458
Norled	66 444
Rødne	502
The Fjords	339 313

Tal reisande med dei ulike ferjeselskapa i regionen

Bilferjer: I Luster hadde ferja på strekninga Solvorn-Ornes (Lustrabaatane) 52 792 reisande. Talet på køyretøy var ca. 12 000.

Vegtrafikk i Sogn

Med utgangspunkt i Statens vegvesen (2024) si oversikt over trafikkdata har vi undersøkt trafikkutviklinga ved utvalde målepunkt i alle kommunane. I tillegg til at punkta skal vere av interesse har vi valt ut punkt basert på to kriterium: At dei har kontinuerleg overvaking og at dei har gode tal på passeringar (såkalla høg dekningsgrad). Det ville ha vore interessant å sjå på fleire målepunkt i Sogn, slik som Gaularfjell, Lånefjorden, Bjordal- Ortnevik og Sognefjellet/Tindevegen, men grunna manglande eller upålitelege data, og omfanget av prosjektet, har vi avgrensa denne analysen. For å ha ein indikator på kor stor andel av trafikken som kjem frå reiselivet har vi samanlikna månadsdøgntrafikk (MDT) og årsdøgntrafikk (ÅDT), det vil i dei fleste tilfelle seie daglege passeringar i juli med daglege passeringar over eit heilt år. I tillegg har vi samanlikna trafikkvolumet (ÅDT) i 2017 og 2024, for å sjå utviklinga over tid. Sjå utviklinga i kvar einskild kommune her:

Aurland Kommune:

På Fv.243 Aurlandsfjellet har vi sett ein auke i den årlege trafikken på 37,5 prosent frå 2017 til 2024. Dette er ein kraftig auke, men det er nok dels grunna i at talet på daglege passeringar er nokså lågt. I juli 2024 køyrde 598 køyretøy forbi målestasjonen på Aurlandsfjellet dagleg, og vi legg til grunn at tilnærma all trafikk over Aurlandsfjellet er turisme. Også på målestasjonen på Stegastein ser det ut til å vere ein kraftig auke i årleg døgntrafikk, men her manglar meir nøyaktige data.

Langs E16 er det òg ein viss sesongvariasjon. 3939 bilar køyrde gjennom Lærdalstunnelen i juli 2024 dagleg, noko som var 78 prosent fleire daglege passeringar enn 2019 sett under eitt. Sett opp imot 2019 auka talet på daglege passeringar med nesten 8 prosent, frå 2058 til 2215 køyretøy. Dette er neppe berre trafikk som skal til Aurland.

Lærdal Kommune

På E16 ved Ljøsne i Lærdal kommune har trafikken auka med 7,2 prosent frå 2017 til 2024. Auken er truleg enda større frå tidlegare år, sjølv om usikre data gjer at ein ikkje kan seie dette med sikkerheit. Her er til gjengjeld trafikkvolumet vesentleg større enn andre plasser i Sogn. 2787 køyretøy passerte Ljøsne dagleg i 2024, mens 2598 gjorde dette i 2017. I juli 2024 passerte nesten 5000 køyretøy målepunktet på Ljøsne dagleg, noko som er 79 prosent høgare enn gjennomsnittet for 2024.

Dei andre målepunkta i Lærdal kommune visar mykje av den same utviklinga. For utviklinga i Lærdalstunellen, sjå boksen for Aurland kommune.

Årdal kommune

Trafikken på Fv.53 ved Naddvik i Årdal har vore nokså stabil over tid, frå 972 daglege passeringar i 2017 til 994 passeringar i 2024. Her er sesongvariasjonane nokså beskjedne. 1318 køyretøy passerte Naddvik dagleg i juli 2024, noko som var 32,5 prosent fleire enn døgngjennomsnittet for heile året.

På Holsbru ved Tyinvegen er sesongvariasjonen større. I juli 2024 passerte 741 køyretøy målepunktet dagleg, noko som er godt over dobbelt så mange som det årlege gjennomsnittet. Trafikkvolumet auka med 18 prosent frå 2019 til 2024, frå 272 til 323 daglege passeringar.

Luster Kommune

På Fv.55 i Gullringtunnelen mellom Luster og Skjolden har trafikkutviklinga vore nokså stabil sidan 2017. I 2017 passerte 654 bilar målepunktet dagleg, mens 660 bilar gjorde det same i 2023.

Ikkje overraskande er sesongvariasjonane store. I juli 2023 passerte 1394 bilar målepunktet dagleg, noko som er over dobbelt så mange som det daglege gjennomsnittet same år.

På Indre Hafslo er trafikkvolumet større og sesongvariasjonane mindre, men ikkje heilt ubetydelege. I 2024 passerte 2352 bilar Indre Hafslo dagleg, ein auke på 8 prosent frå 2017. På det meste passerte 3158 bilar Indre Hafslo dagleg i juli 2024, noko som er 34 prosent meir enn gjennomsnittet for heile året.

Sogndal kommune

På Rv.13 ved Fatlatunnelen mellom Leikanger og Slinde har trafikken vore nokså stabil sidan 2017, med ein svak auke frå 2229 til 2296 passeringar dagleg. Ifølgje statens vegvesen sitt estimat auka trafikkvolumet meir frå 2009 og fram til 2017, men her er tala meir usikre. I juli 2024 passerte 2605 køyretøy dagleg, berre 13,5 prosent fleire enn døgngjennomsnittet for heile året. Liten sesongvariasjon tydar på at denne vegen er hyppig brukt som pendlarveg og reiselivet berre så vidt veg opp for nedgangen i pendlertrafikk i løpet av juli månad.

I Frudalstunnelen mellom Sogndal og Fjærland har det vore ein moderat auke i trafikken på 5,1 prosent frå 2017 til 2024, frå 1569 til 1649 daglege passeringar. Her er sesongvariasjonen større enn på Rv.13. I juli 2024 passerte 79 prosent fleire køyretøy enn normalen for 2024.

Høyanger kommune

Kvernhaugstunnelen på Fv. 55 mellom Høyanger og Nordeide er prega av pendlartrafikk. Her har det vore ein svak nedgang i den årlege trafikken. I 2017 var det i gjennomsnitt 1444 daglege passeringar, noko som hadde falt til 1373 passeringar i 2024, ein nedgang på 4,9 prosent.

Trafikken ved Kvernhaugstunnelen i juli 2024 var berre 1,6 prosent høgare enn døgntrafikken heile året, noko som tydar på lite reiselivstrafikk samanlikna med dei andre kommunane.

På E39 ved Bogstunnelen mellom Lavik og Vadheim derimot, auka trafikken med 9,8 prosent frå 2017 til 2024, frå 1915 til 2103 daglege passeringar. Sesongvariasjonen her er moderat, 48,5 prosent fleire passerte målepunktet i juli 2024 enn i løpet av heile året. Det er freistande å peike på gjennomfart, heller enn auka reiseliv til Høyanger.

Vik Kommune

På Rv.13 ved Storehaugtunnelen på Vikafjellet har vi sett ein auke i daglege passeringar frå 514 i 2017 til 568 i 2024. Dette svarar til over 10 prosent auke i den daglege trafikken på åtte år.

Ein stor andel av denne trafikken kjem frå turisme, i juli 2024 passerte 1320 køyretøy målestasjonen, noko som er 135 prosent høgare enn det årlege døgngjennomsnittet på same sted.

Ikkje overraskande er sesongvariasjonen mykje større på Vikafjell enn mellom Vik og Vangsnes. I Gotevikstunnelen passerte 1932 bilar dagleg i juli 2024. Dette var 50 prosent høgare enn trafikken for året sett under eitt. På dette målepunktet har trafikken auka med 6 prosent, frå 1215 daglege passeringar i 2021 til 1290 passeringar i 2024.

Det er særleg veksten og den store sesongvariasjonen på fleire av fjellovergangane som er utfordrande med tanke på tolegrensar. Her er vegane typisk smale, noko som kan by på store utfordringar for veg og lokalbefolkning sjølv med ein liten auke i besøkstala. Skal ein bruke målepunkta som ein peikepinn på utviklinga i reiselivet langs vegane, syner tala våre auka trafikk langs fjellovergangane på Aurlandsfjellet, på Vikafjell og Årdal-Tyin. I Luster, der ein skulle tru auken var tilsvarande, har tala vore nokså stabile.

På dei meir typiske pendlarstrekningane, som mellom Sogndal og Leikanger og mellom tettstadane i Årdal har utviklinga vore nokså stabil, medan vi har sett ein nedgang i trafikken mellom Høyanger og Nordeide. Mellom Vik og Vangsnes og på Indre Hafslo har trafikken derimot auka noko over tid. Også på dei største vegane har vi sett ein auke i trafikkvolum og ein nokså stor sesongvariasjon, noko

Bogstunnelen i Høyanger, Ljøsne i Lærdal og Frudalstunnelen i Sogndal er døme på. Dette er truleg vel så mykje gjennomkøyning som det er turisme til Sogn, men med denne metoden klarar ikkje skilje mellom desse kategoriane.

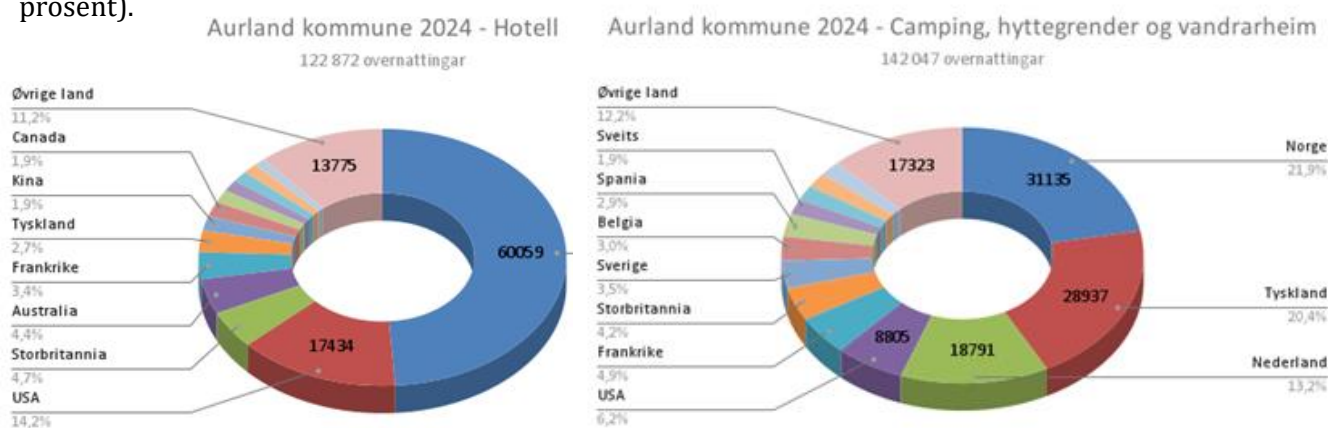
Kven er gjesten i dei ulike sognekommunane?

På dei neste sidene følgjer ei oversikt over kven gjestane er, i dei ulike sognekommunane, basert på kva SSB (2025) har av tilgjengelege data og i kombinasjon med data frå vår eiga camping- og hotellundersøking (2025). I tillegg har vi kontakta enkelte bedrifter, som vi har mangla tal for. Kategorien camping inkluderer også hyttegrender eller vandrarheim. Kommersielle overnattingsstadar rapporterer kvart år årlege og månadlege besøkstal, i tillegg til nasjonalitet, til SSB. Her finst det òg mørketal ettersom ikkje alle bedrifter rapporterer inn tala sine. Det kan òg vere verd å nemne at nokre tettstadar har svært få overnattingsstadar, noko som kan gje store utslag i prosenttalet. Til dømes har Lærdal få hotell, difor kjem gjestar frå Sør-Korea opp i høg prosentandel i fordelinga mellom nasjonalitetar.

Aurland kommune

I Aurland var det 122 872 hotellgjestar i 2024 (SSB, 2025). Flest, og nesten halvparten av hotellgjestene kjem frå Norge (48,9 prosent, blått i figuren under til venstre), følgt av Storbritannia (4,7 prosent) og Australia (4,4 prosent). Det oversjøiske marknaden Kina er representert med 1,9 prosent av hotellgjestene, på 7. plass. I vår eiga hotellundersøking oppgir eitt hotell i Aurland kommune at det ikkje er ledig kapasitet i hovudsesong med beleggsprosent på 91-100 prosent. I skuldersesongen om våren (april-mai) og hausten (september-oktober) er beleggsprosent på 61-70 prosent, medan i lågsesongen, november-mars ligg beleggsprosenten på 31-40 prosent. For eit heilårsoppe hotell inneber dette trafikk heile året, med lite kapasitet til fleire gjestar i hovudsesong.

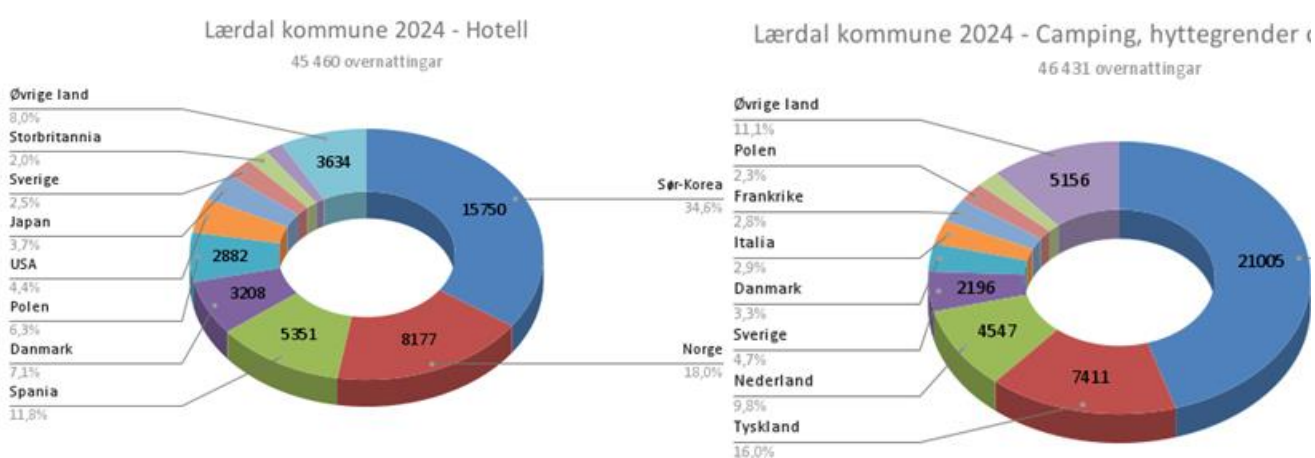
Talet på camping, hytte- og vandrarheimgjestar i 2024 var på 142 047, noko som er litt høgare enn for hotell. Flest kjem frå Norge (21,9 prosent), tett følgt av Tyskland (20,4 prosent) og Nederland (13,2 prosent).



Lærdal kommune

I Lærdal finn vi 45 460 hotellovernattingar (SSB, 2025). Flest hotellgjestar kjem frå Sør-Korea (34,6 prosent), med Norge på andre plass (18 prosent) og Spania på tredje plass (11,8 prosent). Tradisjonelle europeiske marknader følgjer etter, som t.d. Danmark (7,1 prosent). I vår eiga hotellundersøking finn vi at det er god beleggsprosent (ca. 80 prosent) i høgsesongen (juni-august), men framleis noko ledig. I skuldersesongane om våren og hausten er det det ledig kapasitet, med ein beleggsprosent rundt 31-40 prosent. Hotell i Lærdal har ikkje heilårsøpe, fleire turistar er ein føresetnad for å halde ope.

Noko fleire bur på camping og liknande i Lærdal, enn på hotell; totalt 46 431 gjestar (SSB, 2025). Flest er frå Norge (45,2 prosent), følgt av Tyskland (16 prosent) og Nederland (9,8 prosent).



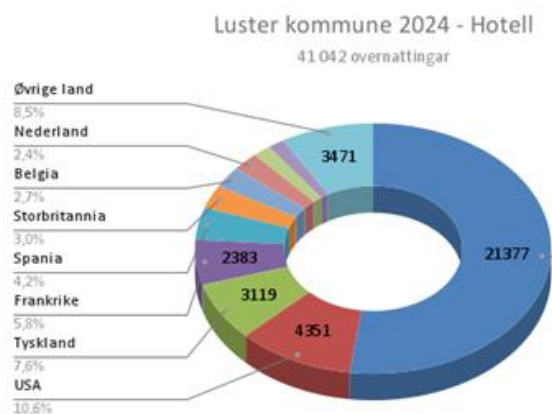
Hotellovernattinger i Lærdal 2024 etter nasjonalitet.
Kjelde: SSB (2025)

Overnattinger camping, hyttegrrender og vandrarheimar i Lærdal 2024 etter nasjonalitet. Kjelde: SSB (2025)

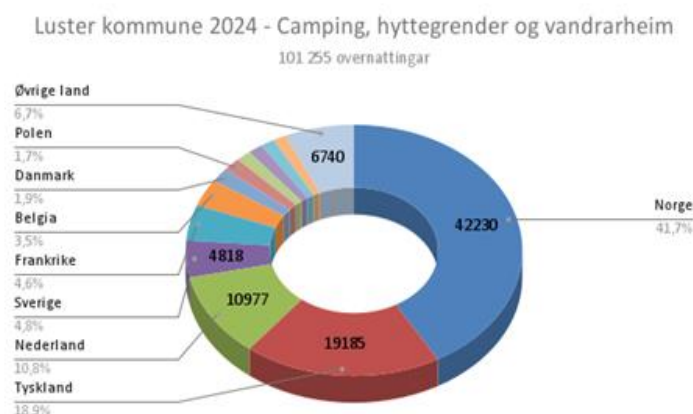
Luster kommune

I Luster kommune er det større skilnader på talet hotell- og campinggjestar enn i dei andre sognekommunane. Vi finn 41 042 hotellgjestar i 2024 (SSB, 2025), der halvparten kjem frå Norge (52,1 prosent), deretter frå USA (10,6 prosent), Tyskland (7,6 prosent) og Frankrike (5,8 prosent). I vår eiga hotellundersøking finn vi at beleggsprosenten er god i hovudsesongen, som varierer mellom 71-80 prosent og 91-100 prosent. I skuldersesongane finn vi ein variasjon frå 21-30 prosent og 41-50 prosent i belegg. Nokre hotell har heilårsøpe, med beleggsprosent i lågsesongen (november-mars) som varierer frå 1-10 prosent til 21-30 prosent.

Talet på gjestar frå camping, hyttegrend og vandrarheim er meir enn dobbelt så høgt som talet på hotellgjestar i Luster kommune. Her finn vi 101 255 gjestar (SSB, 2025). Flest campinggjestar kjem frå Norge (41,7 prosent), følgt av Tyskland (18,9 prosent) og Nederland (10,8 prosent).



Hotellovernattingar i Luster 2024 etter nasjonalitet. Kjelde: SSB (2025)

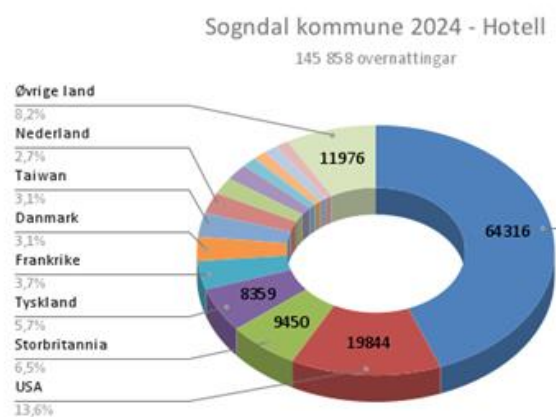


Figur 10 Overnattingar camping, hyttegrender og vandrarheimar Luster 2024 etter nasjonalitet. Kjelde: SSB (2025)

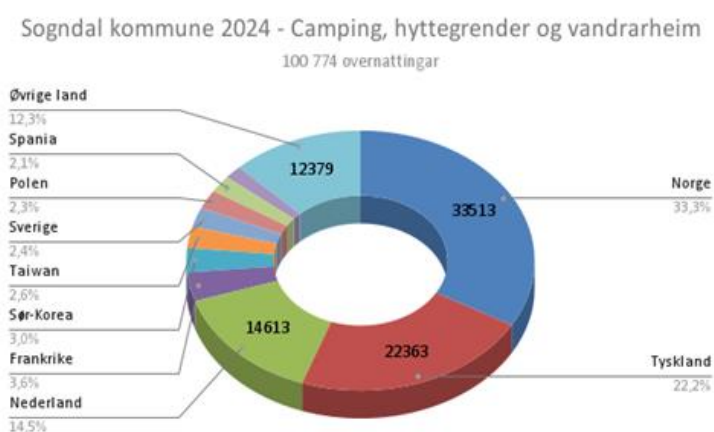
Sogndal kommune

Vi finn fleire gjestar på hotell i Sogndal, enn på camping. Hotell i Sogndal hadde 145 868 gjestedøgn i 2024 (SSB, 2025). Flest hotellgjestar finn vi frå Norge (44,1 prosent), deretter frå USA (13,6 prosent) og Storbritannia (6,5 prosent). På fjerde- og femteplass finn vi Tyskland (5,7 prosent) og Frankrike (3,7 prosent). I vår eiga hotellundersøking finn vi at hotell i Sogndal kommune har «litt» til «god» kapasitet, Dei har jamt belegg, med 71-80 prosent og 81-90 prosent i høgsesongen og ein variasjon frå 10-60 prosent i skuldersesongen. Heilårsoppe hotell varierer i beleggsprosent i lågsesongen frå 1-10 prosent til 41-50 prosent.

Færre turistar overnattar på campingplassar, enn på hotell i Sogndal, til saman 100 774 gjestar i 2024. Flest campinggjestar kjem frå Norge (33,3 prosent). Deretter kjem Tyskland (22,2 prosent) og Nederland (14,5 prosent). Tala for campinggjestar er like høge i Sogndal som i Luster. Skilnaden er større hotell i Sogndal, enn i Luster, som i tillegg er heilårsopne.



Hotellovernattingar i Sogndal 2024 etter nasjonalitet. Kjelde: SSB (2025)



Overnatting camping, hyttegrender og vandrarheimar i Sogndal 2024 etter nasjonalitet. Kjelde: SSB (2025)

Vik kommune

For Vik kommune manglar det tal for hotell i SSB sin overnattingsstatistikk. Vi baserer oss difor på vår eiga hotellundersøking. Tala viser 6136 gjestedøgn på hotell i 2024. Tala fordeler seg mellom ferie- og fritidsovernattingar og yrkestrafikk med om lag halvparten av kvar (hotellundersøking, 2025). Hotellgjestane kom i hovudsak frå Norge, med 80 prosent, deretter frå Asia (5 prosent, Tyskland (3 prosent) og Tsjeckia (2 prosent). Beleggsprosenten i hovudsesongen er på om lag 71-80 prosent. I skulder- og lågsesongen er beleggsprosenten om lag 50 prosent. Det betyr noko ledig kapasitet i høgsesong, men meir kapasitet elles i året.

Langt fleire turistar i Vik overnattar på campingplassar, hyttegrender og vandrarheimar, enn på hotell. Her finn vi 25 193 gjestar i 2024 (SSB, 2025)). Flest campinggjestar kjem frå Tyskland (45 prosent), deretter frå Norge (30,5 prosent) og Nederland på tredje plass (9,9 prosent).



Overnatting camping, hyttegrender og vandrarheimar i Vik 2024 etter nasjonalitet. Kjelde: SSB (2025)

Høyanger kommune

For Høyanger kommune finst ingen innrapporterte tal i SSB frå overnattingsstadane. Vår eiga kartlegging viste at overnattingsstadar i kategorien hotell stod for ein gjestedøgn-trafikk på totalt 7081 gjestedøgn. Over halvparten av desse gjestedøgna er knytt til yrkestrafikk. Om nasjonalitetane veit vi at om lag 1000 av desse hotellgjestane er utanlandske gjestar, frå Spania (300), og resten frå Frankrike, Tyskland og England. Likevel er det berre om lag 400 av desse gjestane som representerer ferie- og fritidstrafikk, medan dei andre 600 utanlandske hotellgjestane var i kategorien yrkestrafikk. På campingplassar finn vi til saman 4030 gjestedøgn, der ein enkelt campingplass aleine stod for flesteparten av gjestedøgna.

Jamt over har alle overnattingsstadane i Høyanger, altså hotell og campingplassar, rapportert inn ledig kapasitet i både hovud- og skuldersesongane. Eitt hotell rapporterte derimot om 91-100 belegg i hovudsesongen.

Årdal kommune

Her manglar det tal for både hotell og camping i SSB sin overnattingsstatistikk. Vi baserer oss difor på vår eiga hotell- og campingundersøking. Vi finn at eitt hotell stod for 12 170 gjestedøgn i 2024, der litt over halvparten var frå ferie- og fritidstrafikk medan resten i hovudsak var yrkestrafikk og ein liten del kurs- og konferansememarknad. Beleggsprosenten er god i hovudsesongen (81-90 prosent i juni-august), medan hotellet har god kapasitet (41-50 prosent) i skuldersesongen (april-mai og september-oktober). Årdal har heilårsoppe hotell og ein beleggsprosent på 31-40 prosent i lågsesong (nov-mars). Av nasjonalitetane blant hotellgjestane finn vi flest gjestar frå Norge, om lag 68 prosent, den nest største nasjonaliteten er Sør-Korea med ca. 12 prosent og den tredje største nasjonaliteten er Tyskland med ca. 5 prosent av

gjestane. Det kan vere verd å nemne at Asia-marknaden utgjer heile 16,3 prosent av hotellgjestene i Årdal, medan Europa står for nær 83 prosent.

Oppsummering

Reiselivet i Sogn har totalt ca. 1,4 millionar gjestedøgn, der 90 prosent av overnattingane skjer i løpet av sommarmånadane. Det største segmentet er camping (429 000), deretter fritidshus (409 000), hotell (370 000) og cruise (347 000 passasjerar). Airbnb utgjer 191 000 gjestedøgn. Camping og cruise er altså store segment, men hotell gir størst verdiskaping. Aurland kommune har flest turistar, Luster og Sogndal har mange gjestedøgn, medan Årdal, Høyanger og Vik har mindre pågang.

Samla sett kjem det fleire utanlandske enn norske besøkande til Sogn. Norske gjestar dominerer på campingplassane, medan utanlandske gjestar, særleg frå USA, Storbritannia og Sør-Korea, føretrekk hotell. Tyskarar og nederlendarar vel oftast camping.

Naturen er det store trekkplasteret for turistane, men kulturattraksjonar, som stavkyrkjene Urnes og Borgund er òg viktige attraksjonar. I Indre Sogn finn vi dei mest besøkte attraksjonane, der Flåmsbana (700 000 reisande) og Stegastein (466 000) i særklasse har dei største besøkstala. I Midtre og Ytre Sogn er det færre besøkande, med unntak av Norsk Bremuseum i Fjærland (ca. 79 000). Bil er den mest brukte transportforma, men det er vanleg å kombinere bil med båt og flyreiser. Reiselivet verkar inn på vegtrafikken i Sogn i form av sesongsvingingar og ein auke i trafikken på til dømes fjelloverganger som Vikafjell, Årdal-Tyin og Aurlandsfjellet. Dei største vegane, målt ved punkta Bogstunnen i Høyanger, Ljøsne i Lærdal, og Frudalen i Sogndal, viser auke i volum totalt sett, men òg ein nokså stor sesongvariasjon. Cruise er stort, totalt 444 000 passasjerar til Sogn i 2024, kor mesteparten kjem til i Flåm.



Foto: Cruiseanløp i Skjolden, august 2025 ©A. B. Engeset

Kapittel 3. Økonomisk tolegrense

I motsetnad til dei andre tolegrensedimensjonane, handlar ikkje økonomisk tolegrense om kor mykje ein toler av inntening, men om ein tener *nok* på dei besøkande. Menon Economics leverte i 2025 ein rapport om den økonomiske verdien av reiselivsnæringa i dei sju kommunane. I bestillinga til oss skulle vi difor ikkje gjere eigne undersøkingar knytt til verdiskaping, men svare ut spørsmål 2a) Har vi rett profil av gjestar i høve Masterplan for reisemålet Sogn (2021) og med tanke på økonomiske og sosial berekraft? Medan vi svarar ut spørsmål om sosial berekraft i eit eige kapittel, ser vi her på kven som kjem til regionen og kor mykje pengar dei legg att. Vi svarar også her på spørsmål 4e), om det finst “frustrert forbruk” i reisemønsteret. Uttrykket viser til at besøkande ikkje finn dei produkta eller tenestene dei ynskjer. I tillegg svarar vi ut 2c) Verdiskapingsanalyse av hytter/ og fritidsbustader, forbruk og ringverknader i lokalsamfunn.

Masterplan for reisemålet Sogn

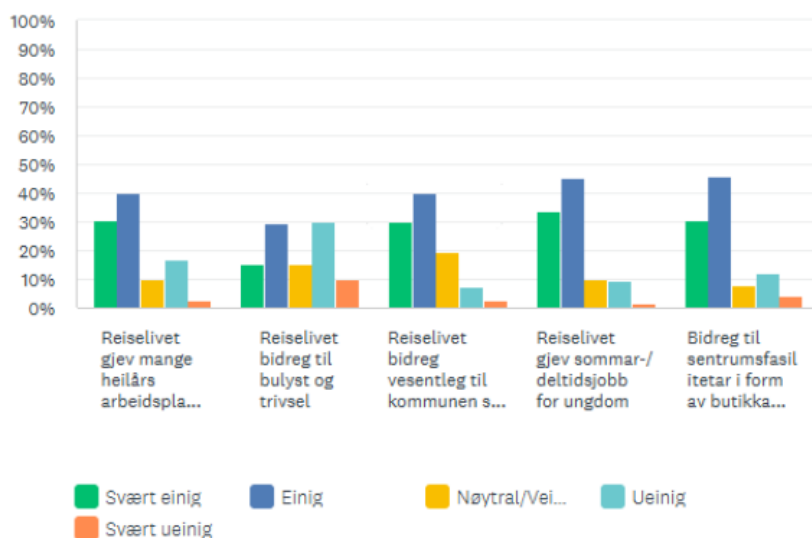
I Masterplan for reisemålet Sogn (2021) har Visit Sognefjord sett eit mål om å auke verdiskaping og sysselsetting med 5 prosent per år fram mot 2030, og at omsetnaden per gjest skal auke med 25 prosent innan same periode. Det er òg sett mål om å auke omsetnaden i større delar av året, slik at omsetnaden i den svakaste månaden skal vere minst 50 prosent av den sterkaste månaden. Måla er ambisiøse, men samstundes er reiselivet i regionen inne i ein god vekst og veksten er venta å halde fram (Menon Economics, 2023, Innovasjon Norge, 2025b).

Spørsmål 2a: Omsetnad og verdiskaping frå reiselivet i Sogn

Figuren til Menon Economics (2025) på neste side viser omsetnaden per reiselivsbransje i Sognefjorden i 2023 fordelt på dei sju kommunane Aurland, Sogndal, Luster, Lærdal, Årdal, Høyanger og Vik. Figuren syner store skilnader mellom kommunane. Der nokre kommunar, og særskilt Aurland, har gode inntekter frå reiselivsnæringa, har både Lærdal, Årdal, Høyanger og Vik låge inntekter. Aurland åleine står for om lag halvparten av omsetnaden i regionen, med 980 millionar kroner i 2023. Dei største omsetnadstala kjem frå overnatting og opplevingar, og særskilt Aurland har utvikla kommersielle opplevingsprodukt som dei tener godt på.

I innbyggjarundersøkinga for Aurland fann vi at innbyggjarane var veldig klare over dei store økonomiske ringverknadane reiselivsnæringa har i kommunen. Vi spurde i kva grad dei var einige i ei rekkje påstandar om korleis reiselivet verka inn på lokalsamfunnet. I figuren under ser vi at heile 71 prosent meiner reiselivet gjev mange heilårs arbeidsplassar, og 70 prosent meiner næringa bidreg vesentleg til kommunen sine inntekter.

Reiselivet kan påverke lokalsamfunn på positive måtar. I kva grad er du einig i følgjande påstandar?

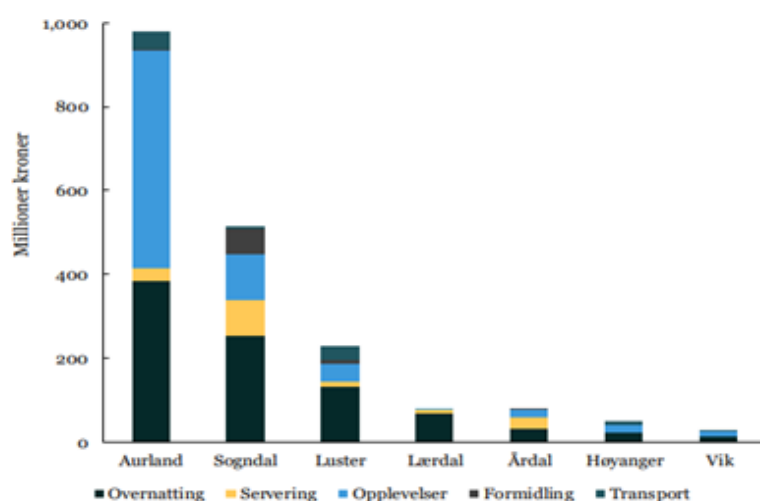


Då det same spørsmålet vart stilt i Luster, var mønsteret i svara annleis. I figuren under ser vi at berre 33 prosent meiner reiselivet gjev mange heilårs arbeidsplassar, og 43 prosent meiner det bidreg vesentleg til kommunen sine inntekter. Her er det òg ein stor andel (33 prosent) som stiller seg nøytrale eller ikkje veit i kva grad reiselivet bidreg.

Sogndal ligg og temmeleg høgt når det gjeld total omsetnad. Mykje av omsetnaden er her knytt til eit stort, heilårsope hotell, og at kommunen har forholdsvis mykje yrkestrafikk knytt til store organisasjonar i Sogndal og på Leikanger.

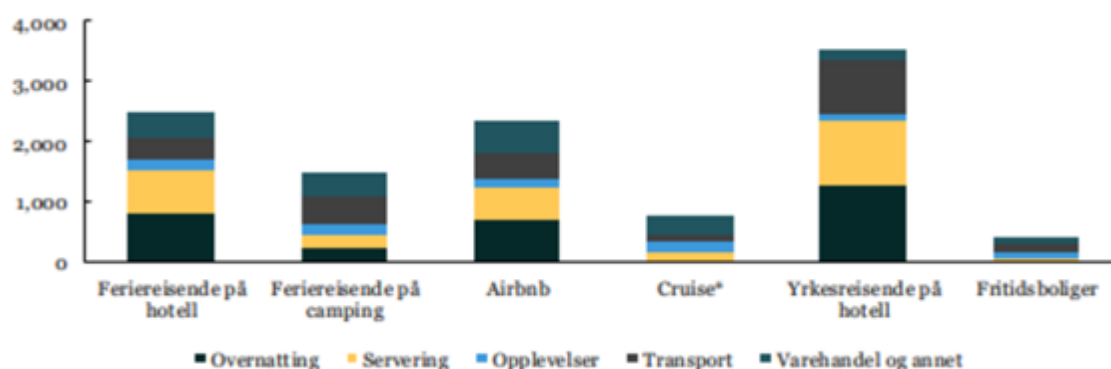
Om ein skal sjå omsetnaden i dei ulike kommunane opp mot målsetnadane i masterplan (2021), er det tydeleg at fleire kommunar kunne ha tent meir på reiselivsnæringa enn dei gjer i dag. Under bolken om tiltak nedst kjem vi attende til dette.

Omsetning per reiselivsbransje i Sognefjorden i 2023 fordelt på kommune. Kilde: Menon Economics



Om ein skal vurdere profilen til dei som besøker regionen opp mot økonomisk berekraft, kan det vere nyttig å sjå korleis gjestene overnattar. Val av overnatting heng tett saman med kor mykje pengar dei besøkande brukar per døgn. I figuren under har Menon Economics (2025) undersøkt kor mykje pengar dei ulike overnattingsformene legg att samla sett og fordelt på kva pengane blir

brukt til fordelt på overnatting, feriereisande på camping, Airbnb, cruise, yrkesreisande på hotell og fritidsbustader.



Figur 1: Kjelda er Menon Economics (2025:9): Statistikken er basert på Innovasjon Norge si turistundersøking (2024), SSB sin overnattingsstatistikk og Menon sin rekneskapsdatabase

Her ser vi at yrkestrafikk og ferietrafikk på hotell legg att mest pengar. Deretter kjem Airbnb, medan camping, som vi har mest av, og cruise – den tredje største turistgruppa i Sogn – legg att minst.

Yrkesreisande er gruppa som legg at mest pengar lokalt. Vi finn at desse i 2023 har lagt att om lag 3 5000 kroner i snitt per døgn på reise i regionen. Jamført med dei andre gruppene legg dei yrkesreisande att mykje pengar på servering. På den andre sida finn vi campingturistar, cruisepassasjerar og turistar som bur i egne fritidsbustader. Dei har det lågaste forbruket per gjestedøgn, der campingturistar ligg på ca.1500 kr per døgn, cruisepassasjerar på 750 kr og personar i fritidsbustader på 400 kr per døgn.

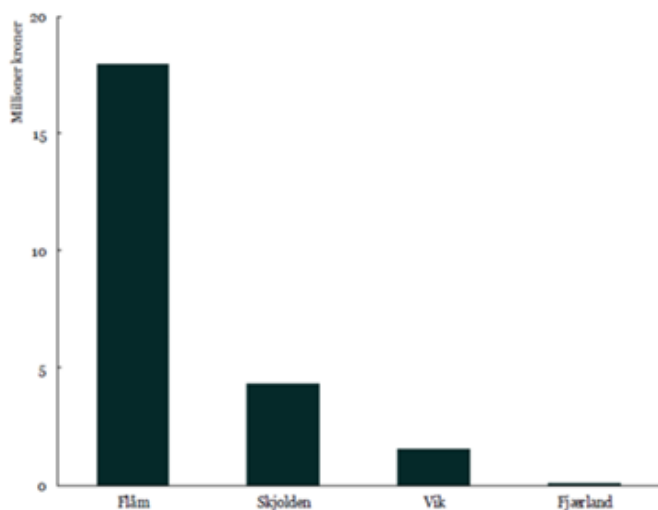
Camping er ein kategori som ikkje berre kan dekkast av tal frå campingplassane. Turistundersøkinga til Innovasjon Norge for 2024 oppgir at 1 av 5 utanlandske turistar reiser rundt i Norge i bubil. Undersøkinga viser òg at utanlandske bubilturistar i snitt brukar 740 kr i døgnet. Her ser ein at døgnforbruket til bubilturistar er lågare enn Menon Economics (2025) sine tal for campingturistar. Ei av årsakene er at bubilturistane i mindre grad nyttar seg av kommersielle overnattingsstader. Undersøkinga syner at litt under 40 prosent av overnattingane i telt, campingvogn eller bubil skjer utanom campingplassar.

Innovasjon Norge utarbeidde i 2023 ein eigen Regionsrapport for utanlandske feriereisande til Vestlandet basert på Turistundersøkinga 2023. Her finn dei at døgnforbruket til utanlandske feriereisande på Vestlandet er i overkant av 10 prosent lågare enn for resten av landet. Dette knyter dei til den store mengda bubilturistar i regionen

Inntekter frå cruise

Inntektene frå cruise varierer stort mellom dei tre hamnene i regionen, både når det gjeld hamneinntekter og inntening frå kommersielle tilbod på land. Figuren under, frå Menon Economics (2025) syner hamnene sine inntekter frå cruiseanløp i 2023. Den samla inntekta frå dei tre hamnene var på 23,9 millionar kroner i 2023. Flåm er den største cruisedestinasjonen i Sognefjorden, og hadde om lag 18 millionar kroner i hamneinntekter i 2023. Skjolden hamn tente om lag 4,3 millionar kroner på sine

Havnens inntekter i forbindelse med cruiseanløp i 2023. Kilde: Flåm havn, Skjolden havn, Vik havn (Sogn) og Norsk Bremuseum.



cruiseanløp. Tilsvarende tok hamnene i Vik i Sogn og Fjærland inn høvesvis 1,5 millionar kroner og 60 000 kroner frå cruiseanløp.

Det kjem òg fram kommentarar om dette i innbyggjarundersøkingane. I Aurland viser det seg at fastbuande er klare over inntektene frå cruisetrafikken. I Flåm har ein eit rikare kommersielt tilbod på land til cruiseturistar enn i dei andre cruisekommunane. Fastbuande i Luster

uttrykkjer frustrasjon over at hamna er i privat eige og lokalt næringsliv ikkje tener meir enn dei gjer. Enkelte av dei som svarte på innbyggjarundersøkinga i Årdal og Lærdal gjev uttrykk for at dei ynskjer cruiseturistar velkomen. For å sikre eit minimum av verdiskaping, bør ein då utvikle gode kommersielle tilbod som cruiseturistar kjøper og unngå at cruisebesøk ikkje berre belastar dei lokale vegane.

Fleire forskingsrapportar har peika på faktorar som påverkar verdiskapinga frå cruisetrafikk. Funn frå studiar av cruiseturisme og forbruk i Bergen (Seeberg mfl., 2018) viser – ikkje overraskande – at forbruket er høgare blant dei som er lenger i land, enn dei som er i land kortare tid. Rapporten viser at forbruket i land ikkje aukar proporsjonalt med talet på timar i land. Lang liggetid kan òg gje høve til å reise på turar ut av bygda eller kommunen, og dermed hamnar verdiskapinga hjå andre.

Ei undersøking frå 2017 peikar på at norske cruisedestinasjonar har eit uforløyst potensial for lokal verdiskaping (Madsen, Vinogradov & Løvland, 2017). Reiselivsaktørane peikar på at nøkkelen til større inntekter først og fremst er betre tilrettelegging, sal og marknadsføring. I tillegg trekkjer studien fram fem viktige faktorar: cruiseagentens kompetanse og nettverk, tilstrekkeleg kaikapasitet og gode kailøysingar, opningstider hos butikkar og attraksjonar som samsvarar med anløpa, utvikling av unike produkt og eit godt samarbeid mellom bedriftene på reisemålet.

Spørsmål 4e og 6a: Frustrert forbruk blant besøkande i Sogn

Når ein turist er klar til å bruke pengar på eit produkt eller ei teneste, men ikkje finn det han ynskjer, vert dette ofte omtala som frustrert forbruk. I camping- og hotellundersøkinga (Vestlandsforskning, 2025) spurde vi bedriftene kva deira gjestar saknar av tilbod og tenester i bygda. Vi har altså ikkje spurt turistane direkte, men reknar med at bedriftseigarane har god kjennskap til kva gjestene deira ynskjer. Generelt peikar bedriftseigarane på følgjande;

1. Breiare aktivitetstilbod, gjerne om kvelden, i dårleg vêr og i lågsesongen.
2. Samle utleige for aktivitetar på ein stad i bygda eller på reisemålet.
3. Betre kollektivtilbod heile året, både til reisemåla og mellom bygdene. Til dømes shuttle buss mellom Borgund stavkyrkje, Lærdalsøyri og Aurlandsvangen.
4. Fleire serveringsstader, særleg i mindre bygder som Balestrand, Fjærland og Lavik, i lågsesongen.
5. Ein heilt spesiell attraksjon i Hafslo og i Vik, som skil seg frå andre attraksjonar og som gjev unike opplevingar som turistane ikkje gløymer.

I hotellundersøkinga spurde vi om hotella var heilårsope, og kva som måtte til for at dei skulle halde ope heile året. Ein observasjon er at nokre av dei faktorene for å halde heilårsope, var dei same elementa som hotellgjestene sakna: Fleire og forutsigbare aktivitetar, gjerne på kveldstid. Meir samarbeid mellom lokale tilbydarar, og offentleg transport heile året. Under ser vi kva bedriftene i kvar kommune har svara:

Kommune	Svar om kva turistane saknar:
Aurland	Offentleg transport til og frå Gudvangen. Offentlege WC og moglegheiter for avfallshandtering.
Lærdal	Meir aktivitetstilbod – Hyppigare bussruter, shuttle buss mellom Lærdalsøyri-Borgund stavkyrkje-Aurlandsvangen – Fleire opplevingar som ikkje er avhengige av fint vêr, utvikle tilbod for regnvêrsdagar.
Årdal	Breiare utleigetilbod på aktivitetsfronten, dvs. ein samla lokasjon for utleige sykkel, båt, truger, ski, hengekøyer etc. Større utval fysiske butikkar.
Luster	Ei stavkyrkje? Det burde vore eit trekkplaster i Hafslo, som tiltrekte turistane – Fleire serveringstilbod – Aktivitetstilbod i sjølve bygda, på kveldstid – Transport – Butikk – Privat fjordcruise for inntil 12 pers – Badestrand – Båt- og kajakkutleige – Kulturtilbod som er sommarope, t.d. kino – Sauna
Sogndal	Infrastruktur heile året – Badebasseng og sauna, og innadørs aktivitetar til dagar med regn – Fleire aktivitetar og mattilbod i lågsesong – Generelt fleire aktivitetar – Mange ynskjer å vere på fjorden, men har ikkje kunnskap om vind, bølger og kaldt vatn – Meir sykkelutleige – Fleire bussavgangar - Fleire restaurantar. Fleire ting å gjere på i Sogndal sentrum: som er i gangavstand frå hotellet.
Vik	Ein attraksjon som Stegastein eller liknande. Eit godt besøkpunkt som er «wow».
Høyanger	Meir kultur- og historieformidling – Fjordcruise – lett tilgjengeleg sti og badeplass/friområde langs fjorden for næroppleving av Sognefjorden – Fleire butikkar – Fleire spisesteder.

Alt i alt er etterspør turistane fleire aktivitetar. Om reisemåla kunne etterkome ønsket, ville det bidra til å auke verdiskapinga lokalt. Fleire rapportar peikar på at kulturbaserte aktivitetar gjev høgare verdiskaping enn naturbaserte aktivitetar (Samarbeidsråd for kultur og reiseliv, 2019, Innovasjon Norge, 2017). Kulturturistar har høgare døgnforbruk enn naturbaserte turistar, og produkta og tenestene er i større grad billetterte, enn naturbaserte aktivitetar (Samarbeidsråd for kultur og reiseliv, 2019).

Spørsmål 2c: Verdiskapingsanalyse av hytter og fritidsbustadar, forbruk og ringverknader i lokalsamfunn

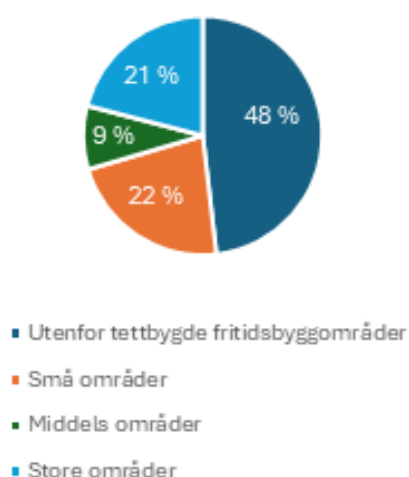
Her har vi nytta SSB sin statistikk og kart-tenester for fritidsbygningar fordelt på kommunar. Vi gjev òg ei generell omtale av verdiskapinga knytt til fritidsbustadar ut frå kva kommersielle tilbod som finst på dei ulike destinasjonane og kommunane, og byggjer vidare på tidlegare studiar om forbruk og ringverknadene av hytter og fritidsbustader for lokalsamfunnet og kommunen (t.d. Ericsson mfl., 2024, Lerfald mfl., 2022; Arnesen og Teigen, 2019).

I denne delen undersøker vi korleis og under kva tilhøve bygging og bruk av fritidsbustader kan bidra til verdiskaping i lokalsamfunn. Kapittelet byggjer på statistikk frå SSB, eksisterande litteratur og dokument.

Det blir bygd fleire og meir moderne hytter i Noreg, og dei blir i aukande grad bygde i felt

SSB kartlegg kvar fritidsbustader ligg, og om dei ligg innanfor eller utanfor såkalla «tettbygde

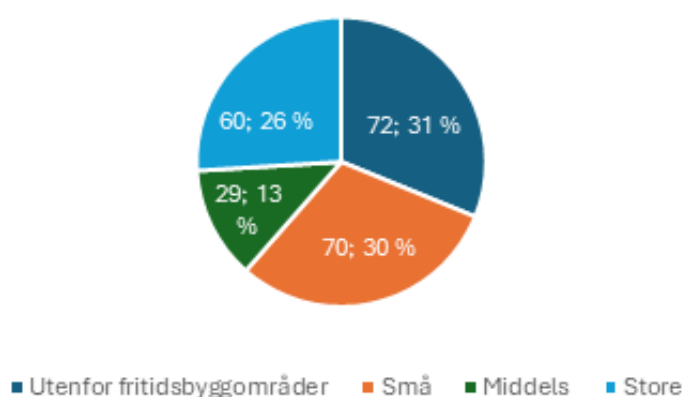
Antall hytter i og utenfor tettbygde fritidsområder i Norge, 2024 (SSB, 2024)



fritidsbustadområde» (hyttefelt/-landsbyar, avstand opp til 75 meter mellom bygga). SSB opererer med tre storleikskategoriar for fritidsbustadområde (SSB, 2023): store område (50 eller fleire fritidsbygg), mellomstore område (25 til 49 fritidsbygg) og små område (5 til 24 fritidsbygg). Mens hytter tidlegare låg meir spreidd, ligg no litt over halvparten av fritidsbustadene i Noreg innanfor tettbygde fritidsbustadområde (SSB, 2024). Trenden er at fleire hytter ligg innanfor tettbygde fritidsområde. Mellom 2022 og 2023 blei 79 prosent av nye hytter bygde innanfor tettbygde fritidsbustadområde, og 41 prosent i store område (50 eller fleire bygg) (SSB, 2023).

Som ein del av denne trenden ser ein i aukande grad ei sentralisering av utviklinga av fritidsbustader, gjennom framveksten av «fjellandsbyar» eller «alpinlandsbyar» som er knytte til etablerte

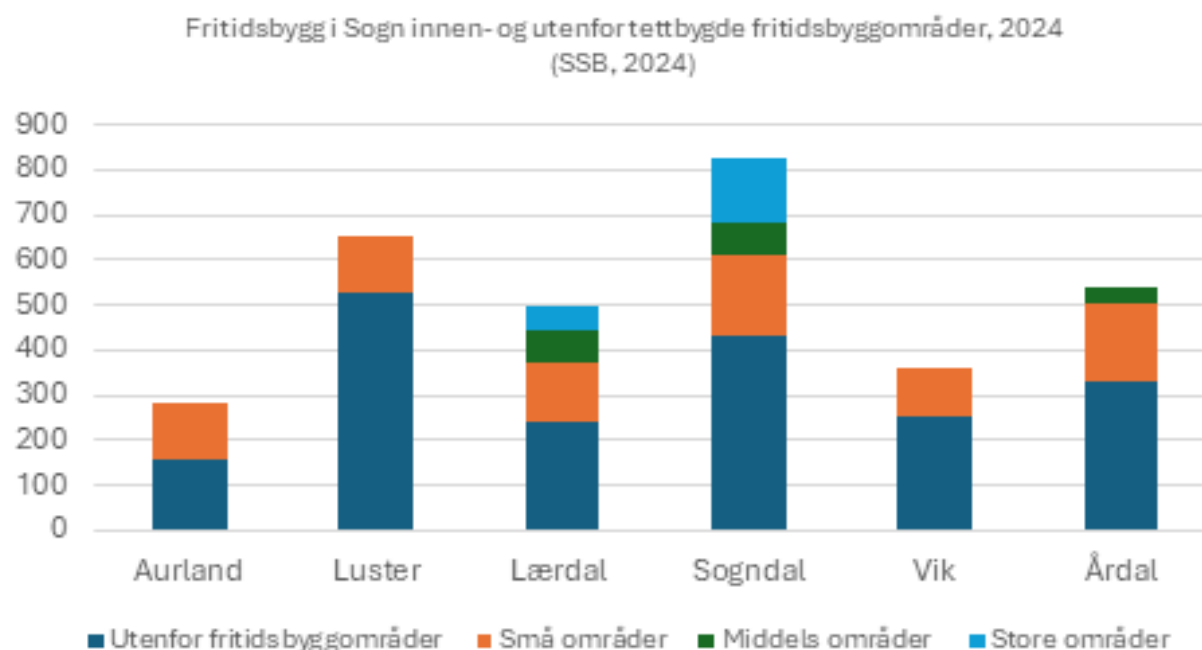
Oppføring av nye fritidsbygg i Sogn, 2014-2024 (SSB, 2024)



turistdestinasjonar med godt utbygd turistinfrastruktur og -tenester, der talet på sekundærbusette i enkelte periodar av året overstig talet på fastbusette. Hyttebygging i Noreg har dermed gått frå å vere individuelle «familieprosjekt» til å inngå i utviklinga av større turistdestinasjonar (Ericsson mfl., 2024). Fritidsbustadene som blir bygde i dag er òg større, meir moderne og lettare tilgjengelege, noko som aukar bruken og i praksis gjer mange fritidsbustadbrukarar til sekundærbusette i

vertskommunen (Johansson og Skaar, 2024: 11–14). Som vi viser nedanfor, kan desse faktorane ha betydning for den lokale verdiskapinga knytt til fritidsbustader.

I Sogn (Aurland, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal) ligg framleis flesteparten av hyttene utanfor tettbygde område (60 prosent). Likevel viser tal frå SSB at to tredelar av utbygginga av nye fritidsbustader dei siste ti åra (2014–2024) har skjedd innanfor tettbygde fritidsområde, og at ein fjerdedel av alle nye fritidsbustader blei bygde i store felt – hovudsakleg i Hodlekve i Sogndal (SSB, 2024).



Kva veit vi om forbruk og ringverknader av fritidsbustader for lokalsamfunn og kommunar?

Fritidsbustader kan gje både positive og negative verknader for lokalsamfunn, i følge fleire norske studiar. Men dette er avhengige av fleire faktorar, noko vi kjem tilbake til. Arnesen og Teigen (2019) deler moglege utfall av utbygging av fritidsbustader inn i tre kategoriar:

- «Kom og reis»: ekstern utbyggjar realiserer prosjektet (typisk ferdighytter i felt);
- «Skrittvis og delvis tilpassing»: gjennom strategiske grep blir det utvikla nokre koplingar mellom lokalt næringsliv og fritidsbustadsektoren;
- «Integrasjon»: veksten i fritidsbustadsektoren spreier seg frå bygg og anlegg til andre delar av næringslivet.

Kva veit vi om den lokaløkonomiske verdiskapinga knytt til bygging og bruk av fritidsbustader?

Den lokaløkonomiske effekten av fritidsbustader handlar om kor mykje pengar fritidsbustadbrukarar legg att i vertskommunane. Lokaløkonomisk vekst kan anten vere eit kortvarig løft knytt til sjølve utbygginga, eller ho kan gje meir varige verknader for delar av det lokale næringslivet gjennom forbruk etter at bustadene er oppførte. Kommunar med mange hytter og fritidsbustader er typisk kommunar med vedvarande folketalsnedgang og dermed ein svak næringsstruktur. Det vil seie at i slike kommunar kan utvikling av fritidsbustader vere viktig for å styrkje den lokale byggenæringa, både gjennom primær- og sekundærmarknaden (Arnesen og Teigen, 2019: 8–11). Det må nemnast at det er utfordrande å kartlegge den lokaløkonomiske effekten av fritidsbustader, hovudsakleg på grunn av manglande tilgang til og nivå på data (Lerfald mfl., 2022), og at det ofte er uvisst kor mykje av forbruket knytt til fritidsbustader som faktisk kjem vertskommunane til gode (Johansson og Skaar, 2024).

Tre hovudfaktorar påverkar dei økonomiske ringverknadane av fritidsbustader (Ericsson m.fl., 2010):

-Lokalisering (avstand til heimen, sentrum og rekreasjons-/aktivitetsområde osv.)

-Organisering (av utbygginga, entreprenørval, drift og vedlikehaldsansvar osv.)

- Standard (vegtilgang, straum, vatn/avløp/renovasjon, breiband og anna infrastruktur)

Menon Economics (2025) anslår at fritidsbustader i Sognefjorden genererte over 400 000 gjestedøgn i 2023 blant personar som ikkje er busette i regionen. Dette utgjorde om lag 30 prosent av alle gjestedøgn det året. Samstundes har tilreisande som bur i fritidsbustader det lågaste døgnforbruket samanlikna med andre grupper av tilreisande, målt i servering, opplevingar, transport og varehandel.

Eksterne aktørar dominerer i nybyggmarknaden

Den såkalla «primærmarknaden» omfattar bygging av nye fritidsbustader. Omfanget av lokal verdiskaping i primærmarknaden avheng av om området blir utvikla av grunneigarar eller eksterne eigedomsutviklarar (Lerfald og Ericsson, 2019) og om det blir brukt ferdighus eller ikkje (Taugbøl mfl., 2000:45). Forskinga viser at store, ofte eksterne, byggefirma i aukande grad har teke over primærmarknaden frå mindre og lokale verksemder, og at den lokale verdiskapinga i nybyggmarknaden har gått ned i dei fleste kommunar (Arnesen og Teigen, 2019). Dette kjem av at hytteutvikling i aukande grad skjer som feltutvikling, ofte med ferdighytter, med auka tekniske krav og med stort behov for kapital og kapasitet.

Likevel blir installasjonsarbeid (elektrikar- og røyrleggararbeid), arbeid med infrastruktur og grunnarbeid i primærmarknaden framleis utført hovudsakleg av lokale aktørar, og det bidreg til lokal

verdiskaping (Arnesen og Teigen, 2019: 42; Taugbøl mfl., 2000: 45). Arbeidstypar som tømring og snekring blir i aukande grad utførte av ikkje-lokale aktørar (Arnesen og Teigen, 2019: 42).

Lokal verdiskaping skjer hovudsakleg i ettermarknaden

Ettermarknaden viser til *bruken* av fritidsbustader, og omfattar forbruk (varer og tenester knytte til opphald og vedlikehald av bygg) og investeringar (Arnesen og Teigen, 2019: 9). Denne marknaden er særleg viktig for lokaløkonomien (Arnesen og Teigen, 2019; Arnesen og Ellingsen, 2021).

- **Investeringar i eksisterande bygg** (oppgraderingar og utvidingar) blir i stor grad utførte av lokale aktørar (Arnesen og Teigen, 2019: 48), som har eit konkurransefortrinn gjennom geografisk nærleik. Difor argumenterer Arnesen og Teigen (ibid.: 12) for at utbygging av fritidsbustader ikkje bør skje så arealeffektivt at det ikkje seinare er rom for utvidingar.
- **Bruksbetinga forbruk** (forbruk av varer og tenester knytte til bruken av fritidsbustaden, dvs. løpande vedlikehald av bygg, innreiking og personleg forbruk) skaper òg gode økonomiske moglegheiter for lokale aktørar (ibid.: 48).
- **Fritidsbustad-brukarane sitt forbruk av varer/detaljhandel og tenester** utgjer eit potensial for lokale marknader, men det er vanskeleg å kartlegge omsetninga frå fritidsbustadbrukarar (Lerfald mfl., 2022). Sjølv om verdiskapinga i daglegvarehandel oftast skjer andre stader i landet eller verda på grunn av konsernstrukturane, kan bruken av fritidsbustader føre til eit breiare lokalt detaljhandelstilbod som det elles ikkje ville vore grunnlag for (Lerfald mfl., 2022: 27). Slik kan det oppstå ein «**overrislingseffekt**», der auka aktivitet kan bidra til eit heilårs servicetilbod (Stryn kommune, 2013, sitert i Solbraa, 2016). Samstundes veit ein at stor omsetning i vare- og detaljhandel genererer relativt liten effekt målt i sysselsetjing og verdiskaping (Lerfald mfl., 2022: 6; Lerfald og Ericsson, 2019).

Ulike sektorar tener ulikt

Fleire studiar har undersøkt kor mykje fritidsbustadbrukarar legg att i vertskommunane gjennom forbruk (sjå til dømes Nasjonalparken Næringshage, 2023; Norsk Turistutvikling, 2019). Mesteparten av forbruket går til daglegvarer og handverkstenester, deretter detaljhandel og aktivitetar. Kor mykje som faktisk kjem vertskommunen til gode er, som nemnt, uvisst, men effekten er størst i bygg- og anleggssektoren (og her tener byggenæringa meir langsiktig), noko mindre i detaljhandel, og minst i servering (Ericsson mfl., 2010; Johansson og Skaar, 2024; Lerfald mfl., 2022). Sektorane reiseliv og privatdominert tenesteyting kan òg oppleve positive lokaløkonomiske effektar (Lerfald mfl., 2022).

Positiv lokaløkonomisk effekt av fritidsbustader avheng av ein eksisterande marknad

Utvikling av fritidsbustadområde i seg sjølv har avgrensa økonomisk effekt. For at utvikling av fritidsbustader skal gje positive lokaløkonomiske verknader, må det allereie finnast ein fungerande lokal næringsstruktur som er tilpassa fritidsbustadmarknaden (Arnesen og Teigen, 2019: 48–49; Lerfald og Ericsson, 2019; Taugbøl mfl., 2000). Effekten er størst dersom utviklinga er knytt til ein meir heilskapleg reiselivsdestinasjon med eit lokalt og sterkt tilbod av varer, tenester og service (Lerfald mfl., 2022).

Størst gevinst når ulike brukargrupper blir betente samla og fritidsbustader blir knytte til eit lokalt senter

Den største verdiskapinga oppstår når det lokale næringslivet ikkje berre dekkjer behova til utbyggjarar og brukarar av fritidsbustader, men òg klarer å betene etterspurnaden frå fastbuande og andre tilreisande (Lerfald mfl., 2022: 26). Å leggje tilbod av varer og tenester til bygdesentrum har mest positiv effekt. Dei som brukar fritidsbustadar, representerer eit kundepotensial som kan gje grunnlag for eit breiare og meir variert detaljhandelstilbod i kommunar med store fritidsbustadområde, som det elles ikkje ville vore grunnlag for. Dette kan i sin tur bidra til auka busetjingsattraktivitet (ibid.). SSB lanserte i oktober 2025 eit nytt [kartlag over fritidsbyggområde](#), som viser kor langt ulike hyttefelt ligg frå infrastruktur og sentrumsområde (SSB, 2025b). Her går det fram at fleire av dei største hyttefelta i Sogn ligg relativt langt frå lokale tenestetilbod. Det har betydning for kor mykje forbruk som skjer i vertskommunane. Døme inkluderer Hodlekve i Sogndal, Sletterust i Årdal og Bødalen i Vik – som alle ligg eit stykke unna handel og sentrum.

Ulike typar og konsentrasjon av fritidsbygg gir ulike lokaløkonomiske ringverknader

Dagens større, meir moderne og lett tilgjengelege hytter fører til auka hyttebruk, som igjen fører til auka forbruk i vertskommunane (Johansson og Skaar, 2024). Effekten blir forsterka i tettbygde fritidsbustadområde med heilårsveg og nærleik til handels- og servicetilbod, noko som genererer høgare lokal sysselsetjing og omsetning – uavhengig av om destinasjonstypen er alpin, sommar- eller heilårsdestinasjon. Særleg alpiskommunar skil seg ut med høg verdiskaping og større etterspurnad etter lokale tenester, mellom anna på grunn av kjøpesterke eigarar, utbygging av handel og stort behov for varer og utstyr (ibid.).

Kommunaløkonomiske effektar er meir usikre

Kva effekt utvikling og bruk av fritidsbustader har for kommuneøkonomien er meir usikkert (Lerfald mfl., 2022). Auka skatteinntekter frå fritidsbustadbrukarar blir ofte nytta som argument for utbygging av fritidsbustader, men det er berre eigedomsskatt og delar av hytteeigarane sin formuesskatt knytt til hytter som går direkte til kommunen (Borge mfl., 2015). Per 2025 har 249 av 357 norske kommunar innført eigedomsskatt som omfattar fritidsbustader. I Sogn gjeld dette kommunane Sogndal, Vik og Årdal

(SSB, 2025d). Ut over eigedomsskatt er det vanskeleg å slå fast i kva grad hyttebygginga bidreg til kommunen sine inntekter (Borge mfl., 2015).

Kommunane sine utgifter knytte til fritidsbustader er utfordrande å dokumentere (Lerfald mfl., 2022). Ein studie frå 2015 av seks norske hyttekommunar viste at dei kommunaløkonomiske utgiftene knytte til fritidsbustader var større enn dei kommunale inntektene (Borge mfl., 2015). I tillegg må kommunane bere kostnader knytte til arealinngrep, naturtap, auka trafikk og press på friluftsområde.

Planlegging og styring av fritidsbustadutvikling for å sikre lokal verdiskaping

Gitt dei ulike effektane og faktorane som er skildra over, har lokalsamfunn eit handlingsrom for å styre bygging og bruk av fritidsbustader i ønskja retning gjennom politiske og regulative strategiar, særleg gjennom aktiv bruk av plan- og bygningslova (Arnesen og Teigen, 2019):

- Kommunane kan styre lokalisering, tettleik, funksjonsblanding og handelsetableringar for å kanalisere kjøpekraft mot sentrum.
- Kommunane kan planleggje for godt tilgjengelege hyttefelt med kort avstand til lokale handelssenter.
- Lokalt initiativ: Kommunar kan sjølve stå for opparbeiding av felt, sal og konsept.
- Kommunane kan leggje til rette for at lokale og små verksemdar kan bidra til nybygging ved å forenkle og hjelpe til med formalitetar.
- Planleggje for langsiktig utnytting av ettermarknaden: Kommunen kan planleggje hyttefelt med store tomter slik at det er rom for seinare påkostingar og utvidingar.
- Satse på ettermarknaden: Kommunar bør vurdere potensialet i eigen næringsstruktur og styrkje det lokale næringslivet gjennom ettermarknaden.
- Halde på hovudkontora og eigarane deira lokalt: Ikkje berre dei operative, men òg dei strategiske funksjonane til næringane som driv tenesteyting i kommunane, inkludert (ferdig-) hytteproduksjonen, bør vere lokale.
- Kommunar kan innføre eigedomsskatt og utvide denne til òg å gjelde fritidsbustader, på opptil 4 promille av eigedomen sin takstverdi.

Forskinga viser altså at verknadene av fritidsbustadutvikling for lokalsamfunn avheng av ei rekkje lokale faktorar og dermed ikkje kan generaliserast. Dei viktigaste faktorane for positiv lokaløkonomisk effekt er lokal kontroll og aktivitet i utbyggingsfasen, og nærleik og god tilgang til eit velfungerande lokalt handels- og servicetilbod. Verknadene vil variere avhengig av korleis utviklinga er organisert, og om ho er i tråd med andre kommunale strategiar (Ericsson mfl., 2024, 2022). Lokalsamfunn og kommunar har eit betydeleg handlingsrom for å ta strategiske grep når det gjeld å sikre lokal verdiskaping knytt til bygging og bruk av fritidsbustader.

Til slutt må det nemnast at bygging av fritidsbustadar fører med seg ei rekkje andre negative ringverknader, som naturtap, tap av biodiversitet og redusert kvalitet i naturopplevingar (Iversen mfl., 2024; Singsaas mfl., 2024). Ein fritidsbustadpolitikk og ei utvikling av slike bustader som i hovudsak vektlegg kortsiktige økonomiske gevinstar, kan lett kome i konflikt med miljøomsyn. Det gjev mindre ønskjelege verknader for samfunnet som heilskap.

Oppsummering

Økonomisk tolegrense handlar om i kva grad reiselivet fører til ønska økonomisk verdiskaping. Masterplanen (2021) har mål om årleg vekst i verdiskaping og sysselsetting på 5 prosent fram mot 2030, 25 prosent høgare omsetnad per gjest og minst 50 prosent av toppmånadens omsetnad i botnmånaden. Aurland står no for omtrent halvparten av omsetnaden frå reiseliv i regionen (980 mill. kr i 2023), medan Lærdal, Årdal, Høyanger og Vik har låge inntekter.

Ser vi på turistane sitt totale forbruk pr segment, har regionen mange gjester innan camping, bubil, cruise og fritidsbustader - gjester med relativt lågt døgnforbruk. No er det vekst i reiselivsnæringa i regionen, og her er det mykje å hente på å auke verdiskaping frå segment som har høgare dagleg forbruk. Dei fire cruisehamnane i regionen har totalt 23,9 mill. kr i inntekter, fordelt på Flåm (18 mill.), Skjolden (4,3 mill. kr), Vik (1,5 mill. kr) og Fjærland (60 000 kr). Medan Flåm gjennom mange år har utvikla gode kommersielle produkt for cruiseturistane lokalt, manglar Vik og Skjolden førebels tilsvarande tilbod.

Verdiskaping lokalt knytt til fritidsbustader avheng av lokal kontroll og aktivitet i utbyggingsfasen, og nærleik og god tilgang til eit velfungerande lokalt handels- og servicetilbod. Lokalsamfunn og kommunar har eit betydeleg handlingsrom for å ta strategiske grep for å sikre lokal verdiskaping knytt til bygging og bruk av fritidsbustader.

Undersøkingane våre viser at mange gjestane opplever “frustrert forbruk”, der dei særleg saknar aktivitetar i lågsesong, ved dårleg vêr, kveldsaktivitetar, fleire kulturtilbod, fleire restaurantar, betre transporttilbod og tydelege «wow»-attraksjonar i fleire bygder.

Tiltak for økonomisk tolegrense

- Meir marknadsføring mot segment som blir lengre og har høgare dagleg forbruk.
- Utvide aktivitetstilbodet på kveldstid, i lågsesong og i dårleg vêr, slik at gjestane vert verande lenger.
- Utvikle fleire kulturbaserte opplevingar, som komplementerer godt naturbaserte attraksjonar og gjev auka verdiskaping.
- Ta strategiske grep for å sikre lokal verdiskaping knytt til bygging og bruk av fritidsbustader.
- Utvikle gode kommersielle tilbod i og rundt bygdene med cruiseanløp slik at meir av verdiskapinga blir att lokalt.
- Bruke mjuke verkemiddel som «codes of conduct» for å lokke fleire av bubilturistane inn på campingplassane.



Foto: Cruiseanløp i Flåm, juni 2025 ©A. B. Engeset

Kapittel 4. Miljømessig tolegrense

Bestillinga frå Sognarådet inneheld tre underspørsmål relatert til venta klimaendringar, utslepp av klimagassar og tiltak for å minske desse. Sidan spørsmåla tematisk heng naturleg saman har vi valt å samle dei i eitt kapittel. Vi byrjar med å sjå på venta utfordringar med tanke på klimaendringar, før vi gjer greie for krav om utsleppsreduksjon i ulike delar av næringa (1b). Deretter drøftar vi om regionen tek imot dei gjestane som passar til det klimaavtrykket som er ynskjeleg for området (2b), før vi avslutningsvis føreslår tiltak for å redusere utsleppa (4f).

Spørsmål 1b- del 1: Venta utfordringar med tanke på klimaendringar

Vestlandsforskning har forska på klimarisiko og klimatilpassing i mange år. Her skildrar vi klimaendringar som har konsekvensar for reiselivet i Sogn gjennom heile året, sjølv om dei fleste turistane kjem i

sommarhalvåret. Sidan Masterplanen (2021) legg opp til å auke trafikken elles i året, er det viktig å vere klar over kva klimarelaterte utfordringar det kan føre med seg.

Vi publiserer eit eige notat på reiselivssenteret si nettside om utfordringane som er venta i Sogn. Difor tek vi her berre med dei utfordringane som er mest relevant for næringa.

Samanlikna med andre kommunar i Noreg, kjem kommunane i Sogn ut med nokså låg samla klimarisiko. Funnet kjem frå ei omfattande kommunerangering Vestlandsforskning har gjennomført tidlegare. Likevel fører klimaendringane med seg mange uføresette endringar. Til dømes aukar sannsynet for meir ekstremvêr gjennom heile året, og det kan skape problem for reiselivet sjølv på sommarstid. Mange stader i Sogn kan det bli meir utfordrande å ta seg fram på grunn av skred- eller flaumfare.

At temperaturen stig, kan bli ein fordel for norske kommunar, inkludert sognekommunane, ved at fleire norske og utanlandske turistar legg ferien til Nord-Europa når Sør-Europa blir for varmt («coolcation»).

Nedbør vil det bli meir av gjennom heile året i tiåra som kjem, og i aukande grad fram mot det komande hundreårsskiftet. For den delen av vinterturismen som er avhengig av snø, vil klimaendringane by på stadig større utfordringar. I lågareliggande strok (under 600 m.o.h.) ventar forskarane ein sterk nedgang i talet på dagar med snø og sludd og ei stor auke i talet på dagar med regn fram mot 2060. Også i høgareliggjande område (over 600 m.o.h.) forventar dei at talet på dagar med snø går ned med mellom 45 og 25 prosent. Vestlandsforskning har tidlegare undersøkt snøforholda ved norske skisenter (Gildestad mfl., 2017). Studien viste at alle skisentera i Sogn som var med i kartlegginga, ville oppleve ein nedgang i snømengd i åra som kjem. Fleire skisenter risikerer etter kvart å måtte stenge.

Spørsmål 1b - del 2: Krav om utsleppsreduksjon

Eit anna viktig omgrep med tanke på framtidig risiko er *overgangsrisiko*. *Overgangsrisiko* knytter seg til konsekvensar av klimapolitikk og klimarelatert teknologiutvikling. For å leggje eit grunnlag for framtidig klimapolitikk tek vi utgangspunkt i dagens utsleppskrav. Norge sitt mål under Parisavtalen er å redusere totale utslepp av klimagassar med minst 55 prosent i 2030 samanlikna med nivået i 1990, eit mål som er lovfesta i klimaloven. Som følgje av dette kjem det både nasjonalt og internasjonalt stadig nye krav og reguleringar for å få ned utslepp av klimagassar. Ettersom det er transportdelen av reiselivet som har høgst utslepp vil vi her hovudsakeleg konsentrere oss om krav og reguleringar innan vegtrafikk, passasjerbåtar og cruiseskip, og luftfart.

Nasjonale føringar

Nasjonal transportplan 2022-2033 og Klimaplanen for 2021-2030 set mål om å redusere utslepp frå transportsektoren med 50 prosent innan 2030 (samanlikna med 2005). Sentrale verkemiddel for å få til dette er å auke CO₂-avgifta, krav til bruk av biodrivstoff, krav om null- og lågutsleppsteknologi og bruk av støtteordningar og krav i offentlege anskaffingar. CO₂-avgifta bidreg til at prisen på fossilt brennstoff aukar, og gjev dermed insentiv til å velje alternative drivstoff og til teknologiutvikling. CO₂ avgifta for ikkje-kvotepliktige utslepp auka frå 952 kr pr tonn i 2023, til 1176 kr pr tonn i 2024. Regjeringa vil fortsette med ei gradvis opptrapping av CO₂-avgifta til 2000kr. (i 2020-kr) fram mot 2030.

Når det gjeld CO₂-avgift på kvotepliktig utslepp frå luftfart var den på 674 kr per tonn i 2024. Denne avgifta kjem i tillegg til kvotepris. Med gjennomsnittleg kvotepris for 2023 var samla karbonpris (summen av kvotepris og avgift) for luftfart om lag 1 700 kr per tonn CO₂ i 2024.

Regjeringa nyttar og fleire regulatoriske verkemiddel for å få ned utslepp frå transportsektoren. Her er kravet til omsetning av biodrivstoff eit viktig verkemiddel. Omsetningskravet for *vegtrafikk* vart auka til 19 prosent frå 1.jan 2024. I regjeringa sin klimastatus og -plan 2024 går det fram at kravet vil auke til 33 prosent i 2030. For *flytrafikk* er omsetningskravet for avansert biodrivstoff på 0,5 prosent. For *innanriks sjøfart* vart det innført krav om 6 prosent 1. oktober 2023. Regjeringa tek sikte på å auke kravet til 18 prosent i 2030.

Regjeringa har òg innført nullutsleppskrav for offentlege anskaffingar av personbilar, varebilar og bybussar. For tyngre køyretøy og langdistansebusser gjelder tilsvarende krav innan 2030. I Nasjonal transportplan står det at krav om nullutslepp i offentlege anskaffingar av ferjer og hurtigbåtar blir vurdert frå 2024 og 2025.

Elbilar har vore fritakne for eingongsavgift og meirverdiavgift, men som følge av den teknologiske utviklinga er det ikkje lenger nødvendig å vidareføre avgiftsfordelane på same nivå for å auke andelen elbilar. Regjeringa har gått i retning av å innføre kjøpsavgifter på elektriske personbilar, men samstundes sikre at elbilane er konkurransedyktige.

For verdsarvfjordane (Geirangerfjorden, Nærøyfjorden) gjeld særreglar for cruiseskip, turistbåtar og ferjer. Frå 1.januar 2026 skal passasjerskip under 10 000 bruttotonn vere nullutsleppsfartøy for å segle i verdsarvfjordane. Frå 1. januar 2032 vert kravet gjeldande og for skip over 10 000 bruttotonn. Her vil det i overgangsperioden vere tillat bruk av biogass og enkelte berekraftige biodrivstoff fram til 2035. Der det er tilgjengeleg vil det vere obligatorisk bruk av landstraum (<https://www.sdir.no/regelverk/rundskriv/fastsettelse-av-nullutslippskrav-for-turistskip-og-ferger-i-verdensarvfjordene/>).

Nå det gjelder utslepp frå sjøtransport, vil regjeringa (i følgje nasjonal transportplan) greie ut om hamner som ynskjer det, kan stille krav om at fartøy skal nytte seg av elektrisitet eller andre låg- eller nullutsleppsdrivstoff for å kunne anløpe og nytte hamna, og om hamnene eventuelt kan avvise fartøy som ikkje stettar kravet. I dag nyttar hamnene i Vik, Skjolden og Flåm seg av EPI- systemet, der hamneavgifta mellom anna blir rekna ut i frå ulike miljøindikatorar. Dette gjev dermed reiarlaga insentiv til å vere meir miljøvenlege, men det ligg ingen krav i ordninga.

Internasjonale føringar

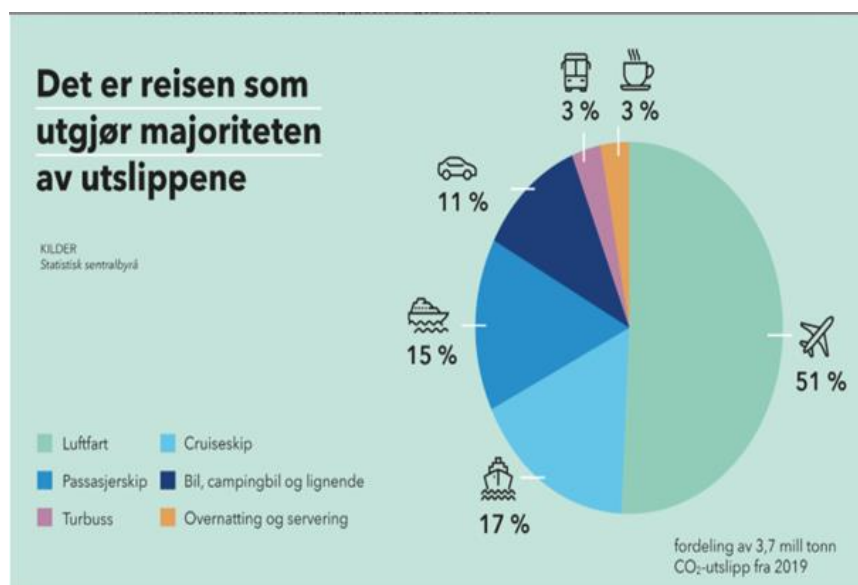
Når det gjelder internasjonale maritime regler, har FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) vedtatt eit Net-Zero rammeverk (2023) og skjerpa krav i MARPOL Annex VI for å redusere klimagassutslepp frå skip. Dette gjeld alle havgåande skip over 5 000 bruttotonn, inkludert cruiseskip og passasjerskip. Hovudpunkta her er ei gradvis skjerping av drivstoffet sin utsleppsintensitet, innføring av prising på utslepp og krav om rapportering og sertifisering av drivstoff, og mål om netto nullutslepp frå internasjonal skipsfart innan 2050.

I april 2024 vedtok EU forordninga om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff (AFDIR). Dette er ein del av “Fit for 55” pakken med mål om å kutte EU sine utslepp innan 2030 med 55 prosent. Forordninga omfattar fleire ulike typar drivstoff og transportformer, blant anna maritime fartøy. AFDIR inkluderer krav om å installere landstraumanlegg, der medlemslanda skal utvikle nasjonale handlingsplanar for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff, inkludert hamner. Vi har ikkje funne detaljar for korleis og eventuelt når forordninga vil få følger i Norge.

Sjølv om relativt få turistar i vår region kjem direkte med fly, vil endra reglar for luftfart påverke trafikken til Noreg og dermed og indirekte til Sogn. Luftfart innan EU og EØS er dekkja av utsleppshandelssystemet EU ETS der flygingar innad EØS, og flygingar til/ frå EØS (under visse vilkår), må kjøpe utsleppskvoter. Det pågår ei gradvis utfasing av gratis kvoter til flyselskapa og frå 2026 er det venta full auksjonering (og ingen gratis kvoter) for luftfart. Frå 31. desember 2031 er det vedteke nye CO2 standardar for drivstoffeffektivitet.

Spørsmål 2b: Tek vi imot dei gjestane som passar til det klimaavtrykket som er ynskjeleg for vårt område?

Her tek vi utgangspunkt i målsettingane for klimaavtrykket slik det er formulert i Masterplan for reisemålet Sogn (2021) og ser dette opp mot besøksmønstre i Sogn (sjå kap. 2). I masterplanen er det sett som eitt av dei overordna måla at klimautsleppa frå reiselivet i Sogn skal reduserast med 50 prosent innan 2030. Dette er eit ambisiøst tal som krev stor omstilling. Denne omstillinga viser likevel ikkje att i handlingsplanen til Masterplanen der dei jobbar for auka sysselsetting og verdiskaping i reiselivet med minst 5 prosent per år, og at forbruket per gjest skal auke med minst 25 prosent innan 2030. Masterplanen ynskjer og å satse på heilårs reiseliv, og ser mot oversjøiske marknader for å få betre inntening i skulder- og lågsesong. Visit Sognefjord har tydelege satsingar både mot asiatiske og nordamerikanske marknader og mot Australia. Innovasjon Norge (2025c) har i motsetnad planlagt å dempa marknadsføringa mot oversjøiske marknader.



Gjestene som kjem til regionen har ulike klimaavtrykk. Forsking på utslepp frå reiselivet viser eintydig at det er transportdelen som står bak dei største utsleppa, og då særleg reiser med fly. Figuren under er henta frå SSB, men samsvarar godt med egne berekningar som Vestlandsforsking har gjort (Sun mfl., 2022).

Fordeling av utslepp frå reiselivsnæringa i Norge 2019. Kjelde: SSB (2019)

Det kjem ikkje fram i masterplanen korleis ein vil rekne på reduksjon i klimagassutslepp. I litteraturen skil ein gjerne på geografiske utslepp og forbruksbaserte utslepp. Dei geografiske er i dette tilfellet dei utsleppa som fysisk skjer innanfor kommunens grensar. Dei forbruksbaserte utsleppstala derimot, eller klimafotavtrykket, ser på forbruket lokalt men inkluderer og utsleppa frå heile turistreisa. Dei offisielle tala, både på nasjonalt og lokalt nivå, er basert på geografiske utslepp, slik også utrekningane til Miljødirektoratet¹ byggjar på. I Vestland fylkeskommune (2022) sin regionale plan for klima har dei både eit mål om netto null geografiske utslepp innan 2030, og eit mål om å redusere klimafotavtrykket.

¹ <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner?area=692§or=-2>

Ser ein på dei geografiske utsleppa er dei største utsleppskjeldene frå skips- og biltrafikk. Når det gjeld skipstrafikken har det vore ei positiv utvikling dei siste åra. Regionen har i dag fleire elektriske ferjer drifta av Norled, der sambandet Mannheller- Fodnes no har to elektriske ferjer, og sambandet Vangsnes-Hella-Dragsvik har tre nye elektriske ferjer. Begge sambanda er sentrale for både lokal- og turisttrafikk i Sogn. I tillegg har delar av den meir spesifikke turistbåttrafikken vorte elektrifisert. I Aurland har Norway's best no tre katamaranar som går i turisttrafikk; Vision of the Fjords, Future of the Fjords og Legacy of the Fjords. Medan Vision of the Fjords er ein elektrisk hybrid, er dei to andre heilelektriske nullutsleppsfartøy.

For reiselivet vil det vere særskilt aktuelt å sjå på utsleppa frå eit forbruksperspektiv, ettersom størsteparten av reisa går føre seg utanfor kommunens grenser (Aall mfl., 2015). Dersom Sogn er målet for reisa vil det vere naturleg å tenke at alle utsleppa som skjer som følge av reisa bør reknast med, ikkje berre utsleppa som skjer i Sogn. Desse utsleppa vil ofte vere langt høgare. Særleg lange reiser, og reiser med fly og skip har store utslepp (Creutzig mfl., 2022; Ivanova mfl., 2020). Dersom ein skal ta målet om å minske utsleppa med 50 prosent fram mot 2030 på alvor, handlar det om å få ned bruken av dei mest utsleppskrevjande formene for transport, særleg fly og cruise (Sun mfl., 2022), og i aller høgast grad langreiste flyturar (Ivanova mfl., 2020). Til dømes viser ein studie av Europa, USA og Canada at dei 17 prosent lengste flyreisene står for 62 prosent av utsleppa (Gössling mfl., 2024). Medan regionen har mange reisande som kjem med privatbilar og buss, er utsleppa her langt lågare. Dersom Norge skal nå nullutsleppsmål, er tilrådinga å satse meir på nærmarknadane (Sun mfl., 2022). Da bør ein satse på færre turistar, turistar som reiser kortare og som blir verande lengre.

Ser ein til dømes på dei mange dagsbesøkande som kjem og tek Flåmsbanen, kan utsleppa knytt til turistane sitt besøk i Aurland kommune vere låge då turistane kjem med buss, tek Flåmsbana og køyrer vidare. Ser ein derimot på kvar dagsturistane kjem frå og reknar på utslepp frå dei forlèt heimen sin til dei er attende, finn ein sær høge tal då mange er frå USA og andre oversjøiske marknader.

I Masterplanen for reisemålet Sogn (2021, s.9) er «heile året» ein av tre visjonar, der ein ynskjer «å skape eit reiseliv som gjev stabile heilårs arbeidsplassar». Frå ein økonomisk ståstad er ei slik satsing fornuftig, men om ein ser på utsleppssida ved ei slik satsing så er det meir problematisk. I den nyaste turistundersøkinga frå Innovasjon Norge (2025), blir det slått fast at sesongutviding betyr at fleire vil komme med fly, og at det slik sett er ein motsetnad mellom ønsket om økonomisk berekraft og miljømessig berekraft. Dei finn at andelen som nyttar fly på flyreisa både til og i Norge er høgare utanfor sommarsesongen. Som del av arbeidet med å auke inntening i skulder- og lågsesong, satsar Visit Sognefjord mellom anna mot asiatiske og nordamerikanske marknader og mot Australia. Dette er marknader som fører med seg store utslepp og satsingane står i sterk kontrast til målsettingane om å få ned utsleppa.

Utslepp frå cruise

Cruiseskip gjev høge utslepp per passasjerkilometer. Når mange i tillegg flyg til startham for cruiseferien og heim att frå slutthamna, vert dette ein ferieform med høg miljøpåverknad. Nasjonalt har utviklinga i tal anløp vore litt ujamn fram mot pandemien, då det vart nesten full stopp. Trafikken gjorde eit byks etter pandemien, med ein auke frå 2634 anløp i 2019, til 3413 i 2022 til 3812 i 2023, før det flater ut med 3654 anløp i 2024. Ser ein på tal passasjerar har det vore ein dobling frå ca. 3 millionar totalt i 2016, til ca. 6 millionar i 2023 (Kystverket, 2024).

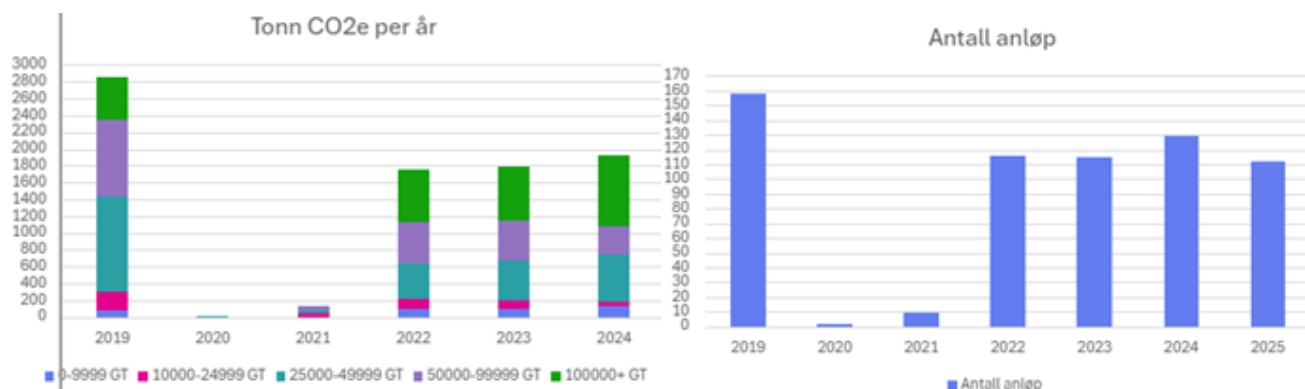
I det følgjande presenterer vi utslepp frå cruise i dei lokale hamnene Flåm, Skjolden og Vik. Tala er henta frå Kystverket sin modell MarU. Berekningane i modellen er basert på den Internasjonale Maritime Organisasjon(IMO) sin fjerde klimagass-studie². I MarU kan ein filtrere og hente ut data basert mellom anna på: kommune, type utslepp, år, skipstype, skipsstørrelse og operasjonsfase (ved kai, undervegs, ankring osv.). Vi har valt å basere oss på denne modellen fordi talgrunnlaget er offentleg tilgjengeleg og metoden er transparent.

Flåm

Figur 7 viser utslepp frå cruiseskipa ved hamn i Flåm frå 2019 til 2024. Søylen viser både totale utslepp og utslepp knytt til ulike storleikar på cruiseskipa. Mengda utslepp heng naturleg saman med tal anløp. Figur 8 viser at tal anløp i Flåm har gått ned sidan pandemien, ei utvikling som nok er knytt til det forventade nullutsleppskravet som skulle komme i 2026 men som no (fram til 2032) berre gjeld for passasjerskip i verdsarvfjordane under 10 000 bruttotonn. Sidan pandemien har tal anløp stabilisert seg mellom 110 og 130. Medan tal anløp ikkje har endra seg mykje, har det vore ein auka i tal på dei største skipa (knytt til lovverksendringane). Dei største skipa slepp ut meir enn mindre skip, men har samstundes mindre utslepp pr passasjer. Trenden med større skip ser ein att både nasjonalt og internasjonalt (Kystverket, 2024).

Hamna i Flåm har fått stønad frå Enova til storstilt elektrifisering som hamna voner er på plass i 2027. Dette vil bidra vesentleg til reduserte utslepp av klimagassar, lokal luftforureining og støy frå hamna i Aurland. Samstundes veit vi at elektrifisering av cruisehamner er kostbart, og forutsett stabilt høge tal anløp. Det er dermed ikkje ei løysing som ein berre utan vidare kan overførast til dømes til hamnene i Vik og i Skjolden. Elektrifisering tek òg berre vekk utsleppa i hamn, medan den største delen av utsleppa er knytt til dei store avstandane cruiseskipa dekkjer.

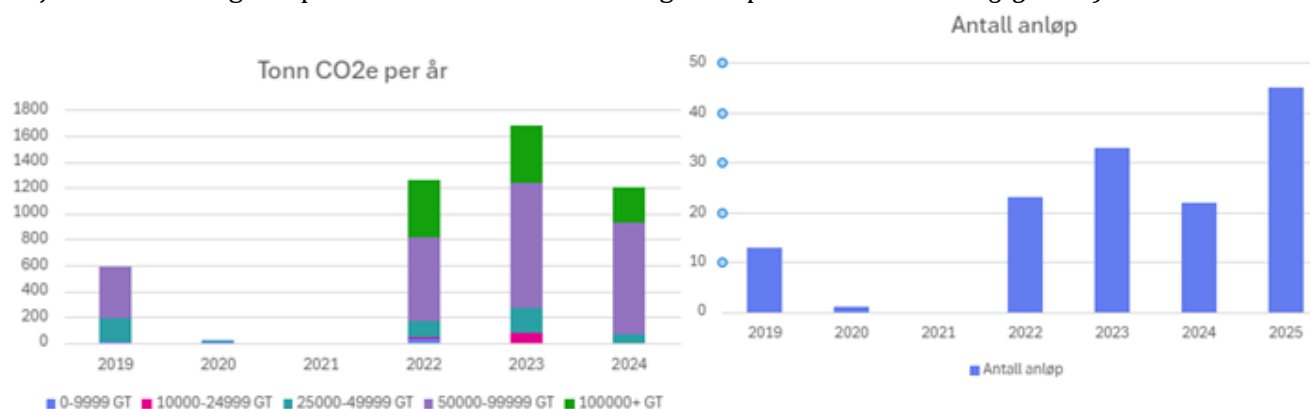
² <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/fourth-imo-greenhouse-gas-study-2020.aspx>



Figur 7 viser utsleppa frå cruiseskip og figur 8 viser talet på cruiseanløp i Flåm.

Skjolden

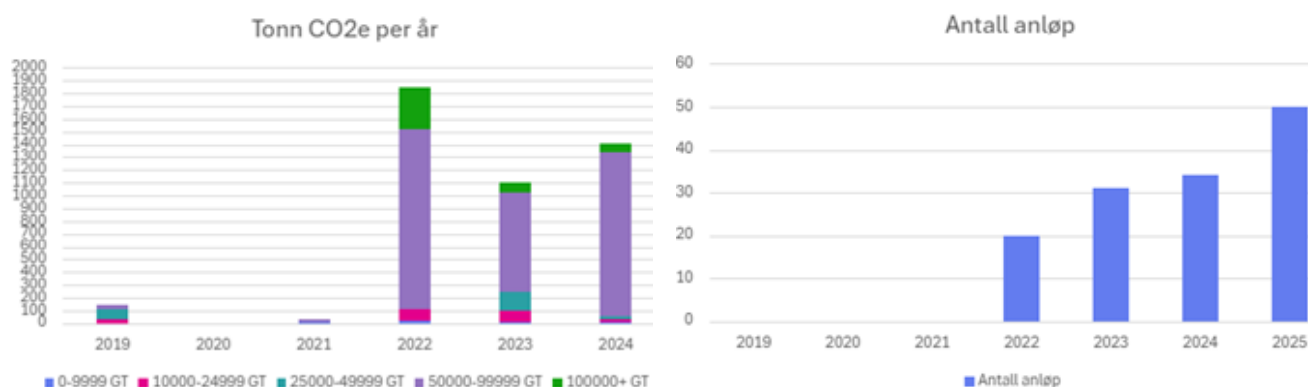
I Skjolden ser ein òg kor utsleppa av CO2 samsvarar med tal anløp til hamna (figur 9). Tal anløp har variert, men med dei 45 anløpa i 2025 som eit tydeleg rekordår. Utsleppa frå 2025 er enno ikkje klare. Skjolden har mange skip i størrelse 50-100 000GT og få skip under 50 000 GT (figur 10).



Figur 9 viser utsleppa frå cruiseskip og figur 10 viser talet på cruiseanløp i Skjolden.

Vik

I Vik ser ein og at utsleppa er aukande med aukande tal skip (figur 11). I 2022 er utsleppstala uventa høge, då det berre var 20 skip med anløp i hamna det året. Kvifor tala her er så høge finn vi ikkje ei god forklaring på i tala frå Kystverket. Til liks med Skjolden hadde Vik eit byks i tal anløp i 2025, med 50 anløp (figur 12). Utsleppstala for 2025 er ikkje klare enno når rapporten vert levert.



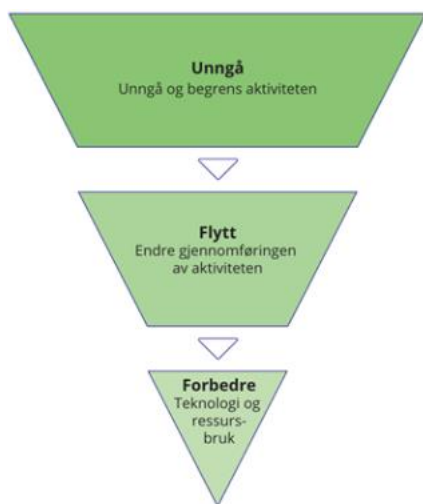
Figur 11 viser utslepp frå cruiseskip og figur 12 viser talet på cruiseanløp i Vik.

Alle dei tre hamnene, Vik, Skjolden og Flåm nyttar differensiert hamneavgift i form av Environmental Port Index (EPI). EPI er eit miljørapporteringsystem for cruisehamner som er utvikla av norske hamner. Alle skip som vitjar hamna, gjev ein miljørapport ved avreise. EPI for cruiseskip er basert på ulike miljøkriterium. Skip med høg EPI-score får tilleggsgebyr i hamna, medan skip med låg EPI-score får lågare utgifter. Det hadde vore interessant å undersøke nærare korleis EPI-sertifiseringa over tid har påverka skipa sine utslepp, men det har vi ikkje rom for i dette prosjektet.

Spørsmål 4f: Kva tiltak må til for å redusere klimautsleppa?

Her vurderer vi kva for tiltak som må til for å redusere klimautsleppa. Klimautvalet 2050 foreslår å leggje Unngå-, Flytte-, Forbetre-rammeverket (figur 13) til grunn når ein skal vurdere tiltak for å redusere klimagassutslepp (NOU 2023:25). Rammeverket seier at det er størst reduksjonspotensial ved å unngå eller redusere unødvendig aktivitet, til dømes å reise mindre eller kortare. Det nest største reduksjonspotensialet kjem typisk frå å gjere aktiviteten på ein annan måte, til dømes ved å leggje til rette for meir kollektiv og smart mobilitet, eller gå frå fly over på tog som transportform. Det som har lågast reduksjonspotensial, og derfor gjerne bør prioriterast til slutt er å forbetre aktiviteten, slik som å endre drivstoffet frå fossilt til elektrisk, men elles oppretthalde same forbruksnivå og forbruksmønster.

For reiselivet sin del, som det kjem fram over, vil det vere mest å hente på å få ned tal reiser og redusere reiseavstandar. I avsnitta over ser ein korleis det å få ned talet på lange flyreiser og talet på cruisereiser er det som verkeleg vil monne for å få ned utslepp. Så lenge ein vel å satse mot oversjøiske marknader og reiselivet samtidig er i vekst, vil ikkje utsleppa gå ned. Dei viktigaste tiltaka vil dermed vere knytt til å bremse eller stoppe marknadsføringa til oversjøiske marknader, og få ned tal cruiseanløp. Norge er elles langt framme når det gjeld å elektrifisere bilparken, og regionen er av dei fremste i landet når det gjeld elektrifisering av ferjer og turistbåtar.



Rammeverket for tiltak- unngå, flytt og forbedre. Kjelde: Klimautvalget 2050

Med den sterke auken som er forventa for reiselivet i regionen fram mot 2030 er det vanskeleg å sjå føre seg at utsleppa frå næringa vil bli mindre. Veksten vil raskt ete opp vinsten av lokale tiltak (Løseth mfl., 2025). Skal utsleppa ned, må ein tore å bruke “unngå”-strategiar; strategiar som inneber å få ned tal reisande, og ha færre turistar som reiser langt. Kommunar og reisemålsselskap må vurdere kor mange cruiseturistar dei vil ha og kva marknader dei skal satse på.

Oppsummering

Framskrivingar for Sogn og Fjordane under høgt utsleppsscenario (RCP8.5) viser markant klimaendring mot 2100. Temperaturen aukar mest om haust og vinter, med opptil +4 °C, medan nedbøren aukar for alle årstider, særleg vinter (+17 prosent) og haust (+15 prosent). Talet på dagar med snø går kraftig ned, spesielt under 600 moh, medan regn aukar tilsvarende. Sludd blir redusert i lågare område. Snø sikkerheita for skianlegg vert dramatisk svekka– fleire anlegg fell under økonomisk berekraftig drift innan 2050, og kunstsnepproduksjon må aukast kraftig. Usikkerheit i modellane understrekar behovet for lokal tilpassing og vidare analysar.

Norge har lovfesta mål om å redusere klimagassutslepp med 55 prosent innan 2030, og transportsektoren står sentralt i omstillinga. Nasjonale tiltak inkluderer høgare CO₂-avgift, krav til biodrivstoff, nullutsleppsteknologi og elektrifisering av ferjer og turistbåtar. For verdsarvfjordane blir det krav om nullutslepp for passasjerskip under 10 000 bruttotonn frå 2026 og for større skip frå 2032, med overgangsordningar for biogass og landstraum. Internasjonalt skjerpar IMO utsleppskrava for skipsfart, og luftfarten får strengare kvotereglar. For reiselivet i Sogn er transport den største utsleppskjelda, særleg fly og cruise, og vekststrategiar mot oversjøiske marknader står i kontrast til klimamål. Elektrifisering av hamner som Flåm kan redusere lokale utslepp, men hovudutfordringa ligg i å redusere lange reiser og tal cruiseturistar.

Tiltak for miljømessig tolegrense (utslepp av klimagassar)

- Langdistansefly er den store drivaren av utslepp frå reiselivet, og ein bør bremse marknadsføringa mot oversjøiske marknader for å få ned utsleppa.
- Marknadsføring bør rettast mot nærmarknader, også i skulder- og lågsesong.
- Redusere tal anløp for å få ned utsleppa frå cruiseskipa.
- Halde fram det gode arbeidet med elektrifisering av ferjer og turistbåtar i regionen.
- Elektrifisering av cruisehamna i Flåm vil gje store kutt i utslepp, og realisering av planane om bruk av overskotsstraum som skildra i rapporten frå Hafslund (2023), bør realiserast.



Foto: Fv. 5627 Aurlandsfjellet, juni 2025 ©A. B. Engeset

Kapittel 5. Infrastrukturen si tolegrense

Eit reiseliv i vekst stiller aukande krav til infrastrukturen. Spørsmål 5 i bestillinga har infrastruktur som hovudtema. I arbeidet med innbyggerundersøkingane ser vi kor tett temaet om infrastruktur er knytt heng saman med trivselen til innbyggerane. Når infrastrukturen ikkje er på plass, er det ikkje berre turistane som merkar det, men òg innbyggerane i form av køar på vegane, beredskapsutfordringar, søppel og ekskrement langs vegane, fulle parkeringsplassar og fulle søppeldunkar. Innbyggerundersøkingane vil difor òg vere ei viktig kjelde her.

Kapittelet svarar ut underspørsmål 5a) Kva er status på infrastruktur, er regionen klar til å handtere auka turisme? Her har vi valt å starte med å svare ut spørsmålet både når gjeld infrastruktur knytt til veger og busette strøk. Delspørsmål 5c) spør etter biltrafikk i sentrumsområde og «pressområde, og belastning på busette og for vegane. Dette ser vi som ei naturleg forlenging av diskusjonen om infrastruktur på 5a). Deretter svarar vi ut spørsmålet om infrastruktur knytt til populære stiar. Til slutt svarar vi på 5b) Beredskap og tryggleik for transport og utrykkingar i risikoområde/ strekningar.

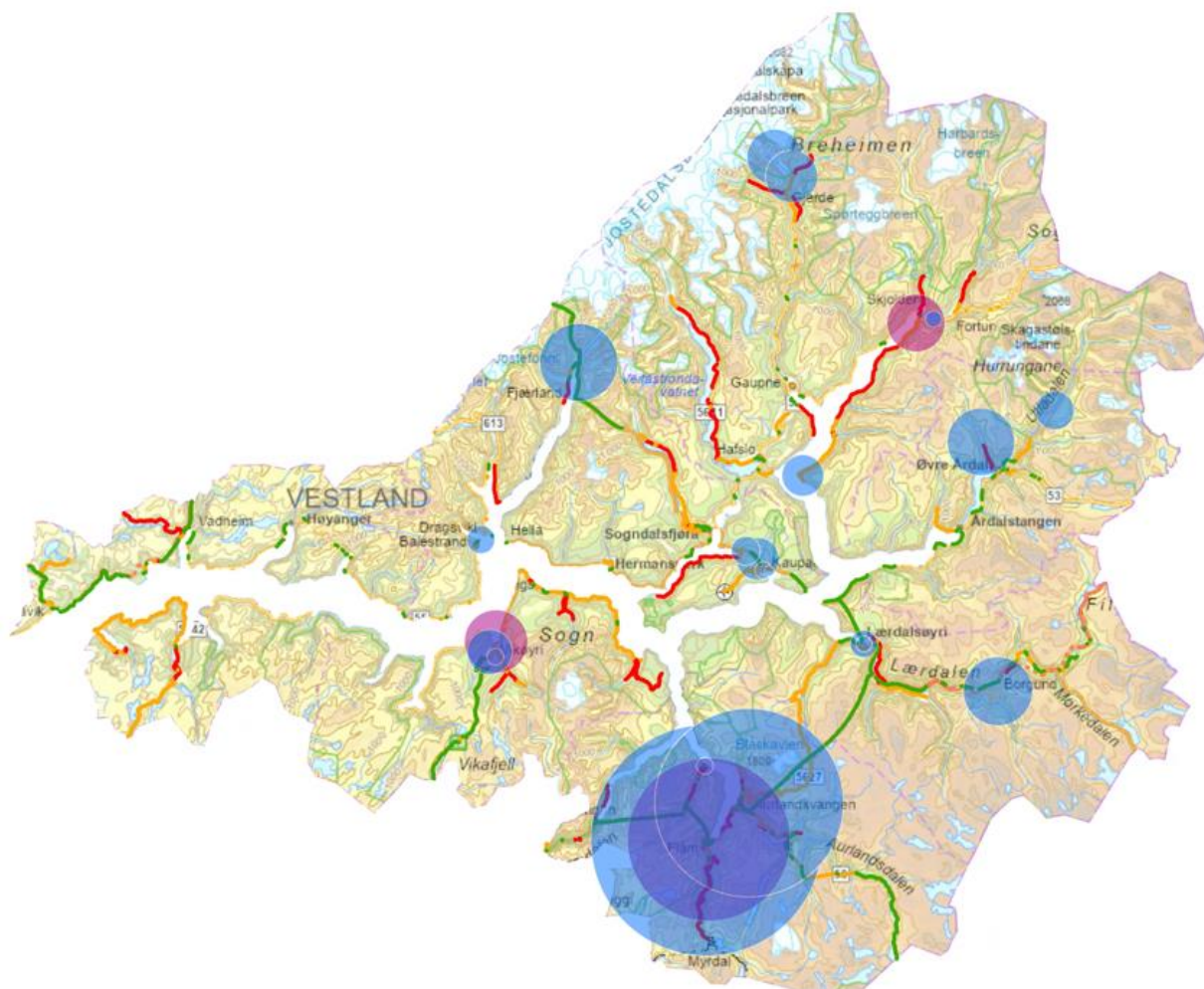
Spørsmål 5a) Kva er status på infrastruktur, er regionen klar til å handtere auka turisme?

Infrastruktur for reiselivet er eit stort tema. Det omfattar vegnettet vårt, beredskap innanfor politi, brann og helsetenester, tilrettelegging i natur i form av stiar, skilt og overnatting, i tillegg til infrastrukturen i sjølve reiselivsnæringa, i form av overnattingsstader, kafear og restaurantar, attraksjonar og aktivitetar. Ser ein vekk i frå hamneområdet i Flåm, som over lang tid har utvikla ein infrastruktur og eit mangfaldig tilbod retta mot store mengder cruiseturistar, er infrastrukturen i Sogn stort sett tilpassa innbyggjarane sitt behov. Her vil vi først sjå på utfordringar knytte til vegnettet i regionen, før vi ser på infrastruktur i form av tilrettelegging for turistar i bygdene.

Turistauke på smale vegar

Utfordringar knytt til smale vegar er noko som går att i regionen, og utfordringane vert ikkje mindre med auka trafikk i sommarmånadane. Smale vegar fører naturleg nok til frustrasjon, men det skapar òg trafikkfarlege situasjonar og utfordringar for beredskap.

I kartet under har vi lagt inn dei største attraksjonane i regionen (blå sirklar), og cruisekaiene (rosa sirklar). Vegane har fått farge etter kva vegbreidde dei har. Raud farge betyr at vegbreidda er smalare enn minstekravet på 4,5 meter. Vegar med oransje farge har ei vegbreidde som akkurat møter kravet for bustadgater, 5,5–6 meter, men vi inkluderer vegbredde frå 4,5 til 6 meter. Grøn farge betyr at vegbreidda er over 6 meter:



Kartet viser store attraksjonar i regionen (blå rundingar), cruisehamner (rosa rundingar) og vegar av ulik breidde.

Når vi i innbyggerundersøkinga har spurt etter utfordringar med reiselivet, går dei smale vegane att. I kartet over ser vi mellom anna at dei fleste vegane i **Luster** enten er oransje eller raude, og i innbyggerundersøkinga kjem det tydeleg fram at desse ikkje er dimensjonerte for dagens trafikk i sommarmånadane. På påstanden “I høgsesongen er det for mykje trafikk (bussar, bilar, bubilar, syklistar) på smale vegar”, svarar til saman 79 prosent at dei enten er svært einige (52 prosent) eller einige (27 prosent).

I Luster har vi òg eit spørsmål om cruise, der vi har sett opp påstandar som gjeld trafikk i tilknytning til cruiseanløp. På påstanden “Bussar med cruiseturistar skaper utfordringar på smale vegar i kommunen” svarer til saman 75 prosent at dei er enten svært einig (47 prosent) eller einig (28 prosent).

Når cruiseturistane kjem i land er det mange som går tur eller sykklar langs vegane, og vi spurde kva innbyggerane meiner om påstanden “Cruiseturistar til fots/på sykkel skapar trafikkfarlege situasjonar på vegane nær Skjolden”. Her svarar til saman 70 prosent at dei er enten svært einig (49 prosent) eller einig (21 prosent).

På kartet ser vi òg korleis hamna og dei store attraksjonane i **Aurland** er omkransa av smale vegar. E16 går som ein grøn strek gjennom kommunen, men dei andre vegane er ikkje bygd for mykje trafikk. I innbyggjarundersøkinga kjem utfordringane tydeleg fram. På påstanden "I høgsesongen er det for mykje trafikk (bussar, bilar, bubilar og syklistar) på smale vegar", svarar til saman 94 prosent at dei er enten svært einige (75 prosent) eller einige (19 prosent).

I Aurland har vi og nokre spørsmål som gjeld cruise og trafikk. På påstanden "Bussar med cruiseturistar skaper utfordringar på smale vegar i Undredal og til Stegastein", svarer til saman 92 prosent at dei er enten svært einige (73 prosent) eller einige (19 prosent). Her er og mange anten er svært einige eller einige i påstanden "Cruiseturistar dominerer vegane frå Flåm sentrum og opp Flåmsdalen", totalt 67 prosent.

Også i den tredje cruisekommunen, Vik, er trafikken ei utfordring. På påstanden "Cruisetrafikken skapar for mykje trafikk (bussar, syklistar og fotgjengarar) på vegane i/ nær Vikøyri, svarer 40 prosent at dei er svært einige og 23 prosent at dei er einige, totalt 63 prosent.

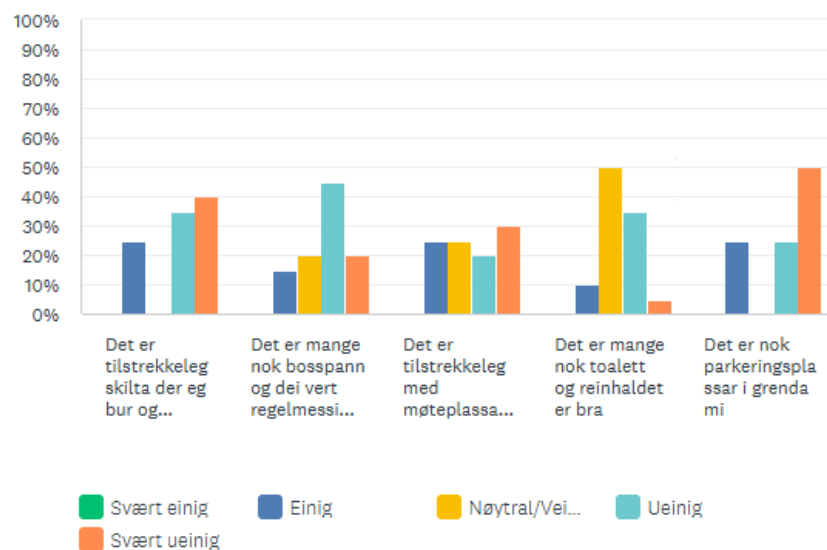
Samstundes er det ikkje berre i cruisekommunane ein ser utfordringar som gjeld vegane. Både i Sogndal, Balestrand, Fjærland og i noko mindre grad Høyanger, Årdal og Lærdal meiner mange innbyggjarar at turistane bidreg til auka kø på vegane og trafikkfarlege situasjonar. Med den store veksten som er forventa i reiselivet, vil desse utfordringane auke på viss ikkje vegane blir utbetra.

Infrastruktur i bygdene

Når det gjeld infrastruktur i bygdene, har vi valt ut nokre stader der vi ser at besøkstrykket til tider er stort, Solvorn, Vik og Skjolden. Medan Skjolden og Vik er bygder med cruisehamner, er det hovudsakeleg den store mengda dagsturistar som skaper problem i Solvorn. I figurane under ser vi kva innbyggjarane i desse bygdene har svara på spørsmålet: **"Mange besøkande gjer det naudsynt med tilrettelegging. I kva grad er du einig i påstandane nedanfor når det gjeld grenda/ bygda di?"**

Solvorn

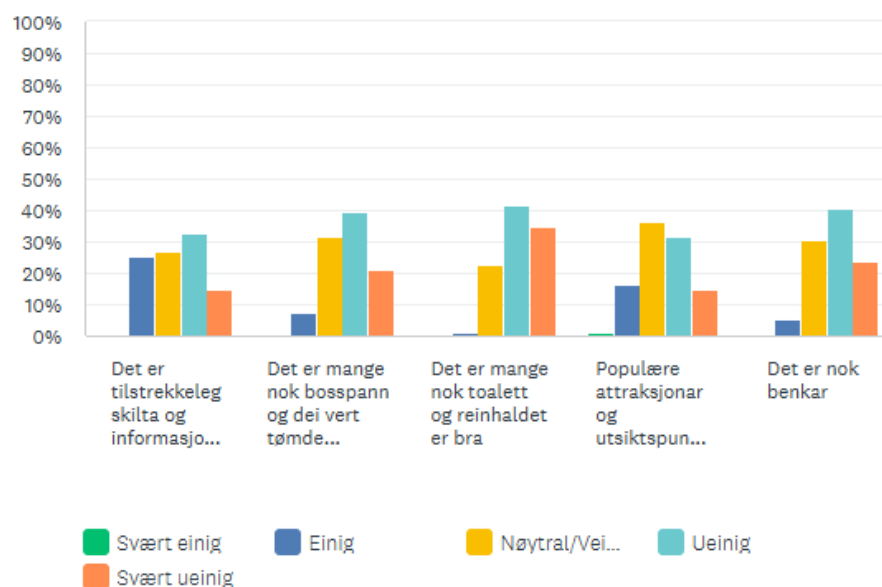
Answered: 20 Skipped: 0



Her ser vi at dei største utfordringane er manglande parkeringsplassar og skilting, men det er òg mange som vil ha fleire bospann og toalett.

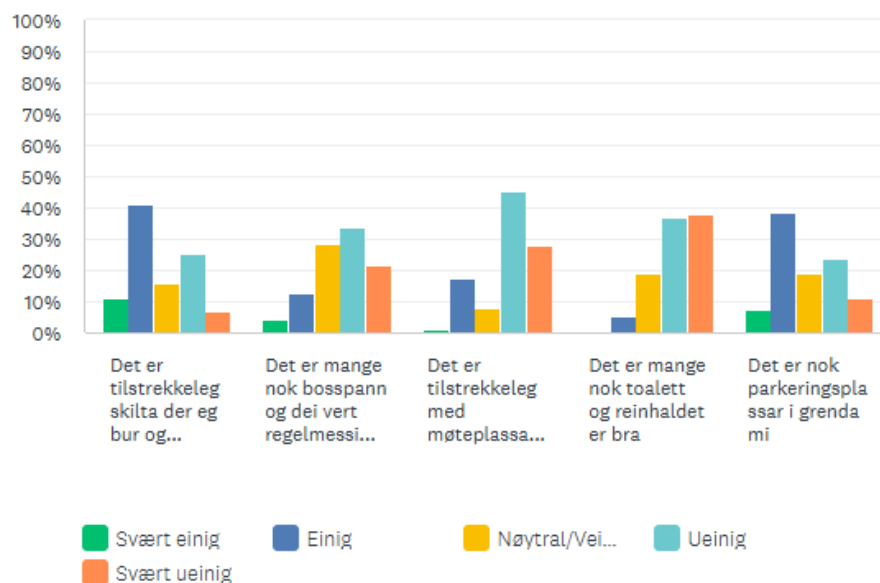
I **Vik** er same spørsmål retta meir direkte mot cruise: **“Ved cruiseanløp kjem mange cruiseturistar til Vikøyri på ein gong, og god tilrettelegging er naudsynt. I kva grad er du einig i påstandane nedanfor?**

Answered: 159 Skipped: 2



Figuren viser at det er mykje som må leggjast betre rette i Vik. Det manglar toalett (77 prosent om ein legg saman dei som er anten ueinige eller einige i påstanden), benkar (65 prosent) og bospann (60 prosent) og populære attraksjonar og utsiktspunkt er ikkje godt nok tilrettelagde (47 prosent). I tillegg meiner mange, til saman 47 prosent, at det manglar tilstrekkeleg skilting og at informasjonen som blir gitt, ikkje er god nok.

I **Skjolden** fekk innbyggjarane same spørsmålet som i Solvorn: **“Mange besøkande gjer det naudsynt med tilrettelegging. I kva grad er du enig i påstandane nedanfor når det gjeld grenda/ bygda di?”**



Her ser vi at dei påstandane flest er ueinige med, er "Det er tilstrekkeleg med møteplassar langs vegane i/ til grenda mi" (73 prosent er anten svært ueinige eller ueinige), "Det er nok toalett og reinhaldet er bra" (75 prosent), "Det er mange nok bosspann og dei vert regelmessig tømde (55 prosent). Ein del meiner òg at det trengst fleire skilt eller meir informasjon og fleire parkeringsplassar, men her er meiningane meir delte.

Døma over viser korleis bygder som tidvis opplever stort besøkstrykk krev omfattande tilrettelegging. Infrastrukturen, som han er i dag, er ikkje bygd for å tole det høge talet besøkande, noko som også kjem fram i kapittelet om sosial tolegrense, særskilt når det gjeld Aurland. Ein må dessutan heile tida sjå desse funna ut i frå at reiselivet er venta å vekse kraftig i dei neste åra (Menon Economics, 2023) slik at infrastrukturen må tole mange fleire besøkande i framtida. Samstundes er regionen stor, og dei utfordringane vi ser er stort sett knytte til høgsesongen til og enkelte pressområde. Infrastrukturen i store delar av regionen toler fint fleire besøkande.

Spørsmål 5c) Biltrafikk i sentrumsområda og «pressområde» og belastning på fastbuande og for vegane

Her har vi valt å ta utgangspunkt i bygder der vi i innbyggjarundersøkingane finn at det er dårleg samsvar mellom infrastruktur og talet på besøkande i høgsesongen. Vi legg dermed vekt på subjektive opplevingar og utvalde dilemma som blir trekte opp i det kvalitative materialet frå innbyggjarundersøkingane.

Vi vel dermed å definere «pressområde» som område der det er dårleg samsvar mellom infrastruktur og tal besøkande i høgsesongen. I avsnitta over såg vi korleis Skjolden, Vik og Solvorn manglar tilrettelegging

på dagar med høgt besøkstrykk, men òg bygder som Fortun, Undredal, Aurlandsvangen, Flåm og Undredal kan trekkast fram. Dette er bygder som er dimensjonerte for eit innbyggartal på nokre få hundre, men som i høgsesongen opplever ei fleirdobling av innbyggartalet. For somme bygder er dette berre knytt til dagar med cruiseanløp.

Sjølv om utfordringane varierer frå bygd til bygd, er gjerne fulle parkeringsplassar og manglande toalett ein gjengangar, i tillegg til at innbyggjarar i desse bygdene gjev uttrykk for at det «er folk overalt», og at dei kjenner seg invaderte i høgsesongen. Her er eit illustrerande sitat frå Underdal:

I høgsesongen, er det bilar og folk over alt. Ein brukar dobbelt så lang tid til og frå bygda i Undredal-Langhuso, fordi vegen ikkje har kapasitet. I sentrum går folk over alt, og ein kjem seg knapt fram med bil. Folk parkerer over alt, og går over alt. På slåttemark og inn i private hagar.

Sjølv om talet på besøkande ved attraksjonar og talet på cruiseturistar gjeld heile året, veit vi at det store trykket er i nokre få sommarmånader. Kartet over viser korleis attraksjonane og hamnene i fleire tilfelle er plasserte ved bygder som i utgangspunktet er rigga for nokre få hundre innbyggjarar, og at vegane i området rundt attraksjonen er underdimensjonerte i forhold til besøkstalet.

Sidan kvar bygd har ulikt mønster av besøkande og ulike utfordringar, kan ikkje løysingane standardiserast, dei må utviklast gjennom nær dialog mellom innbyggjarar, næring, kommune og fylkeskommune (når deg gjeld fylkesvegane). Under har vi set opp nokre døme på tiltak for bygda Undredal, men ein endeleg tiltaksplan må ein naturleg nok kome fram til lokalt.



Tiltak Undredal

- Faste møtepunkt mellom innbyggjarar, kommune og næring
- Infoskilt ved avkøyring
- Bomløysing i høgsesong
- Flytting av bussparkering ut av sentrum
- Fleire møteplassar på veg ned til bygda
- Parkeringsavgift
- Toalett
- Betre skilting
- Meir bruk av fjorden

Nokre dilemma når det gjeld infrastruktur

I innbyggerundersøkingane i Luster, Aurland og Vik kom det fram ei rekkje dilemma når det gjeld tilrettelegging av infrastruktur. Når talet på besøkande aukar dei neste åra er dette dilemma som kommunane må ta stilling til.

- Kven og kor mange skal vi legge til rette for?

Kommunane har først og fremst ansvar for eigne innbyggjarar, men ynskjer i tillegg å leggje til rette for næringsutvikling. I kva grad kan ein kome fram til tiltak som gagnar både lokalbefolkninga og besøkande? Bygdene er gjerne geografisk avgrensa av fjell, fjord og verdifullt kulturlandskap. Slik sett er dei ytre rammene lagt, og dei avgrensar naturleg kor mange det er plass til. I nokre bygder der presset er stort bør ein kanskje tore å settje eit tak i form av «harde tiltak» som bom og avgifter, for som sitatet under viser, det kan alltid komme fleire:

"Ein må leggje til rette innanfor rammene til ei lita bygd. Ikkje etter kor mange som ynskjer å kome, for det kan alltid kome fleire og fleire og fleire. Det har vi alt erfart." (innbyggjar i Aurland)

- Kva skjer nå vi legg til rette for meir turisme?

Infrastrukturtiltak i ulike former kan gje uventa effektar. Gode rasteplassar med toalett kan gje fleire som villcampar spektakulære utsiktspunkt kan gje lange køar på vegane. Nokre tiltak som verkar gode på kort sikt kan ha uheldige langtidseffektar. Her er god planlegging, med nær dialog mellom kommune, reiselivsnæring og innbyggjarar heilt nødvendig.

- Kven skal tilretteleggje og vedlikehalde fellesgoda?

Tiltak som går ut åp tilretteleggings handlar gjerne om fellesgode som både lokalbefolkninga og besøkande nyttar seg av. Er det rett at kommunane skal stå for alle tiltak, eller kan dei stille krav om at større reiselivsaktørar må bidra meir, både når det gjeld å finansiere fellesgoder og halde dei ved like? Kommunane må tore å stille krav, særleg opp mot kommersielle aktørar som i stor grad nyttar den kommunale infrastrukturen.

- Korleis kan avgrensa areal nyttast best?

I ein region med mykje fjord og fjell er areal ein pressa ressurs. I innbyggerundersøkingane både i Aurland og Luster kom det fram at sjølv om innbyggjarane ser behovet for fleire parkeringsplassar, ynskjer dei ikkje å byggje ned meir grøntareal for det føremålet.

Spørsmål 5a- del 2: Status på infrastruktur innan naturbasert reiseliv

Fire turmål vart valde ut i samråd med den kommunale arbeidsgruppa og Visit Sognefjord, med mål om å vurdere korleis populære turmål i området handterer auka besøk. Turmåla som Spor har undersøkt er Prest (Aurland), Molden (Luster), Vettisfossen (Årdal) og Vindhellavegen (Lærdal). Analysen bygger på

dokumentgjennomgang, intervju med 18 aktørar og synfaringar på dei fire turmåla, med fokus på slitasje, infrastruktur og eventuelle behov for betre besøksforvaltning. Vi meiner at fleire av utfordringane på dei fire turmåla er overførbare til andre turmål i Sognefjord-regionen.

Rapportformatet gjev ikkje rom for den fulle analysen av dei fire turmåla her, den vil difor bli levert som eige notat. Nedanfor summerer vi kort opp utfordringane Spor fann på dei fire turmåla, i tillegg til å føreslå stadspesifikke tiltak og gje meir generelle tilrådingar.

Molden (1106 moh.), Luster kommune



Molden (frå parkeringsplassen på Krossen) er eitt av dei mest populære turmåla i Sogn, og har særleg dei siste åra tiltrekt seg svært mange turgåarar. Molden er eitt av dei prioriterte turmåla i området som vert framheva i kommunikasjonen frå destinasjonsselskapet. Besøkande opplever det som eit godt tilrettelagt turmål der det er gjort besøksforvaltningsgrep både på stien og ved tur-utgangspunktet for å handtere eit høgt tal besøkande. Det er viktig at desse tiltaka held fram. For å førebyggje slitasje, bør skiltinga ha eit litt større omfang enn i dag. Vidare skilting bør gjerast i tråd med standarden som kjem fram i *Merkehandboka*³

Forslag til tiltak:

- Betre skilting både ved startpunkt, ved Svarthiller og på topplatået, som òg kan førebygge at det utviklar seg fleire stiløp.
- Bruk av Google Maps for å formidle ønska informasjon om Molden og Krossen.
- Parkeringsforbodet mellom midnatt og klokka seks om morgonen må handhevast med kontrollar.
- Dei tilsette ved serveringsvogna kan med fordel fungere som vertskap/turistvertar.
- Sette opp teljarar slik at ein får oversikt over ferdsla til turmålet.

³ <https://www.merkehandboka.no/merkehandboka/>

Prest (1478 moh)/ Røygrindsvarde (1365 moh), Aurland kommune



Varden på Prest er eit populært turmål med vakker utsikt over Aurlandsfjorden. Turen er stadvis bratt, men vert på nettsider både skildra som «ein fin toppstur for heile familien» samstundes som den har vanskegrad *krevjande* i dei same omtalane. Stien er ikkje merka, og fleire plasser er det i ferd med å danne seg fleire stiløp. På fleire punkt finn vi korte stiar ut frå hovudstien til utsiktspunkt undervegs. Trass i at turmålet er eit svært populært, er tilrettelegginga svært avgrensa.

Foto: Utsikt frå Røygrindsvarden over Aurlandsfjorden. ©: Trygve S. Kolderup/Spor

Parkeringsplassen for turen er liten (ca. 15 plassar) og i høgsesongen er det rapportert om store parkeringsutfordringar. Det manglar informasjonstavler ved turutgangspunktet som gir dei besøkande informasjon om turlengde, høgdemeter, gradering osv. og informasjon om ønska oppførsel (bandtvang, bålforbod, allemannsplikter).

Andre utfordringar er den store mengda bubilturistar og manglande toalettfasilitetar. Det er dessutan eit problem at folk etablerer bål plassar som skapar slitasje og brannfare.

Forslag til tiltak

- Sette opp teljarar så ein får oversikt over ferdselen til turmålet.
- Tydelegare informasjon på ut.no, og meir samstemte skildringar av turen hos Visit Sognefjord, Visit Norway, Fjord Norge og Norways Best.
- Betre merking og skilting.
- Bruk av Google Maps til å formidle ønska informasjon.
- Teste ut mellombels toalettløysing i sommarsesong.
- Meir samarbeid om turmålet.
- Vurdere bruk av vertskap/turistvertar på parkeringsplassen i sommarsesongen.

Vettisfossen – Utladalen, Årdal kommune



Hovedattraksjonen Vettisfossen har eit fritt fall på 275 meter. Frå parkeringsplassen Hjelle er det 5,5 km inn til Vetti Gard. Derfrå er det 1,5 km og 355 høgdemeter til det nye utsiktspunktet ved fossen. Sjølve Utladalen er verna som landskapsvernområde og grensar til Jotunheimen Nasjonalpark. I Utladalen er det gammalt kulturlandskap med slåtteeng og styvingstre. I Utladalen har det vore teljingar sidan 2020, med ei markant auke i 2024.

Foto: Utsiktspunktet over Vettisfossen i Utladalen. ©Trygve S. Kolderup

Utfordringane her er knytte til at det er for få parkeringsplassar i hovudsesong. I tillegg manglar det toalett på besøkssenteret og ved Vetti Gard. Det er òg slitasje på stien opp mot utsiktspunktet ved Vettisfossen.

Forslag til tiltak:

- Utvide parkeringsplassen, eller få folk til å parkere i Årdal og ta shuttlebuss inn til besøkssenteret.
- Sikring og styrking av stien i dei bratte partia og oppe ved utsiktspunktet.
- Samle informasjon på færre skilt og bruke skilt med same profil.
- Merke stien i tråd med Merkehandboka.
- Tydeleg skilting om droneforbod, bandtvang, og andre allemannsplikter.
- Fleire teljar enn det området alt har, både inn mot botnen av fossen og opp Vettisstigen, for å få betre oversikt over ferdsla.
- Ansvarleg marknadsføring: gjennomgang av tekst og bilete nytta i marknadsføringa.

Kongevegen i Lærdal kommune – Vindhellavegen



Kongevegen over Filefjell til Lærdal er ein gammal ferdselsveg mellom Austlandet og Vestlandet, frå gammalt av ei viktig rute mellom Oslo og Bergen. Vindhellavegen er ein av strekningane på Kongevegen, og går gjennom det tronge og bratte Vindhellaskaret ovanfor Borgund stavkyrkje. Vegen svingar seg med bratte hårnålssvingar gjennom skaret og ned til Rimskjold.

Utfordringar langs vegen er knytte til besøksforvaltning av Borgund stavkyrkje, som har høgt besøkstrykk gjennom sommarsesongen, og til parkering og toalett. Mange som

skal gå langs Kongevegen, nyttar seg av fasilitetane til besøkssenteret, i tillegg dei mange som har “fotostopp” ved senteret. Skilt og informasjon vert anten ikkje lese eller ikkje forstått.

Forslag til tiltak

- Løysingar bør styrke heile opplevinga knytt til både besøkssenteret og Vindhellavegen.
- Toalett utanfor besøkssenteret.
- Styrking av utviklingsarbeidet for å få til ein meir heilskapleg infrastruktur, skilting og informasjon.
- For å førebygge utfordringar med parkering på Borgund, kan ein i større grad marknadsføre Vindhellevegen og Sverrestigen som ein rundtur med start og stopp ved Rimskjold.
- Sette opp teljar på Vindhellavegen.

Generelle tilrådingar

Generelt vil vi tilrå turmål å skilte i tråd med “Merkehandboka” og ha eit medvite forhold til marknadsføring av turmåla. Tilpassing av infrastruktur som parkering og toalett, er òg sentrale utfordringar. På fleire populære turmål har besøksvertar vist seg å ha god effekt når det gjeld å gje informasjon, styre besøket og oppnå ønskeleg ferdsle. På Kongevegen, Vettisfossen og Molden er det gode høve til å få til dette på ein effektiv måte, ved at det finst tilgjengelege personar som kan ta denne rolla på startpunkta. Dette er eit tiltak som korkje krev store investeringar eller naturinngrep, men som kan førebyggje slitasje og uønskt åtferd.

For å kunne dokumentere talet på turgåarar, tilrår Spor òg å setje opp teljarar for å registrere trafikken. Dette kan vere viktig for å dokumentere endringar i besøksmønsteret, og vil vere viktig dokumentasjon for søknader til ulike tilskotsordningar, til dømes Miljødirektoratet sine ordningar: *Nasjonale turiststiar* og *Tilskot til verdiskaping basert på naturarven*.

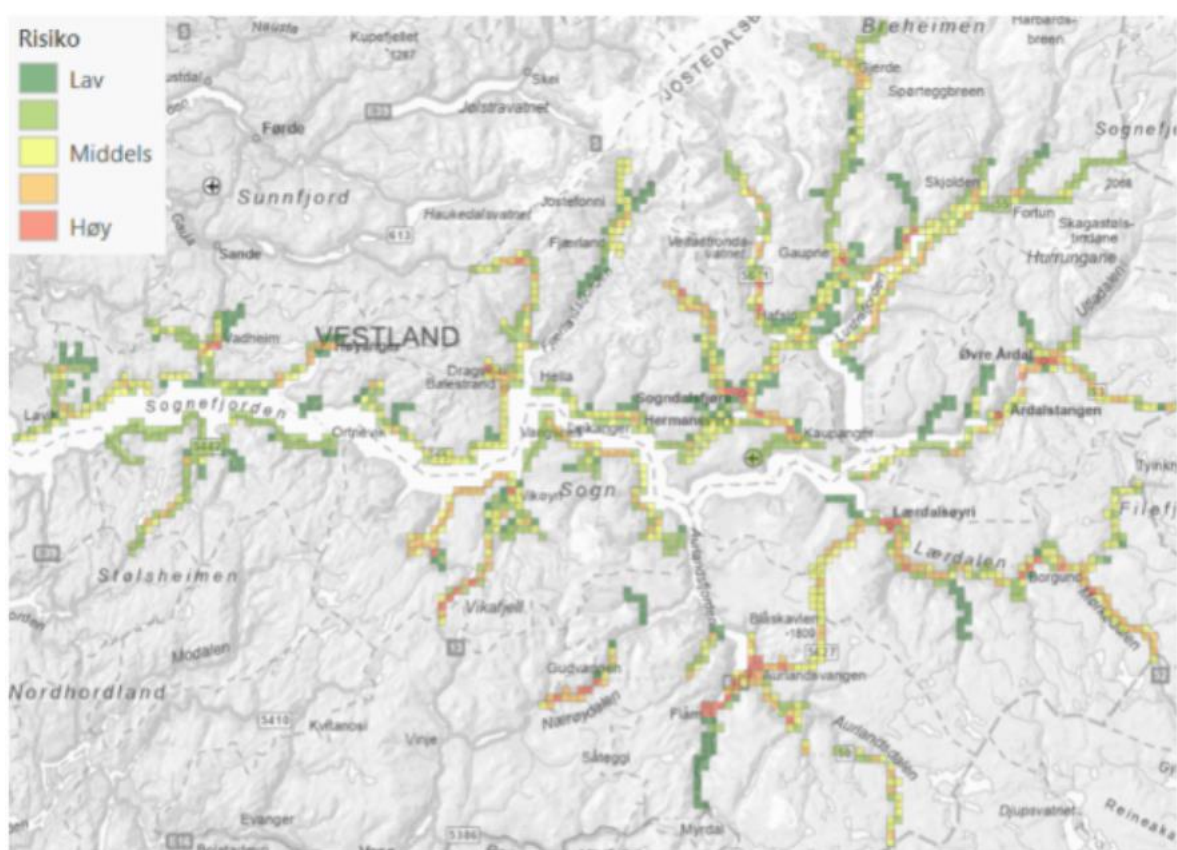
Spørsmål 5b: Beredskap og tryggleik for transport og uttrykkingar i risikoområde og på risikostrekningar

Reiseliv er ikkje nemnt spesifikt i FylkesROS for Vestland (2023-2026) som ein belastande faktor på beredskap og tryggleik. Likevel veit vi at det er venta vekst i talet på turistar til Sogn og at folketalet i små grender kan bli mangedobla på sommardagar. Sogneregionen har ein topografi og eit klima som gjer regionen svært utsett for skred. Faktisk har Sogn nokre av dei mest rasutsette fylkesvegane i landet. Bratte fjell og djupe dalar gjer òg at mange må bu og ferdast i terreng der det kan gå skred.

Vi har valt å avgrense svaret på 5b til handle om vegstrekningane i regionen. Teksten under er basert på eit lengre notat som vil bli lagt ut i etterkant av prosjektet. Vi har i hovudsak gjort ein geografisk analyse basert på ei rekkje stadspesifikke data som til saman seier noko om kor farleg ei vegstrekning er.

Vi har undersøkt fysisk klimarisiko med utgangspunkt i rammeverket til FN's klimapanel. Det ser på risiko som samansett av fire element: fare (hazard), sårbarheit (vulnerability), eksponering (exposure) og respons (response). Dersom ein eller fleire av desse aukar, aukar risikoen. Dersom ein eller fleire minskar, minskar risikoen.

Vi har vurdert klimarisiko for kvar rute på 1 km x 1 km innanfor studieområdet der det finst europavegar, riksvegar, fylkesvegar og kommunevegar, men ikkje ferjeruter eller tunnelar. Totalt omfattar studieområdet 1 376 rutenettceller. Det samla risikobiletet er vist i figuren under.



Figur SEQ Figur 1* ARABIC 2 Klimarisiko for vegstrekninger i Sogn

Fareindeks

Ein fareindeks er nytta for å seie noko om kor stor skade europa-, riks-, fylkes- og kommunevegar kan bli av ekstremhendingsar (elveflaum, stormflo, skred og nedbørsflaum eller erosjon etter styrtregn). Områda som peikar seg ut, er Lærdalsøyri, Gaupne, Flåm, Luster og Øvre Årdal.

Sårbarheitsindeks

Ein vanleg indikator for sårbarheit er befolkningstettleik. Går det skred i eit tett folkesett område, er det stor risiko for tap av liv og verdiar i form av øydelagd infrastruktur. Risikoen kan difor vere høg i tett folkesette område dersom staden òg er fareutsett. Fem område i Sogn utmerkar seg med stort utslag på den samla sårbarheitsindeksen: Flåm, Stangadalen, Borgund, Sogndal og Ospeøyna.

Eksponering

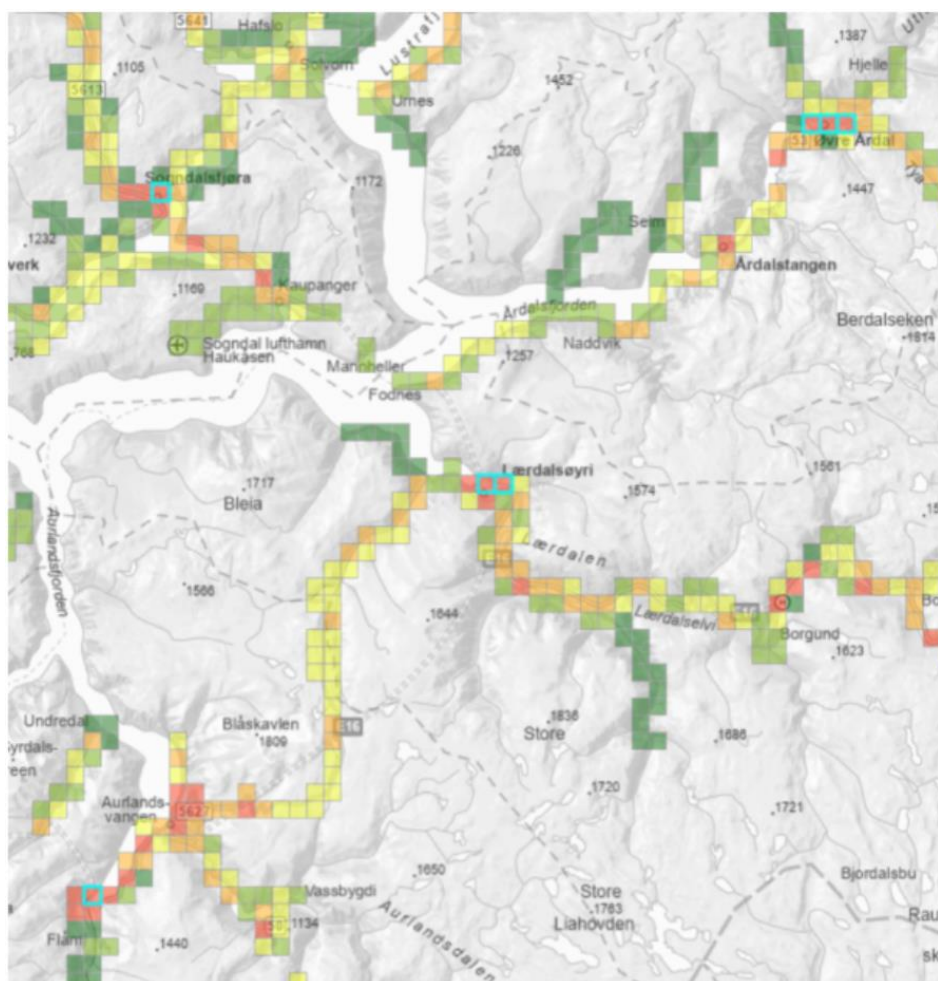
Eksponering blir definert av Klimapanelet som «tilstadeverande» personar eller verdiar innanfor område som kan bli negativt påverka av ei ekstremhending. Brukt på vegstrekingar i Sogn har vi omsett dette til forhold som kan føre til at trafikken går sakte eller stoppar opp. I Sogn skårar seks område høgt på samla eksponering: Øvre Årdal, Bårdalen, Gygri, Nordre Skjellingan og Vassbakkane, Ramnaberg og Vikaneset.

Respons

Klimapanelet har òg føreslått eit fjerde risikoelement, nemleg respons i form av ulike sikrings- eller tilpassingstiltak som reduserer risikoen. Langs norske vegar er det gjort mange sikringstiltak, særleg mot skred. Der desse er gjennomførte, vil det dempe verknaden dei andre risikoelementa måtte ha.

Samla risikoindeks

Den samla risikoindeksen viser at Lærdalsøyri, Sogndal, Øvre Årdal og Flåm har vegstrekingar som er særleg risikoutsette (sjå figur nedanfor).



Figur SEQ Figur 1* ARABIC 11 Fire områder har rutenettceller med risikoindeksverdier som er spesielt høye. Disse er i Lærdalsøyri, Sogndal, Øvre Årdal og Flåm.

Oppsummering

Vekst i reiselivet stiller store krav til infrastruktur, og manglande tilrettelegging skapar utfordringar både for turistar og innbyggjarar. Smale vegar, fulle parkeringsplassar, manglande toalett og boshandtering er gjengangarar, særleg i pressområde som Undredal, Flåm, Skjolden, Vikøyri og Solvoll. Vegnettet er i stor grad dimensjonert for lokalbefolkninga, ikkje for høgsesongen med mangedobla trafikk. Dette gir trafikkfarlege situasjonar og beredskapsutfordringar for politi, brann og helse. Å få bukt med utfordringane krev god dialog lokalt mellom innbyggjarar, reiseliv og kommune, men og mot vegvesen og fylkeskommune, då fleire av dei utfordrande vegstrekka er fylkesvegar.

Tilretteleggingstiltak på ulike nivå reiser òg ei rekkje dilemma: Tilrettelegging kan gje uventa effektar, som meir villcamping eller kø ved populære utsiktspunkt. Bygging av infrastruktur krev òg gjerne nedbygging av verdifullt areal og må difor forankrast godt lokalt. Det må og vere tydelegheit rundt kven som skal vedlikehalde tiltaka.

Når det gjeld tilrettelegging langs populære stiar tilrår vi å skilte stiane i tråd med “Merkehandboka” og ha eit medvite forhold til marknadsføring av turmåla. Tilpassing av infrastruktur som parkering og toalett er òg sentrale utfordringar. På fleire populære turmål har besøksvertar vist seg å ha god effekt for informasjon, besøksstyring og ønska ferdsel. For å kunne dokumentere talet på turgåarar, måle endringar i trafikk og kunne søke om tilskotsordningar, tilrår vi å setje opp teljarar for å registrere trafikken.

Analysen inkluderer òg klimarisiko for vegane i Sogn og risikoen er basert på fire faktorar. **1. Fare:** flaum, skred og stormflo. **2. Sårbarheit:** trafikkmengder og besøkstal. **3. Eksponering:** vegstandard og ulukkespunkt. **4. Respons:** sikringstiltak. Resultata viser at dei fleste vegstrekningar i Sogn manglar sikring, og enkelte område har svært høg risiko.

Tiltak for tolegrense infrastruktur

- Gjennom inkluderande prosessar utvikle tiltaksplanar som er tilpassa dei ulike pressområda.
- Planane bør innehalde tilpassa straktiltak, anten gjennom harde verkemiddel for å få ned trafikken (til dømes bremse tal cruiseanløp, sette opp bomveg, parkeringsforbod med handheving), eller mjukare verkemiddel med tilrettelegging i form av skilt, toalett, benkar osb.
- Planane bør og innehalde meir langsiktige tiltak, som til dømes lokale utviklingsplanar for pressområdet, vegar, parkering og grøntareal.
- Relevante vegmyndigheiter må på bana der vegutfordringane er størst. Erfaringane frå arbeidet med Stegastein syner kor naudsynt det er at kommunen får støtte frå fylkeskommune og nasjonale vegmyndigheiter. Tettare samarbeid er nøkkelen for å lukkast med tiltaka.
- Vurdere om infrastruktur har naudsynt kapasitet før ein set i gong større satsingar eller skapar nye attraksjonar.
- I ei reiselivsnæring i rask vekst bør ein vurdere godt konsekvensane av auka tilrettelegging, det kan gje effektar som ikkje er ynskte.



Foto: Cruiseanløp i Vik i Sogn, september 2025 ©A. B. Engeset

Kapittel 6. Sosial tolegrense

Her svarar vi ut delar av 2a) i oppdraget: Har vi rett profil av gjester i høve Masterplan for Sognefjorden og med tanke på sosial berekraft?

Masterplan for Sognefjorden (2021, s.10) legg opp til at regionen skal «vere det fremste reisemålet som utviklar reiselivsnæringa på lokalsamfunna, naturen og kulturhistoria sine premiss». Vidare har masterplanen eit effektmål om «Auka verdiskaping frå berekraftige marknader og målgrupper heile året som respekterer og bidreg til å ta vare på natur- og kulturverdiane våre, og der formidlinga av reisemålet bidreg til å auke bu- og arbeidsattraktiviteten til regionen». Reiselivet skal altså bli utvikla på lokalsamfunna sine premissar, og bidra til bulyst og attraktive samfunn. Rett gjest i høve sosial berekraft forstår vi her som ein type turisme som ikkje har negativ effekt på livskvalitet og trivsel blant innbyggjarane i reisemåla (NOU 2023:10). Sentralt i kapittelet er kva gjestar innbyggjarane ynskjer seg fleire av, eller synest det er for mange av.

Med sosial tolegrense meiner vi her innbyggjarane sitt perspektiv på reiselivsutviklinga i regionen. Sosiale tolegrenser kan òg handle om korleis gjesten opplever staden han eller ho besøker. Ettersom vi ikkje har gjort gjesteundersøkingar i denne omgang, tek vi ikkje gjesten sitt perspektiv med her.

Vi tek utgangspunkt i to ulike innbyggjarundersøkingar som vart utførte i løpet av 2025: ei undersøking utført av Visit Sognefjord, som retta seg mot innbyggjarane i Lærdal, Årdal, Høyanger, Vik og Sogndal, og ei undersøking utført av Vestlandsforskning, i Aurland, Vik og Luster. Dei tre sistnemnte kommunane gav Vestlandsforskning tilleggsoppdrag, som gjekk ut på å gjennomføre innbyggjarundersøkingar hausten 2025, med eit ekstra blikk på cruisetrafikken. I Vik handla undersøkinga berre om cruiseturismen, ikkje andre typar reiseliv. Dei tre kommunane har til felles at dei er cruisehamner, Flåm er den mest etablerte, medan Skjolden og Vik er nyare reisemål for cruisetrafikken. For å stille mest mogleg relevant spørsmål var vi på synfaring til dei tre kommunane på dagar med cruisetrafikk. Undersøkingane var ei blanding av avkryssingssørsmål og spørsmål der folk kunne svare i tekstboksar.

Medan vi fekk mange svar på undersøkingane i cruisekommunane, var talet på respondentar i undersøkingane heller lågt i kommunane Årdal, Lærdal, Høyanger og Sogndal samanlikna med innbyggjartala. Ingen av undersøkingane er bygd på representative utval, men funna kan likevel seie noko om kva innbyggjarane er opptekne av, kva dei meiner om reiselivsutviklinga og kva tiltak dei meiner må til for å betre tilhøva.

Spørsmål 2a: Har vi rett profil av gjestar i høve Masterplan for reisemålet Sogn og med tanke på sosial berekraft?

Sogn har store variasjonar i talet på besøkande til dei ulike fjordbygdene. Medan Masterplan for Sogn (2021) legg vekt på å forvalte reisemålet Sogn m.a. «til det beste for lokalsamfunnet» seier planen lite om volum, regulering eller kva type gjestar som er til det beste for lokalsamfunnet. I det følgjande vil vi sjå på kva innbyggjarane meiner om mengda turistar og kva utfordringar turistane fører med seg. Her vil vi bruke ekstra plass på dei tre cruisekommunane ettersom det er der trykket er størst.

Innbyggjarundersøkingane i kommunane Årdal, Lærdal, Sogndal og Høyanger

Generelt kan vi seie at innbyggjarane er jamt over positive til reiselivet og er stolte over Sognefjorden som reisemål. Undersøkingane viste at fleire av kommunane, eller delar av kommunar, ynskjer fleire besøkande. Innbyggjarundersøkinga til Visit Sognefjord viser at fleire av innbyggjarane i Midtre og Ytre Sogn ynskjer fleire turistar. Når det gjeld kva type turistar innbyggjarane ynskjer fleire av, er dei meir delte i svara sine. Det er når det gjeld bubilar at dei er mest samstemte. I Høyanger ynskjer dei fleste innbyggjarane alle typar turistar velkomne, også bubilar. I alle andre kommunar er få interesserte i å få fleire av turisttypen. Eit anna overordna funn er at ein del av innbyggjarane i Årdal og Lærdal, som ligg nær cruisehamnene, gjerne vil ha fleire cruiseturistar. Går vi ned på detaljnivå i kommunane ser det slik ut:

I Årdal kommune (182 respondentar og 5217 innbyggjarar, SSB 2025)c meiner ca. 64 prosent at dei må ha fleire av «Andre turistar». Om lag halvparten meiner at Årdal må få fleire cruiseturistar, og om lag halvparten vil ha fleire gruppeturistar. Bubilturistar peikar seg ut ved at 45 prosent synest at det er akkurat passe mange bubilturistar, medan ca. 25 prosent synest det er for mange.

I Lærdal kommune (32 respondentar og 2196 innbyggjarar, SSB 2025c) ynskjer dei seg meir av både cruiseturistar (ca. 34 prosent) og gruppeturistar (27 prosent). Bubilturistar peikar seg ut som ein type turist dei som har svara synest det er for mange av (nær 60 prosent).

I Sogndal kommune (12 496 innbyggjarar i kommunen, SSB, 2025c) vert bygdene Balestrand og Fjærland trekte ut. Respondentar frå Fjærland og Balestrand blir viste for seg sjølve og rest-tala for Sogndal er låge (93 respondentar).

I Sogndal (93 respondentar) vil mange ha fleire turistar. Litt over halvparten synest at det er for få «Andre turistar», medan om lag 34 prosent synest det er for få gruppeturistar og om lag. 29 prosent synest at det er for få cruiseturistar. Ein kommentar i det kvalitative materialet heng saman med synet på at Sogndal har for få andre turistar. *«Me greier ikkje å stoppe mesteparten av bilturistane. Dei finn ikkje parkering fort og enkelt».*

I Balestrand er det 70 respondentar (785 innbyggjarar, Wikipedia). Rundt 35 prosent synest at det er for få av typen andre turistar, ca. 15 prosent synest det er for få cruiseturistar, og 39 prosent synst at det er for mange bubilturistar i bygda.

I Fjærland har 35 persona svart, av eit innbyggjartal på om lag 300 (Wikipedia). Funna må difor nyttast med varsemd. Rundt 37 prosent av dei som svarde, meiner at det er for få andre turistar, nær 30 prosent synest at det er for få cruiseturistar, medan om lag 19 prosent synest at det er for få gruppeturistar. 74 prosent av dei som svarde synest at det er for mange bubilturistar.

I Høyanger kommune svarar 115 respondentar, ein låg svarprosent i høve innbyggartalet (3890, SSB 2025c). Nær 60 prosent meiner at det er for få cruiseturistar, ca. 70 prosent meiner at det er for få gruppeturistar og om lag like mange meiner at det er for få bubilturistar. Rundt 77 prosent meiner at det er for få andre turistar.

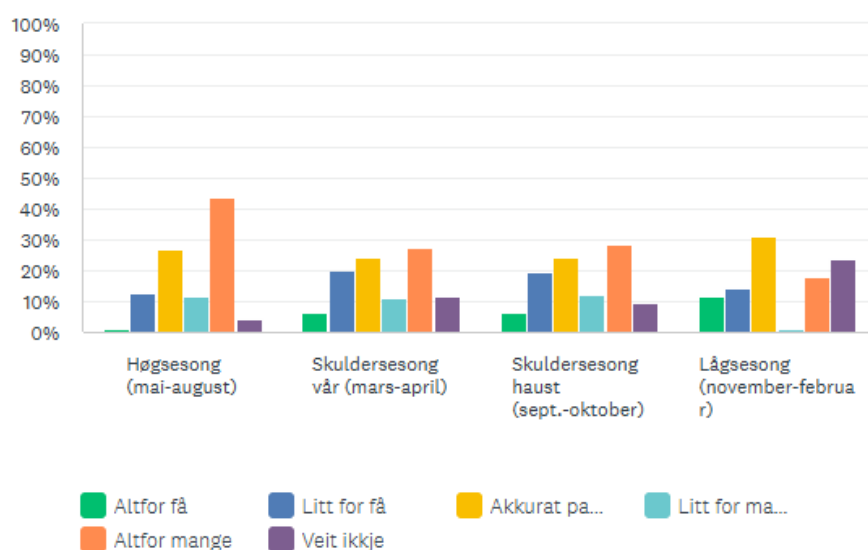
Innbyggjarundersøkingane i kommunane Vik, Aurland og Luster

Vik kommune (161 svar)

Vik har dei siste åra satsa på cruise og hatt auke i talet på anløp dei siste åra. Innbyggjarundersøkinga i Vik (2519 innbyggjarar, SSB 2025c) var retta meir direkte mot cruiseturismen enn dei andre

undersøkingane. Her spurde vi kva innbyggjarane meiner om talet på cruiseturistar i høgsesongen, skulder- og lågsesongen. I figuren under ser vi at heile 55 prosent svarar anten at det er litt for mange eller altfor mange cruiseturistar i høgsesongen (mai-august), medan 38 prosent og 40 prosent tykkjer det er litt for mange eller altfor mange i høvesvis skuldersesongen på våren (mars-april) og på hausten (september-oktober).

Answered: 158 Skipped: 3



Figuren viser innbyggjarane i Vik kommune sine synspunkt på talet turistar i dei ulike sesongane.

Årsakene til at mange ynskjer færre cruiseturistar kjem fram i tekstboksane. Sitata nedanfor viser kva somme av innbyggjarane skriv:

«Går midt i vegen og flyttar seg ikkje. Oppheld seg på skuleområdet i skuletida, og mange tek bilete. Kaos når det er so mykje folk

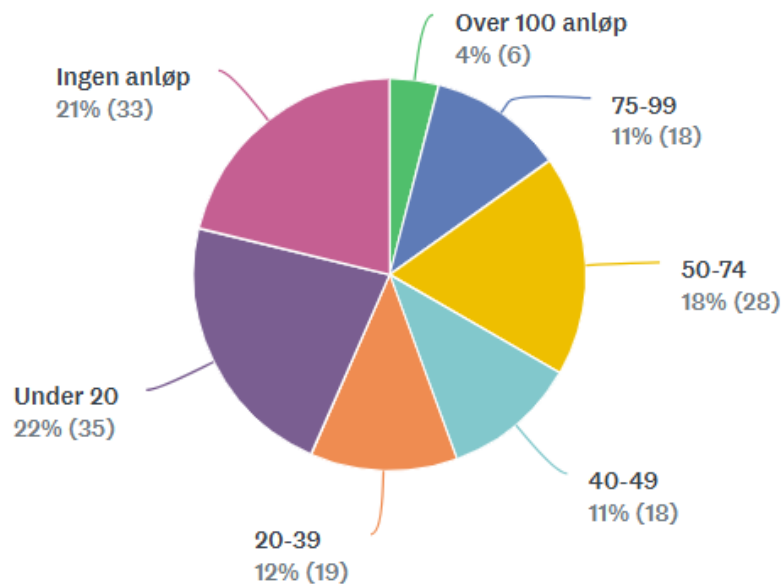
Turistane trakk inn i gardstunet vårt, dei går heilt inn i driftsbygningar, dei matar dyra våre frå handa, dei leikar med leikene til ungane våre, dei trakk inn på dyrka areal. Mange vil heller ikkje forlate privat område når dei blir bedt om det.»

Sjølv om mange i figuren over ynskjer færre anløp i høgsesongen, er det òg dei som tykkjer cruisesatsinga er positiv. Moglegheitene for næringsutvikling er no til stades, som ein innbyggjar skriv:

Etter mange år med cruise anløp i Vik, der turistane vart køyrde vekk er det no moglegheit for næringslivet til å skapa tilbod, aktivitetar og produkt som kan komma både cruiseturisten, innbyggjarane og andre

individuelle turistar til gode. Aktivitet skapar aktivitet - i ei elles so stille bygd er det kjekt å sjå mange folk i gatene dei dagane me har cruise anløp.

Mengda turistar heng naturleg saman med talet på cruiseanløp i Vik. I 2025 var det meldt inn 50 cruiseskip. I innbyggjarundersøkinga spurde vi kor mange anløp innbyggjarane meiner det bør vere i løpet av eit heilt år. I figuren under ser vi at heile 21 prosent av dei som svarte meiner ein ikkje bør ha cruiseanløp i Vik, og 22 prosent meiner det bør vere under 20 anløp. Om vi samlar dei som meiner det bør vere under nivået for 2025 (50 innmelde anløp), gjeld det 66 prosent av dei som svara. Vidare meiner 18 prosent at ein kan auke opp til 74 anløp, men berre samla sett meiner 15 prosent at ein gå opp til 75 anløp eller meir.



Figuren viser kor mange cruiseanløp per år innbyggjarane i Vik kommune meiner er passeleg.

Talet på passasjerar per cruiseskip varierer mykje. Vik har normalt eitt skipsanløp per dag og i 2025 hadde det største cruiseskipet om lag 3500 passasjerar, medan Aida-skipa har rundt 2500 passasjerar. I innbyggjarundersøkinga spurde vi kor mange cruisepassasjerar per dag innbyggjarane meiner er passeleg for Vik. Her fann vi at 22 prosent ikkje ønsker cruisepassasjerar i det heile teke, 23 prosent vil ha skip med under 1000 passasjerar per dag, 11 prosent vil ha mellom 1000 og 1999 og 23 prosent vil ha mellom 2000 og 2999 turistar per dag, og til saman 21 prosent vil ha skip med meir enn tre tusen passasjerar.

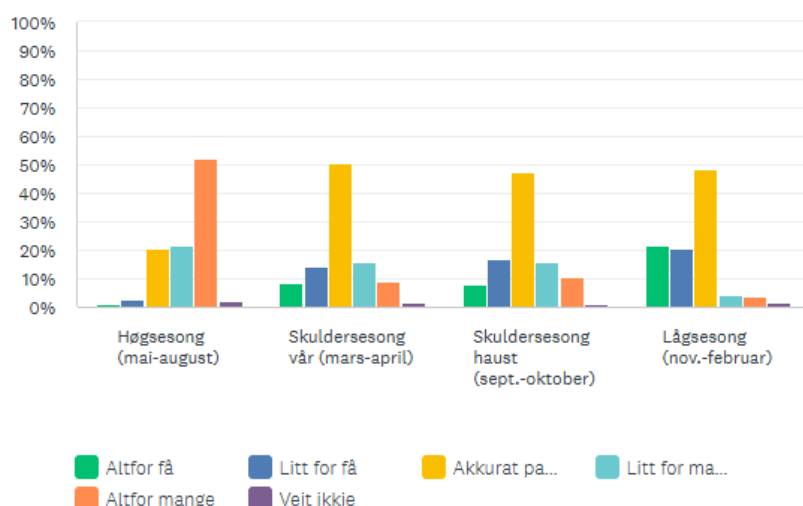
Aurland kommune (248 svar)

I Aurland kommune (1836 innbyggjarar, SSB 2025c) valde vi å gjennomføre ein ny og noko justert undersøking i perioden oktober-november (248 respondentar), etter ein første runde med innbyggjarundersøking i perioden juni-august (514 respondentar).

I Aurland stilte vi eit liknande spørsmål som i Vik, men då knytt til alle typar turistar i den bygda dei bur i. I figuren under ser vi at heile 74 prosent meiner det anten er litt for mange eller altfor mange turistar i bygda deira. I skuldersesongen meiner fleirtalet at det er passeleg mange turistar, medan til saman 42 prosent tykkjer det er anten litt for få eller altfor få i lågsesongen. 74 prosent er eit høgt tal, ettersom det inkluderer svar frå heile kommunen.

Mange turistar oppsøker dei ulike grendene i kommunen. Kva meiner du om antal turistar i di grend?

Answered: 246 Skipped: 2



Figuren viser kva innbyggjarane i Aurland kommune meiner om talet på turistar i dei ulike sesongane.

Mange i Aurland valde å skrive meiningane sine i tekstboksane. Dette er ein kommune der innbyggjarane er veldig klar over at reiselivet fører til mange arbeidsplassar og gode inntekter til både kommunen og næringsaktørar. Analysen av innbyggjarundersøkinga tyder likevel på at varsellampene blinkar raudt når det gjeld bulyst og trivsel. Funna viser at innbyggjarane i Aurland kommune opplever å ha tapt noko ved at heimbygda er blitt til ein verdskjend destinasjon. Sitatet under viser korleis identiteten til bygda endrar seg når det vert for mane turistar:

«Det er altfor mange turistar, halvparten hadde vore meir enn nok. Flåm er ikkje vår bygd lenger. Når det er for mange turistar på ein plass, mistar plassen identiteten sin»

Trass i at ein anerkjenner verdiskapinga frå reiselivet, er budskapet frå lokalbefolkninga at det no kostar meir enn det smakar:

«Turisme gir kanskje inntekt til kommunen, men det kostar meir enn det smakar. Eg og familien ynskjer å flytte. Ynskjer ikkje leve i ei turistmaskin».

Fleire av innbyggjarane peikar på grunnleggande endringar i lokalsamfunnet som følge av reiselivet. Ein ting er at det er krevjande å kjøpe husvære, eller at det i høgsesongen er utfordrande å ta seg fram på vegane. Ein annan ting er at nabolaga endrar karakter:

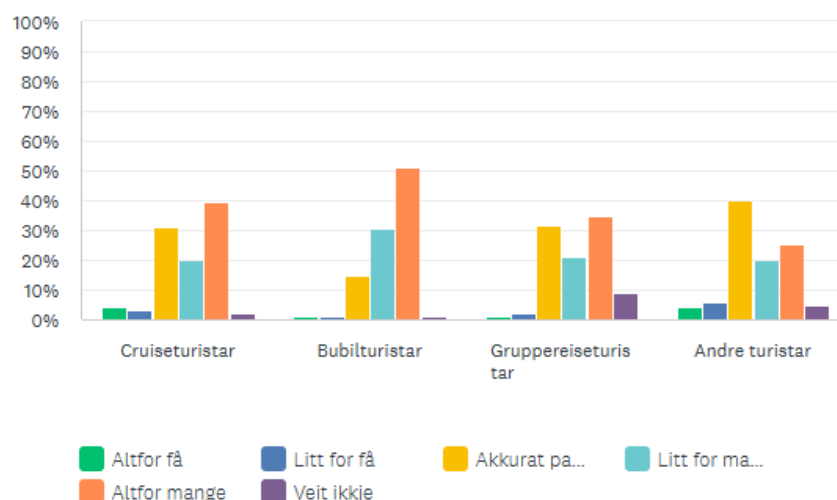
«Det er færre fastbuande, færre ungar, og mindre sosialt liv. Eg har sjølv vurdert å selge huset mitt og flytte fordi det har blitt så krevjande å bu her. Turistnæringa har endra staden dramatisk».

Vi har valt å trekke fram desse sitata for å tydeleggjere alvoret i innbyggjarane sin frustrasjon og misnøye med ulemper frå reiselivet i Aurland.

Oppdraget spør vidare spesifikt etter kva typar turistar ein ynskjer seg. I Aurland spurde vi korleis innbyggjarane vurderer talet på turistar der dei bur, ut i frå definerte kategoriar. I figuren under kjem det fram at innbyggjarane anten tykkjer det er passeleg mange eller ynskjer seg færre av *alle* dei fire kategoriane. For cruiseturistar er det 59 prosent som anten meiner det er litt for mange eller altfor mange, for bubilturistar er det heile 82 prosent som meiner det er anten litt for mange eller altfor mange, for gruppeturistar er det 56 prosent, og for andre turistar er det 45 prosent som meiner det er anten litt for mange eller altfor mange. Det er dermed særleg cruiseturistar og bubilturistar dei ynskjer seg færre av i Aurland, noko som samsvarar godt med det vi finn i dei andre undersøkingane.

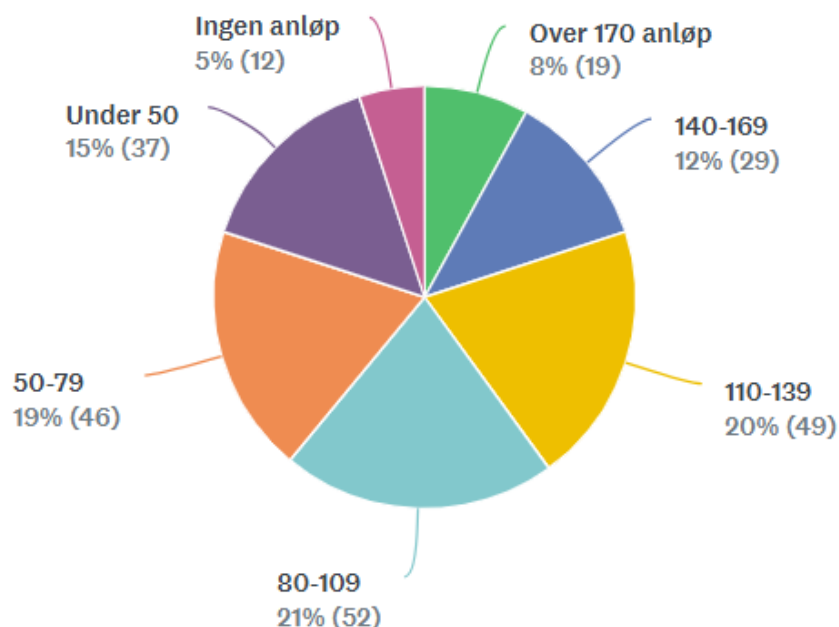
Korleis vurderer du talet turistar der du bur, i følgjande kategoriar

Answered: 246 Skipped: 2



Figuren viser kva innbyggjarane i Aurland kommune meiner om talet på dei ulike turisttypene.

I Flåm var det meldt inn 112 anløp i 2025. Vi spurde kor mange anløp dei meinte det burde vere i løpet av eit år og bad dei sette eitt kryss. Om vi legg saman kategoriane som er under dagens nivå, ser vi at 60 prosent meiner det burde vere færre skip enn det er i dag.



Figuren viser kva tal cruiseanløp innbyggjarane i Aurland kommune meiner Flåm bør ha i løpet av eit år.

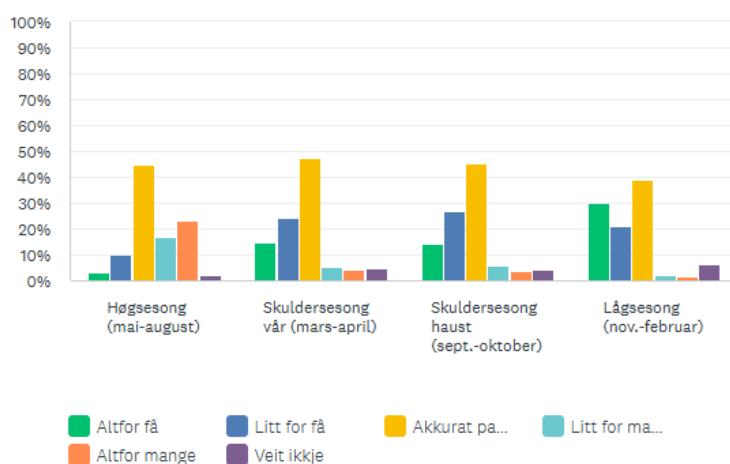
Cruisetrafikk handlar ikkje berre om talet på anløp men òg om kor store skipa er. Eit stort skip med 5000 passasjerar påverkar naturleg nok bygdene på ein annan måte enn om det er 3000 passasjerar som går i land. I 2024 hadde dei største cruiseskipa til Flåm ca. 5-6000 passasjerar. Cruiseskipet AidaNova hadde flest passasjerar, ca. 6600. Vi spurde difor kor mange passasjerar til Flåm per dag folk meiner er passeleg. Her fann vi at 45 prosent ynskjer under 3000 passasjerar per dag (blå, oransje og lilla sektorar). Deretter er det 23 prosent som tykkjer opp til 4500 er greitt, medan 31 prosent meiner det fungerer fint med 4500 passasjerar og meir.

Luster kommune (480 svar)

Luster er ein geografisk stor kommune med 5432 innbyggjarar (SSB 2025c), der vi fekk 480 svar på innbyggjarundersøkinga. I figuren under ser vi at til saman 40 prosent meiner det anten er litt for mange eller altfor mange turistar i høgsesongen, medan 45 prosent meiner det er passeleg mange. Berre 13 prosent meiner det er altfor få turistar eller litt for få i høgsesongen. I kommunen er det stor variasjon i kor mange turistar dei ulike bygdene har, og i rapporten som blir levert til Luster kommune vil detaljane for kvar bygd kome fram.

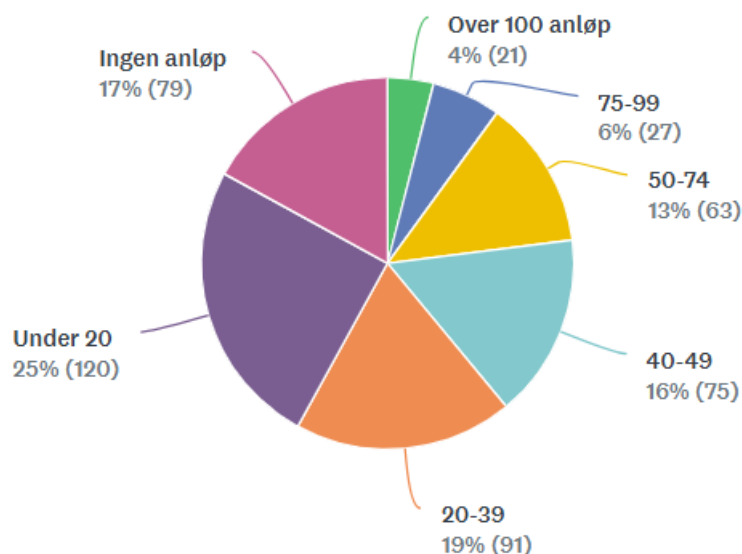
Mange turistar oppsøker dei ulike grendene i kommunen. Kva meiner du om talet på turistar i di grend/ bygd?

Answered: 475 Skipped: 5



Figuren viser kva innbyggjarane i Luster kommune synest om talet på turistar i dei ulike sesongane.

Som i dei andre undersøkingane ynskte vi å vite kva innbyggjarane meinte om talet på cruiseanløp. I 2025 er det meldt inn 45 cruiseskipanløp til Skjolden og ein ventar vekst i komande år. I figuren under ser du kor mange anløp innbyggerane meinte det bør vere i Skjolden.



Figuren viser kor mange anløp innbyggjarane meiner Luster kommune bør ha per år.

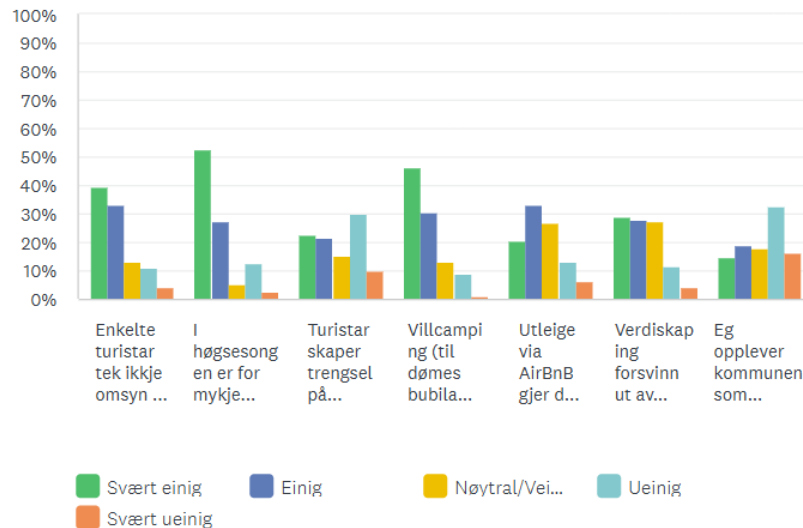
Her ser vi at 17 prosent av dei som svarde ynskjer ingen anløp i Skjolden, 25 prosent ynskjer under 20 anløp per år og 19 prosent ynskjer under 40 anløp. Samla er det altså 61 prosent som ynskjer mindre enn dei 45 anløpa som var meldt inn i 2025. Kategorien 40-49 anløp er stor; det er 16 prosent som meiner ein kan ha omtrent like mange skip som i dag, medan 23 prosent meiner ein kan auke i talet på anløp. Her er det verdt å merke seg at dette er tal frå heile Luster kommune, der mange av bygdene merkar lite til cruisetrafikken. I rapporten til Luster kommune vil vi sjå nærare på kva svar vi har fått frå dei ulike bygdene.

Utfordringar på tvers av kommunane

I alle undersøkingane ser vi at det er nokre utfordringar som går att i fleire av kommunane, og i kommunar med mindre turisttrykk. Fleire av utfordringane er ikkje nye, men veksten ein har sett dei siste åra har gjort utfordringane tydelegare. I innbyggjarundersøkinga til Luster sette vi opp nokre negative påstandar om reiselivet og spurde i kva grad dei var einige eller ueinige. Figuren under viser kva dei største utfordringane er i Luster, og desse går også att i Luster og Vik. Dei handlar om at enkelte turistar ikkje tek omsyn til innbyggjarane, at det i høgsesongen er for mykje trafikk (bussar, bilar, bubilar og syklistar) på smale vegar, og villcamping.

Reiselivet kan by på utfordringar for lokalsamfunn. I kva grad er du einig eller ueinig i følgjande påstandar?

Answered: 479 Skipped: 1

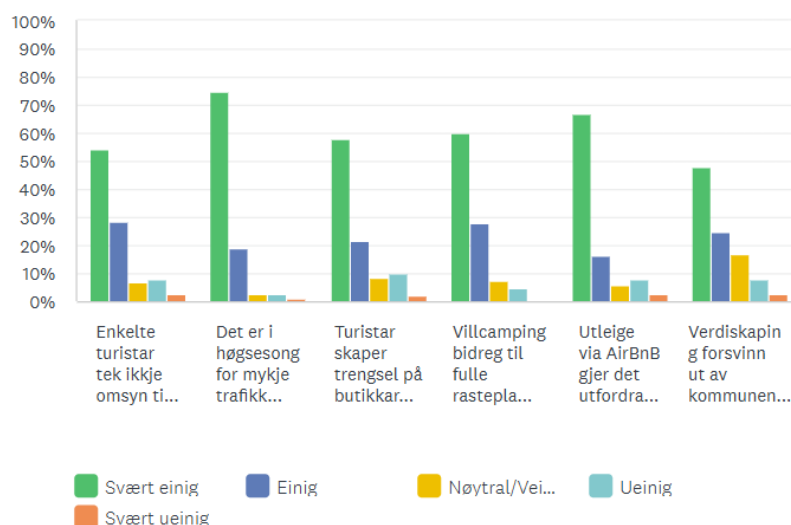


Figuren viser kva innbyggjarane i Luster meiner er utfordrande ved reiselivet.

Vi har spurt om det same i Aurland kommune. Der er utfordringane endå tydelegare, som vi ser i figuren under.

Reiselivet kan by på utfordringar for lokalsamfunn. I kva grad er du einig eller ueinig i følgjande påstandar?

Answered: 246 Skipped: 2



Figuren viser kva innbyggjarane i Aurland meiner er utfordrande ved reiselivet.

Her ser vi at storparten av innbyggjarane er “svært einig” i alle påstandane. I forhold til Luster ser ein at Airbnb er ein større utfordring her. Utfordringane vert skildra nærare i tekstboksane, og vil verte gjort grundig greie for i rapporten til Aurland kommune. Sitatet under (frå undersøkinga i Aurland) peikar på at tolegrensa verkar å vere nådd for kor mange turistar kommunen kan ta i mot:

«Dei fleste er einige i at me no har nådd eit metningspunkt når det gjeld antall turistar på sommaren».

Oppdraget frå Vik kommune var å undersøke innbyggjane sine syn på cruise, ikkje alle typar turistar. Vi har difor ikkje tilsvarande graf frå Vik. Vi finn likevel felles utfordringar. Dersom vi ser på utfordringane i Luster og Aurland saman med funna frå Vik og Visit Sognefjord sine undersøkingar i Sogndal, Lærdal, Årdal og Høyanger, er det nokre utfordringar som går att. Vi nemner dei kort her, men utdjupar dei i andre delar av rapporten.

1) Mykje trafikk på smale vegar

Trafikktryggleik og smale vegar går att i mange av svara. Mange av vegane i regionen er ikkje dimensjonerte for sommartrafikken vi ser i dag, der særskilt større bilar, bussar og bubilar vert trekte fram, men òg sjåførar som ikkje er vande med smale vegar og med å rygge. Ein innbyggjar i Luster skildrar det slik:

«Turistar med laaaaange køar bak seg slepp ikkje forbi og lagar lengre køar, trafikk-kaos og sinte folk, noko som ikkje tar seg godt ut på trange vegar. Det kan blant anna føre til at nødetater ikkje kjem seg fram, og liv kan gå tapt».

I cruisekommunane kjem det i tillegg fram utfordringar når store mengder cruiseturistar går og sykklar langs dei same smale vegane. Her er eit døme frå Aurland:

“Vegen frå Flåm stasjon opp til kyrkja er eit mareritt for fastbuande, med mengder av turistar til fots, syklistar og bubilar med meir”.

2) Pressområde

Ei anna utfordring ein ser går att på tvers av kommunegrensene er at ein har område der det er dårleg samsvar mellom infrastrukturen og talet på besøkande. Slike pressområde i regionen er gjerne små bygder, der vegar, parkeringsplassar, toalett, butikkar og sjølv den fysiske utforminga er tilpassa lokalbefolkning på nokre få hundretals menneske. Ved til dømes cruiseanløp kan det komme fleire tusen menneske på same tid, og det dårlege samsvaret mellom infrastruktur og besøkstal skapar naturleg nok frustrasjon blant fastbuande.

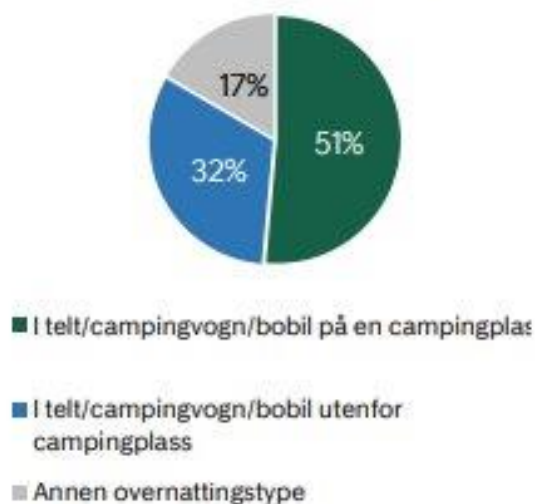
Temaet vert òg omtala i kapittel 5, som handlar om infrastruktur.

3) Bubilar og villcamping

I dei fleste kommunane, men særleg Luster og Aurland, framhevar vi utfordringar knytte til villcamping. I daglegtalen vert ordet «villcamping» nytta om overnatting i naturen eller andre stadar enn på tilrettelagde campingplassar. Det er verdt å nemne at det er skilnad på lovleg villcamping, ofte kalla fricamping, etter Allemannsretten eller lokale lover og forskrifter, og villcamping som bryt lova eller som går føre seg på stadar som er tilrettelagde for andre føremål enn overnatting (rasteplassar, friområde osv.).

Turistundersøkelsen frå 2023 har en eigen regionrapport frå Vestland (Innovasjon Norge, 2024). Her har dei undersøkt korleis campinggjestene innkvarterer seg, og finn at 32 prosent av overnattingane i telt, campingvagner og bubilar skjer utanfor campingplassar, noko vi tolkar som villcamping.

Fordeling på innkvarteringstyper



Den venta veksten i reiselivet (Innovasjon Norge, 2025b) vil truleg og føre med seg meir av fenomenet villcamping. Allemannsretten i Norge er eit viktig trekkplaster for mange utanlandske turistar. Villcamping i større skala skapar utfordringar knytt til farlege situasjonar, kø og trafikkproblem langs vegar der bubilar eller andre står parkerte over natta, langs smale vegar og på snuplassar. Villcamping er også knytt til forsøpling på inn- og utmark, og ulovleg tømning av gråvatn og toalett.

Presset og slitasjen på natur og fasilitetar aukar, samstundes som ein går glipp av lokal verdiskaping ved at campingplassar går glipp av kundar. Luster kommune har ein høg andel av overnattingsdøger på nettopp campingplassar, likevel er det mange som vel å overnatte utanfor desse:

«Kvar bidige kveld er alle utkøyrslar frå Hafslo til Lom stappfulle av telt og bubilar slik at vi lokale ofte må reise heim utan å få nyte fiskevatna» (Innbyggjarundersøking Luster)

4) Airbnb

Den fjerde utfordringa som særleg folk i Aurland peiker på, men òg innbyggjarar i Balestrand, Luster, Sogndal og Lærdal, er den rask veksande Airbnb-verksemda. Skatteetaten meiner talet på objekt som vert leigde ut via plattformer som t.d. Airbnb i regionen har auka så mykje som 30 prosent frå 2023 til 2024. I Aurland viser at det ikkje berre er Airbnb som er utfordringa, men like mykje at ledige husvære blir kjøpte opp av næringsverksemdar og leigde ut til sesongarbeidarar som berre bur der delar av året. Konsekvensen er bustadmangel for fastbuande og tilflyttarar, som ynskjer å kjøpe husvære i staden for å leige. Ein av innbyggjarane forklarar det slik:

“Det er blitt mindre moglegheiter for dei fastbuande til å kjøpe seg bolig utan å måtte konkurrere med pengesterke aktørar”.

Utfordringane knytt til Airbnb vert grundig gjort greie for i kapittelet om juridisk tolegrense

Dei mest utfordrande turisttypane

Hovudspørsmålet i kapittelet er om vi tek i mot dei gjestene vi ynskjer ut i frå måla i Masterplan (2021). I innbyggjarundersøkingane til Visit Sognefjord, og i Vestlandsforskning sine undersøkingar i cruisekommunane Luster, Vik og Flåm, er det to typar turisme som går att og som det er knytt ein del utfordringar til. Den eine er cruiseturismen og den andre er bubilturismen. Dette er òg turisttypar som vi i kapittel 3. Økonomisk tolegrense, såg hadde lågast verdiskaping per gjest.

Det verkar å vere temmeleg brei semje om at villcamping i den skala vi har sett dei seinare åra er problematisk og mange arbeider på ulike frontar for å gjere noko med utfordringane. Cruisetrafikken er ei meir krevjande sak i cruisekommunane. Innbyggjarundersøkingane i dei tre cruisekommunane viser alle at ein stor del av lokalsamfunnet helst ynskjer ingen eller få anløp, men at det samstundes er mange som ser cruise som ein av få moglegheiter til å skape ny næringsverksemd i bygdene. Det betyr at cruiseturistar er ein type gjest som nokre ynskjer, og andre ikkje.

Dette betyr at ein lokalt må balansere dei ulike omsyna. Det krevjande spørsmålet er kven ein skal ta omsyn til. Vidare må kommunane også sjå omsynet til næringsliv – økonomisk tolegrense – og omsynet til innbyggjarane – sosial tolegrense – opp mot kvarandre. Vi kjem meir inn på desse omsyna i det siste kapittelet, Regional toleevne. Funna i innbyggjarundersøkinga tyder på at mange av innbyggjarane i pressområda, i Aurland kommune og delar av Luster, ikkje er nøgde med omfanget av turisttrafikken, og minst nøgde med cruiseturistar og turistar som driv med villcamping. Det fører oss fram til at målsettinga i Masterplan ikkje er heilt nådd ut frå formuleringa om at reiselivet skal bidra til bulyst og trivsel. Vi finn

heller at omfanget av turismen tek til å verte av ein slik karakter, at i delar av Sogn, i delar av året, er bulyst og trivsel kraftig redusert.

Oppsummering

Sosial tolegrense handlar her om korleis reiselivet påverkar livskvalitet og trivsel for innbyggjarane i Sogn. Kapittelet byggjer på innbyggjarundersøkingar i fleire kommunar, med særleg fokus på cruisehamner som Aurland, Luster og Vik. Resultata viser store variasjonar: Nokre kommunar, som Årdal og Høyanger, ynskjer fleire turistar, medan Aurland og delar av Luster opplever trengsel og press på infrastrukturen. Utfordringar som går att er trafikkproblem, smale vegar, pressområde, villcamping og bustadmangel mellom anna på grunn av kanalar som Airbnb og oppkjøp ved næringsaktørar. I Aurland er frustrasjonen sterk, med innbyggjarar som opplever tapt identitet og som vurderer å flytte. I Luster og Vik peikar folk på liknande problem, medan kommunar med lågare besøkstal er meir positive til vekst.

Hovudspørsmålet frå oppdragsgjevar er om regionen har rett profil av gjestar i høve sosial berekraft. I materialet vårt blir det store talet på bubilturistar og cruiseturistar særleg halde fram som problematisk; ikkje gjestene i seg sjølv, men at talet har vorte høgt og skapar utfordringar lokalt. Dette er òg av dei overnattingssegmenta som legg att minst lokalt. Samstundes er til dømes cruiseturismen i Flåm, der perioden med anløp no strekkjer seg over mange månader, ei viktig brikke i arbeidet med heilårs arbeidsplassar og opne servicetilbod året rundt.

Tiltak for sosial tolegrense

- Det er forventa vidare vekst i næringa og kommunar som opplever større endringar i reiselivstrafikken bør ha eigne reiselivsstrategiar og vurdere å øyremerke ei stilling til besøksforvaltning. Ein besøksforvaltar kan òg tilsetjast i eit interkommunalt samarbeid.
- Gjennomføre lokal prosess som involverer lokale og regionale offentlege styresmakter, næringsliv og representantar for innbyggjarane (lag, organisasjonar, grendelag) og representantar frå landbruket, for å avklare om ein ynskjer fleire besøkande, eller om ein vil setje tak på talet besøkande.
- I kommunar som opplever vekst vil lokale reiselivsstrategiar gje utviklinga ei retning som er lokalt forankra.
- Talet på cruiseturistar kan styrast t.d. gjennom å setje ei maksgrense for tal cruiseanløp, innføre maksimum tal passasjerar per dag og/eller innføre eit fast tal cruisefrie dagar i høgsesongen.
- Tiltak som ikkje er direkte retta mot reiselivet, men som handlar om å bygge gode lokalsamfunn kan òg auke bulysta og trivsel.
- Tiltak som gjev auka opphaldstida til besøkande kan styrke innbyggjartrivsel og skape meir ro i reisemålet.
- Bruke handlingsrommet kommunane har for å regulere Airbnb. Dei andre kommunane bør følgje med på Aurland som no brukar plan- og bygningsloven for å styre utviklinga
- Kommunar som slit med for mykje villcamping, kan bruke ein kombinasjon av meir informasjon til bilistane, tydelegare skilting og bruk av forbodsskilt. Aurland har no søkt fylkeskommunen om løyve til å handheva forboda, og deira erfaringar bør følgast nøye.
- Jamlege innbyggjarundersøkingar for å følgje utviklinga



Foto: Aurlandsfjellet, juni 2025 ©A. B. Engeset

Kapittel 7. Juridisk tolegrense

Her har vi valt å kalle kapittelet Juridisk tolegrense, sjølv om kapittelet eigentleg handlar om handlingsrommet ein har for å regulere og styre reiselivet. Dei tidlegare kapitela har vist at delar av reiselivet kan gje til dels store utfordringar enkelte stader i høgsesong, og at ein i større grad ynskjer å styre utviklinga. I dette kapittelet undersøker vi kva handlingsrom kommunar og reiselivsaktørar har for å regulere og styre reiselivet gjennom politiske rammevilkår, planar og lovverk. Ettersom vi her ikkje utforskar tolegrenser vel vi å bygge opp kapittelet annleis enn dei føregåande, med oppsummeringar etter kvart delspørsmål, og utan eiga tiltaksliste. Kapittelet bør heller lesast som ei verktøykasse som kan brukast inn mot dei andre dimensjonane.

Kapittelet vil svare ut to spørsmål i oppdraget. Det første er 5d) Kan og vil ein setje eit tak på besøkande? Kven skal leggje ramma for kor mange besøkande ein skal ha? Her ser vi på dei juridiske verkemidla som kan nyttast for å regulere cruisetrafikk og villcamping.

Det andre spørsmålet er knytt til den aukande bruken av Nærøyfjorden: 6c) Aktørbilete på fjorden, særskilt i Nærøyfjorden sine mange aktørar: bruk, avgrensingar eller reguleringar? Dette heng og saman med spørsmål 5e) Kva aktørar fins her og kan ein stille krav, t.d. krav om løyve for å operere i området? Her tek vi utgangspunkt i Nærøyfjorden som case og undersøker både utfordringane knytte til aktivitet på fjorden og dei strategiane, lovene og regelverka som regulerer ferdsel og bruk av området. Vi avsluttar med tilrådingar for korleis toleevna i reiselivet og forvaltninga av Nærøyfjorden kan styrkjast.

Spørsmål 5d) Kan og vil ein setje eit tak på besøkande? Kven skal leggje ramma for kor mange besøkande ein skal ha?

Dette er eit utfordrande spørsmål å svare ut. Reiselivsnæringa er sær samsatt, og om ein vil setje tak kjem naturleg nok an på kven ein spør. Delar av næringa kan ein nok sette tak på, t.d. ved å setje tak på tal cruiseanløp, men for andre delar av næringa handlar det meir om å styre trafikken betre med dei verkemidla ein har. I det følgande vil vi difor sjå meir på dei juridiske verkemidla ein kan nytte seg av når det gjeld cruisetrafikk og villcamping, og der igjennom og svare ut *kven* som kan legge desse rammene.

Lovverk knytt til styring av cruisetrafikk

I 2020 tredde den nye hamne og farvatnslova i kraft. I Iverksettingsrundskriv N-2/2020, utarbeida av Samferdselsdepartementet, vert det gjort greie for hovedinnhaldet i lova, med vekt på dei viktigaste endringane i forhold til hamne- og farvatnlova av 9.12.2009. I det følgande brukar vi iverksettingsrundskrivet som kjelde⁴.

I **Hamne og farvatnlova** er det heimel for å regulere bruk av fartøy basert på omsyn til vide miljøfaktorar. I lovverket er *miljø* no eit sjølvstendig omsyn, også for miljøkonsekvensar som materialiserer seg på land. Som døme vert det nemnt tilfelle der anløp til hamn får konsekvensar for lokal luftkvalitet, og tilfelle der bruka av vasscooter får konsekvensar for friluftssinteresser fordi bruken fører til støyplager. Omgrepet «miljø» skal kunne tolkast vidt, slik at dei relevante miljøutfordringane lokalt skal kunne bli tatt i betraktning. Omgrepet omfattar mellom anna ivaretaking av naturmangfald, vern mot forureining av sjø, støy, mål om å redusere klimagassutslepp, berekraftig bruk og omsyn til luftkvalitet. Trafikken kan slik til ein viss grad regulast ut i frå miljøomsyn.

Cruisehamnene i Flåm og Vik er kommunalt eigde, medan Skjolden er privateigd. Dette gjev naturleg nok mindre hamneinntekter til Luster kommune, og eit anna handlingsrom for å styre

⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/700b761b440145a6ac393217ea0b2292/ny-havne--og-farvannslov---utsendelse-av-iverksettingsrundskriv-pdf.pdf>

cruisetrafikken. I Aurland og Vik går hamneinntektene til kommunen. I den gamle hamnehamne- og farvatnlova (frå 2009) skulle inntekter og kapital frå hamnevirkksomheita ikkje brukast til andre føremål enn hamneverksemd. Dette er ikkje vidareført i det nye lovverket og det kommunale sjølvstyret er dermed i langt større grad enn tidlegare førande for kommunen sine disposisjonar. Hovudregelen etter ny lov er dermed at **kommunen, som eiger av hamna, disponerer over verdiane i hamneverksemda**, og at desse verdiane kan brukast slik kommunen finn ønskeleg. I Vik er det tilrådd ein ny rapport, «Kunnskapgrunnlag – cruiseaktivitet i Vik kommune», at hamneinntektene skal gå til tilretteleggingstiltak for reiselivet, som «god besøksforvaltning, skiltplan, toalett og boshandtering» (Skjerdal mfl., 2024).

Hamne og farvatnlova §27 inneber at eigarar og operatørar av hamner har plikt til å motta fartøy som ynskjer å anløpe hamna. Det følger av denne hovudregelen at eit skip som ynskjer å anløpe hamn, ikkje kan avvist av hamna. I iverksettingsrundskrivet vert det diskutert **tre unntak frå denne plikta til å motta fartøy**:

1. Plikta til å motta fartøy gjeld berre «så langt kapasiteten i hamna tilseier det», jf. § 27 første ledd andre punktum. Det er altså ikkje berre dei fysiske plassforholda som kan begrense mottaksplikta, men kapasiteten i hamna. Hamnene har dermed ei vid adgang til å tilpasse sitt hamnetilbod til ønska verksemd. «Mottaksplikta er ikkje meint å begrense eigaren eller operatøren si anledning til å sjølv bestemme kva omfang hamneverksemda skal ha. Bestemminga er ikkje til hinder for at hamneeigar nedjusterer hamna si storleik, eller reserverer visse hamneavsnitt til spesielle typar sjøtransport»⁵, jf. Prop. 86 L (2018-2019), pt 9.3.3., Mottaksplikt.

Med andre ord kan hamneeigar justere hamna til ønska storleik eller kapasitet, og reservere delar av hamna til visse typar sjøtransport, anten det er cruiseskip, rutebåtar eller anna sjøtransport. Det er imidlertid ikkje berre fysiske plassforhold og infrastrukturforhold som kan vere grunnlag for avvising. Dersom hamna innrettar hamneverksemda si gjennom bemanning, opningstider eller liknande, slik at den til dømes berre kan ta imot mindre cruiseskip med eit mindre tal passasjerar, eller at opningstidene for cruiseterminalen berre gjer det mogleg å ta imot eit visst tal skip i døgnet, vil dette vere innanfor omgrepet "så langt kapasiteten i hamna tilseier det". På denne måten vil det vere innanfor hamna sitt handlingsrom å for eksempel sette eit tak på tal passasjerar som får anløpe hamna. Dette krev at hamna faktisk innrettar hamneverksemda slik at den er tilpassa ønska verksemd. Det er ikkje tilstrekkeleg å grunngje avvisning av skip til dømes med at tal passasjerar som anløper hamn, vil føre til for stor belastning for kommunen generelt. Hamne- og farvatnlova er ikkje

⁵ Prop. 86 L (2018–2019) *Om lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)*, punkt 9.3.3 «Mottaksplikt», s. 91. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-86-l-20182019/id2640729/>.

meint å vere eit verkemiddel for å regulere tal turistar som kan reise til byar og tettstader i landet. Handlingsrommet som kapasitetsbegrensninga i mottaksplikten gir, inneber imidlertid at eit mål om å regulere tal turistar kan nåast ved å innrette hamnetilbodet som skildra ovanfor. Med andre ord kan hamneeigar bestemme opningstider og dermed vedta at visse dagar i året er ikkje hamna open for sjøtransport, som cruisetrafikk.

2. Eit anna unntak frå hovudregelen om mottaksplikt er at **plikta ikkje gjeld "dersom mottak av fartøyet kan innebere ein risiko for sikkerheita"**, jf. § 27 første ledd tredje punktum. Dette inneber at hamna kan nekte anløp av skip som kan medføre fare for skade på hamna sin infrastruktur eller personar som arbeider eller oppheld seg i hamna. Det er dermed fare for sikkerheita i sjølve hamna som kan begrunne avvising.
3. Eit tredje unntak er at **mottaksplikta ikkje gjeld dersom mottak av fartøy "kan innebere ein risiko for miljøet"**, jf. § 27 første ledd tredje punktum. Det følger av forarbeida at "hensynet til miljøet til dømes kan berettige avvising av fartøy der det er en aktuell og sannsynlig miljøtrussel mot havneanlegget eller havnevirksohmheiten". Dette vil typisk være forhold ved fartøyet som gjer at det er sannsynleg med utslepp som vil utgjere ein fare for hamna. I tillegg er det i forarbeida lagt opp til at bestemminga ikkje skal innsnevre den adgangen som i havne- og farvannsloven (2009) ga til å avvise fartøy på grunn av medvirkning til lokal luftforurensning i et nærare angjevet område (se Lovavdelingens tolkningsuttalelse 5. mai 2015 (15/1378 EO ATV/LVM/TMB/mk)). Med lokal luftforureining er det i denne samanheng meint lokal luftforureining som overskrid timegrenseverdiane i forureiningsforskrifta § 7-6.

Studiar av tolegrenser i andre område, som til dømes Nordfjord (Amland, 2024), viser også til **hamneloven** for styring av cruisetrafikken. Amaland (2024) viser til at regulering om eit maksimum antal passasjerar i land allereie er innført i Bergen og Stavanger. Nordfjord hamn har og praktisert regulering ved å seie nei til ca. 30 førespurnader om anløp i 2023 til Stryn kommune, og Port of Nordfjordeid har også takka nei til ei rekkje førespurnader om anløp i 2023 (Amland, 2024). I følgje Amaland (2024) er det ei lokal regulering som er følgt, men det kjem ikkje fram kva lovverk som er nytta.

Kommunane kan og på ulike måtar nytte seg av **Plan og bygningslova** for å handtere utfordringar knytt til cruisetrafikk. I rettleiaren frå Regjeringa (2020), «Planlegging i sjøområdene» finn ein fleire døme på korleis Plan- og Bygningslova kan nyttast for å regulere cruisetrafikken. Her finn ein råd om forvaltning av kystnære sjøområde definert som områda der salt sjø møter land (høgvasstand) og ut til ei nautisk mil

utanfor grunnlinja. Eitt vesentleg poeng her er at dette området samsvaret med verkeområdet til Plan- og bygningslova i sjø.⁶

Nyttige lovverk når det gjelder villcamping

Plan og bygningsloven § 85 første og tredje ledd opnar for at kommunar og fylkeskommunar kan **forby parkering**, men paragrafen vektlegg at grunngeving for å forby parkering må vere god. Aurland kommune har no søkt om løyve til å handheve parkeringsforbod og manglande betaling med bøtelegging (Sogn Avis, 2025f)⁷. Kommunar kan generelt ikkje forby parkering i heile kommunen, langs ein lengre vegstrekning eller på eit større område, utan særleg grunngeving. Både Aurland og Luster kommune har utfordringar knytt til mykje ferdsel i område med villrein. Sterkare vern om villreinen er døme på eit godt argument for parkeringsforbud. Sel kommune utarbeider til dømes no ei forskrift som forbyr overnatting i bubilar, campingvogner, telt og tilsvarande i eit sårbart villreinområde². Eigaren av privat veg kan imidlertid forby køyring av motorvogn på vegen, og parkering på eller langs vegen. Grunneigarar står fritt til å nedleggje forbud.

I tillegg til desse harde verkemidla, ser ein at og mjuke verkemiddel kan ha god effekt. Døme kan vere informasjon om kor det finns gode, tilrettelagte plassar og formidling av ønska «codes of conduct». Visit Sognefjord har det siste året jobba med ein Villcampingstrategi, som vil vere nyttig for lokal erfaringsdeling og gje innsikt i kva tiltak ein best kan nytte seg av i område der utfordringane har blitt store.

Oppsummering

Spørsmålet om å setje tak på besøkande er komplekst fordi reiselivsnæringa er samansett. For enkelte delar, som cruisetrafikk, kan det vere mogleg å setje tak, medan andre område heller krev betre trafikkstyring. Dokumentet drøftar juridiske verkemiddel for cruisetrafikk og villcamping, og kven som kan fastsetje rammene.

Når det gjeld cruisetrafikk, gir hamne- og farvatnlova frå 2020 kommunane som eig hamner eit visst handlingsrom. Lova opnar for regulering basert på miljøomsyn, og eigarar kan tilpasse hamneverksemda ved å justere kapasitet, opningstider og bemanning. Dette kan indirekte avgrense talet på cruiseskip og passasjerar, men lova er ikkje meint som eit generelt verkemiddel for å regulere tal turistar i ein kommune. Unntak frå mottaksplikta gjeld ved kapasitetsgrenser, sikkerheitsrisiko eller miljøfare. Studiar viser at hamner som Bergen og Stavanger har praktisert regulering av cruisepassasjerar, og Nordfjord

⁶ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/planlegging-i-sjoomradene/id2700314/>

⁷ <https://www.sognavis.no/sokjer-om-loyve-til-a-gje-parkeringsboter-kan-hjelpe-oss-a-handtera-utfordringane/s/5-115-1352021>

har avvist anløp for å redusere belastning. Kommunane kan òg bruke plan- og bygningslova til å styre utviklinga av reisemål gjennom samfunns- og arealplanlegging.

For villcamping kan kommunane nytte plan- og bygningslova § 85 til å forby parkering, men berre med god grunngjeving, til dømes vern av villrein. Private veg- og grunneigarar kan forby motorferdsel og parkering på eigne område. I tillegg til juridiske tiltak kan mjuke verkemiddel som informasjon og «codes of conduct» bidra til betre besøksforvaltning.

Konklusjonen er at det finst juridiske verkemiddel for å regulere besøk, særleg gjennom hamne- og farvatnlova og plan- og bygningslova, men desse krev konkret tilpassing og god grunngjeving. Kommunane har eit visst handlingsrom, men reguleringa må skje innanfor lovverket og med omsyn til lokale forhold.

Spørsmål 6c) Aktørbilete på fjorden, særskild i Nærøyfjorden sine mange aktørar: bruk, avgrensingar eller regulering? Og 5e) Kva aktørar finst her og kan ein stille krav, t.d. krav om løyve for å operere i området?

Case: Nærøyfjorden som opplevingsarena i naturbasert reiseliv

Tema for desse spørsmåla overlappar og vert behandla under eitt med Nærøyfjorden som case. Utviklinga i Nærøyfjorden reflekterer utviklingstrekk vi og ser i andre populære naturområde.



Nærøyfjorden. Foto: Trygve Sunde Kolderup/ Spor Natur og Reiseliv

Spor har hatt ansvar for denne delleveransen der dei har sett nærare på aktørbilete på Nærøyfjorden, korleis den blir brukt og korleis ein eventuelt kan avgrense eller regulere bruk. Nærøyfjorden har UNESCO verdsarvstatus på grunn av det dramatiske og særeigne landskapet, med smale, djupe fjordar, høge fjell og velhalde kulturlandskap. Store delar av området er verna, men området opplever eit aukande besøkstrykk med mange besøkande som vil oppleve både fjorden og kulturlandskapet.

SPOR har kartlagt aktørar rundt Nærøyfjorden og sett på moglege utfordringar i eit område med mykje ikkje-motorisert og motorisert aktivitet i ein relativt trong fjord med sårbar natur og vernestatus. Prosjektet har vore utført som ei skrivebordsoppgåve med

dokumentanalyse og intervju med 9 aktørar i og rundt reiselivet. Dei har ikkje vore på synfaring i Nærøyfjorden, men kjenner området godt frå fleire tidlegare besøk. I det følgjande beskriv dei situasjonen og diskuterer utfordringar og moglegheiter knytt til auka aktivitetsbilde. Funn og anbefalingar vil vere overførbare til andre område i regionen. Rapportformatet gjer at det her berre er trekt ut hovudpunkta frå arbeidet. Full tekst vil bli lagt ut som notat i etterkant av tolegrenseprosjektet.

Områdebeskriving

Nærøyfjorden vart 2005 etablert på UNESCOs verdsarvliste. Verdsarvparken vart oppretta som regionalpark i 2008. Som regionalpark og verdsarvområde er det eit mål å skape ei integrert og berekraftig områdeforvaltning og auka verdiskaping bygd på lokale natur- og kulturressursar.

Besøksstrategien for verneområda i Nærøyfjorden framhevar behovet for å balansere tre særlege omsyn:

- Vern av natur og kultur
- Gode opplevingar for besøkande
- Lokal verdiskaping

Reiselivet i området er prega av aukande aktivitet, stort turisttrykk og mange aktørar har eit ønske om å utvikle ei meir berekraftig reiselivsnæring. Turistane kjem, mellom anna, for å oppleve fjordcruise med RIB eller ferje mellom Flåm og Gudvangen, kajakkpadling og SUP på fjorden og fotturar i dramatisk fjordnatur. Mange kjem med cruiseskip, i 2024 var det 124 cruiseanløp i Flåm. Mange kjem og i bubilar, personbil eller som grupper i buss, eller med tog på Flåmsbanen.

Funn frå intervju og dokumentanalyse – resultat og diskusjon

Forsking frå mellom anna NINA (Hagen, m.fl., 2018), syner at det finns eit konfliktpotensial mellom motorisert og ikkje-motorisert ferdsel på Nærøyfjorden. Aukande småbåttrafikk, «mjuke» aktivitetar som padling og SUP og motorisert aktivitet med RIB og ferjer kan skape trengsel på fjorden. Det kan og utfordre tryggleiken på sjøen. Grupper som går i land og etablerer leir kan bidra til både slitasje på vegetasjon og forstyrring på beitande dyr. Det kan og redusere tilgang på stille og meir urørte område, som mange kjem for å oppleve. Ein konsekvens kan vere at opplevingskvaliteten vert redusert av støy, visuell forstyrring og trengsel med mykje folk. Bekymring rundt desse punkta vert støtta av fleire av dei vi har prata med.

Opplevingsrelaterte utfordringar knyt seg til mellom anna: a) Auka aktivitetsnivå og trengsel på sjøen, b) Trengsel på ilandsstigningsplassar og leirslaging langs fjorden, c) Støy frå motorisert båttrafikk, d) Motorisert og ikkje-motorisert aktivitet samtidig på fjorden, e) Sikkerheit for dei som bruker fjorden til

aktivitet og til slutt f) Bruk av innmark til leir og bål plass, med påfølgjande slitasje, utfordringar for beitedyr

Utfordringane er generelt ikkje store, men vi erfarer at det er aukande utfordringar knytt til auka turisme i Nærøyfjorden. Auka trafikk på fjorden bidreg til trengsel, støy og reduserer opplevingskvalitet for somme gjestegrupper. Kombinasjonen av motorisert og ikke-motorisert ferdsel skapar utfordringar for tryggleiken på fjorden. Leirplassar og ilandstigning på innmark utan avtale bidreg til auka slitasje og utfordringar for grunneigarar og beitedyr. Enkelte aktørar og uorganiserte besøkande manglar kunnskap om lokale regler og Allemannsretten sine avgrensingar på innmark. Det ser ut til å vere behov for betre samhandling og fleire møteplassar mellom aktørar.

Det kjem fram i intervjuet at det er ønske om ein meir føreseielege møteplass mellom aktørane. Det er så mange roller - kommune, verdsarvpark, verneforvaltning, destinasjonsselskap, grunneigarar og reiselivsaktørar - og det blir vanskeleg å få satt i gang enkle tiltak. Fleire seier dei opplever det som viktig at aktørane tek kontakt med kvarandre og snakkar saman for å finne gode løysingar. Gjennom samtalar og gjensidig respekt og forståing kan ein førebyggje konflikt og skape meir i lag.

Strategiar, regelverk og juridiske rammer

Ein rekke lover og regelverk dannar rammene for ferdsel og aktivitet på Nærøyfjorden. Tabellen under gjev ein oversikt over lover og forskrifter som er relevante for betraktningar knytt til motorisert og ikkje-motorisert ferdsel på fjorden. Lista er ikkje uttømmende.

Namn på lov	Verkeområde
Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdsellova)	Føremålet med loven er å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen. Loven gjeld ikkje på fjorden, kunn i utmark og vassdrag.
Lov om besøksbidrag (besøksbidragslova)	Lovens formål er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgode gjennom besøksbidrag i form av avgift i områder med særleg stor belastning frå reiselivet.
Lov om forvaltning av naturens mangfald (naturmangfoldlova)	Naturmangfoldlova regulerer bruk og beskyttelse av naturen. Den omfattar all natur, og gjeld for alle som tar slutningar som har konsekvensar for naturmangfoldet.
Lov om friluftslivet (friluftsløva)	Friluftsløva regulerer personars rettigheter og plikter for opphald i, og bruk av naturen i Norge. Loven skal sikre retten til opphald og ferdsel i naturen uavhengig av kven som eig arealet. Loven stadfestar at ferdsel med båt på sjøen er ein fri rett for alle.
Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)	Plan- og bygningsloven skal fremme berekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjonar. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlege, regionale og kommunale oppgåver og gje grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressursar.
Lov om hamner og farvatn (hamne- og farvatnslova)	Hamne- og farvatnsloven regulerer hamner og farvatn i Norge. Loven tar sikte på å fremme sjøtransport og leggje til rette for sikker, miljøvennleg og effektiv drift av hamner og ferdsel i norsk farvatn. Bestemmelsane i loven rettar seg særleg mot

	sjøsikkerheit. Loven kan mellom anna nyttast til å innføre avgrensingar for opphald i hamner, hastigheit og bruk av bestemte farleier og farvatn. Avgrensingar kan gjelde både fritidsbåtar og skip i næring.
Produktkontrollova	Produktkontrollova har til formål å: a) førebyggje at produkt og forbrukertenester medfører helseskade, herunder sørge for at forbrukerprodukt og forbrukertenester er sikre b) førebyggje at produkt medfører miljøforstyrning, m.a. i form av forstyrning av økosystem, forureining, avfall, støy og liknande. c) førebyggje miljøforstyrning ved å fremje effektiv bruk av energi i produkt
Forskrift om internkontroll	Alle verksemdar som tilby produkt eller forbrukarteneste i Noreg skal ha eit system for internkontroll. Eit internkontrollsystem er systematisk arbeid med helse, miljø og sikkerheit. Hensikten med internkontrollsystemet er mellom anna å førebyggje at farlege produkt og forbrukarteneste blir tilbydd til forbrukarar.
Krav om nullutslepp i verdsarvfjordane	Krav om nullutslepp gjeld i første rekke turistskip og ferjer under 10.000 bruttotonn. Her vil krava gjelde frå 1. januar 2026. For større skip vil kravet gjelde frå 1. januar 2032. Klima- og miljødepartementet arbeidar med implementeringa av krava i regelverket.
Forskrifter med lokalt verkeområde	Verkeområde
Verneforskrift for Nærøyfjorden landskapsvernområde	Føremålet med forskrifta er å ta vare på eit vakkert og eigenarta natur- og kulturlandskap frå fjord til fjell. Forskrifta vernar mot inngrep av ulik sort, med diverse unntak. Forskrifta er ikkje til hinder for motorferdsel på fjorden, heller ikkje å gå til land eller kai, men set avgrensing for fart på fjorden. Fartsgrense forbi Skalmenes-Bleiklindi er 8 knop. Fartsreduksjonen gjeld ikkje båtar under 30 fot.
Kommunale og regionale planar og strategiar	Verkeområde
Besøksstrategi verneområde i Nærøyfjordområdet	Strategien er ifrå 2020. Besøksstrategien skal vere eit verktøy for å forvalte verneområda på ein strategisk og god måte. Strategien skal vere ein plan for tilrettelegging, styring av ferdsel, kunnskapsformidling og informasjon til besøkande. Strategien skisserer kor i verneområda det kan vere aktuelt å leggje til rette for auka aktivitet, og korleis ein kan styre folks ferdsel til dei områda som tol auka aktivitet.
Forvaltningsplan for verneområde i Nærøyfjorden	Forvaltningsplanen er ifrå 2008. Forvaltningsplanen omfattar Nærøyfjordområdet, den sørlege delen av Vestnorsk fjordlandskap.
Merkeordninga for berekraftig reisemål	Styringssystem for reisemål som ynskjer å jobbe langsiktig og fokusert med berekraft i reiselivet. Med ordninga følgjer verktøy og innhald for destinasjonsleiing og styring av det lokale reiselivet. Utvikla av Innovasjon Norge.
Unesco verdsarvstatus	Det er ein føresetnad for å inneha verdsarvstatus at det meste av det omsøkte området er underlagt nasjonale verneformar. Verdsarvstatusen fører ikkje til ytterlegare vern eller andre særskilde restriksjonar i godkjende område.

Lovverket og forskrifter som regulerer aktivitet på og rundt Nærøyfjorden kan i nokre tilfelle nyttast til å regulere og avgrense ein del av turismen i området. Slike reguleringar må gjerne inn i kommunens planverk, noko som er ein tidkrevjande prosess.

Dei utfordringane som er identifisert gjennom dette prosjektet kan likevel, etter vår meining, i dei fleste tilfelle verte løyst eller redusert utan å måtte ta i bruk lovverk eller endringar i forskrifter. Det handlar i stor grad om å samhandle meir, etablere felles mål og verdiar og å styrke fellesskapet og kompetansen rundt å bruke eit verneområde som Nærøyfjorden som opplevingsarena.

Oppsummering

I dette underkapitlet har vi skildra situasjonen knytt til motorisert og ikkje-motorisert aktivitet på Nærøyfjorden, og sett på utfordringar og moglegheiter i kjølvatnet av eit auka aktivitetsbilet. Vi har funne at aukande trafikk på fjorden skaper trengsel, støy og tryggleiksutfordringar, særleg mellom motorisert og ikkje-motorisert aktivitet. Konflikstar oppstår, særleg ved ilandsstiging og leirslaging der innmark er nytta utan avtale med grunneigar. Det er behov for betre samhandling mellom aktørar og meir føreseieleg finansiering, og betre informasjon til besøkande, særleg om friluftsløys og lokal skikk. Utanlandske aktørar utfordrar lokale avtalar og friluftspraksis. Vi fann og at det er dokumentert problem knytt til erosjon i strandsona frå båtbølgjer.

Framtidig utvikling av Nærøyfjorden som reisemål avheng av ei langsiktig og berekraftig forvaltning av ressursgrunnlaget. Det vil vere viktig å leggje til rette for ansvarleg turisme som gir positiv effekt for både lokalbefolkninga langs fjorden og naturressursen, som er grunnlag for verdsarvstatusen. Vi meiner toleevna til reiselivet og forvaltninga av Nærøyfjorden kan styrkast gjennom:

- Betre informasjon og vertskap: Meir tydeleg kommunikasjon om ferdselsregler og lokal praksis
- Faste møteplassar: Årlege møte, før og etter sesong, mellom grunneigarar, forvaltning og reiseliv
- Grunneigaravtalar: Fleire formelle avtalar for bruk av landingsplassar og leirplassar
- Å kanalisere ferdsel til egna område og vurdere ytterlegare fartsavgrensing på fjorden
- Finansiering: Langsiktig støtte til miljøpatrulje og vertskapsroller. Vurdere besøksbidrag og cruiseavgift
- Vurdere lisensordningar og kompetansekrav for guidar.
- Auka lokal medverknad og utvikling av felles verdigrunnlag og revidert besøksstrategi.
- Arbeide for at fleire turistar får lengre opphaldstid i regionen.

Spørsmål 1c) Eksisterende og komande utfordringar ved kortidsleige på kanalar som til dømes Airbnb

Korttidsutleige gjennom digitale plattformer som Airbnb skaper i aukande grad utfordringar for både lokalsamfunn og etablerte reiselivsaktørar. Trass i denne utviklinga ligg det førebels ikkje føre nokon nasjonal regulering av korttidsutleige i Noreg. I dette kapitlet undersøker vi utfordringane knytt til korttidsutleige og handlingsrommet kommunar har for å regulere denne typen verksemd, med eit særskilt fokus på kommunar i Sogn. Arbeidet vårt knytt til Airbnb er noko forkorta her i rapporten, og full tekst vil vere tilgjengeleg som eige notat på nettsida vår www.reiselivssenter.no

Talet på Airbnb-leilegheiter i Noreg har meir enn dobla seg frå 2022 til 2025, frå 58 737 til 122 628 einingar (nrk.no, 2025). På bakgrunn av denne utviklinga går debatten i norske medium om korttidsutleige høgt. Politikarar, representantar frå kommunar og interesseorganisasjonar, og innbyggjarar frå lokalsamfunn over heile landet, peikar på utfordringane ved auka korttidsutleige, som press på bustadmarknaden gjennom høgare leigepreisar og bustadmangel, overturisme og tapte inntekter for lokalt næringsliv og kommunar. Særleg Airbnb har stått i sentrum for denne kritikken. Politikarar etterlyser eit «Airbnb-oppgjer» (Klassekampen.no, 2025), og adm. direktør i NHO Reiseliv, Kristin Krohn Devold, krev no «betre oversikt og kontroll over korttidsutleige» (Finansavisen, 2025). Kva forskinga seier om utfordringane ved korttidsutleige, og kva moglegheiter kommunane har for å regulere korttidsutleige, blir omtalt i dei følgjande avsnitta.

Kva er utfordringa i Sogn?



Dei siste åra har Vestlandet segla opp som Noregs Airbnb-hotspot. Tal frå Eurostat viser at **Vestland fylke hadde flest overnattingar** bestilte via nettplattformer i 2024 (Eurostat, 2025; sjå òg Innovasjon Noreg, 2025). I kommunane i Sogn (Årdal, Aurland, Luster, Lærdal, Sogndal og Vik) har talet på objekt leigde ut via plattformer som Airbnb auka med 28,5 prosent frå 2023 til 2024 – frå 808 utleigeobjekt i 2023 til 1038 i 2024 (tal frå Skatteetaten, publisert av Sogn Avis, 2025a). Aurland ligg på topp i regionen, med 135 utleigeobjekt i 2024. Her står eit fåtal store aktørar for mesteparten av

leigeinntektene (ibid.).

Ei hovudutfordring knytt til korttidsutleige i Sogn er **press på bustadmarknaden og bustadmangel**, ifølgje media og lokalbefolkninga. Det er særleg i Aurland (Sogn Avis, 2025a), Balestrand (Sogn Avis, 2025b) og Luster (Sogn Avis, 2025c) at dette blir trekt fram. Aurland kommune peikar seg ut som eit kjerneeksempel på korleis korttidsutleige kan bidra til å skape press i bustadmarknaden. Her oppstår utfordringa i samspelet mellom fleire faktorar (Aurland kommune, 2020; Homleid og Ørbeck, 2023; Sogn Avis, 2025a):

- Kommunen har i utgangspunktet eit svært avgrensa bustadtilbod på grunn av topografi, naturfarar og lite tilgjengeleg areal for bygging;
- Tilbodet av andre bustadtypar enn einebustader er avgrensa, noko som hemmar bustadrotasjon;
- Mange bustader som er eigna som heilårsbustad i tettstadene blir nytta som fritidsbustader, ei utfordring som er særleg tilspissa i Undredal;
- Bedrifter kjøper bustader som blir leigde ut til (korttids-)tilsette;
- Korttidsutleige gjennom plattformer som Airbnb (ei særleg utfordring i Flåm).

	Tal på utleigeobjekt 2024	Tal på utleigeobjekt 2023	Utleigesum 2024	Utleigesum 2023
Vik	71	45	5,5m	4,4m
Sogndal	577	458	55,8m	44,5m
Luster	128	113	19,9m	17,8m
Lærdal	83	59	10,9m	8,7m
Årdal	44	27	2,8m	1,6m
Aurland	135	106	79,2m	62,9m
Sum	1038	808	174,1m	139,7m

Kilde: Sogn Avis, 2025.

Resultatet er ein pressa bustadmarknad. Personar som ynskjer å busetje seg i kommunen, må konkurrere både med ressurssterke fritidsbustadkjøparar og med bedrifter. Samstundes er det ofte meir lønnsamt å leige ut bustader kortvarig enn å tilby langtidsleige. Dette skaper sterke insentiv til å kjøpe heilårsbustader primært for utleigeformål, noko som ytterlegare

forsterkar presset både på tilgjenge og prisnivå på bustader (Homleid og Ørbeck, 2023: 20).

Ifølgje lokale kjelder er hovudproblemet ikkje privatpersonar som leiger ut eigen bustad sporadisk, men **aktørar som bruker bustader primært til korttidsutleige** (Sogn Avis, 2025a). Dette plasserer verksemda i ei gråsone mellom privat utleige og næringsverksemd (sjå under). På bakgrunn av dette etterlyser aktørar i Aurland kommune — i likskap med andre kommunar som Vågan og Arendal (regjeringen.no, 2018; regjeringen.no, 2023) — ei tydelegare avgrensing av når korttidsutleige skal reknast som næring, noko vi kjem tilbake til nedanfor. KDD viser i dag til omgrepet «omfattande utleige» som ein indikator på grensa mellom bustadføremål og næringsføremål, men kommunen oppfattar dette som lite presist og vanskeleg å praktisere (Sogn Avis, 2025a; Aftenposten, 2025). Kommunen har difor

sjølv tatt grep og undersøkt omfanget av Airbnb, og har bedt aktørar om å leggje fram opplysningar om omfanget av verksemda for å klargjere om det blir driven næringsverksemd eller ikkje (Sogn Avis, 2025d).

Kommunane sitt handlingsrom for å regulere korttidsutleige

Kommunane har i dag ulike verkemiddel til disposisjon for å regulere korttidsutleige gjennom kanalar som Airbnb.

Kommunar kan regulere korttidsutleige **gjennom plan- og bygningslova** (PBL; regjeringen.no, 2018; 2023). Bustadseksjonar er regulerte til bustadføremål. Dersom ein bustad eller ei leilegheit blir brukt, eller blir tilrettelagt for bruk, til næringsverksemd, kan kommunen etter § 20-2 jf. § 20-1 første ledd bokstav d krevje søknad om bruksendring, som ho i prinsippet kan avslå. Paragrafen seier likevel ikkje noko om når ei bruksendring eventuelt har funne stad. Det er Byggjesaksforskrifta (SAK) § 2-1 som presiserer kva som er ei søknadspliktig bruksendring, men heller ikkje denne paragrafen seier noko om når omfanget av korttidsutleige av ein bustad er å rekne som næringsverksemd som krev søknad om bruksendring.

Kommunar har vidare moglegheit til å regulere omfattande korttidsutleige **gjennom plan**. Kommunane sin arealplan fastset arealbruken (føremål og utforming) for ulike område, inkludert bustadene i området. Etter pbl. § 12-7 nr. 2 kan kommunar fastsetje reguleringsføresegner om bruk av bygningar og, ifølgje KDD, «oppstille forbod eller restriksjonar mot enkelte former for bruk» (regjeringen.no, 2018). Kommunar kan bestemme at omdanning eller bruk av bustader til næringsføremål – som hotell, herberge eller annan form for kommersiell korttidsutleige – krev særskild løyve, jf. pbl. § 31-6 første ledd bokstav a (ibid.). Dette betyr i praksis at kommunar kan innføre restriksjonar eller forbod mot at bustader blir brukte til næringsverksemd i bestemte område, og gir kommunane eit handlingsrom til å verne bustadområde mot uønskt kommersialisering.

Uavhengig av kommunale tiltak set dei nasjonale lovene grenser for korttidsutleige. Etter **eigarseksjonslova** § 24 kan eigarseksjonar i sameige leigast ut i maksimalt 90 døgn i året (eit sameige kan òg med to tredjedels fleirtal vedta å endre grensa til mellom 60 og 120 døgn i året). Etter **burettslagslova** § 5-4 kan heile burettslagsandelar leigast ut i 30 døgn i året utan styret sitt samtykke. Det er styra i dei ulike burettslag og eigarseksjonssameige som skal handheve reglane for korttidsutleige (Nærings Eiendom, 2025). For sjølv eigde bustader finst det førebels inga tilsvarende avgrensing, og desse er dermed berre underlagde vurderingar knytte til bruksendring etter PBL.

Kommunar kan vidare **innføre buplikt** for bustader gjennom lokal forskrift om nedsett konsesjonsgrense (nullkonsesjon) etter konsesjonslova § 7. Målet med konsesjonslova, som blei

vedteken i 1974, var å sikre heilårsbusetjing på bustadeigedomar som kommunen ynskjer skal brukast til dette føremålet (Forbod og Storstad, 2008). Forskrifta kan gjelde heile kommunen, avgrensa soner eller nye utbyggingsområde. Om lag 40 kommunar har i dag buplikt, men ingen av desse ligg i Sogn (landbruksdirektoratet.no, 2025). Ifølgje Homleid og Ørbeck (2023) er ulempene med buplikt mellom anna kostnader for kommunen knytte til oppfølging, og at ordninga inneber eit inngrep i eigedomsretten.

Utfordringar ved å regulere korttidsutleige

Uklart skilje mellom bustadføremål og næringsverksemd: Både regulering av korttidsutleige gjennom PBL og gjennom plan, slik beskrive ovanfor, er avhengig av om ei utleigeverksemd blir definert som næring/hotell drift eller ikkje. Utfordringa er at skiljet mellom bustadføremål og næringsverksemd ved korttidsutleige er uklart, og at regelverket i dag ikkje angir kvar grensa går for når korttidsutleige tilsvarar næringsverksemd og dermed utgjer ei søknadspliktig bruksendring. Vågan og Arendal kommune har difor etterspurt redegjeringar frå Kommunal- og distriktsdepartementet om plan- og bygningslova sine reglar ved korttidsutleige av bustad, noko departementet har svart på i høvesvis 2018 (regjeringen.no, 2018) og 2023 (regjeringen.no, 2023).

I tolkingsuttalen frå 2018 skriv departementet at sjølv om utleige som hovudregel ikkje blir regulert av PBL, er «omfattande» korttidsutleige å forstå som ei søknadspliktig bruksendring (regjeringen.no, 2018). Momentet som blir framheva som relevant i denne tolkinga, er om «føremålet med bruken endrar seg frå bustad til næringsverksemd» og dermed «liknar hotellverksemd», og om dette «fører til auka trafikk, støy eller andre ulemper» (ibid.). Samstundes skriv departementet at det «dessverre ikkje [er] mogleg å angi nøyaktig kvar grensa går for når bruk av bustad endrar karakter til bruk som tilsvarar næringsverksemd, og dermed utgjer ei søknadspliktig bruksendring. Dette må vurderast konkret på bakgrunn av mellom anna føremålet med bruken og verknadene på omgivnadene.» (ibid.) Dermed er det opp til den enkelte kommunen å vurdere individuelle tilfelle.

I eit NHO-notat om delingsøkonomi (NHO Reiseliv, 2018) blir det peika på at dersom utleiga skattemessig blir rekna som verksemd, kan dette innebære at bruken av bustaden er endra og utløyse krav om bruksendring. Men heller ikkje skattereglane i Noreg gir ei tydeleg avgrensing mellom korttidsutleige som privat aktivitet og som næringsverksemd. Ifølgje Skatteetaten skal utleigeinntekter ved «omfattande utleige» skattleggjast som næringsinntekt (Skatteetaten.no, 2025). Vidare presiserer etaten at «utleige av fem bueiningar eller meir til bustad- eller fritidsføremål og meir enn 500 m² forretningslokale blir rekna som verksemd», men understrekar samstundes at «utleige i mindre omfang òg kan vere næringsverksemd» (Skatteetaten.no, 2025). Dermed finst det heller ingen klar skattemessig grense for når korttidsutleige inneber bruksendring frå bustad til næring.

Manglande registreringsplikt: Ei anna sentral utfordring er at **korttidsutleige i Noreg per i dag ikkje er registreringspliktig**, og at offentleg statistikk er avgrensa og lite detaljert. Dette gjer det tid- og ressurskrevjande for kommunar å skaffe seg oversikt over omfanget av korttidsutleige, sidan data på lågare nivå enn fylke (som blir publiserte av Eurostat og Innovasjon Noreg) krev innhenting av data frå kommersielle tilbydarar som AirDNA. Sidan 2021 har verksemdar som driv formidling av korttidsutleige av fast eigedom (som Airbnb) opplysningsplikt overfor Skatteetaten, som fører register over inntekter frå korttidsutleige og kan tildele anonyme ID-numre til vertar (Aasestad og Kvile, 2021). Desse tala blir førebels ikkje delte offentleg via SSB på grunn av omsyn til konfidensialitet.

Varsla regelendringar og komande reguleringar

Fordi både regulering av korttidsutleige på kommunenivå etter PBL og gjennom plan føreset ei vurdering av omfanget av verksemda, har fleire teke til orde for å innføre registreringsplikt for korttidsutleige (Krohn-Devold, 2025). **EUs parlaments- og rådsforordning (EU) 2024/1028 om innsamling og deling av data knytte til korttidsutleigetjenester** (regulation on data collection and sharing relating to short-term accommodation rental services), som trådte i kraft i mai 2024 (EUR-Lex, 2024), kan vere eit steg i denne retninga. Rettsakta fastset felles EU-reglar for korleis data om korttidsutleige via digitale plattformer kan samlast inn og delast med offentlege styresmakter, og er til vurdering i EØS/EFTA-landa, inkludert Noreg (regjeringen.no, 2025). Ho får ikkje direkte konsekvensar for offentlege styresmakter, næringsliv eller privatpersonar i Noreg, men vil leggje rammer for styresmaktene sine moglegheiter til å samle inn og dele data knytte til korttidsutleigetjenester.

KDD varsla i 2019 at dei ønskte å utrede og eventuelt foreslå **endringar i Byggesaksforskrifta** (SAK10 § 2-1) for å tydeleggjere når korttidsutleige av bustad er ei søknadspliktig bruksendring (regjeringen.no, 2019). Sjølv om saka no er ferdigbehandla, er det framleis ikkje avklart når korttidsutleige skal reknast som næringsverksemd, og departementet ser framleis eit behov for å tydeleggjere SAK10 § 2-1 (regjeringen.no, 2023). Likevel inneheld høyringsnotatet (regjeringen.no, 2019) og tolkingsuttalen (regjeringen.no, 2023) viktige peikepinnar for når kommunar kan vurdere korttidsutleige som næringsverksemd og dermed som ei søknadspliktig bruksendring:

- Ved «profesjonell» utleige av sekundærbustad: Tilfelle der ein privatperson eller bedrift kjøper eller leiger bustader/leilegheiter som blir gjorde tilgjengelege for dags- eller vekesutleige;
- Når bustad blir brukt til korttidsutleige i meir enn 90 døgn per år.

Vidare har Stortinget bede regjeringa om å «utrede heimlar i løpet av 2026 for at kommunar kan forby korttidsutleige i heile eller delar av kommunen, og at burettslag og sameige betre kan avgrense og handheve reglane om korttidsutleige» (Stortinget.no, 2025).

Oppsummering

Korttidsutleige gjennom digitale plattformer som Airbnb har auka kraftig i Noreg, og talet på einingar er meir enn dobla frå 2022 til 2025. Denne utviklinga skaper utfordringar for bustadmarknaden, lokalsamfunn og tradisjonelle reiselivsaktørar. Internasjonal forskning viser at korttidsutleige kan føre til høgare bustadprisar, gentrifisering, tap av lokale tenester og konflikhtar mellom fastbuande og turistar. Det påverkar òg hotellnæringa negativt i mange land, men norske studiar tyder på at Airbnb kan ha ein positiv effekt på hotell i distrikta.

Kommunane har visse verkemiddel for regulering, mellom anna plan- og bygningslova, reguleringsføresegner og buplikt, men regelverket er uklart når det gjeld skiljet mellom bustadføremål og næringsverksemd. Det finst heller ingen registreringsplikt for korttidsutleige, noko som gjer det vanskeleg å få oversikt. Varsla endringar inkluderer EU-regelverk om datadeling og mogleg nasjonal registreringsplikt, og vurdering av heimlar for kommunar til å forby korttidsutleige i delar av kommunen. Konklusjonen er at korttidsutleige gir både moglegheiter og utfordringar, men reguleringa er i dag prega av uklare grenser mellom bustadføremål og næringsverksemd og manglande data. Den vidare utviklinga vil avhenge av nasjonale avklaringar og korleis nytt EU-regelverk blir implementert.



Foto: Vik i Sogn, september 2025 ©A. B. Engeset

Kapittel 8. Regionen si toleevne

I dette siste kapitlet vurderer vi regionen si toleevne – kor mange gjestar Sogn kan ta imot utan å overskride miljømessige, sosiale, økonomiske og juridiske grenser. Her svarar vi ut spørsmål 5d) i oppdraget: «Kan, og vil ein, setje eit tak på besøkande? Kven skal leggje ramma for kor mange besøkande ein skal ha?» og 3a) Kva er akseptabelt tal turistar ut frå dei ulike tolegrensedimensjonane?» Analysen byggjer på metodikk frå Vestland fylkeskommune sitt besøksforvaltningsprosjekt (2024–2026).

5d) Kan, og vil ein, setje eit tak på besøkande? Kven skal leggje ramma for kor mange besøkande ein skal ha? 3a: Kva er akseptabelt tal turistar ut frå dei ulike tolegrensedimensjonane?

Figuren under viser korleis ein region si toleevne består av ulike tolegrenser.



Figur 1. Dei ulike tolegrensene utgjør regionen si toleevne.

Å finne toleevna til Sogn – å finne ut kor mange turistar ein region toler – reiser fleire dilemma. For det første er det store skilnader mellom dei ulike tolegrensene, noko som gjer det utfordrande å sjå dei opp mot kvarandre. For det andre må ein vurdere kva omsyn som skal telje mest i vurderingane? For det tredje er det òg store variasjonar mellom og i kommunane, noko som gjer at det ikkje finst eitt svar som gjeld alle.

Funna viser at fleire av tolegrensene er nådde i delar av regionen, medan andre delar av regionen gjerne kan ta i mot fleire besøkande. **Økonomisk tolegrense** handlar ikkje om kor mykje ein toler av inntening, men om ein tener nok på dei besøkande. Funna viser at i Aurland kommune tener både næringslivet og kommunen godt på reiselivet, medan ein i dei andre kommunane kunne ha tent meir. Samla sett har regionen også flest av dei gjestane som legg att minst, og desse bur på camping, hytter/fritidshus og kjem med cruiseskip. Difor er det behov for å auke innteninga, spørsmålet er korleis det skal skje? Skal ein ha fleire besøkande eller forsøke å heve innteninga på dei som kjem? Fleire besøkande kan fort kollidere med neste dimensjon, i alle fall dersom Sogn frå fleire cruiseturistar eller oversjøiske gjestar.

I **miljømessig tolegrense** fokuserer vi på utslepp frå transport som er den største utsleppskjelda. Funna peiker på at utsleppa frå trafikk til tre cruisehamner og satsing på oversjøiske marknader er i konflikt med klimamåla til masterplan og nasjonale mål. Å redusere i langreiste turistar er det viktigaste tiltaket for å få ned utsleppa. Samtidig er oversjøiske marknader ofte omtala som nøkkel for å få heilårs reiseliv, noko som kolliderer med mål om å redusere utsleppa.

Når det gjeld **infrastruktur si tolegrense** ser vi at veksten i talet på turistar enkelte stader pressar vegnettet og fellesgodene i Sogn. Ansvarleg marknadsføring, der ein har lokal semje om kva attraksjonar på reisemålet skal marknadsførast, er høgst tilrådd. Mjuke tiltak som betre tilrettelegging – fleire parkeringsplassar, wc, bosdunkar, skilting - er løysingar der besøkstrykket ikkje er altfor stort. I pressområda, som i bygdene Undredal og Solvorn, må ein i tillegg vurdere hardare tiltak. Aktuelle tiltak

i dei mest pressa bygdene er stenging av sentrum for store køyretøy og gjennomgangstrafikk i høgsesong, i parkeringsplassar utanfor sentrum og ei streng handheving av tiltaka med tilsyn. Vestland fylkeskommune har òg ei nøkkelrolle som forvaltar av fylkesvegen, og tett samarbeid mellom kommunane og fylkeskommunane er avgjerande for å lukkast med tiltaka. Det er òg behov i heile regionen for kombinasjon av tiltak som besøksavgift, regulering av landbasert trafikk og styrking av transporttilbod på fjorden til populære bygder og attraksjonar. Dilemma som oppstår er at ein gjerne fryktar at strengare styring av trafikken på vegane og i bygdesentera kan redusere talet på turistar og dermed også innteninga. Gevinsten er, som vi trekk fram i neste dimensjon, er innbyggjarane trivst betre i heimbygdene sine.

I dimensjonen **sosial tolegrense** handlar det om korleis innbyggjarane opplever reiselivet. Funna viser at kø og trafikkfarlege situasjonar på vegane og i bygdene vert trekte fram av innbyggjarane som ei stor belastning. Faktisk er mistrivselen i pressområda i Aurland og delar av Luster så stor, at også her meiner vi at grensa er nådd og tiltak bør setjast inn. I andre delar av Sogn, som i Høyanger, ynskjer innbyggjarane fleire turistar. I Årdal og Lærdal ynskjer også nokre av innbyggjarane cruiseturistar velkomne. Skilnadane gjer det vanskeleg å gje eitt svar på om sosial tolegrense er nådd. I staden meiner vi at enkelte stadar i Sogn bør ein ikkje satse på fleire turistar utan å setje inn tiltak, noko som står i kontrast til å skulle auke innteninga ved å få fleire gjestar. Vi tilrår heller ikkje fleire cruiseanløp eller høgare tal cruisepassasjerar per anløp slik situasjonen er no.

Til slutt, **juridisk «tolegrense»**, handlar om kva handlingsrom kommunane har for å styre og regulere reiselivet. Hamne- og farvatnlova frå 2020 gjev høve til å regulere cruiseanløp og Plan- og bygningslova kan styre landbasert reiseliv gjennom samfunns- og arealplanen. All styring treng gode grunngevingar, men det er altså mogleg. For å lukkast må det både vere jamleg dialog mellom kommunar, innbyggjarar og reiselivsaktørar. Kommunen må arbeide aktivt for å unngå at reiseliv hamnar mellom fleire stolar, både i kommunane og i fylkeskommunen. Vidare er det òg avgjerande at kommunen har tilgang til kompetanse på besøksforvaltning, og vågar å innføre besøksbidrag.

Konklusjonen på spørsmåla som oppdragsgjevar stiller (5d), om ein kan og vil setje tak og kven skal legge ramma for tak på besøkande, er svaret er ja, ein *kan* og ein *bør* setje tak på besøkande. Hovuddilemma handlar om korleis auke innteninga utan å forsterke miljøbelastninga eller belastninga på innbyggjarane. Den overordna konklusjonen vår er at på enkelte stadar til enkelte tider – i Aurland og i delar av Luster - er toleevna for kor mange turistar ein kan ha allereie nådd, medan det andre stadar i Sogn er plass til fleire turistar på visse vilkår: dersom dei ikkje vert henta inn frå oversjøiske marknadar eller cruisetrafikk, og dersom ein lokalt vert samde om å arbeide for vekst i talet på turistar. Ramma for kor mange besøkande ein skal ta i mot skal avgjerast lokalt.

Tiltak og verktøy - 4b og 4c, kva verktøy og transporttilbod kan endre reisemønsteret? 4d) Korleis samarbeide med andre for å dra nytte av deira høge besøkstal? 6b, kva er unikt for bygdene og korleis kan dei skilje seg ut og tiltrekke seg fleire turistar?

Innspela under kjem frå to arbeidsverkstadar, midtvegsseminaret og «Reiselivsdagen», formulerte som overordna tiltak på regionalt nivå. Verktøy vert forstått som tiltak:

1. **Samarbeid:** Kommunar, reiseliv, landbruk, innbyggjarar – avklare satsingsområde og ansvar.
2. **Besøksstrategi:** Lokale prosessar i kvar kommune og interkommunalt samarbeid.
3. **Transport mjuke tiltak:** Betre kollektivtilbod, shuttlebuss, fjordtransport, vegavgift.
4. **Transport harde tiltak:** Bom i høgsesong, parkering utanfor små bygdesentrum og tilbod m shuttlebuss, forbod mot lange køyretøy og tidsavgrensa parkering.
5. **Vakthald:** Handheving av reguleringar og forbod.
6. **Produktutvikling:** Fleirdagars opphald, aktivitetar for dårleg vêr og i lågsesong.
7. **Pakketering:** Segmenttilpassa opplevingar (kultur, natur, aktiv ferie) med kollektivtransport.
8. **Opningstider:** Rullering mellom reiselivsaktørane i skulder- og lågsesong.
9. **Informasjon:** Betre skilting (norsk og engelsk), i samsvar med marknadsføring.
10. **Ansvarleg marknadsføring:** Lokalt semje om kva som skal profilerast.

Vidare arbeid

Det vidare arbeidet bør byggje på prinsippa for heilskapleg besøksforvaltning og ta utgangspunkt i lokale verdiar og mål. Dette krev ein strukturert prosess i kvar kommune, der ein først definerer kva kommunen ynskjer å oppnå med reiselivet: skal målet vere å halde på veksten eller redusere i talet på turistar, skal omfanget vere som i dag eller skal det reduserast? Og korleis skal ein balansere økonomiske gevinstar mot miljømessige og sosiale omsyn?

Prosessten må involvere eit breitt spekter av aktørar – innbyggjarar, næringsliv, reiselivsaktørar, landbruk og frivillige organisasjonar – for å sikre legitimitet og eigarskap. På bakgrunn av dette bør kommunane utvikle lokale besøksstrategiar med konkrete tiltak for å styre besøkstal, spreie trafikk og sikre berekraftig utvikling. Samtidig må kommunane koordinere arbeidet sitt regionalt, både med Vestland fylkeskommune og nabokommunar, for å dra nytte av erfaringar og ressursar.

Referansar

- Aall, C., Dodds, R., Sælensminde, I., & Brendehaug, E. (2015). Introducing the concept of environmental policy integration into the discourse on sustainable tourism: A way to improve policy-making and implementation? *Journal of Sustainable Tourism*, 23(7), 977–989.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1032300>
- Amland, T. (2024). Tålegrenseanalyse Cruise Nordfjord. Amaland reiselivsutvikling / 2469 reiselivspartner.
- Arnesen, T., & Ellingsen, W. (2021). *Hvordan kan adgang til fritidsboliger øke raskere enn ved nye fritidsboliger?* (Skriftserien 10–2021). Østlandsforskning. <https://www.ostforsk.no/wp-content/uploads/2021/12/rapport-10-2021-OF-HINN-Arnesen-Ellingsen.pdf>
- Arnesen, T., & Teigen, H. (2019). *Fritidsboliger som vekstimpuls i fjellområdet* (Skriftserien 21–2019). Østlandsforskning. <https://www.ostforsk.no/wp-content/uploads/2019/11/rapport-21-%C3%98F-HINN-2019-Arnesen-Teigen.pdf>
- Aasestad, K., & Kvile, S. (2021). *Overnattingar formidla via delingsplattformer* (SSB Rapport 2021/34). https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/reiseliv/artikler/overnattinger-formidlet-via-delingsplattformer/_/attachment/inline/82a7965f-2e29-4331-8970-a424c1423524:c236f74db1a861f26ee919fcff60c12827fb8b95/RAPP2021-34.pdf
- Aftenposten. (2025). *Hett utleiemarked ved fjorden*. <https://www.aftenposten.no/norge/i/KMwqee/nesten-alle-airbnb-boliger-utleid-hver-natt-i-flaam>
- Aurland kommune. (2020). *Bustadpolitisk handlingsplan 2020–2030*. <https://pub.framsikt.net/planoverview/aurland/planoverview-po/content/data/planmetadata-35ffb946-9359-4e04-b6ee-70b91e124ac1/bustadpolitisk%20handlingsplan%202020-2030%20for%20aurland%20kommune.pdf>
- Borge, L.-E., Ellingsen, W., Hjelseth, A., Leikvoll, G. K., Løyland, K., & Nyhus, O. H. (2015). *Inntekter og utgifter i hyttekommuner* (TF-rapport nr. 349). Telemarksforskning. <https://www.regjeringen.no/contentassets/fbc2161f926e4d3ebb8e12ebfb3b213c/hytterapport.pdf>
- Creutzig, F., Niamir, L., Bai, X., Callaghan, M., Cullen, J., Díaz-José, J., Figueroa, M., Grubler, A., Lamb, W. F., & Leip, A. (2022). Demand-side solutions to climate change mitigation consistent with high levels of well-being. *Nature Climate Change*, 12(1), 36–46.
- Ericsson, B., Lurfald, M., & Overvåg, K. 2024. Second homes: from family project to tourist destination – planning and policy issues. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 24(2), 268–289. <https://doi.org/10.1080/15022250.2024.2332309>
- Ericsson, B., Hogne, Ø., Selvaag, S. K., Lurfald, M., & Breiby, M. A. (2022). Planning of second-home tourism and sustainability in various locations: Same but different? *Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography*, 76(4), 209–227. <https://doi.org/10.1080/00291951.2022.2092904>
- Ericsson, B., Vorkinn, M., & Arnesen, T. (2010). *Ringvirkninger av fritidsbebyggelse: Kunnskapsstatus* (ØF-rapport nr. 03/2010). Østlandsforskning. <https://www.ostforsk.no/wp-content/uploads/2014/11/032010.pdf>
- EUR-Lex. (2024). *Regulation (EU) 2024/1028*. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1028/oj/eng>
- Eurostat. (2025). *Short-stay accommodation offered via online collaborative economy platforms – monthly data*.

[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Short-stay accommodation offered via online collaborative economy platforms - monthly data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Short-stay_accommodation_offered_via_online_collaborative_economy_platforms_-_monthly_data)

Finansavisen. (2025). *NHO Reiseliv: Vi må få bedre oversikt og kontroll over korttidsutleie*.

<https://www.finansavisen.no/reise-og-fritid/2025/07/29/8281780/nho-reiseliv-onsker-bedre-oversikt-og-kontroll-over-korttidsutleie>

Gildestad, I.M., Dannevig, H., Steiger, R. & C. Aall (2017). Konsekvensar av klimaendringar for norske skianlegg. Vestlandsforskning-rapport nr. 10/2017.

https://www.vestforsk.no/sites/default/files/2017-12/vf-rapport%2010-2017%20Konsekvensar%20av%20klimaendringar%20for%20norske%20skianlegg_0.pdf

Gössling, S., Vogler, R., Humpe, A., & Chen, N. (2024). National tourism organizations and climate change. *Tourism Geographies*, 26(3), 329-350.

Homleid, T., & Ørbeck, M. (2023). *Boplikt i Aurland kommune: Kunnskapsgrunnlag for vurdering* (Vista Analyse Rapport 2023/15).

<https://aimblob.blob.core.windows.net/aimfiles/6314f1d7-7c11-4529-9e23-ad3025ed0148.pdf>

Innovasjon Norge (2025). Turistundersøkelsen 2024.

Innovasjon Norge (2025b). Nøkkeltall for norsk turisme 2024.

Innovasjon Norge (2025c). Strategisk handlingsplan for reiseliv 2025-2030.

Innovasjon Norge (2024). Regionsrapport for utenlandske feriereisende. Vestlandet.

<https://cdn.sanity.io/files/loal7n8w/reiseliv-prod/7a54d8e741064f17b3289e674e97422065e75bba.pdf>

Innovasjon Norge (2017). *Kulturturisten 2016*.

https://res.cloudinary.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/IN_turistundersøkelsen_2016_Kulturturistene_final_f0057657-4772-402c-bccd-cd1ae478e2a5.pdf

Ivanova, D., Barrett, J., Wiedenhofer, D., Macura, B., Callaghan, M., & Creutzig, F. (2020). Quantifying the potential for climate change mitigation of consumption options. *Environmental Research Letters*, 15(9), 093001.

Iversen, E. K., Grimsrud, K., Lindhjem, H., & Navrud, S. (2024). Mountains of trouble: Accounting for environmental costs of land use change from tourism development. *Tourism Management*, 102, 104870. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2023.104870>

Johansson, R. A. W., & Skaar, E. A. (2024). *Hytter og verdiskapning: En kvantitativ analyse av fritidsboligenes bidrag til lokal verdiskapning* (Masteroppgave i samfunnsøkonomi). NTNU.

<https://hdl.handle.net/11250/3138250>

Klassekampen. (2025). *Maner til Airbnb-oppgjør*.

<https://klassekampen.no/artikkel/2025-07-18/maner-til-airbnb-oppgjør>

Krohn-Devold, K. (2025). *Airbnb må reguleres*. NRK Ytring.

<https://www.nrk.no/ytring/airbnb-ma-reguleres-1.17511293>

Kystverket (2024). «Cruisetrafikken økte i 2023». <https://www.kystverket.no/nyheter/2024/cruisetrafikken-okte-i-2023/>

Landbruksdirektoratet. (2025). *Kommuner med nedsatt konsesjonsgrense (nullgrense)*.

<https://www.landbruksdirektoratet.no/nb/eiendom/konsesjon-paa-eiendom/kommuner-med-nedsatt-konsesjonsgrense-nullgrense>

- Lerfald, M., & Ericsson, B. (2019). *Hyttebruksundersøkelse 2018: Rollag kommune*. (Skriftserien 10–2021). Østlandsforskning. <https://www.ostforsk.no/wp-content/uploads/2019/03/4-2019-%C3%98F-HINN-Lerfald-Ericsson.pdf>
- Lerfald, M., Kvamme, S., Arnesen, T., & Ericsson, B. (2022). *Hytteforbudets betydning: En bortfallsanalyse*. (Skriftserien 12–2022). Østlandsforskning. <https://www.ostforsk.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport-OF-HINN-12-22-Lerfald-Kvamme-Arnesen-Ericsson.docx-1.pdf>
- Løseth, K., Engeset, A.B., Urbaniak-Brekke, A.M, Gössling, S & H.J. Walnum (2025). Carbon mitigation in the Norwegian tourism industry: unfolding complexities in practical efforts and policy measures. I: Scandinavian Journal of Tourism and Hospitality, Vol. 25.
- Madsen, E. L., Vinogradov, E. & Løvland, J. (2017). Muligheter og utfordringer for økt landbasert verdiskaping fra cruiseturismen langs norskekysten. NF rapport nr: 14/2017)
- Masterplan for reisemålet Sogn (2021). Visit Sognefjord og Sogn regionråd
- Menon Economics (2023). *Prognoser for norsk reiseliv mot 2030*. Menon Economics
- Menon Economics (2025). *Reiselivet i Sognefjorden*. Menon Economics 47/2025.
- Nasjonalparken Næringshage. (2023). *Fritidsboligundersøkelsen 2023: Oppdal kommune*. Oppdal kommune. <https://oppdal.kommune.no/globalassets/pdfdokumenter/naring-og-barekraft/rapport-fritidsboligundersokelsen-2023-for-oppdal-kommune.pdf>
- NHO Reiseliv. (2018). *Delingsøkonomi innen boligutleie – hva kan kommunene gjøre?* [Notat]. https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/bf45257bf6554eb2b5ec55956495cb30/abc_delingsokonomi-kommuner.pdf
- Norsk Turistutvikling. (2019). *Analyse på kobling mellom deltidsinnbyggere og lokalbutikk*. (Notat). <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2020/04/Notat-fritidsboligunders%C3%B8kelser-handel.pdf>
- NRK. (2025). *Airbnb-utleien skyter i været: – Hvor skal det ende?* <https://www.nrk.no/vestland/kraftig-okning-i-airbnb-utleie-i-norge-1.17487893>
- NOU 2023:10 (2023). *Leve og oppleve. Reisemål for en bærekraftig fremtid*. Nærings- og fiskeridepartementet.
- NOU 2023:25. (2023). *Omstilling til lavutslipp, Veivalg for klimapolitikken mot 2050*.
- Regjeringen.no. (2018). *§ 20-2, jf. § 20-1 og byggesaksforskriften § 2-1 – Henvendelse om korttidsutleie av bolig*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-20-2-jf--20-1-og-byggsaksforskriften--2-1---henvendelse-om-korttidsutleie-av-bolig/id2609373/>
- Regjeringen.no. (2019). *Høring av forslag til endringer i plan- og bygningsloven, eierseksjonsloven og burettslagslova*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-forslag-til-endringer-i-plan-og-bygningsloven-eierseksjonsloven-og-burettslagslova/id2642313/>
- Regjeringen.no. (2023). *§ 2-1 – Departementet svarer på spørsmål om korttidsutleie*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-2-2-departementet-svarer-pa-sporsmal-om-korttidsutleie/id3017031/>

- Regjeringen.no. (2025). *Forordning om innsamling og deling av data knyttet til korttidsutleietjenester*. <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2024/mai/forordning-om-innsamling-og-delning-av-data-knyttet-til-korttidsutleietjenester/id3118243/>
- Regjeringen.no. (2025). *Ny lov om besøksbidrag*. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-lov-om-besoksbidrag/id3110146/>
- Samarbeidsråd for kultur og reiseliv (2019). *Powered by culture*. Sluttrapport 2017-2019.
- Seeberg, A. R., Haugland, L. M., Løge, T., Aalen, P., & Jakobsen, E. W. (2018). Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen (Menon-publikasjon nr. 85/2018). Menon Economics.
- Singsaas, M., Grønn, J. F., & Gundersen, V. (2024). Besøksforvaltning i hyttekommuner – spenninger mellom tradisjon og destinasjon. *Kart og Plan*, 117(1), 139–156. <https://doi.org/10.18261/kp.117.1.8>
- Skatteetaten. (2025). *Skatt når du leier ut bolig og eiendom*. <https://www.skatteetaten.no/person/skatt/hjelp-til-riktig-skatt/bolig-og-eiendeler/bolig-eiendom-tomt/utleie/?396270=396283>
- Skjerdal, S., O.P. Ramberg, G. Johansen, M. Jakobsen (2024). *Kunnskapsgrunnlag – cruiseaktivitet i Vik kommune*. Sogn næring/Vik kommune.
- Sogn Avis. (2025a). *Tydeleg Airbnb-trend i Sogn*. <https://www.sognavis.no/tydeleg-airbnb-trend-i-sogn-in-type-aktor-er-problemet/s/5-115-1331508>
- Sogn Avis. (2025b). *Redde for å bli statistar i eiga bygd*. <https://www.sognavis.no/redde-for-a-bli-statistar-i-eiga-bygd-alle-grep-ma-pa-bordet-er-svaret/s/5-115-1313751>
- Sogn Avis. (2025c). *Årets tilflyttar er lei*. <https://www.sognavis.no/arets-tilflyttar-er-lei-me-lokkar-folk-hit-men-me-har-ikkje-hus-til-dei/s/5-115-1291416>
- Sogn Avis. (2025d). *Fleire bustader er fjerna frå Airbnb*. <https://www.sognavis.no/fleire-bustader-er-fjerna-fra-airbnb-me-ser-at-det-har-ein-effekt/s/5-115-1374171>
- Solbraa, T. (2016). *Berekraftig hyttebygging: Casestudie av hyttebygging i Stryn kommune* (Vestlandsforskningsrapport nr. 2/2016). Vestlandsforskning. https://www.vestforsk.no/sites/default/files/migrate_files/vf-rapport-2-2016-berekraftig-hyttebygging.pdf
- Statens Vegvesen. (2024). *Trafikkdataportalen*. <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/kart?zoom=8&lat=61.2752&lon=6.9195&trafficType=vehicle®istrationFrequencies=continuous&trpids=55982V384008>
- SSB (2025). Overnattingar per kommune, etter innkvarteringstype og gjestane sitt bustadland (K) 2024 [Statistikkbanktabell 12898]. Henta frå <https://www.ssb.no/statbank/table/12898>
- SSB (2025b). Kartlag over fritidsbygg. <https://kart.ssb.no/wayfinder/default?topic=067ef95c-ed6e-78cf-8000-e5ddea463983&x=11.214022&y=60.995078&z=9.9>
- SSB (2025c). Areal og befolkning i kommuner, fylker og hele landet (K) 2007–2025 [Statistikkbanktabell 11342]. Henta frå <https://www.ssb.no/statbank/table/11342>
- SSB (2025d). *Kommuner med eiendomsskatt*. <https://www.ssb.no/offentlig-sektor/kommunale-finanser/artikler/kommuner-med-eiendomsskatt>

- SSB (2023). *Flest hytter og fritidsbygg i fritidsbyggområder*. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/areal/statistikk/fritidsbyggomrader/artikler/flest-hytter-og-fritidsbygg-i-fritidsbyggomrader>
- SSB (2024). *Statistikk om Fritidsbyggområder*. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/areal/statistikk/fritidsbyggomrader>
- Stortinget.no. (2025). *Voteringsoversikt for sak: Revidert nasjonalbudsjett 2025*. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/Voteringsoversikt/?p=103529&dnid=1>
- Sun, Y.-Y., Gössling, S., Hem, L. E., Iversen, N. M., Walnum, H. J., Scott, D., & Oklevik, O. (2022). Can Norway become a net-zero economy under scenarios of tourism growth? *Journal of Cleaner Production*, 363, 132414. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.132414>
- Taugbøl, T., Vistad, O. I., Nellemann, C., Kaltenborn, B. P., Flyen, A. C., Swensen, G., Nybakken, A., Horgen, B. C., Grefsrud, R., Lein, K., Sivertsen, J. B., & Gurigard, K. (2000). *Hyttebygging i Norge: En oppsummering og vurdering av ulike miljø- og samfunnsmessige effekter av hyttebygging i fjell- og skogtraktene i Sør-Norge* (NINA Oppdragsmelding 709). <https://www.nina.no/archive/nina/pppbasepdf/oppdragsmelding/709.pdf>
- Vestlandsforskning (2025). *Camping- og hotellundersøking*. Upublisert.
- Vestlandsforskning (2025). *Innbyggjarundersøkingar i Aurland, Luster og Vik*. Upublisert.
- Visit Sognefjord (2025). *Innbyggjarundersøkingar i Årdal, Lærdal, Sogndal og Høyanger*. Upublisert.
- Vestland fylkeskommune. (2022). *Regional plan for klima 2022- 2035*. <https://www.vestlandfylke.no/Klima-og-natur/klimaplanar-og-rapportar/>