



VF-rapport nr. 10-2024

Kunnskapsgrunnlag for tolegrenseanalyse av Eidfjord kommunesenter

-utført av Vestlandsforskning

VESTLANDSFORSKING

Agnes Brudvik Engeset, Kristin Løseth og Daniel Furberg

VF-rapport	10-2024
Utgitt av	Vestlandsforskning
Adresse	Postboks 163, 6851 Sogndal
Prosjekttittel	Kunnskapsgrunnlag for tolegrenseanalyse av Eidfjord kommunesenter
Oppdragsgivar	Eidfjord kommune
På framsida	Kommunesenteret i Eidfjord
Foto	A.B. Engeset
ISBN	978-82-428-0478-5

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

www.vestforsk.no

Innhald

1	Innleiing	13
1.1	Oppdraget	13
1.2	Definisjonar	17
2	Reisemålet Eidfjord	21
	Kor mange besøkande kjem til Eidfjord?	22
3	Resultat	26
3.1	Sosial tolegrense	26
	Bruken av sentrum ved cruiseanløp	27
	Reiselivet si betydning for Eidfjord	28
	Positive sider ved reiselivet i Eidfjord	31
	Utfordrande sider ved reiselivet i Eidfjord	33
	Synet på høgsesong og lågsesong	36
	Auka trivsel i sentrum	39
	Tilråding	40
3.2	Sentrum si tolegrense	41
	Sikkerheit	42
	Trafikkflyten i sentrum ved høgsesong	46
	Auka trivsel ved betre trafikkstyring	48

Familievenleg sentrum.....	49
Tilrettelegginga i sentrum	49
Tilråding.....	52
3.3 Kaiområdet si tolegrense.....	52
Fjordutsikta	53
Talet på cruiseanløp.....	55
Aktivitetsnivået i kaiområdet.....	58
Tilråding.....	60
3.4 Miljømessig tolegrense	61
Environmental Port Index.....	69
Utslepp til sjø.....	71
Støy	72
Tilråding.....	73
3.5 Økonomisk tolegrense	73
Næringslivet i Eidfjord	73
Eidfjord som gjennomkøyringsstad – mogleg å auke verdiskapinga?.....	75
Cruisetrafikken har variert økonomisk betydning	77
Cruisetrafikk – verdiskaping i skuldervesongane.....	79
Påverknad på framtidig lokal verdiskaping frå cruise.....	80
Vertskapsrolla – ynskje om heilårs reiseliv?	81
Tilråding.....	81

3.6	Juridisk dimensjon.....	82
	Hamne- og farvatnlova.....	83
	Plan- og bygningsloven	86
	Friluftsløva.....	88
	Tilråding.....	90
4	Konklusjon.....	92
4.1	Eidfjord kommunesenter og tolegrensene.....	92
4.2	Auka styring for brei verdiskaping.....	95
4.3.	Kva kunnskap manglar?	96
	Referansar.....	98
	Vedlegg.....	101
	Vedlegg 1: Forslag til trafikk-tiltak.....	102
	Vedlegg 2: Heile innbyggjarundersøkinga.....	104

Forord

Takk for tilliten som Eidfjord kommune har vist Vestlandsforskning ved å gje oss oppdraget. Vi set stor pris på høvet til å bidra med vår kompetanse i eit så viktig prosjekt for kommunen. Vi takkar for eit godt samarbeid og håpar at analysane våre kan vere eit verdifullt verktøy i dykkar vidare planlegging og utvikling.

Vi takkar òg for flott husvære i kunstnarbustaden i Bergsliskorane under feltarbeidet i juni 2024.

Sogndal, 21. november 2024

Agnes Brudvik Engeset Kristin Løseth Daniel Furberg

Prosjektleder

Prosjektmedarbeidar

Prosjektmedarbeidar

Samandrag

Vestlandsforskning har utarbeidd eit kunnskapsgrunnlag for ei tolegrenseanalyse av Eidfjord kommunesenter. Oppdragsgjevar Eidfjord kommune har bede oss vurdere 8 ulike dimensjonar av tolegrenser for land- og sjøbasert reiseliv i kommunesenteret. Vi har valt å slå saman visuell tolegrense med kaiområdet si tolegrense, og vertskapsrolla si tolegrense inn i den økonomiske tolegrensa, til saman 6 dimensjonar. Arbeidet er basert på ei innbyggjarundersøking, ein dokument- og litteraturstudie, samt intervju. I rapporten legg vi stor vekt på innbyggjarundersøkinga, som er grunnlaget for analyse av *sosial* tolegrense, men som òg informerer om *sentrum* si tolegrense, og *kaiområdet* si tolegrense. Andre dimensjonar er *økonomisk*, *miljømessig* og *juridisk* tolegrense. Hovudfunna er at Eidfjord kommunesenter si toleevne for fleire besøkande er låg. Mange innbyggjarar, og særleg dei under 45 år, er usamde i at reiselivet bidreg til trivsel og bulyst i kommunen. Dei trekk fram ulike utfordrande sider ved reiselivet, mellom anna eit uoversiktleg trafikkbiletet i sentrum, som og vert omtala som trafikkfarleg for både innbyggjarar og besøkande. Innbyggjarane trekk fram kva som auke trivselen, som leikeplassar i sentrum, betre trafikkstyring, særleg for mjuke trafikkantar, fleire wc'ar og meir grønt i sentrum, i tillegg til å få parkering av store køyetøy ut av sentrum. Vidare er det mange innbyggjarar som ynskjer færre cruiseanløp enn i dag, 54 % meiner at Eidfjord bør ta i mot færre enn 70 anløp i året. Den sosiale tolegrensa for fleire besøkande i kommunesenteret kan dermed tolkast som låg. Kaiområdet har i periodar høgt aktivitetsnivå og tilrådingar vert sett i samanheng med sentrum og sosial tolegrenser. Miljømessig har òg Eidfjord nådd ei grense, der klimagass-utslepp frå cruiseskip ved kai har auka monaleg, og er no langt høgare enn dei måla for utslepp kommunen har sett seg. Når det gjeld økonomisk tolegrense, har næringslivet i Eidfjord potensiale for å hente ut større verdiskaping frå både sjø- og landbasert reiseliv. Ved å ta tak i trafikkbiletet i sentrum, kan dette også bidra positivt på verdiskapinga. Juridisk

har Eidfjord kommune eit handlingsrom til å betre styre og regulere reiselivet, først og fremst cruiseskipanløp, til ein viss grad også landbasert turisttrafikk. Tilrådinga i rapporten går på å ta på alvor innbyggjarane sine syn på trivsel og ta tak i trafikkbiletet. I tillegg oppmodar vi til å vurdere kva som er den optimale kombinasjonen av land- og sjøbaserte turistar til Eidfjord. Dette vil gje gode effektar for både innbyggjarar, besøkande, og verdiskapinga til næringslivet og kommunen.

English Summary

Western Norway Research Institute has developed a knowledge base to be included in assessments of a limit for tourism to the centre of Eidfjord. Eidfjord municipality, the client, has asked us to assess 8 different dimensions of carrying capacity. We have decided to include the visual dimension in the *quay area's* dimension, and the hospitality dimension within the *economic* dimension, and end out with 6 dimensions in total. This work is based on a resident survey, a document and literature review, as well as interviews. In the report, we place significant emphasis on the resident survey, which forms the foundation for analysing the social dimension. The survey also provides insight into the capacity dimensions of the centre and quay area. Other dimensions are economic, environmental, and legal dimensions.

The main findings indicate that Eidfjord's town centre has a low capacity to accommodate more visitors, primarily because many residents, especially those under 45, disagree that tourism contributes positively to the community's wellbeing and attractiveness. To enhance liveability, residents suggest measures including playgrounds in the town centre, improved traffic management—particularly for pedestrians—more public toilets, increased green spaces, and relocating large vehicle parking away from the central area. Thus, the social tolerance for more visitors to the town centre appears to be low. The *quay area* has a high level of activity during periods and recommendations are seen in the context of the dimension of the centre of Eidfjord and the social dimension. *Environmentally*, Eidfjord has also reached a limit, with substantial increases in greenhouse gas emissions from docked cruise ships. In terms of the *economic* dimension, Eidfjord's business community has potential for greater value creation from both sea- and land-based tourism. Addressing the traffic situation in the town centre could positively impact economic benefits as well. *Legally*, Eidfjord municipality has the possibility to better manage and regulate tourism, primarily cruise ship

visits, and to some extent, land-based tourism traffic. The report recommends taking residents' views on quality of life seriously and addressing the traffic situation. Additionally, we encourage assessing the optimal balance between land- and sea-based tourists visiting Eidfjord. This approach would yield positive outcomes for residents, visitors, and economic value creation for local businesses and the municipality.

1 Innleiing

Vestlandsforskning har utarbeidd eit kunnskapsgrunnlag for ei tolegrenseanalyse av Eidfjord kommunesenter, som skal danne grunnlag for betre heilskapleg besøksforvaltning og plan for berekraftig utvikling av kommunesenteret. Oppdragsgjevar er Eidfjord kommune og kunnskapsgrunnlaget er retningsgivande for å ta god val, slik at kommunen betre kan ivareta sosiale, kulturelle, miljømessige og økonomiske verdiar. Analysen i rapporten skal seie noko om kva nivå som er riktig for å ivareta ei brei verdiskaping knytt til sosiale, økonomiske og miljømessige verdiar. Kunnskapsgrunnlaget frå analysen gjev faktainformasjon som kan vera eit verktøy inn i vidare planarbeid. Oppdraget har vore leia av seniorforskar Agnes Brudvik Engeset, prosjektmedarbeidarar er seniorforskar Kristin Løseth og forskar Daniel Furberg.

1.1 Oppdraget

I si oppgåveskildring listar Eidfjord kommune opp ei rekkje punkt knytt til dei 8 dimensjonane og vi vil kort gjere greie for korleis vi metodisk har gått fram for å svare ut desse punkta. Dei 8 dimensjonane, eller tolegrensene, som Eidfjord kommune ynskjer kunnskap om er: Kommunen, miljø, sentrum, sosial, visuell, økonomisk, juridisk og vertskapsrolla. I rapporten legg vi stor vekt på innbyggerundersøkinga og vel difor å starte med sosial tolegrense. Vidare har vi kalla kommunen si tolegrense for sentrum si tolegrense, og sentrum si tolegrense kallar vi kaiområdet si tolegrense. Visuell tolegrense inngår i kaien si tolegrense og vertskapsrolla si tolegrense vert omtala under økonomisk tolegrense.

Metodiske val

Ein viktig del av datainnsamlinga var feltarbeid i Eidfjord 23.-25.juni 2024, der vi gjorde oss betre kjent med problemstillingane som kommunesenteret står ovanfor og utvikla grunnlaget for datainnsamlinga. Opphaldet var og relevant for å kunne lage ei relevant og kontekstsensitiv spørjeundersøking. Vi fekk gjort oss kjende i bygda og fekk oppleve sentrum både på ein dag med anløp av cruise og andre båtar, samt sjøfly i lufta, og på ein roleg dag med færre turistar. Vi fekk og ein god prat med kommunetilsette, der vi fekk diskutert distribusjon av spørjeundersøking og hadde ein god gjennomgang av utkastet vårt til spørjeundersøking.

Vi nytta oss av både kvalitative undersøkingar i form av intervju, og kvantitative undersøkingar i form av spørjeundersøkingar og enkle utsleppsberäkningar. Vi utførte 4 intervju med tilsette i Eidfjord kommune og 4 intervju med representantar for næringslivet og 1 representant for yngre innbyggjarar under 18 år, til saman 9 intervju. Verken ei økonomisk ringverknadsanalyse eller ei gjesteundersøking i Eidfjord var del av tilbodet til Vestlandsforskning, då det ikkje var rom for slike undersøkingar innanfor storleiken på oppdraget.

Innbyggjarundersøkinga

Vi har valt å vektlegge innbyggjarane si stemme i rapporten, fordi innbyggjarane sin trivsel er ei viktig oppgåve for kommunen. Vidare har vi også vektlagt cruisetrafikken i rapporten, fordi det er denne turisttrafikken kommunen har størst moglegheit til å regulere eller styre, i motsetnad til landbasert turisme, der kommunen kan regulere meir indirekte.

Spørsmåla i innbyggjarundersøkinga

Spørjeundersøkinga inneheld 15 spørsmål. På dei første 4 spørsmåla spør vi etter informasjon om dei som svarar, kor dei bur, alder, kjønn og om dei har inntekt frå reiselivet. Dei neste spørsmåla handlar om positive og utfordrande sider ved reiseliv i Eidfjord sentrum, før det avsluttande opne spørsmålet handlar om kva som skal til for å skape større trivsel i kommunesenteret.

Etter feltarbeidet ferdigstilte vi undersøkinga og la den inn i det digitale verktøyet SurveyMonkey. Eidfjord kommune nyttar appen Civis innbygger for å kommunisere med innbyggerane, og link til undersøkinga vart lagt ut i appen samt på kommunen sine nettsider.

Respondentane

Undersøkinga vart opna 28. juni 2024 og lukka 1. august 2024. Totalt hadde 413 då vore innom undersøkinga, men 44 svar vart diskvalifiserte anten fordi respondentane svarte at dei var under 18 år eller fordi dei ikkje var busette i Eidfjord kommune. Personverntenesta SIKT set krav om føresettegodkjenning om vi skal ha svar frå personar under 18 år. Dette ville gjere undersøkinga mykje meir komplisert å gjennomføre. Vi valde derfor å diskvalifisere respondentar under 18 år. Dette er ei gruppe det naturleg nok er svært interessant å høyre frå. Vi kontakta derfor ungdomsrådet i Eidfjord og fekk innsikt i ungdommane sine synspunkt gjennom eit telefonintervju.

Grunnen til at vi berre ville ha svar frå busette i Eidfjord er at undersøkinga først og fremst skal vere for innbyggerane i kommunen og ikkje for hytteeigarar og andre med ei anna tilknytning til kommunen.

I tillegg til dei 44 som vart direkte diskvalifiserte gjennom spørsmål 1 og 2 hadde 17 respondentar valt å ikkje svare på alder og/eller kor dei var busette. Desse svara vart og sett vekk ifrå. I SurveyMonkey kan ein sjå kor lenge respondentane har brukt på å svare på undersøkinga. Dei som hadde sett vekk i frå å svare på spørsmål om alder og/ eller kor dei var busette, hadde, med eit par unntak, og brukt under eit halvt minutt på undersøkinga og dermed ikkje svart på andre spørsmål heller.

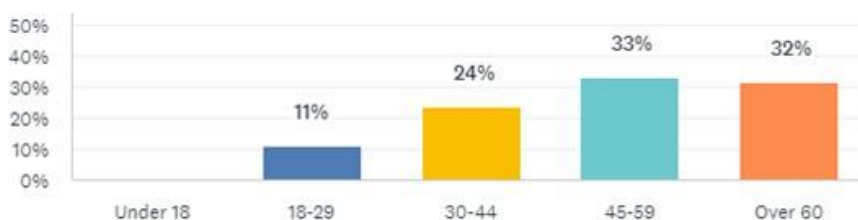
Nokre av spørsmåla har respondentane hoppa over undervegs i undersøkinga som t.d. i spørsmålet "Kva er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord kommunesenter?" Her har 45 respondentar hoppa over spørsmålet.

Vi satt dermed igjen med 352 svar. I spørjeundersøkinga hadde vi valt å ha kommentarboksar til fleire av spørsmåla samt eit ope spørsmål avslutningsvis.

Desse har respondentane i stor grad valt å nytte seg av og undersøkinga inneheld dermed og eit rikhaldig materiale av meir kvalitativ art. Dette materialet har vi valt å kategorisere og oppsummere for kvart av spørsmåla.

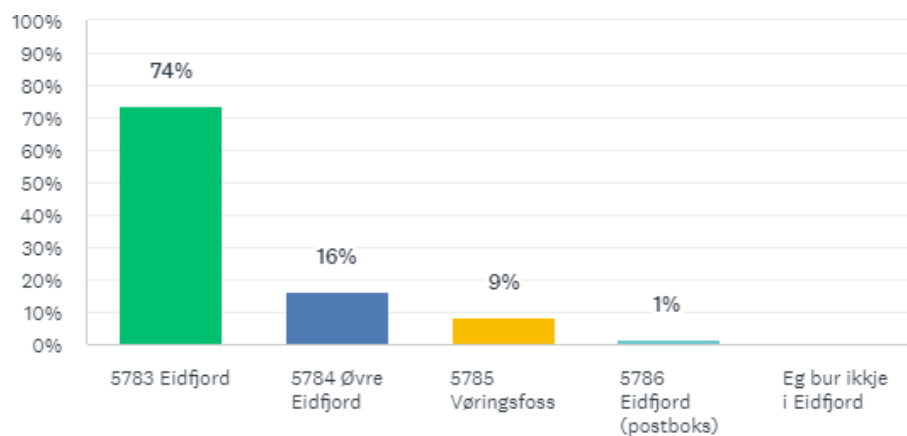
Kjenneteikn på dei som svara på undersøkinga

Gjennom dei første fire spørsmåla ynskte vi å vite meir om personane som svara på undersøkinga. Dette er informasjon vi tenker kan vere nyttig å halde opp mot haldningar til reiselivet vidare i undersøkinga. Haldningar kan til dømes vere knytt til *alder* eller til om ein har *inntekt* frå reiselivsnæringa sjølv. Først spurte vi etter alder på dei som svara på undersøkinga. Grafen under viser aldersspreiing på respondentane.



Figuren viser at det er ei tydeleg overvekt av godt vaksne personar som har svart, heile 65% er over 45 år. Med tanke på at vi heller ikkje, av personvernmessige årsaker, har svar frå dei under 18 år, så er det ei tydeleg skeivheit i materialet her.

Utfordringane knytt til reiselivet i Eidfjord er hovudsakeleg knytt til kommunesenteret. Figuren under viser postadressa til dei som valde å svare på undersøkinga. Figuren viser ei tydeleg overvekt av folk med postadresse 5783 Eidfjord, og som dermed bur i eller i nærleiken av sentrum.



Vidare var dei ei god fordeling av kjønn blant dei som svarte på undersøkinga, 56% kvinner og 44% menn. Vi såg og om det var *kjønsskilnader* i materialet, men dei var særst små og utgjorde ikkje eit mønster gjennom undersøkinga. Vi har difor valt å ikkje trekke desse inn i undersøkinga. Skilnadane vart større når vi la inn alder som filter og om ein var fulltidstilsett i reiselivsnæringa.

Haldningar til turistar og reiselivsnæringa kan naturleg nok verte påverka av om ein har inntekt frå næringa. Vi spurte difor om dei har inntekter frå reiselivet. Der svarte 5% at dei jobba fulltid med reiseliv, 18% hadde deltid eller biinntekt frå reiselivet og 77% hadde ikkje inntekt frå reiselivet. Vi vil i resultatdelen kommentere skilnader i funna når det gjeld alder eller inntekt frå reiselivsnæringa.

1.2 Definisjonar

I oppdraget frå Eidfjord kommune er Vestlandsforsking spurt om å gjere ei *tolegrenseanalyse* for både landbasert turisme og cruiseturisme i kommunesenteret i Eidfjord. Vi vil i denne delen greie ut relevante omgrep knytt til å betre forstå ulike dimensjonar i ei tolegrense-analyse.

Først, omgrepet *toleevne* kjem frå omgrepet «*carrying capacity*», som i følge Butler (1980, 1996) er eitt av dei sentrale omgrepa i forvaltning av ein turistdestinasjon. Den mest velkjende definisjon er frå Pearce (1981, s. 169), “*carrying capacity*”, eller toleevne på norsk, “*is commonly considered as the threshold of tourist activities beyond which facilities are saturated (physical*

carrying capacity), *the environment is degraded (environmental carrying capacity)* or *visitor enjoyment is diminished (perceptual or psychological carrying capacity)*". På norsk vert dette terskelen for når ein turistaktivitet har før til at fasilitetar eller kapasitet er utnytta på det fulle, og der miljøet eller besøksopplevinga er forringa. Toleevne er eit omgrep som er mykje nytta i studiar av tolegrenser for turisme i Norge (Amland, 2022, 2023, Engeset, Løseth & Dannevig, 2024) utan at det er gjort ei grundig utgreiing av innhaldet i omgrep. I praksis har toleevne-omgrepet blitt nytta om ein overordna kapasitet til eit reisemål, basert på ein analyse av ulike tolegrense-dimensjonar.

Definisjonen av *carrying capacity*, eller toleevne, fangar derimot ikkje opp innbyggjarane sine tolegrenser, deira perspektiv uteblir. Sosial tolegrense vert av Saveriades (2000) forklart som maksimum nivå av bruk (antal turistar og aktivitetar) som eit område kan handtere utan ein *uakseptabel* reduksjon i kvalitet på besøksopplevinga utan *uakseptabel* påverknad på lokalsamfunnet. I denne rapporten vil dei ulike tolegrensene, eller dimensjonane, som er nemnt ovanfor, kaste lys over reisemålet Eidfjord si toleevne.

LAC-tilnærminga, the Limits of Acceptable Change (LAC) er eit rammeverk som omformulerer «*carrying capacity*»-omgrepet (McCool & Lima, 2001). Hovudfokus er meir retta mot kva slags situasjon, tilstand eller forhold ein ynskjer å ha eit i eit område, meir enn å sjå kor mykje eit område, eller eit reisemål kan tole. Opphavelig var LAC eit planleggingsverktøy i forvaltning av skog og villmark, men vart føreslege som eit nyttig planleggingsverktøy for turisme, særleg dersom berekraftig reiseliv er eit hovudmotiv.

Eit anna omgrep vi meiner er relevant i vurderingar av kor mange besøkande Eidfjord toler, er overturisme. Omgrepet vert ofte nytta for å karakterisere negative følgjer av eit høgt tal besøkande på eit reisemål (Sæþórsdóttir, Hall & Wendt, 2020), eit tema som hadde vore forska på sidan 1960-talet. Ulike tiltak har blitt føreslege, og nokre organisasjonar meiner at det ikkje er talet på besøkande som er problemet, men korleis det har blitt handtert (McKinsey & Company, 2017, UNWTO 2017). I staden bør ein betre balansere tilbod og etterspurnad og forsøke å minske sesongsvingingar ved å spreie besøkande i

tid og rom. Andre føresler å auke innteninga framfor å satse på fleire turistar (Oklevik, Gössling, Hall, Steen Jacobsen, Grøtte & McCabe, 2019). Likevel, tiltak som handlar om å redusere omfanget av reiselivet for å ivareta natur eller lokalsamfunn vert sjeldan iverksett (Sæþórsdóttir, Hall & Wendt, 2020, Higgins-Desbiolles, Carnicelli, Krolikowski, Wijesinghe, & Boluk, 2019).

Ein anna studie, av lokalsamfunnet si tolegrense, er utført i den islandske cruisedestinasjonen Ísafjörður viser O'Brien (2014) til eit interessant perspektiv på tolegrense, nemleg tankesettet om å gå vekk frå formuleringa *kor mange cruisepassasjerar kan vi ta, til kor mykje endring er det vi ynskjer?* O'Brien (2014) reflekterer også over at ulike individ har ulik tolegrenser, og at spørsmålet dreier fort om kven sine tolegrenser er det som tel mest? Dette er relevant spørsmål for Eidfjord kommune, kven sine grenser for kva som er akseptabelt nivå av landbasert turisme og cruiseturisme i kommunesenteret skal telje mest?

Liknande tankesett var også del av Nordland fylkeskommune sitt 5-årige pilotprosjekt (2018-2022). Her var inspirasjon henta frå irske Cillian Murphy og arbeidet med reisemålet Loop Head Peninsula. Målet var der å sikre at reiselivsutviklinga var ansvarleg og hadde støtte i lokalbefolkninga (Stokke, Lykkja, Hansen, Haukeland, Saglie & Clementsen, 2023). Murphy trekk fram 5 grunnleggande spørsmål som ein bør ein stille i arbeidet med reisemålsutvikling:

1. Kvifor ynskjer vi turisme, kva kan turismen gjere for oss?
2. Kva har vi som gjer at turistar ynskjer å besøke oss? Kva lokale ressursar vil vi bygge på, kva ynskjer vi ikkje å vise fram?
3. Kvar og kva tid ynskjer vi turistar? Kva tid er det akseptabelt at turistar kjem, kva tid ynskjer vi ikkje turistar?
4. Kven vil vi invitere "heim", kven er draumegjestane våre? Kva målgrupper skal vi aktivt invitere "heim"?
5. Korleis får vi tak i desse turistane?

Denne måten å tenkje på meiner vi representerer noko nytt i utviklinga av norsk reiseliv og som har byrja å få fotfeste under namnet *regenerativt* reiseliv.

Omgrepet tilfører eit auka fokus på omsyn til lokalsamfunnet der reiselivsaktiviteten føregår og legg til grunn at menneska som lever i lokalsamfunna skal ha innverknad på utviklinga av staden og reiselivet (Bellato, Frantzeskaki, & Nygaard (2023). Vi vil ta opp att desse tankane i Konklusjon.

2

Reisemålet Eidfjord

Eidfjord ligg inst i Eidfjorden i Hardanger og er kommunesenteret i Eidfjord kommune. Med 969 innbyggjarar (Statistisk sentralbyrå, 2024) er Eidfjord er ein liten kommune i folketal, men stor når det gjeld fjellområde. 90 % av kommunen ligg over 900 moh. Reiseliv er saman med bygg og anlegg dei to største næringane i kommunen, som gjev begge store sesongvariasjonar (Vereide, 2023, s. 10, "Kunnskapsgrunnlag for vidare arbeid med strategisk næringsplan"). Eidfjord kommunesenter er kjenneteikna av at reiselivet har ein topp som sommaren, medan Eidfjord er ein stille stad om vinteren med låg aktivitet (ibid). Dersom Eidfjord ynskjer å utvikle heilårs reiseliv basert på trend om at turisten ynskjer aktivitet heile året, er det i følge "Kunnskapsgrunnlag for vidare arbeid med strategisk næringsplan", viktig at tilbodssida også heng med.

Gjennom Eidfjord går Rv7 og bygda er inngangsporten til Hardangervidda. Difor får Eidfjord mange besøkande på veg til og frå fjellet og mange stoppar i bygda på veg til Hardangervidda, til hytta eller dei er i andre ærend. I 2024 har Eidfjord kommune 1315 hytter. I kommunen ligg også den kjende fossefallet Vøringsfossen, som tiltrekker mange turistar. Fossen ligg i Måbødalen, på veg opp til Hardangervidda, ca. 20 km frå kommunesenteret. I tillegg vil Eidfjord Resort (<https://eidfjordresort.no/dokumenter/>), som er utvikling, også skape større trafikk gjennom kommunesenteret når dette vert ferdigstilt. I grenda Øvre Eidfjord, omlag 7 km frå Eidfjord, ligg besøkssenteret for Hardangervidda,

Norsk Natursenter Hardanger. I Øvre Eidfjord ligg det også fleire campingplassar og andre overnattingsstadar.

I dag er det reisemålselskapet Visit Eidfjord KF, eit kommunal føretak og resultat av ei omorganisering i 2023, som leier arbeidet med å utvikle og ivareta Eidfjord som reisemål. Føremålet til visit-selskapet er å ivareta Eidfjord kommune sine oppgåver og plikter knytt til forvaltning, drift og utvikling av Eidfjord kommune si cruisehamn, til vertskapsrolle for turistar gjennom drift av turistkontor, og vere ein støttespelar og samarbeidspartnar mot reiselivsnæringa i Eidfjord kommune. Visit Eidfjord skal òg bidra aktivt til det grønne skiftet og særleg legge vekt på berekraftig utvikling i samspel med samtlege målgrupper og interessentar (henta frå proff.no).

Kor mange besøkande kjem til Eidfjord?

Det finst ingen samla statistikk som dekker alle typar reisande til Eidfjord, men ulike kjelder kan gje ein peikepinn. Vi vil først sjå på kva statistikk vi kan finne til det landbaserte reiselivet, deretter sjå på det sjøbaserte.

Det landbaserte reiselivet

Trafikken i Eidfjord kommunesenter er dominert av Rv7, som er ein av hovudvegane mellom aust og vest. Ei kjelde til trafikktalet er Statens vegvesen sine målingar av trafikk over Hardangervidda, oppgitt som ÅDT (årleg døgntrafikk), som viser gjennomsnittleg dagleg trafikkmengde, det vil seie passeringar. I omtalen av Eidfjord sentrum i «Kommuneplan samfunnsdel 2015-2027» vert det trekt fram at ein ventar auka trafikk gjennom Eidfjord etter opninga av både Hardangerbrua i 2013 og utsiktspunktet ved Vøringsfossen i 2018. I følgje denne kommuneplanen viser teljingane til Statens vegvesen at årleg døgntrafikk for 2014 var 1450 køyretøy. Nyare tal er i følgje Statens vegvesen noko høgare, ÅDT var i 2023 på 1474 køyretøy, der andelen lange køyretøy var 19 %. Desse tala fortel kor mange køyretøy som går gjennom Eidfjord sentrum per dag i gjennomsnitt. Det er grunn til å tru at i høgsesongen juni-august går det fleire bilar gjennom sentrum enn 1474, og at det er skilnad på vekedagar og helg. Samtidig er det store

mørketal i landbasert reiseliv, då ikkje alle reisande nødvendigvis passerer teljarane til Statens vegvesen, men kan reise innom kommunesenteret via avkøyring frå Rv 13 sør- eller nordfrå.

Reisande via sjø

Eidfjord har sidan slutten av 1800-talet vore eit reisemål for turistskip. Bygda har også hatt hotellverksemd sidan starten på det moderne reiselivet. I 2005 vart cruisehamna fornya ved ein ny kai, som hovudsakleg tek i mot eitt skip om gongen. I tillegg er det mogleg å ta i mot eit skip nr 2 same dag, som ankrar opp ute i fjorden, på tender, men Eidfjord tek i hovudsak i mot eitt skip om gongen (intervju 4,7). Cruisetrafikken er i dag hovudsakleg spreidd utover sommarhalvåret, frå april til og med oktober. Når det gjeld reisande sjøvegen, er talet på cruisepassasjerar som vitjar kommunesenteret tilgjengeleg gjennom anløpslister frå Eidfjord hamn. Cruiseassasjerar er såleis den gruppa av besøkande som det finst best statistikk på. I 2023 var det til dømes innmeldt 76 anløp av cruiseskip. I følgje Visit Eidfjord var det faktiske passasjertalet i 2023 163 554 cruiseassasjerar. I tillegg er det innmeldt fleire anløp, men som har blitt kansellerte på grunn av ugunstige vindforhold: Tre anløp var bestilte i januar-mars og alle vart kansellerte. Vidare vart tre anløp i april, eitt anløp i august og eitt anløp i september, også kansellerte. Tidsrommet som desse anløpa og passasjerane sine ilandstigingar spreier seg på, er i realiteten frå april til oktober. I lågsesong kjem det 3-4 anløp i veka i gjennomsnitt og cruiseskipa kan kome både vekedagar og i helg. Anløpslistene frå 2024 viser følgjande skipsanløp og passasjerkapasitet til skipa, og tal frå Visit Eidfjord viser dei faktiske passasjertala:

		Faktiske passasjertal	Passasjer-kapasitet
Måndag 6. mai	Rotterdam	2698 passasjerar	3152 passasjerar
Onsdag 8. mai	AIDAdiva	2165 passasjerar	2566 passasjerar
Torsdag 9. mai	AIDA Sol	2040 passasjerar	2686 passasjerar
Onsdag 15. mai	Renaissance	707 passasjerar	1498 passasjerar
Laurdag 18. mai	Ambition	1128 passasjerar	1904 passasjerar

I høgsesongen kjem anløpa oftare:

		Faktiske passasjertal	Passasjer-kapasitet
Måndag 22. juli	Nieuw Statendam	2745 passasjerar	3152 passasjerar
Tysdag 23. juli	Rotterdam	2828 passasjerar	3152 passasjerar
Onsdag 24. juli	Poesia	2862 passasjerar	3013 passasjerar
Fredag 26. Juli	AIDAperla	4307 passasjerar	4350 passasjerar
Sundag 28. Juli	Azamara Onward	634 passasjerar	692 passasjerar

I tillegg til cruisepassasjerar kan andre reisande kome sjøvegen. Ved cruisekaiaen legg også turistbåtar frå Norled og the Fjords til, i tillegg til at fjorden er landingsplass for sjøfly. Reiarlaget Norled driv ei turistrute på strekninga Norheimsund – Herand – Utne – Lofthus– Kinsarvik – Ulvik – Eidfjord i perioden 1. mai til 3. september i 2024. Eitt år tidlegare gjekk ruta to månadar lenger, 1. april-31. oktober, elles har sesongen vore 30.5-30.9. I 2024 gjekk M/S Fjordrott for Norled med kapasitet til 180 passasjerar. The Fjords avslutta ruta i 2024. Det er ikkje klart om det er besøkande som allereie er kome til Eidfjord som er passasjerar her, eller om grupper eller individuelle kjem via Norled si rute til Eidfjord.

Overnattingstal er ei anna kjelde som kan seie noko om talet på besøkande i Eidfjord. Ein oversikt frå 2014 viser at overnattingskapasiteten i Nedre Eidfjord sprer seg på hotell, campingplassar og utleige av hus og hytter, til saman 401 sengeplassar og 90 telt og caravanplassar, I Øvre Eidfjord finn vi 4 campingplassar med 155 telt- og caravanplassar og eit gjestgiveri, totalt 174 sengeplassar. Øvre og Nedre Eidfjord har til saman 575 sengeplassar og 245 telt- og caravanplassar. Vidare oppover mot Hardangervidda, ca. 24 km frå kommunesenteret, ligg Sysendalen med hotell, pensjonat, hytter og camping med til saman 250 plassar. På Vestre Hardangervidda i Eidfjord kommune ligg tolv betente turisthytter som tilbyr til saman 562 sengeplassar. I tillegg kjem ubetente/sjølvetente hytter. Denne oversikta, som rett nok er ti år gamal, viser overnattingskapasitet på 1632. Tala fortel noko om kor mange reisande som kan overnatte i kommunen, noko som er nær ei dobling av innbyggartalet.

Samtidig er det store mørketal på overnattingskapasitet. I tillegg til kommersiell overnatting kjem eit ukjent tal AirBnB-gjester, folk på private hytter (1315 hytter i 2024), reisande på besøk til vener- og familie, og reisande som villcampar. Sistnemnde kategori vart kartlagt av Eidfjord kommune (Overnatting villcamp rapport 2024) og ei teljing vart gjennomført den 25. juli kl 06.00-08.00 om morgonen. Tala viser alle som budde i ulike køyretøy eller telt langs veg. Registreringa var av plassering, type køyretøy og nasjonalitet. Dei registrerte plassane var mange, også utanfor kommunesenteret. I sjølve Eidfjord, eller like utanfor, finn vi mellom andre Kyrkjevegen, Kråkeskarvet, Stavanen, vegen mot Kjeåsen og inst

i Simadal. Ut av Eidfjord, i retning av Hardangerbrua, finn vi oppstillingsstadar som Fossåna, Brimnes, Indre Bu og Bu terminal. Det vart totalt registrert 239 innretningar for overnatting. Det vart registrert 16 nasjonalitetar. I synkande rekkefylgje: Tyskland, Norge, Nederland, Sverige, Belgia, Frankrike, Danmark, Polen, Tsjekkia, Spania, Sveits, Austerrike, Italia, Finland, Slovakia og Portugal. Det vart registrert i grupper: campingbil, campingvogn, bil, telt, taktelt og anna. Av desse var det flest campingbilar. Tyske turistar var i fleirtal, tett følgd av nordmenn.

Oppsummert, gjennom Eidfjord kommunesenter passerer i gjennomsnitt 13-1400 køyretøy i døgnet, alt etter om det er veke eller helg, 163 554 cruisepassasjerar vitja i bygda i perioden april til oktober i 2023 og den samla overnattingskapasiteten ligg på ca. 1632 senger. Det finst òg 1300 private hytter kommunen, men mørketala når det gjeld private, individuelle reisande er store. Det samla besøkstalet kan sjåast opp mot innbyggartalet i Eidfjord, på 969 innbyggjarar, og ta med i vurderinga av den opplevde dimensjonen i sosial tolegrense.

3 Resultat

I denne delen vil vi gå gjennom dei ulike dimensjonane og gjere greie for funna der før vi tek ein samla diskusjon til slutt i Konklusjon og tilråding. Det er sosial tolegrense, innbyggjarane si tolegrense, som dannar utgangspunktet for utgreiinga av tolegrensa i dei andre dimensjonane.

3.1 Sosial tolegrense

Sosial tolegrense handlar om korleis innbyggjarane opplever Eidfjord og den samla turisttrafikken. Her er det innbyggjarundersøkinga som er hovudkjelda og denne undersøkinga er òg sentral for fleire av dimensjonane i rapporten og Kjem med relevante svar inn under dei ulike dimensjonane. Vi har òg valt å legge til innbyggjarundersøkinga i sin heilskap, som vedlegg til rapporten.

Samfunnsdelen av Eidfjord kommune sin kommuneplan har eit eige kapittel om bukommunen Eidfjord. Målsettingane her er at ein skal:

- ha eit attraktivt og fortetta sentrum med leilegheiter og forretningar
- skapa eit triveleg, levande og pulserande sentrum med møte- og fleirbruksplass med rom for aktivitetar knytt mot barn og unge
- ha fokus på eit godt omdøme
- gode løysingar for parkering i sentrum og syta for gangavstand til «det meste»

Eidfjord har tidlegare hatt sentrumsutviklingsprosjekt med utgangspunkt i idear frå innbyggjarane. Stadsanalysa “Med hjarte for bygda” av Asplan Viak (2009), hadde innleiingsvis ein medverknadsdel der særleg unge frå Eidfjord fekk bidra, før dei tolka svara blanda med fagkunnskap om stadutvikling og til slutt laga ein 3D modell av Eidfjord sentrum.

Under sosial tolegrense har kommunen bedt oss sjå på a) kva som er akseptabelt for innbyggjarane med tanke på trivsel og rekreasjon i kommunesenteret og b) sosial verdiskaping: arena og infrastruktur som gagnar

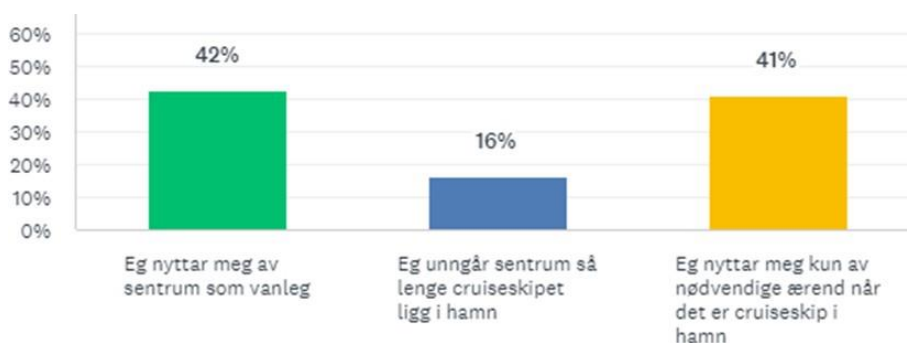
både innbyggjarar og besøkande. Kommunen ba oss og om å seie noko om kommunikasjon; korleis formidle gjennom skilting og digital informasjon. Vi har ein eigen del om tilrettelegging for besøkande under “Sentrum si tolegrense”, og har valt å legge delen om kommunikasjon og skilting der.

Med fokus på trivsel i kommunesenteret, la vi inn fleire spørsmål i spørjeundersøkinga som gjekk på kva folk ser på som positive og negative sider ved reiselivet i Eidfjord, korleis dei nyttar sentrum når det er cruiseanløp i bygda, og kva dei meiner om talet cruiseanløp i høgsesong, i lågsesong og gjennom året. Vi følgjer dermed ikkje heilt kommunen sine to spørsmål over, men trur likevel vi får tak i viktige problemstillingar knytt til trivsel, og at vi får trekt opp både nokre viktige grenseoppgangar i forhold til sosial tolegrense.

Vestlandsforskning har tidlegare utført ein studie om positive og negative følgjer av fråvær av cruise under pandemien Covid-19, mellom anna i Eidfjord (Urbaniak-Brekke, Simonsen & Engeset, 2021). Studien gjev nyttig innsikt i korleis innbyggjarar opplevde fråværet av cruisetrafikk. Av dei positive sidene vart mindre støy, forureining og trengsel nevnt oftast, medan dei negative sidene var meir knytt til nedgang i omsetnad for næringslivet og kjensla av mindre «liv» i byen/bygda.

Bruken av sentrum ved cruiseanløp

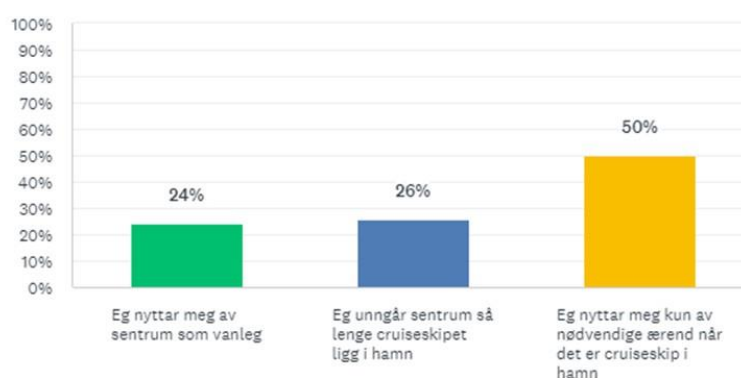
Forskarane frå Vestlandsforskning var på feltarbeid i Eidfjord og fekk oppleve bygda på ein sommardag med cruiseanløp og på ein dag utan anløp. Vi opplevde skilnaden som stor, og var dermed interessert i å høyre om anløpa gjorde noko med korleis innbyggjarane nytta seg av bygda. Figuren under syner svara:



Innbyggjarundersøkinga viste at 42 % nytta seg av sentrum som vanleg ved cruiseanløp, medan 16% unngår sentrum så lenge cruiseskipa ligg i hamn og 41% nyttar seg kun av nødvendige ærend når det er cruiseskip i hamn. Godt over halvparten (57%) tilpassar dermed bruken sin av sentrum til cruiseanløp. Med dagens nivå på cruiseanløp handlar det om å ta omsyn til, og tilpasse kvardagen til, ca. 80 cruiseanløp pr år. Ein kan tenke seg at motstanden mot ei slik tilpassing vil auke om tal dagar med anløp aukar.

Vi har filtrert svara på korleis ein nyttar sentrum ved cruiseanløp på alder, og blant dei yngre er mønsteret endå tydelegare:

Besvart: 104 Hoppet over: 19



Blant dei under 45 år svarar heile 76% at dei tilpassar bruken sin av sentrum til cruiseanløp, at dei anten unngår sentrum (26%) eller nyttar seg kun av nødvendige ærend medan det ligg cruiseskip i hamn (50%). Sidan dei under 18 år ikkje fekk svare på undersøkinga av personvernomsyn, så handlar dette om personar mellom 19 og 45 år. I denne aldersgruppa ligg småbarnsfamiliane, og tala reflekterer nok at sentrum er mindre barnevenleg og meir uoversiktleg på dagar med cruiseanløp.

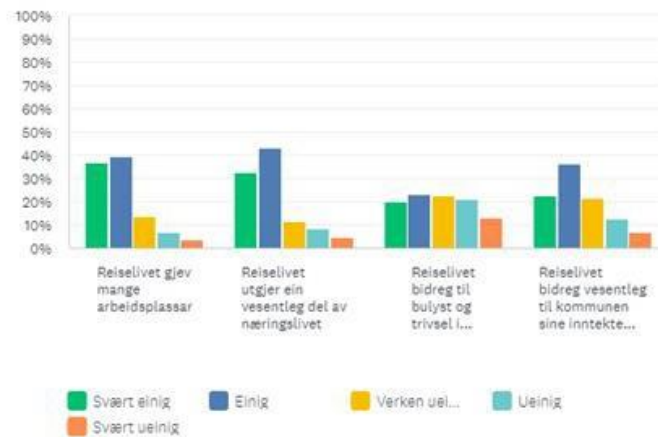
Av dei som har adresse i Øvre Eidfjord og i Vøringsfoss svarar 53 % at dei nyttar sentrum som vanleg, medan 17 % unngår sentrum så lenge skipet ligg i hamn. 30 % av dei som svarta oppgav at dei berre gjer nødvendige ærend i sentrum medan cruiseskipet ligg i hamn.

Reiselivet si betydning for Eidfjord

Vi spurde innbyggjarane om kva *betydning* dei meiner at reiselivet har for Eidfjord:

Kor stor betydning meiner du reiselivet har for Eidfjord?

Besvart: 307 Hoppet over: 45



Undersøkinga viser at mange er svært einig (37%) og einig (39%) i at reiselivet gjev mange arbeidsplassar. Mange (32% svært einig og 43% einig) meiner og at reiselivet utgjer ein vesentleg del av næringslivet i kommunen.

Vidare er mange svært einige (22 %) og einige (36%) i at reiselivet bidreg vesentleg til kommunen sine inntekter, samla sett 58%. Her er det 22% som svarar at dei verken er einig eller ueinig i dette. Her kan et tenkast at respondentane enten ikkje vil seie seg einig eller ueinig, men det kan og tenkast at dei ikkje veit kor store inntektene til kommunen er.

Når det gjeld spørsmålet om reiselivet bidreg til trivsel og bulyst er svara litt mindre positive, 19 % er svært einige og 23 % er einige, samla sett 42 %. 21 % er ueinig og 13 % er svært ueinig, samla sett 34 %. 23% svarar at dei er verken er einig eller ueinig, noko vi tolkar til at dei er usikre. Innbyggerane verkar dermed å vera noko splitta i synet på reiselivet si betydning for Eidfjord. Ein ser at næringa er viktig for kommunen, men det er usemje om næringa sitt bidrag til auka bulyst og trivsel.

Dersom vi filtrerer svara ut i frå alder, ser vi at innbyggerane som er under 45 år er noko meir negative til at reiseliv bidreg til bulyst og trivsel. Her finn vi at 28 % er svært einig og einig i at reiselivet bidreg til bulyst og trivsel, medan 50 % av innbyggerane under 45 år er ueinig eller svært ueinig i at reiselivet bidreg

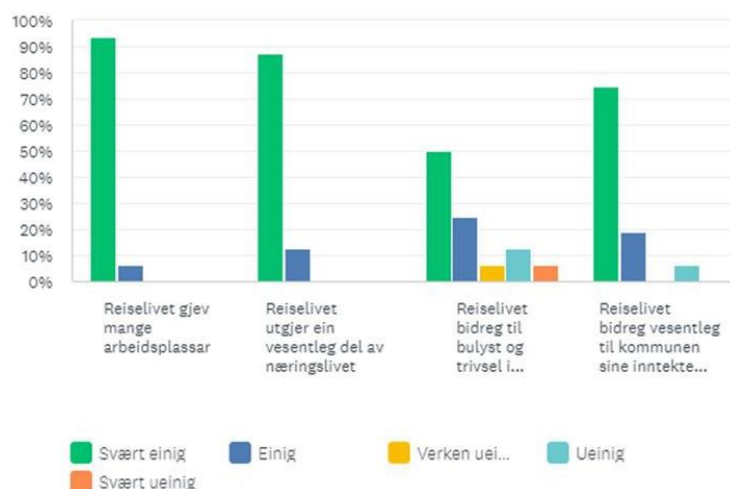
til bulyst og trivsel. I tillegg er det 21 % som er usikre på om reiseliv bidreg til bulyst og trivsel, dei er verken einig eller ueinig:

Besvart: 104 Hoppet over: 19



Vi filtrerte òg svara ut i frå om respondentane arbeider i reiselivsnæringa eller ikkje. Under er figuren med berre svar frå dei som er heiltidstilsett i reiselivsnæringa:

Besvart: 16 Hoppet over: 0

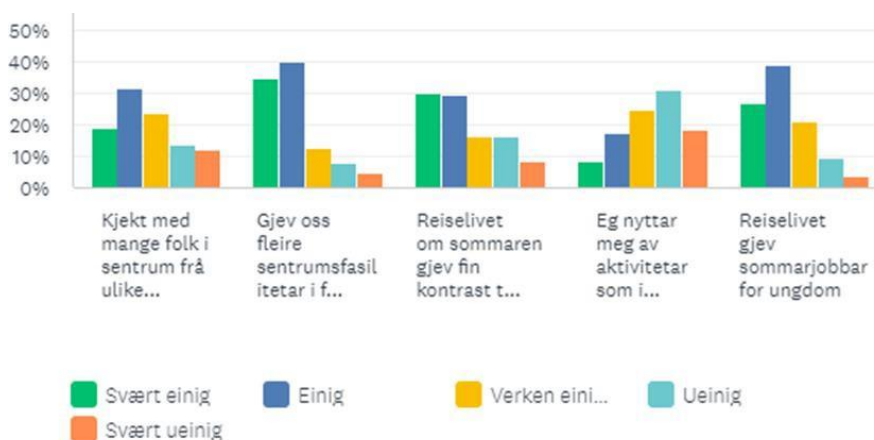


Her er svara langt meir positive til reiselivet sitt betydning for Eidfjord, både når det gjeld arbeidsplassar, at det utgjer ein vesentleg del av næringslivet, at det bidreg vesentleg til kommunen sine inntekter og til bulyst og trivsel.

Positive sider ved reiselivet i Eidfjord

Me valte vidare å spørje om kva respondentane opplevde som mest positivt med reiselivet i Eidfjord. Her kryssa innbyggjarar av på kor einige eller ueinige dei var i ulike påstandar. Figuren under syner fordelingane.

Av plassomsyn valde vi å legge tabellane med prosenttala i vedlegg 1:



Nesten halvparten av innbyggjarane er svært enig (17%) eller enig (32%), samla sett 49%, at det er kjekt med mange folk i sentrum frå *ulike nasjonalitetar*. Endå fleire, 75% samla sett, er svært enig og enig at reiselivet gjev innbyggjarane fleire *sentrumsfasilitetar* i form av kafear og serveringstilbod. Det same gjeld synet på at sommaren skapar fin *kontrast* til det rolege vinterhalvåret, samla sett var 60 % svært enig eller enig i denne utsegna. Samla sett var 65% svært enig og enig i at ungdom fekk høve til *sommarjobb* i reiselivet. Denne positive sida, moglegheiter for sommarjobb, kjem òg fram i intervjumaterialet. Ungdomane synest også det er fint med liv og røre i sentrum om sommaren, då dei opplever sentrum som stille resten av året.

Minst samd var innbyggjarane i at dei nytta seg av *aktivitetar* som i

utgangspunkt er retta mot turistar. Her var 48% ueinig eller svært ueinig. Undersøkinga spesifiserte derimot ikkje kva slike aktivitetar kunne vere.

Mange valte også å svare i det opne kommentarfeltet, og vi har henta ut nokre sitat i tekstboksen under:

"Cruisetrafikken skaper grunnlag for mange arbeidsplasser"

"Turistane skapar liv og røre i kommunen og er svært interessert i å koma i kontakt med lokalbefolkninga, spør om lokale skikkar og om historia til bygda vår."

"Fint at de fyller opp kafeer og restauranter, dette er ønskelig".

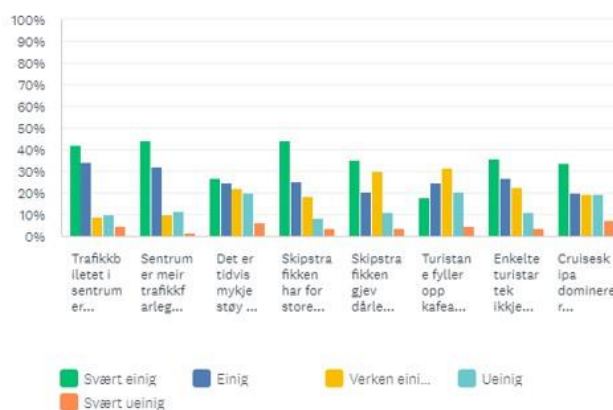
"Kva hadde Eidfjord vært foruten turismen, det er lang nok aleinetid om vinteren"

Utfordrande sider ved reiselivet i Eidfjord

Vi spurde også innbyggerane kva dei synest er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord. Figuren under inneheld mykje informasjon. Om de ynskjer å sjå dei konkrete prosenttala så ligg dette i tabell i vedlegg 1.

Kva synest du er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord kommunesenter?

Besvart: 307 Hoppet over: 45

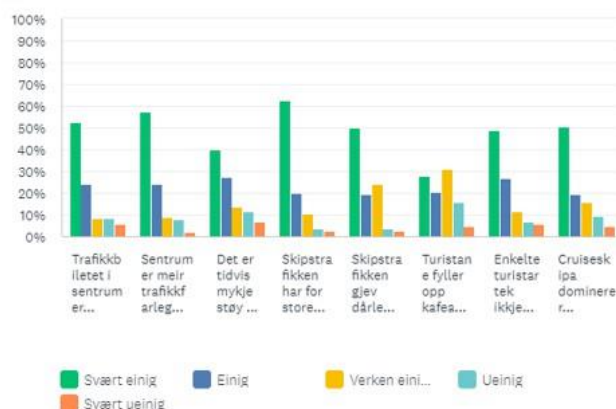


Figuren viser at flest meiner at trafikken er det mest utfordrande med turismen i Eidfjord. 76% er enten svært einig eller einig i at trafikkbiletet i sentrum er uoversiktleg. Det er og samla sett 76% som meiner at sentrum er meir trafikkfarleg ved *skipsanløp* og påfølgande busstransport. Dette inntrykket vert forsterka og nyansert gjennom det folk skriv i tekstboksen knytt til dette spørsmålet. Vi har valt å diskutere trafikkutfordringane nærare under "Sentrum si tolegrense"

Her har vi og sett på svara for dei *under 45 år*. Figuren under viser at trafikken i enno større grad av denne aldersgruppa blir opplevd som uoversiktleg, og som noko som skapar trafikkfarlege situasjonar.

Kva synest du er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord kommunesenter?

Besvart: 104 Hoppet over: 19



Innbyggjarane sine svar understrekar også at dei ikkje berre er opptekne av lokal miljøforureining, men at dei har også har synspunkt på klimagassutslepp. Samla sett var det 70 % av innbyggjarane som meinte at skipstrafikken har for store klimagassutslepp. Blant dei under 45 år var talet 83%. Her formulerte vi påstanden "skipstrafikken har for store klimagassutslepp", og deretter skulle innbyggjarane krysse av for svært einig, einig, verken einig eller ueinig, ueinig eller svært ueinig. Det er verd å understreke at undersøkinga ikkje gav noko førande eller verdilada informasjon om dagens utslepps nivå, eller knytte påstanden til cruissetrafikk aleine. Svara til innbyggjarane meiner vi er først og fremst forma av deira eiga kunnskapsnivå og erfaringar.

Vi spurte og om folk meinte at skipstrafikken gjev dårlegare luft i hamna. 56 % var svært einig eller einig i dette. Samstundes stiller 30% seg nøytrale til påstanden om skipstrafikken gjev dårlegare luft i hamna, kanskje fordi det er vanskeleg å vite om luftkvaliteten faktisk er dårlegare. Målingar må til for at ein skal kunne svare godt på spørsmålet. Vi vil ta opp att tema støy og luft under Miljømessig tolegrense.

På påstanden om at cruiseskipa dominerer sentrumsbiletet for mykje var det 54 % som svært einig eller einig i, medan 27 % samla sett var ueinig eller svært ueinig at cruiseskipa dominerer sentrumsbiletet for mykje. Fleirtalet

meiner altså at cruiseskipa dominerer sentrumsbiletet for mykje. Under “Kaiområdet si tolegrense diskuterer vi kort utfordringar knytt til det visuelle i Eidfjord. Sitat knytt til om cruiseskipa dominerer sentrumsbiletet for mykje frå det opne kommentarfeltet blir diskutert der.

Basert på enkelthistoriar, som vi fekk høyre under feltarbeidet, om turistar med dårleg oppførsel, ynskte vi og eit spørsmål om korleis turistane oppfører seg i Eidfjord. 63% var enten einig eller svært einig i påstanden “enkelte turistar tek ikkje omsyn til innbyggjarane”. Også her var det skilnad hos dei under 45 år. Her var heile 76% einig eller svært einig i påstanden. I det opne kommentarfeltet i innbyggjarundersøkinga vart det trekt fram at kulturelle skilnader gjer at ein opplever at enkelte turistar oppfører seg dårleg. Det same kjem fram i intervjumaterialet, at fastbuande i sentrum enkelte gongar opplever at enkelte turistar ikkje alltid forstår at hagar utan lukka grind eller gjerde er private område. Informanten forklarar at det vart opplevd som ei invadering av privatlivet, då vedkomande fann ein turist i hengekøya i hagen. Eit anna sitat, “den eine dagen kom dei ned på terrassen då vi sat og grilla”, tyder på det same.

Informasjonen over fortel at det ikkje alltid er talet på turistar som vert opplevd som utfordrande, men at det er måten dei oppfører seg på, som ein kan reagere på. Det er ikkje gjort noko kvantitativ undersøking av dette, vi veit med andre ord ikkje kor stort problemet er.

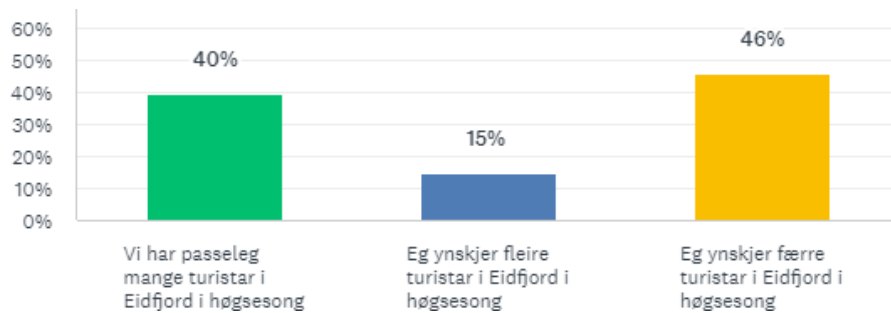
I påstanden om at turistar fyller opp kafear/restaurantar, var det 43% som var enten einig eller svært einig. Her var det heile 32 % som var verken einig eller ueinig. Kor fullt det er på kafear og restaurantar varierer nok veldig gjennom året i Eidfjord, noko som gjer det utfordrande å svare på spørsmålet.

Vi såg og på svara berre frå dei som har postadresse i Øvre Eidfjord og i Vøringsfoss. Her var tala såpass like at vi valte å ikkje hente inn heile tabellen. Det ein jamt over nokon færre som er svært einig i at ting er utfordrande av dei som bur utanfor sentrum. Det kan tyde på at dei i mindre grad har utfordringane tett på seg i kvardagen.

Fleire av funna som er beskrive ovanfor, når det gjeld innbyggjarane si oppfatning av og deira måte å møte cruiseturismen på, er i tråd med ein kvalitativ studie frå i 2021, då Eidfjord opplevde fråveret av cruisetrafikk på grunn av pandemien Covid-19 (Sandven, Jørgensen & Wassler, 2024). 15 innbyggjarar vart intervjuar, halvparten arbeidde i reiselivsnæringa medan resten hadde anna arbeid. Eitt viktig funn er at innbyggjarane viste eit komplekst og ambivalent syn på cruisetrafikken, slik vi ser ovanfor der innbyggjarane framstår som splitta i synet på reiselivet si betydning for Eidfjord. I intervjuar anerkjente innbyggjarane både positive sider, som til dømes arbeidsplassar og nye innbyggjarar, kulturmøta, liv i bygda og ei stoltheit over bygda, og samtidig negative sider som til dømes for mange cruiseanløp og for mange cruisepassasjerar i rundt om i sentrum, i butikkar, på vandrestiar og i private hagar (Sandven mfl., 2024:6). Eit anna viktig funn er at informantane ynskte cruisetrafikken tilbake etter pandemien, men på andre vilkår enn før. Pandemien hadde skapt eit skifte hjå innbyggjarane, frå å utføre kortsiktige strategiar i møte med cruise, som til dømes å unngå sentrum ved cruiseanløp, til å fokusere meir på behovet for langsiktige strategiar, som meir berekraftig cruisetrafikk og betre besøksforvaltning i Eidfjord. (Sandven mfl., 2024:10).

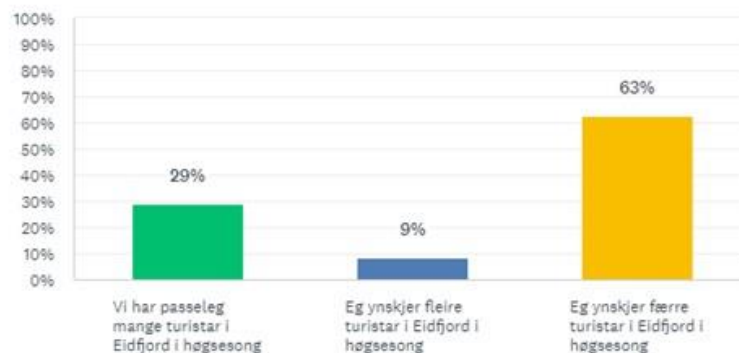
Synet på høgsesong og lågsesong

Innbyggjarane var også spurde om kva dei meinte om talet på turistar i kommunesenteret i høgsesong og lågsesong. Figuren under viser svara for høgsesong, som vil seie månadane juli og august med både skipstrafikk og landbasert turisme. Her meiner 40 % av innbyggjarane at Eidfjord har passelege mange turistar i høgsesongen, 15 % vil ha fleire turistar, medan fleirtalet, 46% av innbyggjarane vil ha færre turistar i høgsesongen:



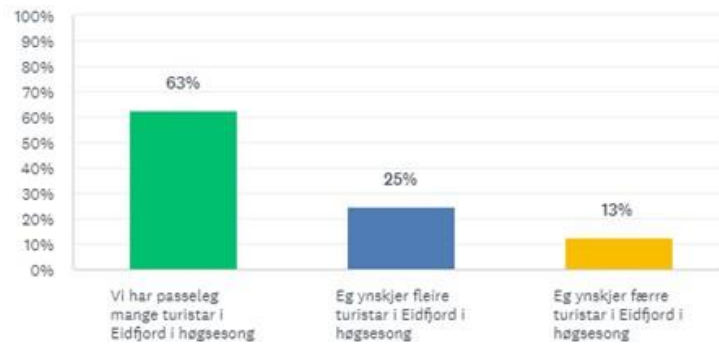
Her har vi og sett på svara til dei som er under 45 år, og der er det 63% som ynskjer færre turistar i høgsesong:

Besvart: 104 Hoppet over: 19

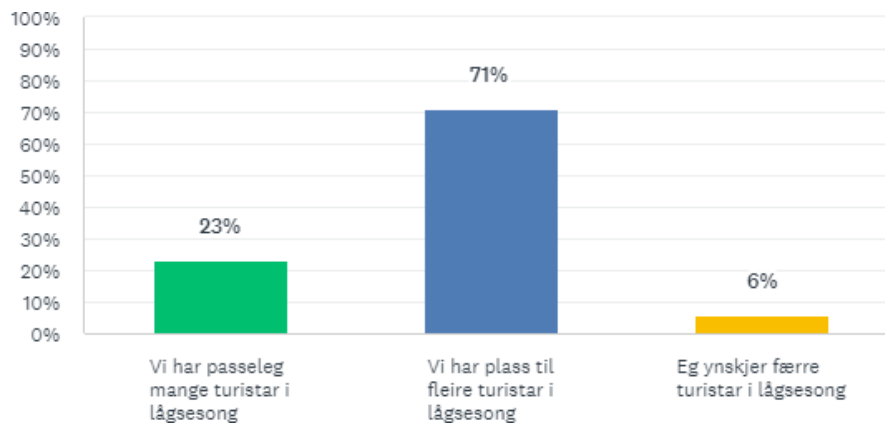


Om ein berre ser på dei som er tilsett fulltid i reiselivsnæringa ser tala noko annleis ut (sjå figur under). Det er interessant at fleirtalet av dei tilsette i reiselivsnæringa, som svara på undersøkinga, meiner at Eidfjord har passeleg mange turistar i høgsesongen. Mange av dei tilsette er tett kontakt med dei besøkande også og sit på verdifull informasjon om gjestane sine opplevingar.

Besvart: 16 Hoppet over: 0

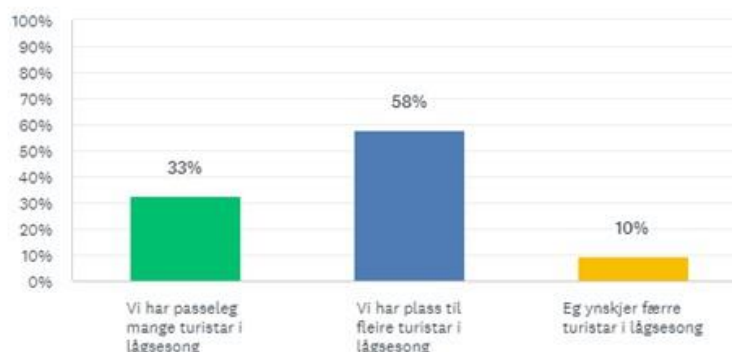


Når ein ser på lågsesongen ser tala annleis ut. Haust og vår er lågsesong for reiselivet i Eidfjord og vi har spurt innbyggjarane kva dei meiner om antal turistar i kommunesenteret på denne tida. Svara er tydelege, 71% meiner at Eidfjord har plass til fleire turistar i lågsesong, 23% meiner at det er passelege mange turistar haust og vår, medan 6% ynskjer færre turistar i lågsesong.



Her såg vi og på skilnader mellom aldersgruppene. Blant dei under 45 år er det noko færre, 58%, som ynskjer fleire turistar i lågsesong:

Besvart: 104 Hoppet over: 19



Her såg vi og på kva dei som er fulltidstilsette meiner, og der er det ingen som ynskjer færre turistar i lågsesong, heile 88% meiner det er plass til fleire, medan 12% meiner det er passeleg med turistar i lågsesong.

Auka trivsel i sentrum

På det siste spørsmålet ba vi innbyggjarane skrive med eigne ord kva dei meiner vil skape større trivsel i kommunesenteret. Det var stort engasjement og 145 kvalitative svar av ulik lengde. Vi har gjort ei analyse av svara, der vi har kategorisert dei inn i tematiske tiltak som innbyggjarane meiner vil gje auka trivsel. Betre trafikkstyring i sentrum, og betre sentrumsfasilitetar i form av fleire benkar, wc og grønt var òg tema som kom opp. Desse to tema vert nærare forklart under "Sentrum si tolegrense". Andre tema som kom opp var:

1. Eit meir familievenleg sentrum

- Eit sikrare og tryggare sentrum, der gåande og syklende har tydelege og eigne vegar. Vegen forbi etestaden "Burger og Brus" og "Fjell & Fjord Kafe og Kremmeri" vert trekt fram som farleg, manglar gjerde ut mot bilvegen/Rv7.
- Fleire aktivitetar for born, som t.d. inngjerda leikeplass i sentrum.
- Forbetre badeplassar for familiar med små born: *"Utbedring av strande på Stavaness ... Kråkeskarvet er ikkje like enkelt å bade med små unger. 2-3 dagar med gravemaskin og rydde opp store*

steiner på stranda, fyller opp litt med masser frå Sima, evt utbedre litt parkering, så er det blitt ei kjempefin badestrand”.

2. Fleire aktivitetar for alle

- Betre organisert for fotturistar med gode turløyper.
- Større løypenett i sentrum og Eidfjord generelt. Bru ved «soget»(Eidfjordvatnet). Og eventuelt ved osen slik det er forslått i KPA. Rundløype dagsturhytta. Gang og sykkelveg til Øvre Eidfjord og Stavenes.
- Byte ut bilutleige på kaien med kafear, restaurant og uteservering.
- Utvikle guida turar og fleire aktivitetar i alle årstider.

3. Område som vert trekt fram som ynskjeleg å bruke meir

- Kjærøyna, flytte ladestasjon og parkering dit.
- Ostangen, bør gjerast meir attraktiv for innbygarane, meir barnevenleg med leikestativ og benkar. Rydde opp, gjere fint for besøkande.
- Gjere Sjøbua i stand, slik at ein kan nytta den til ein samlingsplass med mat og drikke.

4. Betre turistar si åtferd

- Informasjon til alle turistar om at private hagar ikkje er allemannseige/offentleg park.
- Oppmoder turistar om å bruke gangvegar, ikkje bilvegar.
- Informere cruisepassasjerar om ynskt åtferd (trafikk, private eigedomar)

Til slutt, ein av innbygarane ynskte seg dette trivselstiltaket : *“Mer sol!”*.

Ein annan positiv kommentar som er verd å ta med, er denne:

“Eg er stolt av å være innbygger i den flotte bygda vår, som den er. Takk til teknisk etat som syter for slått og rydding av boss 🟡 ”

Tilråding

Basert på funna i innbygarundersøking tilrår vi at Eidfjord kommune ikkje aktivt arbeider for å få fleire besøkande før ein har teke tak i det uoversiktlege

og dels farlege trafikksituasjonen i kommunesenteret. Mange av innbyggerane er kjende med dei positive effektane av reiselivet i kommunen, kafear og restaurantar, sommarjobbar og liv og røre sommaren. Likevel meiner vi at det er litt for mange, og særleg litt for mange av innbyggerar under 45 år, som meiner at reiselivet ikkje bidreg til bulyst og trivsel. Vi tolkar funna slik at ei medverkande årsak er trafikkbiletet i sentrum, noko som er viktig å ta tak i så snart som råd, då innbyggerane sin trivsel er viktig for både kommunen og for Eidfjord som reisemål. Andre etterlyste tiltak for auka bulyst og trivsel handlar om å gjere sentrum meir familieevenleg og tilrettelegge for fleire aktivitetar. I tillegg kjem det fram at betre informasjon til besøkande om kva som er private og ikkje-private sfærar er ynskt. Funna frå Eidfjord, om ein opplevd ubalanse i føremonar og ulemper ved reiselivet, er i og for seg i tråd med Innovasjon Norge sin rapport, Nordmenns syn på turisme sommeren 2021 (2022), der eitt av hovudfunna er at meiningane blant nordmenn er delte når det gjeld synet økonomisk utbytte og korvidt reisemåla vert overbefolka.

3.2 Sentrum si tolegrense

Med kommunen si tolegrense ynskjer oppdragsgjevar svar på den samle belastninga for kommunesenteret i Eidfjord, noko som omfattar mange tema som beredskap og sikkerheit, attraksjonar og kapasitet, infrastruktur (bos, wc, benkar) og parkering med ladestasjonar og tømmestasjon for buss og bubil. Vi tek utgangspunkt i korleis innbyggerane i Eidfjord opplever reiselivet i Eidfjord sentrum og kva som vil auke trivselen i kommunesenteret Eidfjord generelt. Vidare nyttar vi oss også av intervju med tilsette i kommunen og frå næringslivet og med ungdomsrådet i Eidfjord. Deretter trekk vi inn Eidfjord kommune sine eigne planar, t.d. kommuneplan samfunnsdel 2015-2027 og ser funna i lys av desse.

Eidfjord kommune har 3 satsingsområde i planperioden: Det fyste området er "Bukommunen Eidfjord" der innbyggerane skal oppleve livskvalitet. Det vert lagt vekt på at innbyggerane skal ha gode oppvekst- og bumiljø ved å ha *gang- og sykkelstiar*. Det andre satsingsområdet er "Opplevings- og besøkskommunen Eidfjord" og kommunen skal leggje til rette for at både innbyggerar og

besøkande kan “nyte den storslagne naturen og alt det han har å by på” (s. 6). Her vert 4 tema med mål og strategiar beskrive: Cruise, natur og attraktivitet, kultur mm og fritidsbustader. Her vert det mellom anna trekt fram “*gang og sykkelveg*” frå Stavanen – Eidfjord- Øvre Eidfjord – gamlevegen i Måbødalen - Sysendalen” (s. 14) som strategi for å vere beste cruisedestinasjonen i Norge. Andre strategiar som er nemnde er “*bærekraftig cruisetrafikk*”, og “*attraktivt sentrum med liv og røre knytt til aktivitetar for innbyggjarar og vitjande*”. Ein annan strategi er å “stimulera til etablering av *transporttilbod* til gjester”. Hyttefolk vert også trekt fram med nærings- og sysselsettingspotensial, men det er verd å nemne at auka verdiskaping frå hyttegjester som nyttar seg av butikkar, kafear og restaurantar ikkje er omtala.

Vi finn òg at trafikk er omtala i “Kunnskapsgrunnlag for vidare arbeid med strategisk næringsplan” (Vereide 2023, s. 10), der det vert kommentert at utviklinga av cruiseturismen i framtida er avhengig av to ting: Kva som vert ei politisk vurdering av berekraftig cruisesatsing og kor vidt lokalsamfunnet «toler trafikken som cruisebåtane medfører».

Sikkerheit

Kommunen bad oss sjå på sikkerheit og beredskap i kommunesenteret. Med mange tema på eit begrensa budsjett hadde vi ikkje kapasitet til å gå inn på beredskap knytt til eit sentrum med mykje trafikk, men har heller valt å fokusere på trafikksikkerheit. Det har tidlegare vore utført analysar av trafikkulykker i Eidfjord kommune, og av kor folk kjenner seg utrygge i trafikken i Eidfjord sentrum (Kommunedelplan for trafikksikring, 2012-2023). Her fekk ein fram nyansar i utfordringar ved trafikkbiletet i sentrum. I planen ligg det inne ei tiltaksliste for perioden 2016-2023. Status for desse tiltaka kjenner vi ikkje til. Sjølv om kommunedelplanen for trafikksikring no er ti år gamal, ser det ut til at mange av problemstillingane dei same i dag.

Trengsel i kaiområdet

I intervju med tilsette i Eidfjord kommune kjem det fram at ein er svært merksam på at vegen som strekk seg frå cruisekaien, forbi turistkontoret og

Coop Prix og inn på Rv7, har utfordringar med “trengsel” (intervju 4,6) av folk og køyretøy samtidig. Kortsiktige tiltak er sett inn, som vakthald når bussar kjem heilt ned på kaien ved cruiseanløp for å plukke opp cruiseturistar som skal på sightseeing. Under feltarbeidet observerte vi også forsøk på merke opp kvar gåande skal halde seg. Likevel verka det som at ikkje alle cruiseturistar fanga opp dette og gjekk i veggana i staden. Eit meir langsiktig tiltak vert òg vist til, parkering eller oppstilling i Kjærøyna. Her vil det vere relevant å greie ut kva som styrkar tryggleiken mest, mange cruisepassasjerar som går gjennom sentrum og opp til bussane eller om eit avgrensa tal bussar plukkar opp cruiseturistar. Uansett vil det alltid vere gåande frå cruiseskipa sidan ikkje alle dreg på utflukter, men ruslar rundt i kommunesenteret i staden. Kjærøyna vert og framheva som ein stad som burde tilby tømestasjon til bubilar og bussar med wc om bord, i tillegg til parkering (intervju 4).

Trengselen som oppstår ved cruiseanløpa i Eidfjord vert òg dokumenterte ved dronelfoto. Eidfjord kommune hyrte i 2024 inn verksemda UAS VOSS til å lage dronelfilmar av sentrum på utvalde datoar i perioden 7.-30. juli 2024 på utvalde tidspunkt, som vil seie dagar med og utan cruiseanløp i høgsesong, då også mange turistar kjem landevegen. Resultatet gav dronelfilm på datoane 12. juli, ein dag utan cruiseanløp, og 20. juli, ein dag med anløp av cruiseskipet Viking Neptun, som hadde innmeldt liggetid ved kai kl. 07.00 til kl. 19.00. Dronelfilmane denne dagen vart teke på 6 ulike tidspunkt, 4 filmar frå kl. 08.80-09.58 og 2 filmar kl. 16.27 og 16.52. Dermed fanga filmane opp tidsrommet då cruisepassasjerane som oftast vert plukka opp av bussar for å reise på utflukter, og når dei er venta tilbake.

Foto under er ein skjermdump frå dronelfoto om morgonen den 20. juli og gjev ein god oversikt over det som framstår som den trongaste, mest trafikkerte og mest uoversiktlege vegen i sentrum, frå cruisekai og trekai, forbi turistkontoret og opp mellom Coop-butikken og hotellet. I tillegg fann vi at frå Rv7 og inn gjennom krysset som går til Simadal eller ned mot sjøen, kan du ha minst 11 ulike ærend med motoriserte køyretøy: Til Simadal, kommunehuset, Trolltoget, ladestasjon, hotellet, cruiseskip, trekai (Norledbåt, sjøfly eller charterbåt), bilutleige, Coop (mathandel), varelevering til Coop og parkering ovanfor trekai.

I tillegg kjem mjuke trafikkantar som gåande og syklistar, både turistar og innbyggjarar. Alt i alt fortel dette at det i periodar er stor trafikk på eit noko uoversiktleg og trøgt område, særleg med tanke på kvar fotgjengarar bør halde seg.



Sentrum er uoversiktleg

Som nemnt under “Sosial tolegrense” meinte heile 76% av innbyggjarane i undersøkinga at trafikkbiletet i sentrum er uoversiktleg, og 76% meinte og at sentrum er meir *trafikkfarleg* ved skipsanløp og påfølgande busstransport.

Ein innbyggjar trekk fram brua ved kommunehuset som krevjande område:
“Bua utenfor kommunehuset er alltid fylt opp av folk som går i vegane”.

Ein annan innbyggjar peikar på kapasiteten i sentrum:
“Sentrum er ikkje dimensjonert for slike mengder folk og trafikk”.

Problemstillingar knytt til at Rv7 går gjennom sentrum i Eidfjord vert òg peika på av fleire:
“Det er betydelig problem med trafikk etter RV7. Bør legge om Rv7 i sentrum, men ikkje ut av sentrum”.

Ein annan innbyggjar nyttar temmeleg sterke ord om trafikkbiletet:

“Grusomt, farlig og uoversiktleg trafikksituasjon i sentrum ... folk går i vegane, syklistar brukar ikkje gang-og sykkelvegar, parkering ved matbutikkane er for farlige”.

Mjuke trafikantar

Mange av dei som svara på innbyggjarundersøkinga var opptekne av *mjuke trafikantar* og vi trekk her fram sitat som rører ved tema sikkerheit:

-“Tilrettelegging for mjuke trafikantar er fråværande i mange av områda som turistane nyttar. Kinabyen, Evjo, Hæreid og B2”.

-Areal for dei mjuke trafikantane er for smale og for oppstykkane”.

-“For mykje båtturistar på enkelte vegar. Vanskelig for bilar og ungar å ferdast på vegen”.

Eigen sykkelveg mellom Øvre og Nedre Eidfjord var også etterlyst:

“-det føregår mykje sykling mellom Øvre og Nedre Eidfjord i regi av cruiseskipa. Mykje av denne trafikken føregår på riksvegen og er tidvis svært trafikkfarleg då mange syklistar kryssar vegen utan å sjå seg for i 60- og 80-sona. Turistinformasjonen bør betre informasjonsarbeidet og gjere sitt for at store deler av sykkeltrafikken blir lagt utanom riksvegen der det er mogleg”.

Yngre innbyggjarar vektlegg negative sider meir

I figuren under har vi filtrert for alder, og om ein ser på svara frå dei under 45 år, finn ein at dei i større grad vektlegg dei negative sidene ved reiselivet. Her ser ein ei forskyving, der fleire er svært einige i dei negative sidene enn om ein ser utvalet som heilheit. Av dei under 45 år er heile 68% i aldersgruppa 30-44 år. Dette er ei aldersgruppe som gjerne er småbarnsforeldre, og som difor kanskje kjenner ekstra på trafikkutfordringane og at det tidvis er lite plass for born i sentrum i høgsesong. Dette meiner vi er interessant ut frå at aldersgruppa er ei attraktiv gruppe fastbuande, tilflyttarar eller tilbakeflyttarar til heimkommunen.

Ein innbyggjar nemner ungar heilt spesifikt:

“Det er vanskelig for bilar og folk (ungar) å ferdast på vegane”

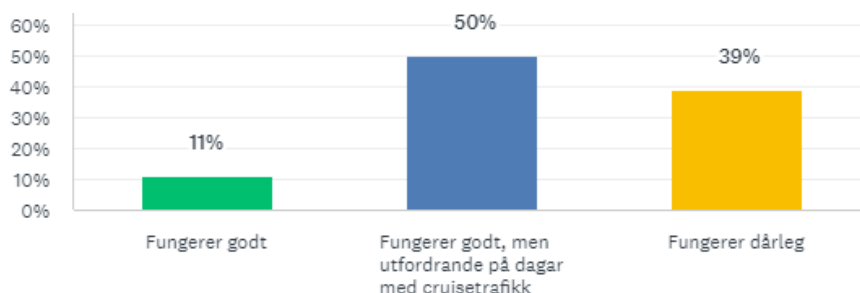
I intervjuet kjem trafikkfare for born også fram:

Det gjeld spesielt skulestart (.) da begynner dei litt halvstore å sykle meir. Og dei kjem i en stor fart nedover, og det er egentlig ganske mykje turistene på den tida" (intervju 2).

Vi har valt å synleggjere funnet, at dei yngre innbyggjarane legg meir vekt på dei negative aspekta ved reiselivet, då vi reknar aldersgruppa som familiefolk. Dette er ei viktig gruppe innbyggjarar med tanke på å bevare innbyggjarar eller med tanke på tilflytting, då desse bidreg med born i skulane og ikkje minst får ei viktig stadstilknytning til Eidfjord.

Trafikkflyten i sentrum ved høgsesong

Innbyggjarane var spurde om kva dei meiner om sjølve trafikkflyten i sentrum under høgsesongen til reiselivet. Det vil seie ikkje berre bilar, bussar og bubilar, men òg mjuke trafikkantar som fotgjengarar i sentrum - korleis fungerer dette når turistsesongen er på sitt travlaste om sommaren? Her meiner 50% at trafikkflyten fungerer godt, men er utfordrande på dagar med cruisetrafikk. Samtidig er det også mange, 39%, som meiner at trafikkflyten fungerer dårleg i høgsesongen. Om ein ser på aldersskilnader her, så er det noko fleire (49%) som meiner trafikkflyten er dårleg i aldersgruppa under 45 år.



Innbyggjarane var også bedt om å svare med eigne ord på spørsmålet om kva dei synest om trafikkflyten i sentrum i høgsesong. 48 kvalitative svar kom inn i undersøkinga, noko vi meiner er eit stort materiale. Under har vi gruppert kommentarane.

Eitt hovudinntrykk som desse svara gav, var at trafikkflyten ikkje er god fordi sentrum framstår som *uoversiktleg* og uklar for dei ulike typar trafikkantane. Vi

har trekt fram nokre sitat under, som overlappar dels med førre tema, sikkerheit, men som vi òg meiner kan stå som kommentarar til sjølve trafikkflyten i sentrum:

-"Mange uoversiktlege og kaotiske situasjonar i trafikken."

-"Det er presset trafikkbildet i sentrum. Dette skaper farlige situasjoner og eit utrygt trafikk bilde".

Ein av årsakene til at det uoversiktleg er at fotgjengarane ikkje følgjer gangveg og fortau, ifølgje respondentane:

"Veldig utfordrande at turistane ikkje benyttar seg av fortau, og vrimlar som maur i vegbana, spesielt farleg ettersom dei ikkje høyrer elektriske kjøretøy som kjem køyrande ".

Dette gjeld også cruisepassasjerar som kjem gåande frå kaia og skal over i bussane:

"-Turistane frå båtane vert leda opp midt på parkeringsplassen til Coop Prix".

"Utfordrande pga gåande cruisebåtturistar midt i veg og kryss."

i tillegg til gåande bør også syklistar få tilvist tydelege sykkelveggar:

"-Syklistar frå cruisebåtar bør bruka meir småveggar og sykkelstiar, ikkje bruka riksvegen meir enn nødvendig".

Eit anna hovudinntrykk er at innbyggjarane meiner at summen av ulike typar turisttrafikk er utfordrande:

-"Trolltoget gir utfordringer både ved at det kjører meget sakte, og at det stopper langs vegen i hereidsvegen, og turistane går uti vegen der utan å sjå seg for".

"Det er ikkje berre båt, buss, bil. Det er verre støy frå flytrafikken for oss som bur i sentrumnært område. Den støyen kjem opp i 90 desibel - alt etter kva retning flyet tek av i. "

Ein av respondentane meiner at det generelt er for mykje trafikk for Eidfjord sentrum:

“-For mye som må gjennom krysset. Busser, til lading, trolletog, inn og ut av hotellet, butikken, alt må inn og ut av krysset”.

Innbyggerane oppgjev også at det er i turistsesongen generelt at trafikkflyten er krevjande, ikkje berre på dagar med cruiseanløp:

“-Sentrums kryssa fungerer dårleg i sommerhalvåret, også på dagar utan cruisetrafikk.”

Auka trivsel ved betre trafikkstyring

Trafikken vart òg teke opp att av innbyggerane sjølv på det opne spørsmålet om kva som kan auke trivsel i Eidfjord, der innbyggerane svara med eigne ord. Betre trafikkstyring i sentrum for både mjuke og ikkje-mjuke trafikkantar var eit stort tema, som gjekk att i mange svar og under følgjer svara deira:

- *Tydelege gang- og sykkelveggar til Øvre Eidfjord og Sima.*
- *Fotgjengarfelt*
- *Parkering til ikkje berre buss og bubil utanfor sentrum, men også delar av vanleg bilparkering er føreslege å få ut av sentrum.*
- *Eit meir oversikteleg trafikkbilete i sentrum. Då særleg krysset som går inn mot Vøringfoss, Coop og kaia. Her oppstår det svært mange farlege situasjonar.*
- *Mindre tungtrafikk/bussar gjennom sentrum.*
- *Utbetre utsiktsplassen i Hereidsvegen, då det berre er plass til Trolltoget og vegen blir full av turistar som tek bilete, noko som skapar trafikkfarlege situasjonar.*
- *Tunnel under Lægreid for å få trafikk vekk frå sentrum.*

- *Framheve gangbrua i staden for vegkryss (funksjonshemma-vennleg) for å unngå turistar som skapar farlege situasjonar over hovudvegen*

I innbyggerundersøkinga kjem det fram nokre kommentarar som går på at det ikkje alltid er antalet cruiseanløp som er utfordrande for innbyggerane i Eidfjord. I staden vert det peika på at det er summen av trafikk, som blir skapt av både landbasert og sjøbasert turisme, som blir ei utfordring:

-“Cruiseturismen er stort sett ingen problem, det er busstrafikken med andre turistar som ofte skapar problema”

-Det er ikkje turistene/cruiseskipa sin feil at det blir mye folk på liten plass. Det er et lite sentrum”.

Familievenleg sentrum

Fleire av dei kvalitative svara handla og om ynskje om meir tilrettelegging for born i sentrum. Tekstboksen under viser sitat med ynskje om leikeplassar frå spørsmål om kva som ville skape meir trivsel i sentrum:

“”.. og me treng ein stor leikeplass i sentrum!”
“Gjerne eit stort leikestativ sentralt plassert for barnefamiliar”
“Her er generelt dårleg med aktivitetar for born, særleg i sentrum”.
“Meir tilrettelagt leikeplass for familiar med born. Litt meir parkanlegg”.
“Fleire grøne soner og ein park som er tilrettelagt for alle mellom 0-100 år.”

Forslaga over leikeplass kan òg sjåast i samanheng med ynskje om tryggare sentrum for familiar gjennom betre trafikkstyring.

Tilrettelegginga i sentrum

Innbyggerundersøkinga spurde etter kor godt tilrettelagt innbyggerane meiner at kommunesenteret er for å ta imot mange turistar i høgsesong, særleg ved skipsanløp. Vi spurte spesifikt etter kva dei mente om skilt og informasjon,

bosspann og tømning av desse, tal benkar i sentrum, tal WC og reinhald av desse og tal parkeringsplassar i sentrum.

Her er det særleg spørsmål om toalettfasilitetar og parkeringsplassar som skil seg ut. Når det gjeld talet på *toalett* i sentrum, er fleirtalet misnøgd. 65% er ueinig og svært ueinig at Eidfjord sentrum har mange nok WC'ar og at reinhaldet er godt nok. Berre 12 % er svært einig og einig at dette er godt nok. Tekstboksen under viser nokre sitat knytt til toalettfasilitetane frå dei opne spørsmåla:

"Eit toalettanlegg til (nærare Yx)"

"Betre toalett-tilhøve".

"Må ha meir toalett rundt Hereid"

"Håpar at Kjærøyna vert opparbeidd med toalett og parkeringsplassar"

"Ordna opp i parkering, doproblem og gje turistane bedre informasjon. Har sjølv møtt på to bussar som stoppar og slepp av turistar ved kyrkjegården for at dei skal gå på do. Dette er ikkje bra. Dette er og ein skuleveg for mange born i Eidfjord"

23 % er verken samd eller usamde. Blant innbyggjarar finst også kallenamnet «Tissesbogen», som gjeld området mellom Joker og verkstaden. I ope kommentarfelt vert dette området ynskt som mogleg parkeringsstad, men vi vel å ta det med her som ei uttrykk for betre wc-løysingar i sentrum.

Parkeringsplassar i sentrum er eit anna område som innbyggjarane ikkje er nøgde med. 31% er ueinig og 36% er svært ueinig i at det er nok parkeringsplassar i sentrum, samla sett er 67 % som meiner det er for få parkeringsplassar. Mangel på parkeringsplassar skapar frustrasjon blant innbyggjarane og særleg ynskjer innbyggjarar at bubil og buss bør parkere utanfor sentrum:

"- det er for lite parkeringsplasser, bubilar tek opp all kundeparkering på dei lokale butikkane".

“-Bussane bør ha egen parkeringsplass utenfor sentrum, og bubilene bør ikkje bruke sentrum som campingplass. Dette hadde gjort det enklare for både bilistar og trafikantar. Vi må ikkje gløyme også alle norske og utanlandske turistar som køyrer forbi i egne bilar og vil stoppe.”

I intervjumaterialet vert det og peika på at bilparkering bør ut av sentrum: (intervju 6): *“Å byggje parkeringshus i utkanten, så har alle det mykje tryggare”.*

Tekstboksen under viser fleire sitat knytt til problemstillingar rundt parkering. Sitata viser både behov for fleire parkeringsplassar og samstundes at nokon meiner parkeringsplassane tek for mykje areal i eit lite bygdesentrum. Ei vanleg løysing på denne type problematikk er bruk av parkeringskjellarar.

“Byggja ut parkering i Kjærøyna”

“Fleire parkeringsplassar”

“Meir grøntområde og mindre asfaltjungel”

“Betre parkeringsløysingar, spesielt for bubilar”.

“Betre parkeringsmoglegheiter, for eksempel faktisk tatt i bruk Kjærøyne”.

“Lag godt skilta parkering på grusområdet. Der er flott gangveg inn til sentrum. Då får ein vekk bubilane”.

“Lading og parkering på Kjærøyne”

“Betydeleg større antal parkeringsplassar!”

“Færre parkeringsplassar/ mindre areal til parkering, meir grøntareal!”

Det er berre 4 % som er svært einig og 20 % som er einig i at sentrum er godt nok *skilta* og at *informasjonen* er god nok. 32 % stiller seg nøytrale, verken samd eller usamd, medan 29 % er ueinig og 15 % heilt ueinig, samla sett 44 %. Dette tyder på at mange av innbyggjarane meiner at skilt og informasjon ikkje er godt nok i Eidfjord.

Påstanden om at det var mange nok *bosspann* i sentrum og at dei var regelmessig tømte. 8 % var svært einige og 33 % var einige i dette. Også her er 33 % verken samde eller usamde, medan 27 % ueinig og svært ueinig. Nesten 30 %, ein tredjedel av innbyggerane, gjev uttrykk for at det er behov for fleire bosspann og hyppigare tømningar.

Fleire *benkar i sentrum* var det ein del respondentar som ynskte seg. Samla sett var 41 % ueinig eller svært ueinig i at det var nok benkar, medan 30 % var svært einig og einig i at det var nok benkar.

Tilråding

Funna våre viser at mange innbyggerar unngår sentrum på dagar med cruise, og at dette særleg gjeld for dei under 45 år. Dette er noko ein må ta med seg i vurderinga om kor ei tolegrense for tal anløp bør ligge i Eidfjord. Om ein går for ei auke til 120 anløp (som skissert i Enova-søknaden), vil det seie ca. 40 fleire dagar med cruiseanløp, jfr. 2024 nivå (81 anløp).

Når det gjeld tilrettelegging, er parkering ei stor utfordring i sentrum. Undersøkinga vår viser at kommunen bør vurdere ny parkeringsordning, som på den eine sida gjer det attraktivt og lett for gjennomgangstrafikk å stoppe og på den andre sida vurdere om nokre parkeringsplassar, eller parkering for større køyretly som bubilar og bussar, kan flyttast til Kjærøyna.

Ei anna utfordring i sentrum er toalett. Innbyggerane gjev uttrykk for eit ynskje om fleire offentlege toalett, som er betre skilta. Det kan òg vere til hjelp for både turistar til Eidfjord, men òg gjennomgangstrafikken, om ein finn dei sentrale punkt for info-skilt før og etter Eidfjord kommunesenter, og i tillegg identifiserer ein eigna stad for å same info- og reklameskilt i Eidfjord sentrum.

3.3 Kaiområdet si tolegrense

I denne delen vil vi fokusere hovudsakleg på kaiområdet som strekk seg frå Ostangen, kaia der cruiseskipa og Nordled-båt ligg, flytebrygga, sjøbua og

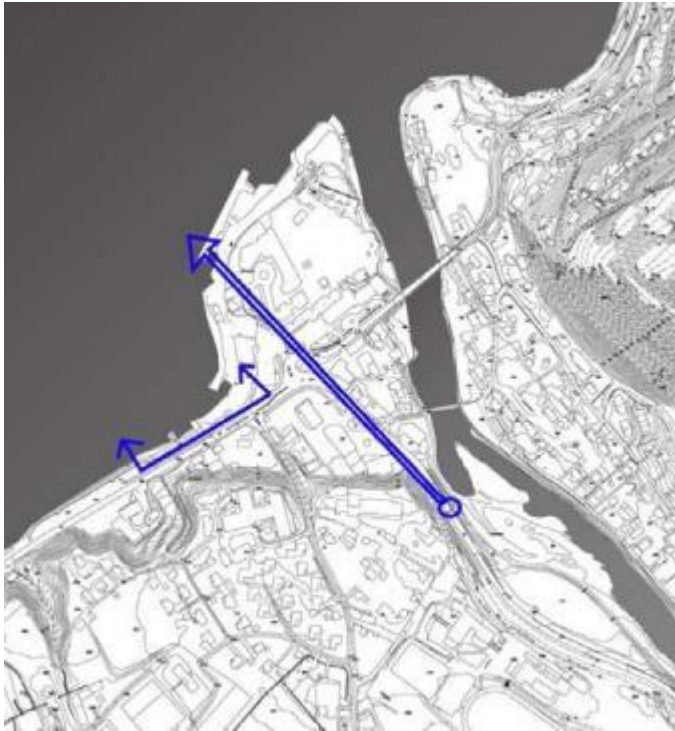
strandlinja bort til småbåthamna. Vi trekk fram funn i innbyggerundersøkinga, frå intervjumaterialet og nyttar i tillegg våre egne observasjonar frå feltarbeidet den 24-25. juni 2024.

Sjølve kaien og hamna si tolegrense for sjøbasert turisme kan vurderast ut frå kapasitet til å ta i mot cruiseskip. I 2005 vart cruisekaien i Eidfjord ferdigstilt og cruiseskip med ei lengde på inntil 350 m kan legge til kai (www.visiteidfjord.no). Sjølv om to skip kan kome samtidig, eitt ved kai og eitt på tender, fungerer eitt skip om gongen best, også ut frå passasjertalet (intervju 4). Eitt skip om gongen er mest vanleg i dag. Visit Eidfjord KF, som driftar hamna, har høve til å ta i mot eit skip nr 2, men som då vert lagt på tender. Seglingshøgda til Hardangerbrua, 55 m, set også begrensingar på kva cruiseskip som kan segle inn til Eidfjord. Når det gjeld kapasitet til å ta i mot cruisepassasjerar, er 4000 cruisepassasjerar eit tal som vert trekt fram som handterbart for Eidfjord (intervju 4)

Fjordutsikta

Når det gjeld visuell tolegrense, har vi hovudsakleg fokusert på fjordutsikta i Eidfjord sentrum. Vi finn fjordutsikt som eit eige tema i Asplan Viak si stadsanalyse av Eidfjord (2009:39). Dei skriv *“det er ikke mange muligheter til fjordutsikt i Eidfjord i dag. De mulighetene en har igjen bør tas vare på og forsterkes. Når en kommer sørfra, er det faktisk bare et punkt der en har direkte fjordutsikt. Fra andre punkt langs veien (også fra selve sentrumsflaten, er fjorden gjemt bak forskjellige bygg og andre strukture. En må utover mot sjøboden før fjorden åpner seg foran deg (...)) Det er viktig å beholde disse fjordgløttene, og vi vil ikke anbefale å nedbygge soner der en har mulighet til å se fjorden.”*

Biletet under er Asplan Viak sin illustrasjon av kor ein finn fjordutsikt i sentrum. Når ein over diskuterer korleis cruiseskipa tek fjordutsikt, så er dette dermed i ein situasjon der bygningsmassen allereie har teke det meste av fjordutsikt.



Bilete viser område med fjordutsikt i Eidfjord sentrum. Henta frå Asplan Viak (2009)

Funna i innbyggjarundersøkinga og i intervjumaterialet med næringslivet viser at utsikta utover fjorden vert opplevd som forringa ved cruiseskipanløp. Cruiseskipa legg seg til kai med langsida og skuggar for utsikta (intervju 1). Anløpslistene viser at skipa ligg i gjennomsnitt 10-12 t ved kai, frå jamleg kl. 7 om morgonen til ca. kl. 19 om kvelden:

“Det beste hadde vore om cruisekaien blei fjerna, slik at me kunne få tilbake det flotte område i Ostangen og framfor hotellet, samt utsikten frå sentrum tilbake” (innbyggjarundersøkinga).

Ein av innbyggjarane har svara slik:

“eg er ikkje motstander av cruise , men håpar at dei i framtida kjem seinare og reiser tidlegare. Skipet hindrer all utsikt og øydelegg mykje for Vøringfoss Hotell”.

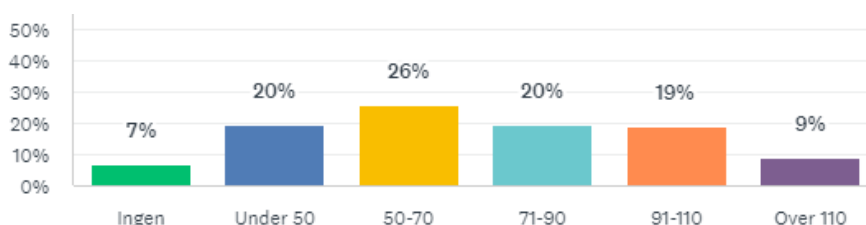
Andre innbyggjarar trekk også cruiseskipa si lokalisering i sentrum som utfordrande og føreslår utbetringar:

“Cruiseskip legges til på tvers av kaien. Mobil flytebrygge for som gangvei ut/inn på skipet”.

For næringsdrivande på kaien vil ein auke i tal på cruiseskipanløp slå negativt ut (intervju 1). Informanten gjev uttrykk for at det er krevjande nok å drive næring og selje fjord og fjellutsikt med dagens volum av cruiseskip, og ein auke vert difor omtala som “ei katastrofe”.

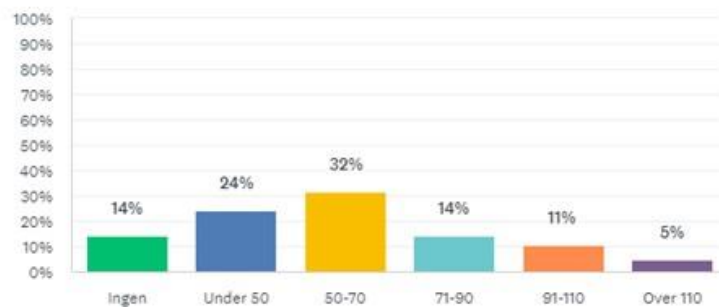
Talet på cruiseanløp

I innbyggjarundersøkinga utforska vi kva innbyggjarane meiner om kor mange cruiseskipanløp det bør vere i løpet av eit år i Eidfjord. Spørsmålet orienterte om at det i 2024 er meldt inn 81 cruiseanløp til Eidfjord og at ein ventar vekst dei neste åra. I figuren under ser vi at 7 % ynskjer ingen cruiseanløp, 20 % vil ha færre enn 50 anløp, medan 26% meiner at talet på cruiseanløp bør ligge på 50-70 anløp i året. Deretter meiner 20% av talet på anløp bør ligge på 71-90 anløp i året, om lag som i dag. Nesten like mange, 19 % av dei som svara, meiner at Eidfjord kan ta i mot 91-110 anløp i året og 9 % meiner at Eidfjord kan ta imot over 110 cruiseanløp i året. Samla sett, meiner 53 % at Eidfjord bør redusere cruiseanløpa i høve dagens nivå, altså færre enn 70 anløp. Prosentdelen som meiner at Eidfjord kan ta i mot fleire enn dagens nivå, ligg på 28 % (19 % + 9 %).



Her har vi og sett på om det er skilnader i alder. Om ein filtrerer slik at ein berre ser svara frå dei under 45 år, er fordelinga slik:

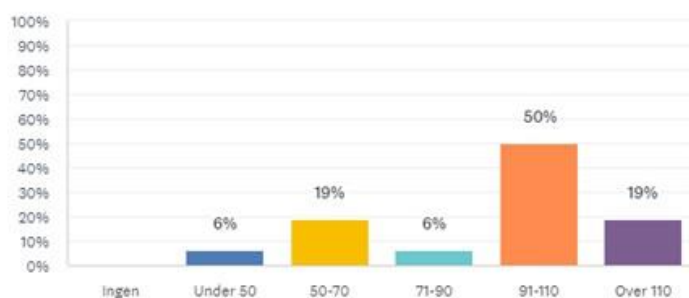
Besvart: 104 Hoppet over: 19



Her ser vi at i denne aldersgruppa er det 32 % som ynskjer seg 50-70 cruiseanløp i året, altså ein betydeleg reduksjon. Legg ein saman alle som vil ha 70 anløp eller færre, endar ein opp med 70%. Berre 14% meiner at 71-90 anløp året, er passande, medan 11 % i denne aldersgruppa vil ha ein auke, 91-110 cruiseanløp i året. Berre 5% i denne gruppa meiner at 110 skipsanløp eller fleire er passande tal for året.

Om ein her filtrerer slik at ein berre ser svara frå dei som har svart at dei er *fulltidstilsette* i reiselivsnæringa ser figuren slik ut:

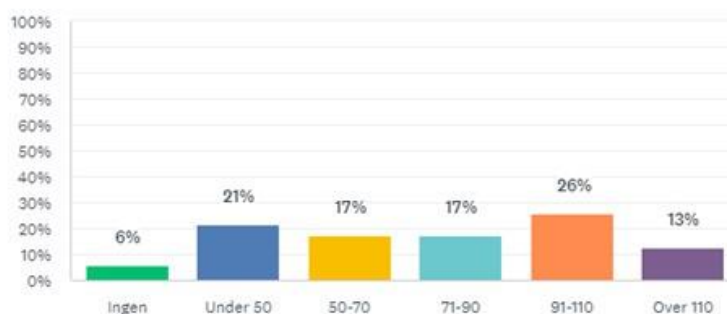
Besvart: 16 Hoppet over: 0



Her ser ein at ein stor del (69%) meiner at ein godt kan auke tal anløp til over 90. Samstundes er det og 25% (6 % + 19 %) av dei som er fulltidstilsette i næringa som meiner at ein bør ha færre anløp.

Ser ein på svar frå dei som bur utanfor Eidfjord sentrum, som har Øvre Eidfjord og Vøringsfoss som adresser, så ser mønsteret ganske likt ut som for heile utvalet, men dei er noko meir positive til fleire anløp

Besvart: 70 Hoppet over: 17



I nokre av kommentarane frå innbyggerane tok dei til ordet for å redusere aktiviteten:

-“Om det hadde vært litt færre cruisebåtar. Aldri meir en ein cruisebåt pr dag. Ikkje båt mange dagar på rad - viktig med pausedagar mellom båtane.”

Her ynskjer innbyggerane seg altså cruisefrie dagar. Sjølv om anløpslistene viser at slike dagar finst, understrekar utsegna betydning av dagar utan cruiseanløp.

Respondentane hadde høve til å utdjupe sine syn i tekstboksar. Sitata under viser nokre synspunkta. På spørsmålet om kva som kan gje større trivsel i Eidfjord, var òg færre cruiseanløp nemnt:

“Bedre fordelt antal cruiseanløp, slik at det er fleire dagar heilt utan cruiseskip. Som jo og betyr at eg ønsker færre anløp”.

-“Trenger meir turisme vinterstid med aktiviteter, evt. Få cruisebåtene til å komme tidligere i året, og ikkje når det er høysesong for turister allerede.”

Ein annan informant ynskte seg mindre båtar:

-“Hadde vært kjekt og se mer til de små cruisebåtene og ikke bare de gigantiske, ofte hyggeligere turister på disse båtene.”

Ein annan innbyggjarar ber om at kommunen tek stilling til omfanget av aktivitetar og gjer ei prioritering:

“Eidfjord kommune lyt dimensjonere kaiarealet etter den aktiviteten ein ynskjer å ha. Eit alternativ kan være å seie nei til nokon.”

-“Syns det hadde vore nok med ca. 70 skip pr sesong. Det er godt/ nødvendig å få ha bygda litt for seg sjølv i den fine årstida”.

-“Burde redusert ankomst av skip. Forbudt med utslepp. Mykje støy frå musikk og høgtalarar. Fløytinga ved avreise skremmer både barn og dyr og burde bli stoppa straks! Cruiseskip reduserer livskvaliteten til mange innbyggjarar som bur i nærheiten av havna.”

Aktivitetsnivået i kaiområdet

I innbyggjarundersøking spurde vi etter korleis innbyggjarane opplevde aktivitetsnivået i kaiområdet, som i periodar kan ha stor aktivitet knytt til cruiseskip, turistbåtar, kajakkpadling, sjøfly, fritidsbåtar og bading.

På figuren under, for heile utvalet, er det 54% som er svært einig eller einig i at høg aktivitet i kaiområdet gjer at eg held meg unna.

Her såg vi og på skilnader mellom aldersgruppene. Det var ikkje store skilnader generelt sett, men påstanden «Høg aktivitet gjer at eg held meg unna», var det 68% av dei under 45år som var anten einig eller svært einig i.

Ved kaiområdet kan det vere stor aktivitet knytt til cruiseskip, turistbåtar, kajakkpadling, sjøfly, fritidsbåtar og bading. Kor einig eller ueinig er du i følgjande påstandar?

Besvart: 306 Hoppet over: 46



I dei opne kommentarfeltet finn vi utdjupande kommentarar om korleis innbyggjarane opplever kaiområdet.

Først, her var nokre få positive kommentarar som går på at aktiviteten skapar eit yrande liv:

“Det er så koselig, med yrende liv på kaiområdet”.

«Det er bra med aktivitet, og det går fint med denne aktiviteten. Det skal 'koke' litt om man vil ha Eidfjord som et bra produkt til alle som besøker oss. Vi skal vere stolte av at så mange vil ta turen til Eidfjord.»

Fleirtalet av kommentarar gjekk likevel på kor utfordrande kaiområdet vert opplevd. Mange av kommentarar gjeld summen av aktivitetar og at innbyggjarane og deira behov vert sett til side:

«Ungdomen vert bortvist frå kaiområdet pga av cruise/andre båtar. Synd at innbyggjarane skal oppleve sånt, for kva er Eidfjord utan innbyggjarane sine?»

- "Sjøfly og enkelte turist båter tar opp all plass og jager ungdommer med båt og som bader og andre. Området mellom kai og gamlenaustet bør tilrettelegges for bading fritidsbåter og folk og aktivitet".

- "For dårleg tilrettelagt med gjestehavn for privatbåtar, også mtp drivstoff-fylling for privatbåtar."

- "Utan cruisekai i sentrum hadde det vore heilt uproblematisk. Kaien burde vore lokalisert utanfor sentrum."

- "Det er eit ganske stor område som vert okkupert frå Kråkeskarvet og bort til småbåthavna."

Auka trivsel i kaiområdet

På det opne spørsmålet i innbyggjarundersøkinga, kva kan auke trivselen i kommunesenteret, svara fleire av innbyggjarane at dei ynskte ei betre styring av aktiviteten ved kaiområdet. Vi summerer opp ei liste over innbyggjarane sine eigne forslag til tiltak:

- Antal cruisebåtar må ned
- Plassering av cruisekai, ut av sentrum
- Redusere støy, fløyte, høgtalar
- Redusere støy frå sjøfly
- Satse på mindre båtar, maks 2-3000 passasjerar.
- Samanhengande gangsystem, slik at frustrasjonen som bilist i bygda vert redusert.

Tilråding

Vår tilråding er å ta sjå nærare på talet på cruiseanløp og korleis mjuke trafikantar forflytter seg frå cruisekai, om moglegheit for samanhengande gangsystem frå kaiområdet og opp i sentrum, som allereie påpeika i sentrum si tolegrense. I studien av regionen Nordfjord si tolegrense trekk Amland (2024)

fram eit viktig poeng, at det er talet på passasjerar som kjem i land som bør vurderast i høve dei ulike dimensjonane i tolegrenseanalysa. Lovverket derimot omtalar antal skipsanløp og ikkje passasjerar. For innbyggjarane i Eidfjord er det grunn til å tru at det er vesentleg skilnad på om eit cruiseanløp har 2000 eller 4000 passasjerar som alle kjem i land, trass i at mange av desse dreg ut av sentrum på utflukter. I studien av tolegrense for cruiseturisme til Longyearbyen (Engeset, Løseth & Dannevig, 2024) fann vi òg ikkje berre talet på passasjerar spela inn på opplevinga av eit anløp, men også kor godt ei ilandstiging er organisert.

Når det gjeld visuell tolegrense, kan ein vurdere moglegheitene for å endre korleis cruiseskipa i Eidfjord legg til hamn. Per i dag ligg skipa med langsida med lukene for landgang inn mot sentrum, noko som tek mykje av fjordutsikta til sentrum. Ved å arbeide for ei kailøysing utover langs fjorden, der ein kan legge akterenden inn, slik det i dag vert gjort i hamna i Flåm, vil ein kunne oppretthalde cruiseanløpa og samtidig få meir fjordutsikt. Ei slik endring vil innebære ei omarbeiding av kai, som kanskje kan sjåast i samanheng med planlagt etablering av landstraum for cruiseskipa i Eidfjord.

3.4 Miljømessig tolegrense

Reiselivet, og særleg transporten knytt til folk sine reiser, har konsekvensar for miljøet, både lokalt og globalt. Eidfjord kommune har bede oss undersøke lokal luftforureining, lokale utslepp i sjø, støy og avfall frå sjø- og vegbasert trafikk. I det følgjande vil vi først sjå på utslepp av klimagassar frå sjø- og vegfarande, før vi går inn på utslepp til sjø og til sist seier litt om støyproblematikk i Eidfjord.

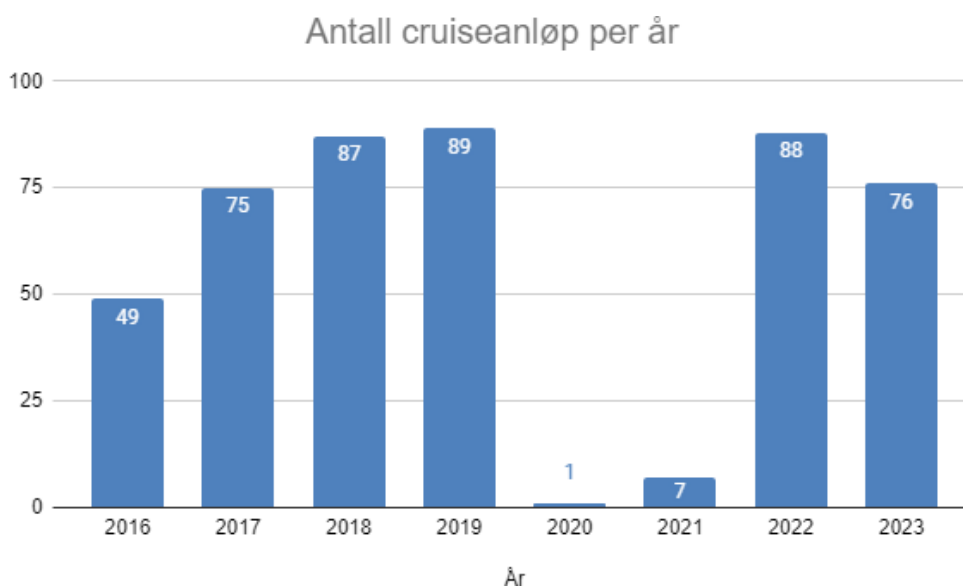
Eidfjord kommune har som mål å redusere utslepp av klimagassar med 40% innan 2030 (Kommunedelplan for klima og energi i Eidfjord kommune, 2020-2030). Utsleppsreduksjon er også eit mål for Vestland fylke. I «Regional plan for klima 2022-2035» er utsleppsreduksjon eit prioritert tema, med mål om netto nullutslepp i 2025. Transport og maritim sjøfart av passasjerar er framheva som ein av dei største kjeldene til klimagassutslepp (35 %).

Sektormessig er det vegtrafikken som står for dei største utsleppa i Eidfjord, mykje på grunn av gjennomgangstrafikken på Rv7 (sjå side 68), medan den veksande cruisetrafikken har gjort til at sjøfart no er på plass nr to.

Utslepp til luft frå cruiseskip i Eidfjord hamn og planar om landstraum

Sjøfart er meir enn cruise i Eidfjord, ein har og rutebåtar frå Norled, charterbåtar og noko trafikk frå private fritidsbåtar. Når vi vel å fokusere på cruise her, er det fordi det er den transportforma som har høgast utslepp og det er der me har gode tal å stø oss på. Diskusjonen under vil dermed handle om cruise, men vi veit det og er utslepp frå andre skipstypar ved hamna i Eidfjord.

Turistbåtar har vitja Eidfjord sidan slutten av 1800-talet medan noverande cruisehamn i Eidfjord er frå 2005. Første året, i 2006, hadde hamna 24 anløp. Sidan har tal anløp gått opp, og anløpstala har lege mellom 75 og 89 i åra frå 2017 til 2023, med unntak av 2020 og 2021 der pandemien Covid-19 førte til få anløp. Figuren under viser tal anløp frå 2016 til 2023 (tal frå Visit Eidfjord).



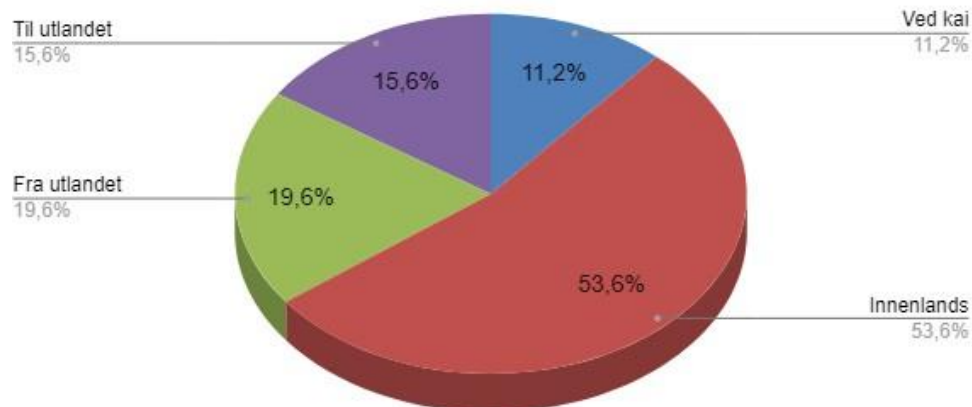
Det ligg dessverre utanfor råma av prosjektet å gjere lokale målingar av luftkvalitet. Cruiseskip er generelt pålagt å følgje nyaste lovar om forureining.

Når skipa ligg i hamn med anten hovudmotor eller hjelpemotorar i gang, slepp dei ut vatndamp, svoveldioksid (SO₂), nitrogenoksider (NO_x), karbondioksid (CO₂), svevestøv (PM₁₀ og PM_{2.5}) og flyktige organiske forbindingar (VOC) til luft (Weggeberg, Stenersen, Keskitalo, Järvinen, Sturtz, Polley & Brashers, 2017). Kor helseskadelege slike utslepp er avhengig av om konsentrasjonen kjem over eit visst nivå.

Konsulentfirma Rambøll sin studie av utslepp frå cruise i Geirangerfjorden og Aurlandsfjorden inn til Flåm og Nærøyfjorden er relevant for Eidfjord (Weggeberg, mfl., 2017). Kartlegginga deira viste at det var særleg nivået av nitrogenoksider (NO_x) som tidvis passerer nivå som kan ha helsemessige påverknader lokalt. Dei fann store skilnader mellom nyare skip og skip bygd før år 2000, der motorane ikkje har moderne reinseteknologi. På eldre skip får ein mellom anna høgare utslepp av partiklar, SO_x og NO_x. Når utsleppa av SO_x ikkje nådde helseskadelege verdiar heng det, i fylgje rapporten, saman med at skipa nyttar drivstoff med lite svovelinnhald i fjordane eller at ein nyttar scrubbarar. Sjølv om vi under omtalar utslepp av NO_x og SO_x, så er desse tala ikkje presise nok til å seie noko om eventuelle helseskadelege verdiar, eigne målingar av luftkvalitet må til. I kva grad innbyggjarane vert berørt av utslepp, kjem og an på lokale vind- og verforhold (Simonsen, 2021). Eidfjord hamn nyttar differensiert hamneavgift i form av Environmental port Index (EPI), men har ikkje data som viser korleis dette konkret har påverka utsleppa frå skipa i hamn.

I analysen under ser vi på utslepp av klimagassar medan skipa ligg i hamn. Utslepp av klimagassar har globale konsekvensar, og sjølv om me her presenterer utslepp frå sjøfart *innanfor kommunegrensa* er det viktig å presisere at desse utsleppa berre er del av eit større bilete. Cruiseskip er den transportforma som har høgast utslepp per passasjer per km (Kystverket, 2024), og med veksande trafikk er utsleppa frå cruise sterkt aukande sjølv om teknologien vert betre (Kystverket, 2024). Som figuren under viser kjem den største delen av utsleppa frå sjølve transportetappane, medan utslepp frå kai står for ca. 11% av totale CO₂ utslepp frå cruiseskip i norsk farvatn i 2023:

Cruiseutslipp i andel CO2-ekv. i norske farvann 2023



Cruiseutslipp i andel CO2 ekvivalenter i norske farvatn i 2023, basert på tal frå MarU. Analyse utført av Furberg ved Vestlandsforskning.

Eidfjord kommune omtalar utslepp frå cruise i kommunedelplanen for klima og energi (2020-2030), med tydeleg mål om utsleppsreduksjon:

“Cruisetrafikken står for størsteparten av direkte utslepp knytt til sjøbasert ferdsel i Eidfjord kommune. Talgrunnlaget er ufullstendig og reduksjonsmål kan difor ikkje bereknast med referanse til 2009. Det er rimeleg å ta utgangspunkt i året med dei største registrerte utsleppa, 2018, og setja eit mål om 75% reduksjon utifrå det året; utslepp i 2030 skal dermed ikkje overstiga 730 tonn CO2-ekvivalenter.

Eidfjord og 12 andre kommunar med stor cruisetrafikk, gjekk i 2019 saman om ei fellesfråsegn om meir miljøvennleg cruisenæring. Her var det stort engasjement for landstraum, og i ettertid har Eidfjord oppretta ein politisk komité for etablering av landstraum i kommunen. Kommunen skriv om planane i Kommunedelplanen for klima og energi (2020-2030):

Eit landstraumanlegg i Eidfjord hamn skal realiserast i planperioden og dei 14 punkta i felleseklæringa vert vidareført som målsetjingar for dette fokusområdet.”

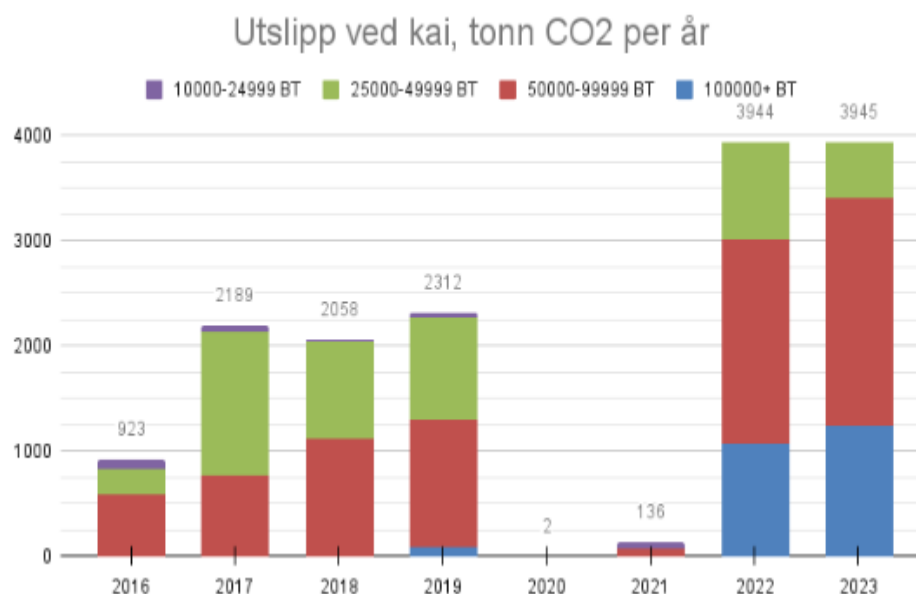
For å talfeste utslepp frå skip i hamn i Eidfjord har vi brukt data frå MarU, som er Kystverket sin modell for å estimere maritime utslepp. Berekningane i modellen er basert på den Internasjonale Maritime Organisasjon (IMO) sin fjerde klimagasstudie

(<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx>). Metoden er henta frå kapittel 2.2 og utsleppsfaktorane frå Annex M. Modellen bruker følgande datakjelder og føresetnader for å estimere utslepp:

- AIS posisjonsdata
- Skipstekniske spesifikasjonar frå IHS databasen (Information Handling Services) og Global Fishing Watch.
- Føresetnadane for berekningane er basert på IMO sin tredje klimagass-studie frå 2014, med oppdateringar basert på nyare forskingsarbeid og gjennomgang av eksperter frå den maritime industrien.
- Type drivstoff som blir brukt til berekningane, er basert på tekniske data for det aktuelle skipet samt kva drivstofftyper som er lovlege i regionen.

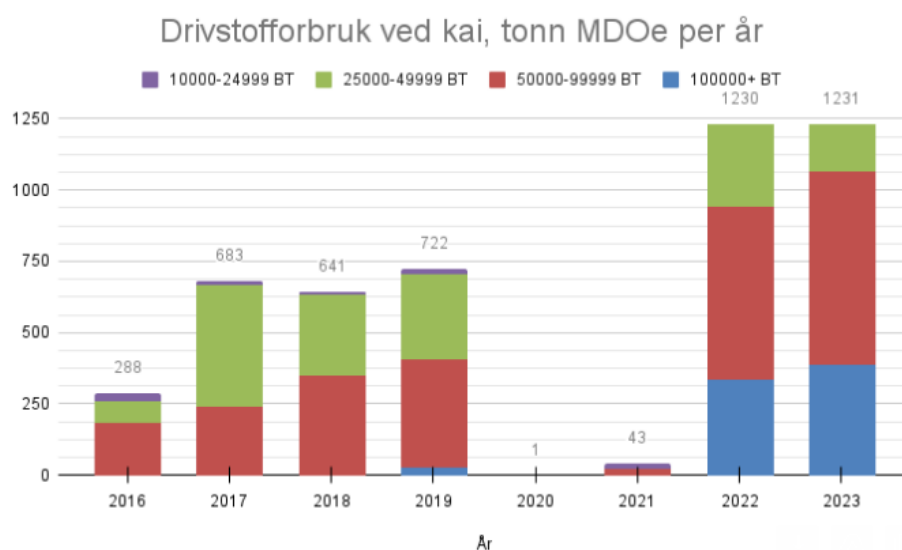
Modellen til MarU er dokumentert i eige metodenotat

(https://www.kystverket.no/contentassets/b89ed30e45a5488189612722f8239a1a/method-description-maru_rev.0.pdf/download). 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. Informasjon som nyttast i EPI oppgjev cruisenæringa at det er sjølvrapporterte tal (<https://epiport.org/how-the-epi-works>). Det finst ikkje dokumentasjon på korleis tal har framkomne utover at dei er sjølvrapporterte, difor er tala ikkje etterprøvbare slik tala frå MarU er.



Figuren syner ein tydeleg auke i utslepp etter pandemisesongane 2020 og 2021. Medan ein i 2018 sleppte ut 2078 tonn og i 2019 sleppte ut 2338, er tala for 2022 og 2023 henholdsvis 3944 og 3945 tonn. Når ein veit frå anløpslistene at talet på anløp ikkje har auka stort i same periode, skuldast auken i utslepp at ein har teke i mot større skip. Medan ein i åra før pandemien knapt hadde besøk frå skip over 100 000 BT, ser ein at det har vorte vanleg i 2022 og 2023. Det er og fleire skip frå gruppa med dei nest største skipa, dei mellom 50 000 og 99 999BT. Utviklinga med fleire store skip ser ein og nasjonalt, der Kystverket sine tal viser særleg ei auke i skip over 250 meter (<https://www.kystverket.no/om-kystverket/status/status-2024/status-2024-cruise-i-norge--trender-20102023/>).

Utslepp av CO2 heng naturleg saman med bruk av drivstoff. Figuren under syner drivstoffbruk av skip i hamn i perioden 2016-2023:



Med Eidfjord sine planar om å redusere utslepp av klimagassar er dette ei utvikling som går feil veg. Ifølge Kommunedelplan for klima og energi i Eidfjord kommune, 2020-2030 ser ein føre seg store utsleppskutt frå cruisenæringa. Der tek kommunen utgangspunkt i det året med dei største registrerte utsleppa frå cruiseskipa (som då var 2018), og sette mål om 75% reduksjon av ut i frå det året: “utslepp i 2030 (frå cruiseskip) skal dermed ikkje overstiga 730 tonn CO₂-ekvivalentar” (s. 42-43). No er ein i staden oppe i 3944 tonn i 2022 og 3945 tonn i 2023.

Større skip har større utslepp enn mindre skip. Vi har også prøvd å undersøke korleis auken i skipsstørrelse gjer seg utslag på utslepp per passasjer i Eidfjord. Ut i frå tala under, basert på anløpslister og passasjerlister frå Visit Eidfjord og utsleppstala frå MarU, finn vi at utslepp per passasjer har auka dei åra der Eidfjord har hatt flest store skip, i 2022 og 2023. Frå tidlegare undersøkingar veit ein at det ikkje nødvendigvis blir mindre utslepp per passasjer eller passasjer km dess større skipa er, då utsleppa heng meir saman med kor mykje som går med til ulike hotellfunksjonar om bord i skipa (Simonsen, Gössling, Walnum, 2019:91) Om desse vert utvida, til dømes med basseng, vil utsleppa også gå opp.

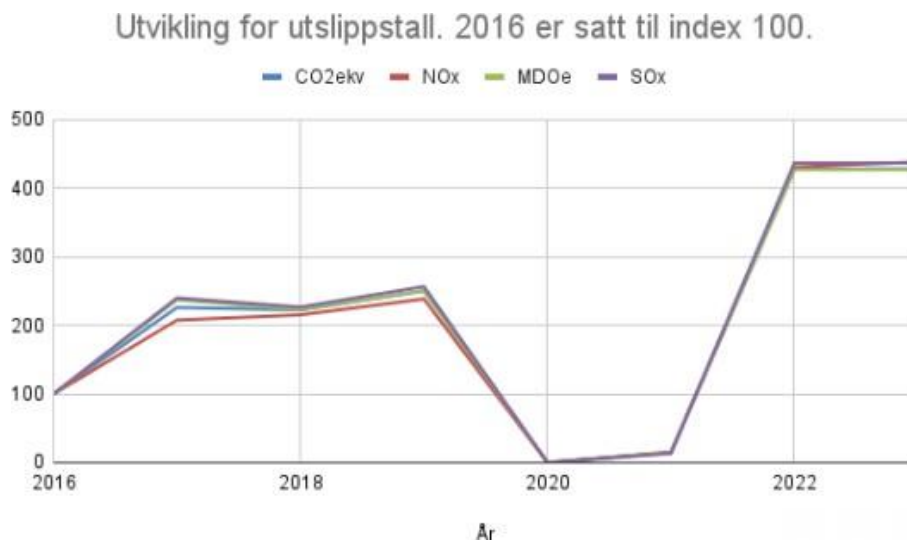
År	Antall anløp	PAX total	PAX per anløp	Utslipp per PAX i kg
2016	49	71077	1451	13,1
2017	75	103390	1379	20,4
2018	87	133636	1536	15,5
2019	89	138457	1556	16,9
2020	1	1394	1394	1,4
2021	7	1841	263	75,0
2022	88	140494	1597	28,4
2023	76	163554	2152	24,5

Fleire av dei største cruisehamnene i Norge, til dømes Oslo, Trondheim og Ålesund, har no tilbod om landstraum til skipa. Eit bakteppe for at Eidfjord kommune planlegg å etablere landstraum for cruiseskip, er at frå 2030 vil tilkopling til landstraum vere krav i EU for alle passasjerskip over 5000 tonn («Fuel EU Maritime» regulering) og ein reknar med at liknande krav vert innført også i Norge. Det inneber at dersom Eidfjord ikkje kan tilby landstraumtilkopling frå 1. januar 2030, vil Eidfjord truleg ikkje kunne ta imot cruiseskip.

Med landstraum kan ein få redusert utslepp av klimagassar, lokal luftforureining og støy. Med landstraum kan skip som har batteridrift også lade medan dei ligg ved hamn. Landstraum krev god tilgang til elektrisitet, og det er knytt betydelege investeringskostnader til anlegg for landstraum. I søknad til ENOVA om stønad til landstraumanlegg legg kommunen til grunn inntekter frå hamna tilsvarande 120 cruiseanløp i året. Tal anløp har vore temmeleg stabilt dei siste åra, med 81 innmeldte anløp i 2024.

At ein kan få 120 anløp til Eidfjord er nok realistisk med tanke på at ein i framtida ventar at cruisetrafikken til Norge vil auke ytterlegare. Med landstraum kan ein ha auke i trafikk og samstundes få reduserte utslepp i den lokale rekneskapen. Ein auke til 120 anløp vil likevel gje stor auke i *totale* klimagassutslepp når cruiseskipa beveger seg mellom hamnene. Det vil ikkje bidra til klimagassreduksjon i det store bildet, snarare tvert om. Ei slik auke i klimagassutslepp må og sjåast i samanheng med dei øvrige dimensjonane i analysen.

Vi brukte òg MarU til å sjå på utslepp av NOx og SOx. Figuren under viser at kurvene til Nox og Sox i stor grad følgjer kurva til utslepp av CO2-ekvivalentar vi viste over.



Figuren viser at klimagassutslepp (CO2ekv) følgjer drivstoff-forbruket (MDOe), dette er forventa ettersom utsleppet av klimagassar kjem som ein direkte konsekvens av forbrenning av drivstoffet. Kravet om maks 0,1 % svovel i drivstoffet i SECA-området har vore gjeldande sidan 2015. Dette gjer at vi kan forvente at det ikkje har skjedd endringar i forholdet mellom drivstoff og svovelutslepp i perioden 2016-2023. Samtidig fangar foreløpig ikkje MarU opp bruk av scrubbarar, en teknologi som bidreg til å minske utslepp av SOx. For NOx hadde vi forventa at utsleppa ikkje følgde utviklinga i drivstoff fordi skip bygd etter 2016 har strengare regelverk knytt til utslepp av NOx, noko som skulle gje seg utslag i at det vart eit trendbrot mellom drivstoff-forbruk og NOx utslepp. I 2016 var 5 av 49 anløp frå skip bygd i 2016 og i 2023 var 38 av 77 anløp frå skip bygd i 2016 eller seinare. Dette burde ha slått ut i tala frå MarU. Derfor må NOx tala presentert i rapporten tolkast med varsemd, sidan vi kunne forvente at dei var lågare.

Environmental Port Index

Eidfjord hamn 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, avlegg ein miljørapport ved avreise. Environmental Port Index (EPI) for cruiseskip er basert på ulike miljøkriterium, og gjennom å nytte denne kan ein berekne ein score for samla utslepp i hamn.

EPI er basert på eigenrapportering frå skipa (<https://epiport.org/how-the-epi-works>). Desse tala har ikkje Vestlandsforskning moglegheit til å etterprøve, då berekningsgrunnlaget ikkje er transparent. I tabellen under finn de utsleppstala frå EPI. Her er utsleppa av CO₂ lågare enn i berekningane frå MarU, og ein ser ein tydeleg nedgang i SO_x samanlikna med MarU. I eit seinare prosjekt hadde det vore interessant å gå meir i djupna på årsak til forskjell, og då gjerne i samarbeid med cruisereiarlagi der dei kunne lagt fram dokumentasjon på sitt drivstoff-forbruk i havneligge for å forbetre MarU.

	2022	2023	2024
Anløp rapportert til EPI	85	76	77
EPI score	30,7	36,9	45,9
CO ₂ totalt (tonn)	2755	2388	2651
CO ₂ per anløp (tonn)	32	31	34
CO₂ per maxpax (kg)	18,5	14,8	16,6
SO _x (kg)	622 (-232)	419 (-328)	413 (-472)
NO _x (kg)	37785	52595	31302

Skip med høg EPI-score får tilleggsgebyr i hamna, medan skip med låg EPI-score får lågare utgifter. I intervjumaterialet kjem det fram at Visit Eidfjord opplever stor skilnad i faktureringa til cruiseskipa, særleg dei siste 5 åra, og gjev uttrykk for at cruiseskipa til Eidfjord dermed vert meir miljøvenlege. Samanlikna med fjoråret, altså 2023, har reiarlaga i år sjeldnare fått tillegg i pris på grunn av negative verdier (intervju4):

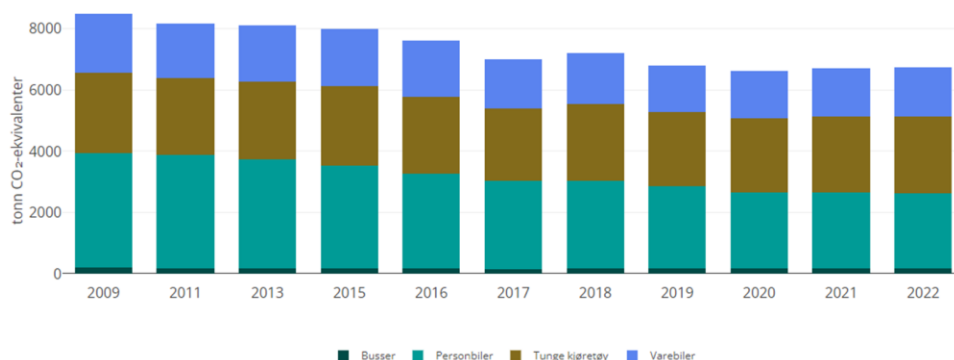
Erfaringen så langt er at «forurensar betalar» prinsippet kombinert med rapportering motiverer skipa til miljøforbetring. Erfaringa fra EPI er at gjennomsnittsskipet kan redusere svovelutsleppet med 10,5 kg/time og CO₂-utsleppet med 20%.

Dette står dermed i kontrast til tala frå Kystverket som viser ein vesentleg auke

i utslepp. Større skip slepp ut meir og utliknar dermed gevinsten ein får gjennom bruk av EPI.

Lokale utslepp frå vegtrafikken

Miljødirektoratet gjev gode data på utslepp innan ulike samfunnssektorar. Figuren under viser utslepp frå veg i Eidfjord kommune i åra 2009-2022. Her ser vi at det har vore ein nedgang i totale utslepp frå litt i overkant av 8000 tonn i 2009 til rundt 7000 tonn i 2022. Nedgangen skuldast hovudsakeleg endringar i utslepp frå personbilar, der det har vore ein stor auke i talet på elbilar. Reduksjonen er dermed i stor grad resultat av nasjonale tiltak og insentiv.



Kilde: Miljødirektoratet

Utslepp frå vegtrafikk i Eidfjord kommune er, ifølgje kommunedelplan for klima og energi i Eidfjord, dominert av gjennomfartstrafikk (68,3% i 2016). Same plan viser òg til at andelen elbilar i køyrde km i Eidfjord kommune i perioden 2013-2018 auka frå 0,1% til 6,9% og til at talet ladestasjonar har auka betrakteleg. Dei viser til at reduksjonen kom til tross for ein auke i ÅDT (årleg døgntrafikk) grunna Hardangerbrua frå 929 i 2013 til 1288 i 2018.

Utslepp til sjø

Når det gjeld utslepp til sjø har vi ikkje eigne målingar å stø oss på i Eidfjord. Cruiseskip har utslepp til vatn i form av kloakk, gråvatn, olje og oljehaldige blandingar, vaskevatt frå scrubbarar¹, ballastvatn og søppel (Weggeberg mfl.,

¹ Scrubberar på cruiseskip blir brukt til å rense eksosgassar frå motorane på skipet. Dei fjernar svoveldioksid og andre forureiningar frå røyken før den vert slept ut. Skrubberane brukar vatn for å "skrubbe" bort skadelege stoff frå gassane, og det er dette vatnet det her er snakk om.

2017). Studien til Rambøll frå verdsarvfjordane (Weggeberg mfl., 2017) viste at utsleppa til sjø er små frå cruiseskip som ligg i hamn. Reglane for hamna, skildra i Eidfjord cruise port (Visit Eidfjord, 2024) seier at utslepp frå vasking og måling ikkje er tillete, heller ikkje rustfjerning og utslepp frå scrubbarane. Hamna tilbyr og avfallshandtering.

Rambøllstudien viser små lokale utslepp til sjø frå cruiseskipa, men at lokal skipsfart kan vere ei større utfordring. I Eidfjord er det mykje lokal skipstrafikk i tillegg til cruisetrafikk, som til dømes charterbåtar, sjøfly, rutebåtar frå Norled og noko trafikk frå private fritidsbåtar. Vi vil difor anbefale å gjere undersøkingar av lokal vasskvalitet i hamna

Støy

Støy er ein relevant miljøfaktor i Eidfjord sentrum der hamna er plassert sentralt i bygda. Vi har ikkje hatt råmer til å gjere eigne målingar av støynivå ved hamna. I innbyggjarundersøkinga kom det fram at 52 % var enten svært einig eller einig i at det tidvis er mykje støy frå hamneaktiviteten.

I dei opne kommentarfelta var det fleire som nemnte støy frå hamna som problematisk. Kommentaranane handlar det då ikkje om konstant støy frå hamna, eller lyd frå skip som legg til kai. Nokon nemner musikk og tuting frå cruiseskip, men det er først og fremst sjøfly folk reagerer på, som døma i tekstboksen viser:

-"det er for mykje støy frå sjøfly og rib-båt"

-"Sjøflytrafikken er ein uting (støyforurensing) og i betydeleg større omfang enn det er gitt løyve til".

-"Det må meir regulering til for å få det betre. Sjøflyet bør flyttast vekk frå sentrum pga svært sjenerande støy."

-"det er uholdbart når sjøflyet brukar kaien i sentrum".

Det er den brå og sterke lyden frå sjøfly folk reagerer på. I ein smal fjordarm

verkar lyden å bli forsterka. Støy er ein av miljøfaktorane kommunen kan stille krav til, men då trengs betre dokumentasjon av faktisk lydnivå.

Tilråding

Når det gjeld utslepp frå cruiseskipa viser funna våre at utsleppa frå cruiseskipa når dei ligg i hamn har auka stort og er ikkje i samsvar med kommunen sin klimaplan. Å etablere landstraum vil vere ein effektiv måte å få dei lokale utsleppa på. Om etablering av landstraum forutset auke i antal anløp, vil det likevel gje ei auke i *globale* klimagassutslepp frå cruiseskipa som kjem til Eidfjord hamn- berre ikkje lokalt i hamna. i tillegg kan eit auka antal anløp vere krevjande ut i frå den sosiale tolegrensa. Her må Eidfjord kommune finne eit omforent nivå av cruiseanløp, med andre ord må ein lokalt kome fram til eit semje om kva som er det rette talet på cruiseanløp for Eidfjord. Når det gjeld lokale utslepp kjenner vi frå andre studiar at cruiseskip har låg grad av lokale utslepp. Likevel tilrår vi lokale målingar av luft, vasskvalitet og støy ettersom Eidfjord hamn har mykje anna sjøtrafikk (turistbåt, sjøfly og fritidsbåtar), og sidan det ikkje var rom for slike målingar innanfor storleiken på oppdraget.

3.5 Økonomisk tolegrense

Under økonomisk tolegrense vil vi greie ut korleis verdiskapinga frå land- og sjøbasert reiseliv kjem fram i samtalar med aktørar i næringslivet og med tilsette i kommunen. Vi trekk også inn funn frå tidlegare studiar. Reiselivet vert omtala som ei av dei største næringane, som sysselset flest innbyggjarar etter offentlig sektor. I innbyggjarundersøkinga kjem det fram at mange av innbyggjarane i kommunen er samde i at reiselivet gjev mange arbeidsplassar, utgjer ein vesentleg del av næringslivet og at reiselivet bidreg vesentleg til kommunen sine inntekter.

Næringslivet i Eidfjord

I 2021 og 2023 gjennomførte Eidfjord kommune bedriftsundersøkingar i kommunen, ikkje berre i reiselivsnæringa, men i næringslivet samla sett. I 2023 kom det inn svar frå 23 respondentar, i 2021 kom det inn 31 svar. I 2021 svara omlag 45 % av dei høyrde til reiselivsbransjen, i 2023 var nesten 60 % av

respondentane frå reiselivsbransjen. Ingen av undersøkingane gjer det mogleg å filtrere ut svara frå reiselivsnæringa, difor gjev undersøkinga meir ein indikasjon enn klare svar på kva reiselivsbedrifter meiner. Vi vil likevel ta med nokre karakteristikkar av næringslivet i Eidfjord frå undersøkingane som bakteppe for å vurdere den økonomiske tolegrensa.

Næringslivet i Eidfjord har ein variert marknad. For respondentane samla sett var hyttegjester viktigaste kundar, deretter kjem lokale privatpersonar og på tredje plass finn vi turistar/reisande som tredje viktigast kunde for deira bedrifter. Det går ikkje fram av undersøkinga kven reiselivsbransjen aleine rangerer som viktigaste kunde. I intervjumaterialet kjem det fram at lokale kundar og gjennomreisande, hytte- eller arbeidsfolk, er ei viktig kundegruppe utanom høgsesongen for dei som har ope i helger eller heile året.

Generelt kan reiselivsbedriftene karakteriserast som *små*, noko svara på talet på tilsette utanom familien tyder på. I 2023 oppgav omlag 55% av respondentane at bedrifta ikkje har heilårstilsett med løn utanom familien. Trass i at ikkje det kjem fram kor vidt desse 55 % er reiselivsbedrifter, er dette i tråd med tradisjonelle karakteristikkar av norsk distriktsreiseliv (Engeset & Heggem, 2024). Som oftast er bedriftene små, medan hotella ofte er dei største reiselivsbedriftene i bygda.

Talet på *tilsette* er også framstilt som eit hinder for auka produksjon i bedrifta. I 2023 svarar 50 % av bedriftene at dei kunne ha produsert meir dersom dei hadde hatt fleire tilsette. I intervjumaterialet vårt kjem det fram at reiselivsbransjen generelt er såpass økonomisk marginal, at bedriftene knip inn på talet tilsette. Dermed vert presset fort høgt på både eigarar og tilsette, noko som gjev mindre kapasitet og overskot til innovasjon og utvikling (intervju 5). Utan eit overskot til å tenkje nytt, drive utvikling, nærmar reiselivsbransjen seg fort ei smertegrense, ei nedre grense for kva bedriftene minimum bør tene på turisttrafikken samla sett. "*Det blir fort eit hamsterhjul*" (intervju 5).

Mangel på *kapital* vert òg peika på som hinder for utviklingsarbeid eller satsingar av litt over 50 % av respondentane som svara i 2023. Ca. 65 % av dei som svara oppgir banklån som tidlegare eller planlagt finansieringskjelde.

Tilgang på *næringsareal* er viktig for bedrifta i følgje 50 % av respondentane og

i intervju (intervju 8). Endå fleire, litt over 70 %, viser til at dette gjev potensial for at bedrifta kan vekse. Like mange svarar at plasseringa er viktig i val av næringsareal for bedrifta. Vidare meiner litt over 50 % at det har vore utfordringar med å finne passande næringsareal i Eidfjord.

Eidfjord som gjennomkøyringsstad – mogleg å auke verdiskapinga?

Dei vegfarande gjennom Eidfjord er ei mangfaldig gruppe, frå yrkessjåførar, hyttefolk, turbussar til bubil- eller vanlege bilturistar. Hovudsesongen for landbasert reiseliv er april-september, med størst trafikk i juni-august. Trass i at Eidfjord har mykje hyttefolk som køyrer gjennom sentrum på veg til hyttene sine, er det lite påsketrafikk gjennom høgtida i Eidfjord. “Det kan vere for langt ned til sentrum, 20-25 min”, seier ein av informantane (intervju 1).

I intervjumaterialet kjem det fram at næringslivsaktørar i Eidfjord meiner at ein ikkje tek ut det fulle innteningspotensialet frå verken land- eller sjøbaserte turistar i Eidfjord. Cruisetrafikken byr på ein stor marknad som går i land, og ved å utvikle fleire lågterskel naturbaserte aktivitetar og gje ei betre tilrettelegging for næringsareal i sentrum, kan Eidfjord få eit større samla tilbod for cruisepassasjerar. Det same gjeld for landbasert reiseliv, der overnattingsgjester, som får fleire typar aktivitetstilbod, kan auke opphaldstid.

I intervjumaterialet kjem det fram at å ligge ved Rv7 kan vere positivt:

“Det er jo riksvei 7 som i utgangspunktet kassa-apparatet vårt. Det er der vi skal selje oss inn ” (intervju 5).

I eitt av intervju vert det hevda at folk stoggar meir enn før i Eidfjord, men at bygda kunne ha blitt betre marknadsført som ein god stoppestad før Hardangervidda:

“I Eidfjord kan du no tilby fast-food, thaimiddag, bakeri, kvalitetsjokoladen. Viss folk veit om det. Du kan stoppe og ete ved fjorden. Å sitje på rasteplass ikkje same” (intervju 8).

Ein annan informant seier at mange nordmenn som overnattar kjem på drop-in fordi dei ser bedrifta frå vegen (intervju 1). Likevel er gjennomsnittleg

opphaldstid i Eidfjord ikkje lang. Gjennomsnittleg opphaldstid i Eidfjord generelt er 1, 7 netter (intervju 7).

Men, fleire av informantane trekk fram at Eidfjord ikkje klarar å få folk til å stogge, eller halde på dei så lenge som ein kunne ynskje. Ein informant omtalar Eidfjord slik: *“Eidfjord er ein gjennomkøyringsstad, ikkje ein stad du reiser til”* (intervju 1). Fleire av informantane forklarar kva dei meiner kan bidra til at fleire stoggar eller blir verande lenger i Eidfjord. Betre *skilting* ved ankomst til Eidfjord er eitt tiltak som informantane meiner kunne ha gitt fleire nøgde besøkande:

“Dei finn meg hvis dei vil og er svoltne nok ... Men du hadde gjort dei fornøyde og mindre tissetrengte, hvis du hadde gitt god nok informasjon (Intervju 2).

Fleire tilbod i sentrum, som etestadar, eit godt pizzeria, eller utsal av kunsthåndverk, er eit anna trekk ved Eidfjord som vert løfta fram (intervju 8). Det vert også understreka at det er viktig å utvikle noko som ein sjølv har lyst å nytte seg av, slik at også fastbuande kan bli kundar. Kvalitet er viktig, i tillegg til lokalisering i sentrum er viktig for at folk skal finne det og bruke det, meiner ein informant (intervju 8).

Marknadsføre lokale og regionale vandreturar er eit anna tiltak som kjem fram i intervjumaterialet. Dette kan styrke Eidfjord som eit reisemål, ikkje berre som ein stad ein reiser gjennom. Eidfjord ligg nær kjende vandrestiar på Hardangervidda, eller turar som Dronningstien.

Fyrtårn-effekten, å trekke vekslar på kjende attraksjonar i regionen, som Mikkelparken i Kinsarvik, vart òg nemnt. Mikkelparken i Kinsarvik gjev også gjestar som bur i Eidfjord, her kan aktivitetar retta mot eldre born, som har vakse i frå Mikkelparken, t.d. ein klatrepark få desse gjestane til å bli verande lenger.

Utvikle kulturbaserte opplevingar basert på moglegheitene som ligg i sidersmaking og andre matopplevingar i regionen var eit anna forslag frå informantane (intervju 1).

Utvikling av universelt utforma opplevingar var eit anna tiltak som vart nemnt (intervju 7). Rørslehemma kan allereie nyte godt av eit kompakt og relativt flatt sentrum, men treng fleire aktivitetar som kan vere universelt utforma, t.d. elvefiske frå tilrettelagte rullestolsplassar, turar med Rib eller universelt utforma vandrester langs elva eller i skogen.

Samarbeid mellom serveringsstadane i lågsesong, t.d. rullering på å halde ope (intervju 1) er eitt tiltak som kan auke verdiskapinga i skuldersesongane. Rullering av arbeidskraft kan inngå som del i dette, då tilgang på arbeidskraft kan vere vanskelegare i lågsesong. Ein måte å få eit slik samarbeid opp å gå på kan vere å hente inspirasjon frå Svalbard Cruiseforum, som kom til på initiativ frå Visit Svalbard (Engeset, Løseth & Dannevig, 2024).

Påsken er ei ferietid der det til no er låg tilstrøyming av turistar til Eidfjord. Med tanke på hytteområdet og den komande Eidfjord resort kan samarbeidet som er skissert ovanfor vere ein måte å starte å utvikle tilbod i påsken på.

Cruisetrafikken har variert økonomisk betydning

Vi vil her ta føre oss kva økonomisk betydning cruisetrafikken har for Eidfjord, basert på intervju med næringsdrivande og offentlege dokument for Eidfjord. I følgje Eidfjord kommune sin rapport, Kunnskapsgrunnlag for vidare arbeid med strategisk næringsplan (2023, s. 17), er det god inntening frå cruiseturisme: «Med sine 80 skipsanløp i 2023 og over 200.000 passasjerar betyr desse gjestane mykje for bedriftene i Eidfjord». Det vert vidare oppgjeve at Destinasjon Eidfjord formidlar billetter til opplevingar for ca. 10,5 mill. kroner inklusive mva. I intervju vert det oppgitt at hamneinntektene til Eidfjord kommune er på 13 mill. i 2024 (intervju 4). Vidare i intervjumaterialet kjem det fram at hamneinntektene går tilbake til kommunekasse, og til innbyggjarane i form av turstiar, gratis offentlege wc, benkar og liknande (intervju 5).

Det store biletet av cruisetrafikken si økonomiske betydning er at det er stor variasjon, både i kva skip og passasjerar som legg att pengar og i kven av næringsaktørane som tener pengar. For det første betyr det noko kva tid i

reiseruta si dei vitjar Eidfjord: *“Det der er ikke bare antall gjester som betyr om det blir butikk. Det er egentlig hvor de kjem i frå, fra første havn, eller er Eidfjord siste havn?* For det andre erfarer næringsdrivande også at det er skilnad mellom dei ulike nasjonalitetane: *“Dei 900 engelskmennene som er på tur ... Det blir en liten prat med dei. Den båten handler godt, og det er kjempekoselig”.* (intervju 2). Storleiken på båten spelar med andre ord ikkje alltid størst rolle. For det tredje varierer det kor mykje cruisepassasjerar nyttar seg av bedriftene og etestadane i Eidfjord. Som ein informant (intervju 2) forklarar det, *“cruisepassasjerar er jo på all-inclusive”.* Det vert trekt fram at ikkje alle næringsdrivande tener på cruisetrafikken: *“Og det som er godt for meg er ikke nødvendigvis godt for deg akkurat samme dagen”* (intervju 2). Sitatet illustrerer godt det generelle inntrykket vi fekk i intervjuet med næringslivet: Nokre tener lite og kjenner mest på ulempene ved cruiseanløp. Andre, som tener bra, opplever ei punktvis og til tider nesten litt for stor belastning som kan gå utover andre gjester (intervju1,2,8), noko som vi vil kommentere meir i neste del.

Funna er i tråd med tidlegare studiar av cruiseturistar sitt forbruk i norske hamner). I ein studie av berekraftig cruise har ein mellom anna spurt cruise- og landbaserte turistar om etterspurnad, forbruk, motiv og trengsel (Walnum, Gössling, Simonsen, Iversen, Hem, Dybedal & Jacobsen, (2019). Studien viser at for det første at forbruket kan vere veldig variabelt mellom cruisepassasjerane, der nokre få står for høgt forbruk, medan mange brukar lite eller ingenting. For det andre er det store skilnader mellom hamnene, der denne studien frå 2019 viser at passasjerane i gjennomsnitt brukte 652 NOK i Bergen og 263 NOK i Flåm. For ordens skuld, skilnaden i forbruk er i tråd med ein rapport frå Transportøkonomisk Institutt (Dybedal, 2019), som òg viser at cruiseturistar sitt døgnforbruk varierer, frå 272 NOK til 952 NOK. Ein nyare rapport frå 2023, utført av Menon på oppdrag av Cruise Norway, CLIA og European Cruiseservice, viser òg til eit variert forbruk. I følgje Menon har mange studiar vore utførte for å dokumentere cruiseturistar sitt forbruk i Norge og skriv at «anslagene i disse studiene spriker mellom 500 kroner og i overkant av 1000 kroner per dagsbesøk», men viser ikkje til kva døgnforbruket i dei ulike hamnene kan vere. For det tredje viser funna i studien til Walnum mfl. (2019) at cruiseturistar vektlegg utsikt og naturattraksjonar (ikoniske landskap) samt kulturopplevingar og innsikt i kulturelle levesett. Eitt funn i studien som er

omtala ovanfor som vi meiner er interessant for Eidfjord er at det er sjølve staden som påverkar sjølve cruiseopplevinga, ikkje tilbodet på land, gitt at passasjerane opplever at cruiset har alt inkludert om bord. Svara frå cruiseturistane tyder på at potensialet for auka inntekter ved reisemåla ligg i å tilby kulturelle opplevingar.

Cruisetrafikk – verdiskaping i skuldersesongane

Cruiseanløpa i skuldersesongane vår og haust vert omtala som noko som gjev grunnlaget for fleire bedrifter til å kunne halde ope. Med andre ord, cruiseanløpa bergar bedrifter frå vårknipa: *“Er med på å gjere at mange kan halde ope” (intervju 4).*

Andre som er viktige utanom høgsesong er fastbuande, arbeidsfolk og hyttefolk som dreg gjennom Eidfjord. “Dette er ikkje turistane som brukar mest pengar, men som er dei som blir mest happy for at eg eksisterar” (intervju 2).

Innbyggjarane er flinke til å bruke lokale serveringsstadar, men ved store cruiseanløp kan både innbyggjarar og forbifarande gjerne velgje etestadar vekk, når dei ser båtar eller serveringsstadar fulle av cruisepassasjerar (intervju 8). Likevel, bygdefolk er avgjerande for dei som anten driv heilårs eller har ope i skuldersesongen.

Når det gjeld auke i talet på skipsanløp eller fleire turistar generelt, er det også skuldersesongane som vert framheva som ynskt tidsrom. Slitasje på personale vert også trekt fram ved anløp frå dei største cruiseskipa i høgsesongen. Rett nok vert innteninga god, men belastninga vert trekt fram som ein ulempe:

“Cruise er veldig bra økonomisk sett, legg att mykje pengar hjå oss, men veldig belastning på personal og alt ... hektisk, kaotisk, gir lite rom for servicen ein ynskjer å gje gjestane, andre forbipasserande vel å ikkje stoppe fordi dei ser at det er båt – så køyrer dei forbi.” (intervju 8).

Det kan vere verd å sjå til tidlegare studiar av cruiseturistar sitt forbruk. Den siste cruise-undersøkinga utført av Innovasjon Norge er frå 2019, der intervju med 3 232 cruisepassasjerer i 14 hamner langs heile norskekysten vart gjort (Eidfjord var ikkje teke med). På den eine sida viser funna at cruiseturistar er

betalingsvillige gjester. I land brukar passasjerane pengar på shopping, mat og drikke, utflukter, attraksjonar og aktivitetar, i gjennomsnitt kr 510 per hamn. På den andre sida tilfell likevel det største forbruket deira cruisereiarlaga i form av cruisepakken, i følge Innovasjon Norge. Undersøkinga viser at cruiseturistar *“legg att mindre pengar i Norge, enn gjennomsnittet for øvrige feriereisende i sommersesongen. Det skyldes primært at cruiseturister ikke bruker pengar på overnatting og transport”* (Innovasjon Norge, 2019:6).

Påverknad på framtidig lokal verdiskaping frå cruise

Andre studiar av cruiseturistar sitt forbruk i norske hamner, viser at skipet si liggetid i hamn spelar inn. I ein studie frå cruiseturisme og forbruk i Bergen (Seeberg, Haugland, Løge, Aalen og Jakobsen, 2018) er funnet at forbruket er høgare blant dei som er lenger i land, enn dei som er i land kortare tid. I motsetnad til Eidfjord, har cruisepassasjerar relativt kort opphaldstid i Bergen, der litt over halvparten av passasjerane var mellom 3-6 t på land, medan mange også er 9 t på land. Viktig å merke seg er at forbruket i land aukar ikkje proporsjonalt med antal timar i land, i følge den same rapporten. Ein annan studie av norske cruisedestinasjonar, utført av Nordlandsforskning i 2017, viser at reiselivsaktørar meiner at det er eit uforløyyst inntektspotensiale frå cruise. Kriteria for auka lokal verdiskaping frå cruise handla først og fremst om tilrettelegging, sal og marknadsføring, deretter følgjer 5 like viktige kriterier; at cruiseagenten har erfaring og nettverk, at kaikapasitet og kailøysing i hamna er på plass, at butikkar og attraksjonar sine opningstider er tilpassa cruiseanløp, at unike produkt vert tilbydd, og at bedriftene på reisemålet har eit godt samarbeid (Madsen, Vinogradov & Løvland, 2017). I ein studie frå 2019, utført av Transportøkonomisk Institutt, vert det peika på at veksten i cruisetrafikken til Norge, som til no har vore størst på Vestlandet, vil halde fram med å auke (Dybedal & Steen-Jacobsen, 2019). I ei av to framtidsskisser for cruise peikar forskarane på at grunnprisen for cruise kan bli høgare, at reiarlaga held seg med aktivitetar og utstyr sjølve, men at meir velståande passasjerar kan legge att meir på serveringsstadar.

I studien av positive og negative følgjer ved fråvær av cruise under pandemien Covid-19, mellom anna i Eidfjord (Urbaniak-Brekke, Simonsen & Engeset, 2021), er det eit interessant funn at fleire respondentar rapporterer om behov

for reduksjon av cruisetrafikken og omstilling i reiselivet. Innbyggjarar både med og utan bånd til reiselivet, frå alle destinasjonar i studien, gjev ofte uttrykk for at cruiseturismens betydning ikkje kan undervurderast med tanke på omsetnad og arbeidsplassar, særleg i skuldersesongen, men, at inntening og arbeidsplasser ofte ligg hjå veldig få aktører (hamnevesenet, få store suvenirbutikkar, hovudattraksjoner og utvalde aktiviteter). Det er verd å merke seg at alle respondentane ser behov for reduksjon og omstilling meir enn fråver av cruise. Det vert også trekt fram at omstilling til redusert cruisetrafikk kan sjåast på som ein måte å auke destinasjonen sin eksklusivitet på. Dette kan og betre kvaliteten på både turistopplevinga for alle typer turister, også for cruisepassasjerane sjølve. Dette meiner vi er interessante funn som Eidfjord kommune kan ta med vidare i vurderinga av satsinga på cruiseanløp i framtida.

Vertskapsrolla – ynskje om heilårs reiseliv?

Oppdragsgjevar ynskjer òg å få belyst vertskapsrolla og kor langt offentlege og private aktørar er villig til å strekke seg for å utvide sesongen eller skape reiseliv heile året. Vi har valt å inkludere dette i den økonomiske tolegrensa, då dette heng tett saman med inntektsgrunnlaget for ei verksemd.

I intervju med næringslivet kjem det fram ulike synspunkt på å halde heilårsope. På den eine sida kjem det fram vilje til å strekke seg langt, på den andre sida handlar det om å sikre at verksemda har god nok likviditet. Med høge straumprisar og bemanning på plass er det er krevjande å ha ope heile året utan større trafikkgrunnlag enn i dag, særleg for større verksemdar. I eitt av intervju kjem det fram at helgeopen serveringsstad kan det vere marknad for i Eidfjord, men at tilgang på arbeidskraft er eit reelt hinder (intervju 8). Det vert vist til at Eidfjord er ein liten og stille stad om vinteren, noko som gjer det mindre attraktivt å busetje seg i Eidfjord.

Tilråding

Funna i intervjumaterialet tyder på at næringslivet i Eidfjord meiner at innteninga kan vere betre frå både cruise og landbasert turisme. Eitt tiltak er å utvikle fleire aktivitetar i skuldersesongane, slik at cruise og landbasert turisme aukar opphaldstida og dermed gjev større inntening til Eidfjord, jmf. forslaga i teksten over: *Betre skilting ved ankomst til Eidfjord for å stogge*

gjennomkøyrande, fleire tilbod i sentrum som også innbyggjarane vil nytte seg av, betre marknadsføre lokale og regionale vandreturar, dra nytte av fyrtårn i regionen som Dronningstien eller Mikkelparken, utvikle kulturopplevingar basert på mat og drikke og utvikle universelt utforma aktivitetar særskilt for rørslehemma. For å få dette til vil vi tilrå, etter inspirasjon frå Svalbard Cruiseforum (Engeset, Løseth & Dannevig, 2024), etablere eit lokalt eller regionalt *samarbeidsforum* for å best møte besøkande frå cruise og landbasert turisme i høg- og lågsesong. Eitt mål med arbeidet kan vere at overnattings-, serverings- og aktivitetsbedrifter utviklar ei ordning for lågsesong, der ei eller fleire av verksemdene held ope eit relevant tilbod for besøkande, at ein utviklar ei slags rullering på kven som held ope. Rulleringsordning kan òg gjelde tilgjengeleg arbeidskraft, identifisere kven i lokalsamfunnet som kan arbeide deltid i lågsesong,

Eit anna tiltak vil vere betre informasjon på nettet og ved fysisk skilt om Eidfjord som stoggestad før Hardangervidda, om kva som finst. Sett i samanheng med funna om trafikkbiletet, kan det bidra til auka verdiskaping dersom gjennomgangstrafikken finn det lettare å stogge.

Vi tilrår også ei økonomisk ringverknadsanalyse for å kartlegge lokal verdiskaping for dei ulike besøkande. Ein slik studie vil også hjelpe Eidfjord i å finne ei optimal fordeling av cruiseturistar og øvrige feriereisande for å sikre tilstrekkeleg god lokal verdiskaping per besøkande.

3.6 Juridisk dimensjon

Eidfjord kommune ynskjer å få utgreidd den juridiske tolegrensa, noko som vert konkretisert ytterlegare: Først, når det gjeld kor stor innstramming næringslivet «toler», (a), er dette noko vi inkluderer i 3.5 Økonomisk tolegrense. Vidare, når det gjeld korleis lovverket kan nyttast betre til lokal verdiskaping må vi òg sjå til andre destinasjonar og korleis dei har organisert besøksforvaltninga og brukt lovverket for å styrke lokalsamfunna. Til dømes Nordland fylkeskommune sitt arbeid med det litt vidare omgrepet *besøksforvaltning* (Stokke mfl., 2023), der analysar av tolegrenser ofte inngår.

Besøksforvaltning har blitt definert som ein metode for å sikre ei berekraftig utvikling i reiselivet (Stokke mfl., 2023).

Kommunen har òg bede oss om å sjå på korleis ulike lovverk kan brukast som verktøy for å få ei *brei verdiskaping*. Arbeid med brei verdiskaping handlar i følgje Haukeland og Brantzæg (2009:202), om å sjå samanhengar mellom økonomisk, miljømessig, kulturell og sosial verdiskaping, og å nytte dette samspelet til å skape større lokal meirverdi.

Råma til prosjektet gjev ikkje ressursar til ei større juridisk analyse, og det har heller ikkje Vestlandsforskning kompetanse til. Vi kan likevel gje nokre døme på korleis lovverka gjev nokre handlingsrom for politiske prosessar i Eidfjord. Døma er henta frå I.) hamne- og farvatnlova, II.) plan- og bygningslova og III) friluftslova. Vi nyttar også intervju med tilsette i Eidfjord kommune for å sikre god forståing av kva som er kommunen sitt handlingsrom.

Hamne- og farvatnlova

Det første dømet hentar vi frå den nye hamne- og farvatnlova som tredde i kraft i 2020. Under refererer vi hovudsakleg til Iverksettingsrundskriv N-2/2020 - Ny havne- og farvannslov og oppheving av Iverksettingsrundskriv: Ny havne- og farvannslov av 9.12.2009. Her 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 bruk av vannscooter får konsekvensar for friluftssinteresser fordi bruken fører til støyplagar. Omgrepet "miljøvenleg" skal ifølgje forarbeida bli tolka vidt, slik at dei relevante miljøutfordringane skal bli tatt i betraktning. Omgrepet omfattar blant anna ivaretaking av naturmangfald, vern mot forureining av sjø, støy, mål om å redusere klimagassutslepp, berekraftig bruk og omsyn til luftkvalitet.

Det nye lovverket gjev dermed heimel for å regulere bruk av fartøy basert på omsyn til vide miljøfaktorar i Eidfjord, noko som kan bidra til å betre trivsel i hamneområdet og i sentrum av byda.

I den gamle hamnehamne- og farvatnlova (frå 2009) skulle inntekter og kapital frå hamnevirksomheita 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. Hovedregelen etter ny lov er dermed at kommunen, som eiger av hamna, disponerer over verdiane i hamnevirksomheita, og at desse verdiane kan brukast slik kommunen finn ønskeleg.

Det andre dømet er òg henta frå den nye hamne- og farvatnlova. Lova si §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 avvisast av hamna. Paragrafen vert diskutert og gjort tydelegare greie for i «Iverksettingsrundskriv N-2/2020 - Ny havne- og farvannslov og oppheving av Iverksettingsrundskriv: Ny havne- og farvannslov av 9.12.2009».

I rundskrivet vert *tre unntak* frå lovverket (plikt til å motta fartøy) nemnt som vi her har saksa frå rundskrivteksta:

1. Plikta til å motta farty, 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.

Med andre ord kan hamneeigar Eidfjord kommune 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 innretter hamneverksemda si gjennom bemanning, opningstider eller liknande, slik at den til dømes berre kan

ta imot mindre cruiseskip med eit mindre tal passasjerer, 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 kapasiteta 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 innretter hamneverksemda slik at den er tilpassa ønska verksemd. Det er ikkje tilstrekkeleg å begrunne 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 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 Eidfjord kommune bestemme opningstider og dermed vedta at visse dagar i året er ikkje hamna open for sjøtransport, som cruisetrafikk. I praksis vert dette gjort allereie, då Eidfjord hamn ikkje tek i mot cruiseskip dagen då det årlege triatlon-stemnet Norseman Xtreme Triathlon går av stabelen i bygda.

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 farty kor det er ein aktuell og sannsynleg miljøtrussel mot hamneanlegga eller hamnevirkksomheita". 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

§ 39 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 meines i denne samanheng lokal luftforureining som overskridd 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. Ifølgje Amaland (2024:45) gjev lovverket hamna eit handlingsrom til å setje tak på kor mange cruisepassasjerar som får anløpe hamnene. Det vert også i denne studien (Amland, 2024) vist til at regulering om eit maksimum antal passasjerar i land allereie er innført i Bergen og Stavanger. Nordfjord hamn har 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).

Plan- og bygningsloven

Andre døme der lovverket kan regulere reiselivet i Eidfjord hentar vi frå Lov om planlegging og byggesaksbehandling (2008), også kalla plan- og bygningslova². Plandelen tredde i kraft 1.7.2009 og bygningsdelen tredde dels i kraft 1.7.2010. Føremålet med lova er å fremje berekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjonar.

Plan- og bygningslova vert òg vist til som relevant for styring av reiselivet i fleire ulike samanhengar. I NOU 2023, "Leve og oppleve" er dette lovverket omtala som viktig verktøy for kommunar i samband med besøksforvaltning og reiseliv:

"Plan- og bygningsloven (2008) er det viktigste verktøyet for å styre utvikling av reisemålene gjennom samfunnsplanlegging og arealplanlegging (...) Gjennom god planlegging kan kommunene bidra til å styre nærings- og samfunnsutviklingen i ønsket retning, tilpasset lokale og regionale forutsetninger. Kommunene skal

² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/plan-og-bygningsloven/id570450/>

gjennom planarbeidet avveie ulike hensyn og avklare interessekonflikter, avveie bruk og vern av arealer og ressurser, samordne statlige, regionale og kommunale mål og oppgaver, samt sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte. Plan- og bygningsloven er på mange måter premissgivende når det gjelder reiselivets rammevilkår og gjør at kommunene har en svært sentral rolle i å styre utviklingen av reisemål.”

Eidfjord kommune vert altså her, som planmyndigheit, tildelt ei viktig rolle som premissgjevar for reiselivet. Kommunen og plan- og bygningslova si rolle vert også understreka i Distriktssenteret sin artikkel “Besøksforvaltning og kommunal planlegging” (2024), og i Innovasjon Norge sin nettressurs, “Håndbok for reisemålsutvikling”. Miljødirektoratet (2014) har òg laga ein rettleiar for å ivareta grønstruktur, forklart som “store og små naturprega område”, og peiker på kommuneplanen sin *arealdel* som det viktigaste plannivået for dette. Til slutt, betydninga av plan- og bygningsloven vert òg tydeleggjort i intervju med Eidfjord kommune (intervju 9), der lovverket vert trekt fram som verktøyet kommunen kan nytte seg av for å styre delar av det landbaserte reiselivet. Samtidig vert det understreka, at for å endre på til dømes dagens praksis rundt parkering i sentrum, krev dette ein kommunal planprosess som gjerne kan ta 1-2 år. Den lange tidslinja heng mellom anna saman med at plan og bygningslova sikrar nokre viktige demokratiske prinsipp, nemleg medverknad og openheit i planprosessar, som ein viktig føresetnad for å skape god balanse mellom ulike interesser (Stokke, 2017).

Ein studie frå Nordland, om berekraftig og bruksretta besøksforvaltning (Stokke mfl., 2023) er tydeleg på at plan og bygningslova er eit opplagt verkemiddel når reisemålsutviklinga skal baserast på lokalsamfunnet sine premisser: 1) I kommuneplanen samfunnsdel vert grunnleggande spørsmål om kva plass reiselivet skal ha i kommuneutviklinga staka ut 2) i kommuneplanen sin arealdel, og dei meir konkrete kommunedelplanane vert overordna strategisk tenking teke vidare. 3) I områdereguleringsplan og detaljreguleringsplan vert utbygging og bevaring endå meir konkretisert.

Vi vil vise nokre døme på korleis Eidfjord kommune kan dra nytte av plan- og bygningslova for å skape meir oversiktleg og tryggare trafikkbilete i sentrum:

1. Gjennom arealplanar og reguleringsplanar kan Eidfjord kommune endre *parkeringsreglar* for bussar. Unntak kan innvilgast dersom det er gode grunnar for unntaket, som til dømes teneste tilpassa grupper med særskilte behov. Her må kommunen først kartlegge behov, gjere konsekvensutgreiing, utarbeide forslag til detaljplan, gjennomføre høyring og justere plan etter høyring før planen skal behandlast politisk og vedtakast.
2. Ved å stille *miljøkrav* til soner i sentrum, som til dømes ei lågutsleppsone eller å stille miljøkrav til køyretøy, kan Eidfjord kommune betre miljø i sentrum med tanke på utslepp til luft og støy.
3. Ved *reguleringsplanar* kan Eidfjord kommune styre - eller styrke - utforminga av gang- og sykkelveggar i sentrum. Gjennom reguleringsbestemmelsar i reguleringsplanen kan Eidfjord kommune òg til dømes etablere gågate eller bilfrie soner i delar av sentrum.
4. Gjennom *arealføremål*, *omsynssoner* og bestemmelsar/retningslinjer i kommunen sin *arealdel* kan Eidfjord kommune sikre at delar av sentrum vert ivareteke og sikra utvikla som *grønstruktur*, som til dømes større parkområde som Ostangen, grønnkorridoren turdraget/vegen langs elva mot Øvre Eidfjord eller mindre område som er eit eigna område for inngjerda leikeplass for mindre born. Plan- og bygningslova, paragraf 11-7, definerer grønstruktur som eit hovudføremål, som skal inspirere til å fysiske aktivitet i friluft, noko som vil bidra til brei verdiskaping (Haukeland & Brantzæg, 2009:202).

Friluftslova

De tredje og siste dømet hentar vi frå friluftslova, ei lov som først og fremst gjeld utmark, og ikkje sentrumsområdet i Eidfjord. Vi vel å ta det med då innbyggjarundersøkinga viser at turstiar er viktige for innbyggjarane og trengselen på sti kan kjennest stor i høgsesongen. Vi har også valt å ta med Friluftslova då §14 kan bidra til brei verdiskaping ved at ein kan få dekkja

tilretteleggingstiltak i naturen som mange, både fastbuande og tilreisande, kan nytte seg av.

Friluftslova og Allemannsretten sikrar folk tilgang til ferdsel, opphald og hausting i *utmark* utan at dei må yte økonomisk vederlag³. Allemannsretten er ei form for gratis fellesgode, men i populære turområde kan dette verte utfordrande for kommunar som gjerne må ty til tilrettelegging i form av parkering, toalett, søppelhandtering, skilting og vedlikehald av turveggar eller stiar. I slike høve kan Friluftslova sin § 14 sikre visse rettigheitar til grunneigar.

Etter friluftsloven § 14 kan grunneigar på nærare vilkår ta betalt for adgangen til eit tilrettelagt friluftslivsområde:

"Ferdseisrett etter denne lov er ikke til hinder for at eier eller bruker etter løyve av kommunen kan kreve en rimelig avgift for adgangen til badestrand, teltplass eller annet opparbeidet friluftsområde, men avgiften må ikke stå i misforhold til de tiltak eier eller bruker har gjort på området til fordel for friluftsfolket. Det kan settes vilkår for slikt løyve."

Kommunen kan etter bestemmelsen gje eigar eller brukar tillating til å krevje avgift for adgang til badestrand, teltplass eller anna opparbeida friluftsområde når avgifta er rimeleg og står i forhold til tilretteleggingstiltak som gagnar friluftslivet. Avgift for adgang til friluftsområde er etter § 14 betinget av at 3 vilkår er oppfylt: 1. Det må føreligge eit friluftslivsområde. 2. Det må vere gjennomført ei tilrettelegging til fordel for friluftsfolket 3. Avgifta må vere rimeleg og må ikkje stå i misforhold til dei tiltaka eiger eller brukar har gjort på området til fordel for friluftsfolket.

Bestemmelsen i § 14 er formulert som eit unntak frå allemannsretten og gratisprinsippet. Bestemmelsen opnar opp for at det i begrensa grad kan

3

https://lovdata.no/artikkel/allemannsretten_rett_til_fri_ferdsel_og_opphold/1948

godkjennast ei avgift for å dekke kostnadene ved tiltak som kjem friluftsfolket til gode. Kommunen kan likevel ikkje fastsette ei avgift etter friluftsløva § 14 som overstig kostnadene med etablering og vedlikehald av tilretteleggingstiltaka. Det er dei faktiske utgiftene til den som har opparbeida området det kan krevjast avgift for. § 14 gir slik sett ikkje heimel for å etablere næringsverksemd med sikte på å generere overskot for eigar eller drivar. Avgifta må gå til kostnader knytt til tilretteleggingstiltak som er gjennomført. Det er vanskeleg å argumentere for at framtidige tilretteleggingstiltak kan bakast inn i ei slik avgift. Tiltakshavar må dermed som alminneleg utgangspunkt først investere, anten med egne midlar eller ved lån, for så å byggje ut tiltaket. Deretter kan tiltakshavar ta ei avgift som blir brukt til å nedbetale lånet. Avdrag på lån m/renteutgifter kan i slike tilfelle reknast inn i avgifta under forutsetning av at avgifta er rimeleg og står i forhold til tiltaket. Avgifta kan vidare bidra til å dekke løpande vedlikehalds- og driftsutgifter.

Tilråding

Eidfjord kommune har handlingsrom i lovverket hamneloven til å regulere talet på cruiseanløp gjennom opningstider og bemanning, noko som allereie vert praktisert under triatlon-stemnet Norseman. Vi vil tilrå at kommunen vurderer behovet for å nytte seg av handlingsrommet til å vurdere kva som kan vere optimalt anløpstal for innbyggjarane, næringslivet og av omsyn til klima og miljø. Vidare ser vi òg at plan- og bygningsloven gjev rom for å betre legge til rette for til dømes parkering av bussar, innføring av soner med miljøkrav og ikkje minst legge betre til rette for gåande i sentrum gjennom bilfrie soner eller gågater.

Ei anna viktig tilråding er at besøksforvaltning vert inkludert i planarbeidet til Eidfjord kommune. Studien av kommunar i Nordland fylke sitt arbeid med besøksforvaltning understrekar at kommunar bør arbeide "*langsiktig* med å forankre besøksforvaltning i det kommunale plansystemet etter plan- og bygningsloven". Eitt døme er *samfunnsdelen* i kommuneplanen (Stokke mfl., 2023:45). Kommunen kan også arbeide med å integrere reiseliv og besøksforvaltning i kommunale planar på *kort sikt*. Til dømes vedtok Vågan

kommune ein eigen *tiltaksplan*, som ikkje er forankra i plan og bygningslova, for å på kort sikt handtere prekære utfordringar med “masseturisme knytt til sanitetsforhold og villtelting” (ibid). Vågan er i dag den kommunen i landet som i størst grad har grad integrert besøksforvaltning i det kommunale plansystemet, i følge den same studien (Stokke mfl., 2023).

Ved å nytte seg fullt ut av moglegheitene som ligg i plan- og bygningslova, som er eit lovverk som ivaretek lokalsamfunnet, meiner vi at Eidfjord kommune sikrar at det er samanheng mellom økonomisk, miljømessig, kulturell og sosial verdiskaping. Ved å sjå samanhengane og nytte samspelet mellom dei ulike verdiskapingstypene kan ein oppnå større lokal meirverdi (Haukeland & Brantzæg, 2009:202).

I tillegg til å sikre at besøksforvaltning blir del av kommunalt planverk, vil vi tilrå at Eidfjord kommune startar ein prosess mot “Merket for bærekraftige reisemål”, noko som både vil gje systematikk til berekraftsarbeidet lokalt, men og inspirasjon og støtte i nettverket av ca. 40 andre reisemål i Norge som har oppnådd merket.

4

Konklusjon

I denne delen vil vi seie noko om dei ulike tolegrensene, om brei verdiskaping og til slutt peike på kva kunnskap som manglar for å gje ei endå betre vurdering av framtidig reiseliv i Eidfjord.

4.1 Eidfjord kommunesenter og tolegrensene

Her vil vi seie noko om dei ulike tolegrensene under og deretter gje ei samla tilråding av kommunesenteret si evne til å ta i mot besøkande.

Økonomisk tolegrense og kaiområdet si tolegrense

Ut frå *økonomisk* tolegrense meiner vi at Eidfjord kan ha *kapasitet* til å ta i mot fleire besøkande, då det kjem fram i intervjuet med næringslivet at verdiskaping frå eksisterande besøkande kan bli betre. Basert på næringslivet sine eigne forslag om korleis ein kan auke verdiskapinga, er tilrådingane våre: *Betre skilting ved ankomst til Eidfjord for å stogge gjennomkøyrande, fleire tilbod i sentrum som også innbyggjarane vil nytte seg av, betre marknadsføre lokale og regionale vandreturar, dra nytte av fyrstårn i regionen som Dronningstien eller Mikkelparken, utvikle kulturopplevingar basert på mat og drikke, utvikle universelt utforma aktivitetar særskilt for rørslehemma og utvikle lokalt samarbeid om betre utnytting av lågsesongar, også påsken, og vurdere rullering av tilbod og tilsette.* Når det gjeld kaiområdet har cruisekaia kapasitet til fleire anløp i høgsesongen enn i dag, då anløp kjem ca. 3-4 gongar i veka og det då finst ledige dagar. Likevel er det først og fremst i lågsesong at Eidfjord har best kapasitet til fleire besøkande generelt, og fleire cruiseanløp heilt spesifikt. Årsakane til vår vurdering er fleire:

Sentrum si tolegrense

For det første ser *sentrum* si tolegrense ut til å ha nådd ei grense på grunn av trafikkavviklinga i sentrum, og særleg vegen frå Rv7 og ned til cruisekaia. Her finn vi ein heilt tydeleg flaskehals for å 1) få dagens volum av besøkande til å fungere betre i reisemålet og 2) for å kunne ta i mot fleire besøkande på ein god og trygg måte for både innbyggjarane og dei besøkande sjølve. Trafikkavviklinga

utgjør også eit hinder for verdiskapinga i Eidfjord, fordi ein mest truleg går glipp av fleire dagsbesøkande frå gjennomgangstrafikken, og fordi det ikkje er tilrådeleg å ta i mot fleire cruiseanløp i høgsesong. 71 % av innbyggerane samla sett meiner at Eidfjord har plass til fleire besøkande i lågsesong (haust og vår).

Korvidt Eidfjord toler fleire turistar vart allereie påpeika i “Kunnskapsgrunnlag for vidare arbeid med strategisk næringsplan” (Vereide 2023, s. 10), der det kjem fram at utviklinga av cruiseturismen i framtida er avhengig av to ting: Kva som vert ei politisk vurdering av berekraftig cruisesatsing og kor vidt lokalsamfunnet «toler trafikken som cruisebåtane medfører».

Trafikkbiletet i Eidfjord finn vi att i kommunedelplan for trafikksikring (2012-2023), der generelle tiltak som kan gjerast for å auke trafikkstryggleiken i kommunen blir skildra. Eitt av desse er at det skal takast omsyn til trafikksikring i alt planarbeid/ forvaltningsarbeid i Eidfjord kommune. Frå våre analyser ser vi at det kjem fleire store cruiseskip til Eidfjord no enn tidlegare, og at kommunen har lagt inn ei auke i cruiseanløp opp til 120 anløp i året ved etablering av landstraum. Denne veksten vil og ha konsekvensar for trafikkstryggleiken i sentrum, og det er viktig at framtidige planar tek omsyn til dette. Dersom vi ser funna i innbyggerundersøkinga i lys av kommuneplanen sin samfunnsdel, tyder svara på at ikkje alle måla er nådde, særleg når det gjeld gang- og sykkelveggar, eller generell tilrettelegging for mjuke trafikkantar.

Innbyggerane si tolegrense

For det andre tyder funna på at *innbyggerane si tolegrense* ser ut til å vere nådd. Mange av innbyggerane oppgir at reiseliv ikkje bidreg til bulyst og trivsel, og særleg innbyggerar under 45 år (50 %). Det er òg eit ganske tydeleg funn i undersøkinga, at innbyggerane synest at trafikken verkar kaotisk, uoversiktleg og utrygg. Det er òg eit viktig funn at innbyggerar under 45 år reagerer særleg negativt på trafikkbiletet i sentrum. Dette er ei aldersgruppe med born i ulike aldrar, og som nok kjenner mest på uoversiktleg trafikkbilete. Vidare er det mange innbyggerar som ynskjer færre cruiseanløp enn i dag, 54 % meiner at Eidfjord bør ta i mot færre enn 70 anløp i året. Den sosiale tolegrensa for fleire besøkande i kommunesenteret kan dermed tolkast som låg.

Vi fann også at aldersgruppa under 45 år brukte sentrum i mindre grad under cruiseanløp. Når det gjeld talet på cruiseanløp, meiner 70 % av denne at Eidfjord bør ta i mot færre cruiseanløp enn i dag. Dette er innbyggjarar som er viktig for Eidfjord kommune når ein drøftar tilflytting og fråflytting og vi meiner at funnet har stor betydning for andre reisemål og andre regionar som har både sjø- og landbasert turisme. Dersom ikkje innbyggjarar synest at sentrum framstår som trygt, oversiktleg og attraktivt kan det på sikt få følgjer for innbyggartalet og framtida til kommunen.

Innbyggjarundersøkinga viser heilt klart sterkast meiningar om trafikkavviklinga i *sentrum*. Uoversiktleg, farleg for mjuke trafikkantar, dels held folk seg unna på travle dagar. Her er det viktig å trekke fram at dagens trafikkbilete er summen av mange ulike typar reisande, trafikkantar, varelevering, gjennomkøyring. Det er ikkje den eine eller den andre turistforma som vert trekt fram. Samtidig er det også tydelege meiningar om cruise. Tydeleg signal frå innbygarne om at ein ikkje bør auke tala på anløp før ein i allefall har gjort noko med trafikk-avviklinga.

Vi har òg merka oss at tålmodet til innbyggjarane for nye utgreiingar og kartleggingar i kommunen sin regi tek til å ta slutt (intervju 2,8). I innbyggjarundersøkinga vert også dette kommentert: *“Må snarleg verta realisert sentrumsutvikling som har vore mange planar på”*. Vår tolking er at temaet utbetring av sentrum er noko som ein har diskutert lenge og at det er kjent kvar skoen trykker. Vi ser òg at behov for å setje inn tiltak for å bøte på trafikkale utfordringar i Eidfjord allereie er dokumentert i kommunedelplan for trafikk sikring (2012-2023). Eitt relevant spørsmål å stille kan vere om innbyggjarane er godt nok kjende med gangen og tidslinja i kommunale planprosessar, eventuelt om Eidfjord kommune kommuniserer dette godt nok ut?

Miljømessig tolegrense

For det tredje tyder funna om *klima og miljø* på at ei tolegrense ser ut til å vere nådd. Klimagassutslepp i hamn ligg høgt, 3944 Co2 i 2022 og 3945 tonn Co2 i 2023, og utsleppa ligg langt over kva som er målet i kommunedelplanen for klima, som ligg på 750 tonn Co2. Innbyggjarane si oppfatning av skipstrafikken samla sett gjaldt òg at utsleppet av klimagassar var for høgt. Det høge

utsleppstala gjer at ein kan stille spørsmål om ein heller bør arbeide for større verdiskaping frå dagens volum av besøkande, framfor å arbeide for å få fleire.

Oppsummert, kva seier dette om Eidfjord si toleevne i høve landbasert og sjøbasert turisme? Per i dag tilrår vi ikkje Eidfjord å arbeide for fleire besøkande i høgsesong før trafikksituasjonen er betra og før fleire trivselstiltak er sett inn. Mange innbyggjarar opplever i dag at reiseliv ikkje bidreg til bulyst og trivsel. I tillegg trekk dei fram trafikkbiletet, særleg i høgsesong, som særleg utfordrande. Trafikkbiletet går utover innbyggjarane sin trivsel, og tryggleiken til innbyggjarar og besøkande er utfordra. Vi vil tilrå at Eidfjord kommune undersøker innbyggjarane sin trivsel og bulyst på nytt etter at trafikkale utfordringar er teke tak i og etter at ein lokalt har vorte samde om høveleg tal på cruiseanløp. Ein kan òg vente seg auka trafikk gjennom kommunesenteret med opning av Eidfjord resort, i tillegg til det rår ei generell forventning i reiselivsnæringa om fleire utanlandske turistar til Norge i åra som kjem (Reiseliv 2030, 2024). I tillegg kjem andre ting som innbyggjarane oppgir vil auke trivselen, som leikeplassar i sentrum, betre trafikkstyring, særleg for mjuke trafikkantar, fleire wc'ar og meir grønt i sentrum, i tillegg til å få parkering av store køyetøy ut av sentrum. Dersom Eidfjord kommune tek tak i desse trivselsfaktorane, samt trafikkstyring og omforent nivå av cruiseanløp, meiner vi at dette gje grunn til ei brei verdiskaping i Eidfjord.

4.2 Auka styring for brei verdiskaping

Oppdragsgjevar Eidfjord kommune ynskjer svar på kva nivå av besøkande i kommunesenteret er rett for å ivareta ei brei verdiskaping (Haukeland og Brantzæg, 2009:202), som betyr å nytte samspelet mellom ulike typar verdiskaping, det økonomiske, miljømessige, kulturelle og sosiale, til å skape større lokal meirverdi. Det inneber for Eidfjord kommune å sjå både på gevinsten av trivsel og bulyst til innbyggjarane, ei god ivaretaking av lokalt og globalt miljø og ei god lokal verdiskaping i vurderinga av kva som er rett nivå av besøkande.

Her kan ein òg kan ta opp att dei 5 spørsmåla som låg til grunn for pilotprosjektet i Nordland fylkeskommune. Først spør ein seg kvifor ein ynskjer turisme og kva turismen kan gjere for oss. Funna i innbyggjarundersøkinga frå Eidfjord viser at ein ser kva reiselivet tilfører, arbeid og liv i bygda om

sommaren, men vi meiner det er viktig for det vidare arbeidet å sjå nærare på dei andre spørsmåla. Eitt spørsmål gjekk på kven som er draumeturisten, og Eidfjord kommune bør spørje kva som er den beste miksen av turistar for reisemålet Eidfjord? Det vert òg stilt spørsmål om kvar og kva tid ynskjer vi turistar, kva tid ynskjer vi ikkje turistar? Basert på dette meiner vi at Eidfjord kommune må vurdere kva som er best fordeling av type turistar i Eidfjord, for næringslivet og for innbyggjarane sin del.

I desse spørsmåla ligg det eit tankesett som peikar på større styring og regulering av reiselivet. Vi minner om erfaringane frå Nordland med sitatet om kommunal planlegging av reiseliv: *“Økende besøk gir både muligheter og utfordringer, og det har vokst fram en erkjennelse av at turismen også må styres og forvaltes og ikke bare markedsføres”* (Stokke, mfl., 2023:40). Dette er i tråd med ein studie av Stadlandet frå 2020, der lokalt næringsliv ynskte større kontroll på reiselivsutviklinga enn tidlegare (Engeset & Urbaniak- Brekke, 2022). Vi vil òg minne om intervjuet med innbyggjarane under pandemien (Sandven mfl., 2024), som også avdekkja at innbyggjarar i Eidfjord endra syn på korleis ein bør møte cruisetrafikken, at ein bør arbeide langsiktig for betre besøksforvaltning. Og, ved ei betre og heilskapleg styring av både land- og sjøbasert reiseliv vil Eidfjord kommune også få til ei brei verdiskaping frå reiselivet, som gagnar økonomi, det sosiale og miljøet.

4.3. Kva kunnskap manglar?

I arbeidet med kunnskapsgrunnlaget fann vi fleire område der det er behov for meir kunnskap:

- 1) Økonomisk ringverknadsanalyse bør utførast for å kartlegge faktisk inntening på cruiseturisme og landbasert reiseliv. Ei slik undersøking bør også skilje mellom verdiskapinga frå dei ulike segmenta innan landbaserte turistar og innan cruiseturistar (reiarlag/skip, passasjerane sin nasjonalitet, alder, motiv) for å utvikle relevant tilbod, særleg i lågsesong.
- 2) Gjesteundersøking bør utførast blant både cruise- og landbasert turisme, der ein kartlegg positive og negative opplevingar. Det manglar også ein god og detaljert oversikt over kor mange

cruiseturistar som dreg på busstur og kor mange som bli verande i kommunesenteret. Dette kan gje ein peikepinn om kor mange cruisepassasjerar som kan passe Eidfjord best, gitt at trafikkbiletet vert betra. I samanheng med oversikt over kor mange cruiseturistar som dreg på utflukt bør også den samla trafikkflyten til alle cruisepassasjerane kartleggast.

- 3) Analysere kva ein trafikkauke gjennom kommunesenteret grunna etablering av Eidfjord resort kan medføre. Korleis vil Eidfjord kommune og næringslivet best møte ein auke i reisande gjennom kommunesenteret?
- 4) Lokale prøvar av luft, vatn og støy i Eidfjord hamn kan bidra til ein heilskapleg oversikt over skipstrafikken sin påverknad på miljøet i Eidfjord.

Referansar

Amland, T. (2023). Tålegrenseanalyse cruise Nordfjord. Amaland reiselivsutvikling/ 2469 reiseliv.

Amland, T. (2022). Tålegrenseanalyse. Fremtidig cruiseturisme til Lofoten. Amaland reiselivsutvikling/ 2469 reiseliv.

Bellato, L., Frantzeskaki, N., & Nygaard, C. A. (2023). Regenerative tourism: A conceptual framework leveraging theory and practice. *Tourism Geographies*, 25(4), 1026–1046.

Brantzæg, B. A. & Haukeland, P. I. (2009). Naturen som verdiskapar. Statusrapport 2010-2013. Telemarksforsking, notat 30/2014.

Butler, R. W., (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. I: *The Canadian Geographer*, 24,1, 5-12.

Butler, R.W. (1996). The Concept of Carrying Capacity for Tourism Destinations: Dead or Merely Buried? I: *PROGRESS IN TOURISM AND HOSPITALITY RESEARCH*, VOL . 283-293.

Cruise Destination Hardangerfjord, Facts & Facilities.
<https://hardangerfjord.fra1.digitaloceanspaces.com/Eidfjord-cruise-port-facts-and-facilities-2024-download.pdf> Henta fram 5. juli 2024.

Destinasjon Eidfjord AS (2022). Eidfjord cruise port Hardangerfjord. Fjord, mountains and waterfalls within 30 minutes from Eidfjord. Port og Eidfjord facilities and facts.

Det Kongelige Samferdselsdepartement. Iverksettingsrundskriv N-2/2020 - Ny havne- og farvannslov og oppheving av Iverksettingsrundskriv: Ny havne- og farvannslov av 9.12.2009

Distriktssenteret (2024). "Besøksforvaltning og kommunal planlegging". Henta 20.9.2024 frå nettstaden:
<https://distriktssenteret.no/artikkel/besoksforvaltning-og-kommunal-planlegging/>:

Dybedal, P. & J.K. Steen Jacobsen (2019). Mer bærekraftig cruiseturisme. TØI rapport 1686/2019. Transportøkonomisk Institutt.

Dybedal, P. (2019). Cruiseturisters forbruk i Norge – en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser.

Engeset, A. B. og R. Heggem (2024). Konkurranseskrafta i norsk distriktsreiseliv. I: Frimannslund, T. & N. G. Bækkelund (red.). *Rural*

konkurranseskraft. s. 31-57. Fagbokforlaget. DOI: <https://doi.org/10.55669/oa410402>

Engeset, A. B., Løseth, K. & Dannevig, H. (2024). *Kunnskapsgrunnlag for vurderingar av tolegrensar for cruiseturisme i Longyearbyen- studie utført av Vestlandsforskning*. VF-notat nr.3-2024.

Engeset, A. B. & Urbaniak-Brekke, A. M. (2022). «Det er kjekt med turistar, men vi må ha litt kontroll på det»- om sosial berekraft i norsk distriktsreiseliiv. I: Hogset, H., Alteren, J., Jæger, B. & Straume, S. (Red.). (2022). *Bærekraft. Fjordantologien 2022*. Universitetsforlaget, s. 78-100.

Haukeland, P. I. & Brandtzæg, B. A. (2011). Naturarven som grunnlag for bred verdiskaping. Samlede oppstartsanalyser fra verdiskapingsprogrammet Naturarven som verdiskaper. Telemarkforskning. Notat nr.52/2011

Higgins-Desbiolles, F., Carnicelli, S., Krolkowski, C., Wijesinghe, G., & Boluk, K. (2019). Degrowing tourism: Rethinking tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1926–1944.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1601732>

Innovasjon Norge. Håndbok for reisemålsutvikling
https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/in_handbok_final_online_191115_df8f6ecc-f7ff-4309-848d-884196b6f208.pdf

Innovasjon Norge (2022). Nordmenns syn på turisme sommeren 2021. Kantar/Innovasjon Norge.

Kystverket (2024). Status 2024: Cruise i Norge- Trender 2010-2023.

Lastet ned 09.10.2024 frå: <https://www.kystverket.no/om-kystverket/status/status-2024/status-2024-cruise-i-norge--trender-20102023/>

Madsen, E. L., Vinogradov, E. & Løvland, J. (2017). Muligheter og utfordringer for økt landbasert verdiskaping fra cruiseturismen langs norskekysten. NF rapport nr: 14/2017)

McCool, S. F., & Lime, D. W. (2001). Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantasy or Useful Reality? *Journal of Sustainable Tourism*, 9(5), 372–388.

McKinsey & Company (2017). Coping with Success. Managing Overcrowding in Tourism Destinations; McKinsey & Company; World Travel & Tourism Council: London, UK,

Miljødirektoratet 2014 Veileder. Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder. M100-2014.

NVE. (2010). Klimautfordringer i kraftsektoren frem mot 2100. Utredning utarbeidet for Regjeringens klimatilpassningsutvalg av NVE. Oslo: Norges vassdrags- og energidirektorat.

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

O'Brien, M. A. (2014). *Sustainable cruise ship tourism: A carrying capacity study for Ísafjörður, Iceland* (Masters dissertation), University of Akureyri, University Centre of the Westfjords.

Oklevik, O., Gössling, S., Hall, C. M., Steen Jacobsen, J. K., Grøtte, I. P., & McCabe, S. (2019). Overtourism, optimisation, and destination performance indicators: A case study of activities in Fjord Norway. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1804–1824.

Pearce, D.G. (1981). *Tourist Development: Topics in applied geography.* Harlow, UK: Longman.

Reiseliv 2030 (2024). En forsknings- og innovasjonsstrategi for reiselivsnæringen. Nærings- og fiskeridepartementet.

Sandven, A. H., Jørgensen, M. T., & Wassler, P. (2024). Residents' coping with cruise tourism. *Annals of Tourism Research*, 105, 103732.

Saveriades, A. (2000). Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus. *Tourism management*, 21(2), 147–156.

Simonsen, M. (2021). *Bortfall av cruiseturisme og konsekvenser for utslepp. Ei analyse av planlagde anløp for året 2020 i hamner på Vestlandet.* Vestlandsforskning-notat 5/2021

Simonsen, M., Gössling, S. & Walnum, H. J. (2019). Cruise ship emissions in Norwegian waters: A geographical analysis. *Journal of Transport Geography*, 78, 87.

Statistisk sentralbyrå, 2024. <https://www.ssb.no/kommunefakta/eidfjord>
Henta ut 9.9.2024.

Stokke, K. B., Lykkja, H., Hansen, A.-H., Haukeland, J. V., Saglie, I.-L. & Clementsen, M. (2023). Bærekraftig og bruksretta besøksforvaltning – erfaringer fra kommunal planlegging i Nordland. *Plan*, 4, <https://doi.org/10.18261/plan.55.4.9>

Stokke, K. B (2017). «Samarbeid på tvers av vernegrenser.» *Nationen*, 22. november.

Urbaniak-Brekke, A. M., Simonsen, M. & A.B. Engeset (2021). Cruisedestinasjoner utan cruiseturisme-innbyggere sine opplevelser. Innbyggerundersøkelse. Vestlandsforskningsnotat, 2:2021

Visit Eidfjord (Udatert). *Cruise destination Hardangerfjord. Facts and facilities.*

Henta 10.08.2024 frå:

<https://hardangerfjord.fra1.digitaloceanspaces.com/Eidfjord-cruise-port-facts-and-facilities-2024-download.pdf>

UNWTO (2017). UNWTO & WTM Ministers' Summit 2017. Available online:

<https://www.unwto.org/archive/europe/unwto-wtm-ministers-summit-2017>. Henta ut 15.8 2024.

Vereide, S. (2023). Kunnskapsgrunnlag for vidare arbeid med strategisk næringsplan. Hardanger og Voss næringshage.

Walnum, H. J., Gössling, S., Simonsen, M., Iversen, N., Hem, L. E., Dybedal, P., Jacobsen, J. K. S. (2019). Sustainable cruises: Understanding and optimizing people, planet and profit – oppsummering og synteserapport. VR- rapport 2/2019.

Weggeberg, H., Stenersen, D., Keskitalo, T., Järvinen, E., Sturtz, T. M., Polley, D. A. & Brashers, B. (2017). *Utslipp til luft og sjø frå skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafikk. Kartlegging og forslag til tiltak.* Rambøll rapport, 001-1350003037-002

Sæþórsdóttir, A. D., Hall, C. M., & Wendt, M. (2020). From boiling to frozen? The rise and fall of international tourism to Iceland in the era of overtourism. *Environments*, 7(8), 59.

Vedlegg

Under følgjer vedlegga 1) Forslag til trafikk-tiltak henta frå innbyggjarundersøkinga og 2) heile innbyggjarundersøkinga

Vedlegg 1: Forslag til trafikk-tiltak

Forslaga er henta frå opne boksar i innbyggjarundersøkinga 2024, der respondentane har svara med eigne ord:

- 1) Fleire parkeringsplassar, stor nok til bubilar og campingvogner.
- 2) Fleire gang- og sykkelveggar.
- 3) Gang og sykkelveg til øvre Eidfjord og Stavenes.
- 4) Moglegheit for å kunne bevege seg til fots eller sykle trygt mellom Øvre og Nedre Eidfjord.
- 5) Ynskjer og samanhengande gangsystem slik at frustrasjon som bilist i bygda vert redusert.
- 6) Nokon som styrte trafikken litt og passa på. Det kryr av turistar i vegbanen, og dei tek ikkje hensyn til bilistane.
- 7) Ynskjer fotgjengarfelt der det viser seg at turistar spring over vegen. F.eks. ved Arthur, ved Thai takeaway og ved parken mot Coop/cruisekaien. I tillegg bilveg retning Sjoarbakkane. Der går det ofte turistar midt i bilvegen i svingen under Thorset, fordi det er for dårleg skilta. Den skarpe svingen øvst i Sjoarbakkane er det turistar p begge sider av vegen. Ingen fortau vidare oppover.
- 8) Opp med gangfelt frå kommuneplassen mot Coop.
- 9) Gangbrua i staden for vegkryss (funksjonshemma-vennleg) for å unngå turistar som skapar farlege situasjonar over hovudvegen
- 10) Betre informasjon til besøkande angående trafikkreglar og bruk av fortau.
- 11) Trafikk sikring for mjuke trafikkantar, opparbeiding av Kjærøyne.
- 12) Betre passasje jfm. uteservinga Burger og brus samt Kremmeriet. Der er det ikkje gjerde mot riksvegen? I tillegg farleg å passere som fotgjengar frå Kremmeriet-attmed YX og bort mot overgang i retning skule.
- 13) Eit meir oversikteleg trafikkbilete i sentrum. Då særleg krysset som går inn mot Vøringfoss, Coop og kaien. Her oppstår det svært mange farlege situasjonar
- 14) Bedra parkeringsmoglegheiter og fleire moglegheiter for å sette seg ned ute
- 15) Parkering litt vekk frå sentrum, fleire benker grønne områder
- 16) Tydelegare trafikkavvikling for både bil, fotgjengar, buss og Trolltog.

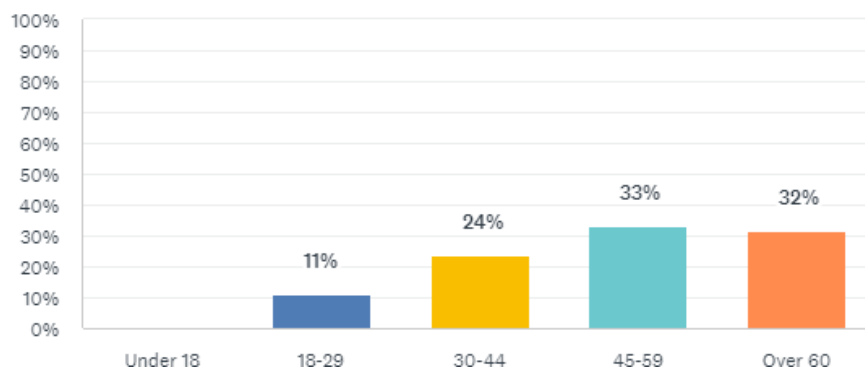
- 17) -Trolltoget bør redusere antall turer. Det påvirker trafikkflyten i stor grad, og skapar mykje støy og forureining.
- 18) -Store utfordringar i Hereidsbakkane med Trolltoget, traktorar, lokal- og turisttrafikk, og alle gåande på trafikkfarleg veg utan fortau store deler av vegen.
- 19) Lettare framkommelegheit i sentrum ved opp mot 3000 gåande trafikkantar.
- 20) At elbil-ladarane blir flytta vekk, helst opp til Kjærøyna
- 21) Betre parkeringsløyising (spes for bubilar)
- 22) Lågare fartsgrensa gjennom sentrum
- 23) Betydeleg større antal parkeringsplassar
- 24) Kommunen burde kjøpe/ekspropriere, plassen mellom Joker og Eidfjord Bil og Last. Lage der meir parkering.
- 25) Bilverkstad og bilforhandlar bør flyttast ut av sentrum.
- 26) Flytte cruisehamnene litt lengre ut i fjorden
- 27) Busser som kommer kun når det er cruiseskip tar for mye plass i sentrum. disse bussene kunne hatt felles parkering utenfor sentrum. Bubilar tar også opp for mange parkeringsplassar.
- 28) Mindre tungtrafikk/bussar gjennom sentrum
- 29) Og tunell under Lægreid for tung transport ●
- 30) Bør byggjast tunnel for frå utom Kyskred til Eidfjord vatnet for å leda mesteparten av gjennomgangstrafikken utom sentrum.
- 31) Betre skilting. I Smievegen går nesten 80% ned til Solveig vik i staden for å fylgja stien frå/til Hodna over bilvegen der. Gjeld begge retningar. Det er altfor dårleg skilta der.
- 32) Lag godt skilta parkering på grusområdet. Der er flott gangveg inn i sentrum. Då får ein vekk bubilane.
- 33) Omdirigere bubilar til den store utandørs parkeringsplassen. Fjern ladestasjonar fra senteret og flytt mer til området nær bensinstasjonen. For å gjere dette, utstyr senteret meir med spel og sitjeplassar. Bilene som lader forårsakar ofte trafikkfarlege situasjonar.
- 34) Utsiktsplassen som er laga til i Hereidsvegen har kun plass til Trolltoget, alle turistane som skal ta bilete står midt i vegen. Berre eit tidsspørsmål før det skjer ei ulykke.

Vedlegg 2: Heile innbyggjarundersøkinga

Spm 1. Alder

Alder

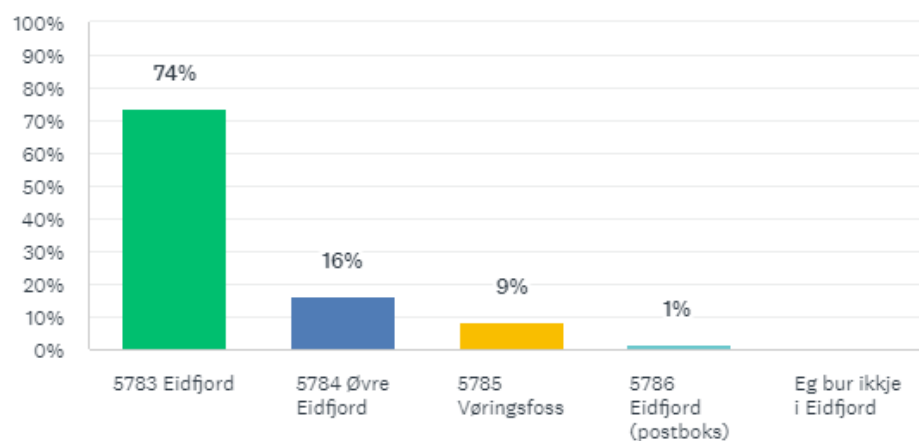
Besvart: 352 Hoppet over: 0



Spm 2. Kva er di adresse?

Kva er di adresse?

Besvart: 352 Hoppet over: 0



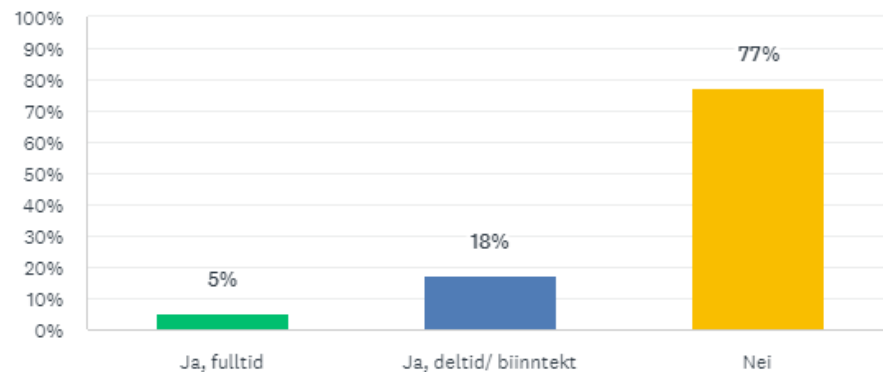
Spm 3. Kjønn

Her svarte 56% kvinner og 44% menn

Spm 4. Har du inntekter frå reiselivet?

Har du inntekter frå reiselivet?

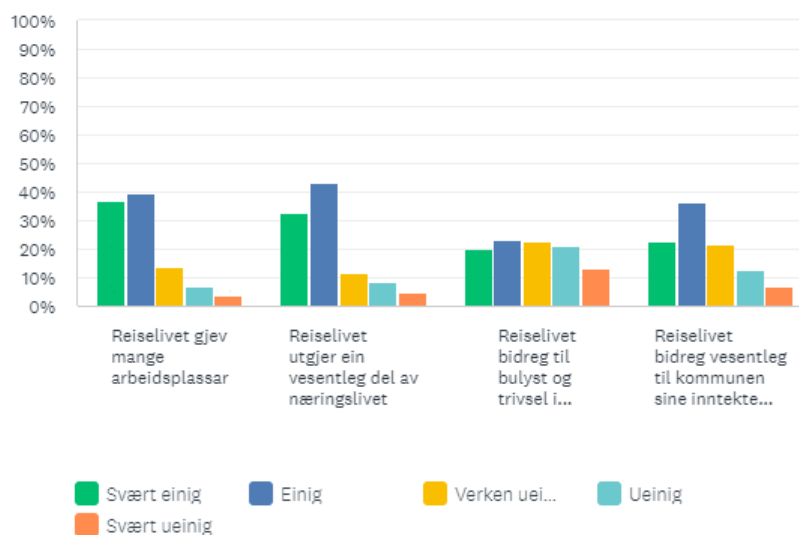
Besvart: 308 Hoppet over: 44



Spm 5. Kor stor betydning meiner du reiselivet har for Eidfjord?

Kor stor betydning meiner du reiselivet har for Eidfjord?

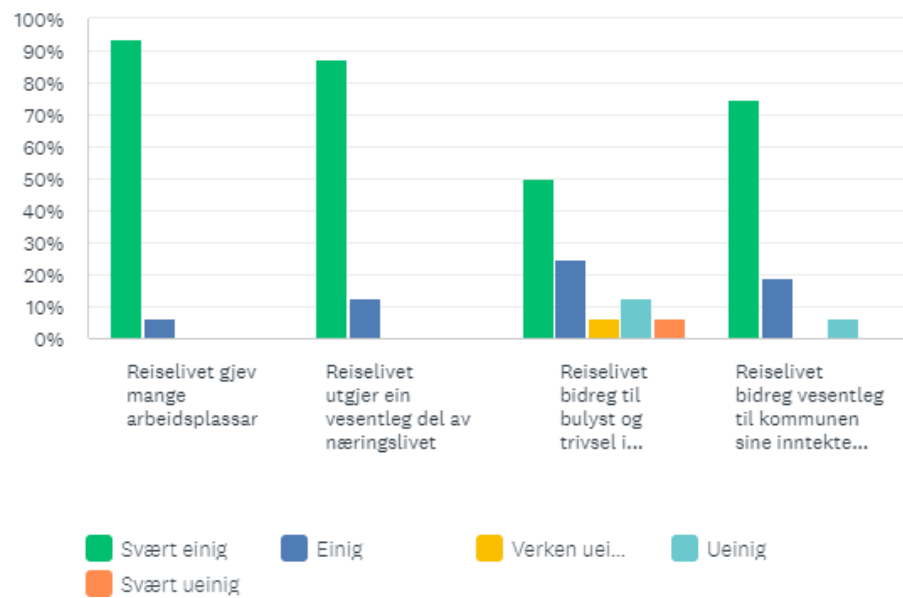
Besvart: 307 Hoppet over: 45



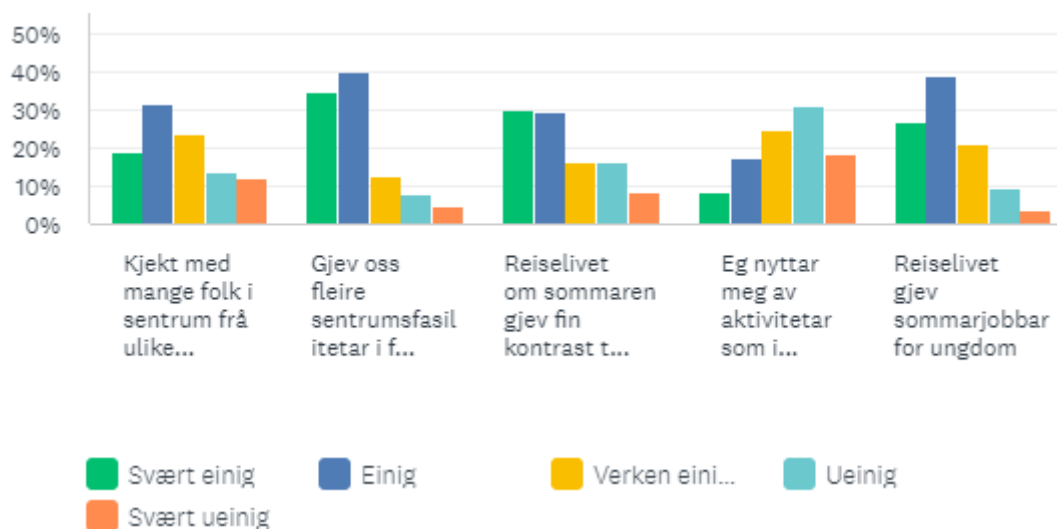
	SVÆRT EINIG	EINIG	VERKEN UEINIG ELLER EINIG	UEINIG	SVÆRT UEINIG	TOTALT
Reiselivet gjev mange arbeidsplassar	36,72% 112	39,34% 120	13,44% 41	6,89% 21	3,61% 11	305
Reiselivet utgjer ein vesentleg del av næringslivet	32,46% 99	43,28% 132	11,48% 35	8,20% 25	4,59% 14	305
Reiselivet bidreg til bulyst og trivsel i Eidfjord	19,93% 61	23,20% 71	22,88% 70	20,92% 64	13,07% 40	306
Reiselivet bidreg vesentleg til kommunen sine inntekter (hamneinntekter, skatt osv)	22,48% 69	36,48% 112	21,50% 66	12,70% 39	6,84% 21	307

Spm 5. Kor stor betydning meiner du reiselivet har for Eidfjord? /berre svara frå fulltidstilsette i reiselivet:

Besvart: 16 Hoppet over: 0



Spm 6. Kva syns du er mest positivt med reiselivet i Eidfjord?

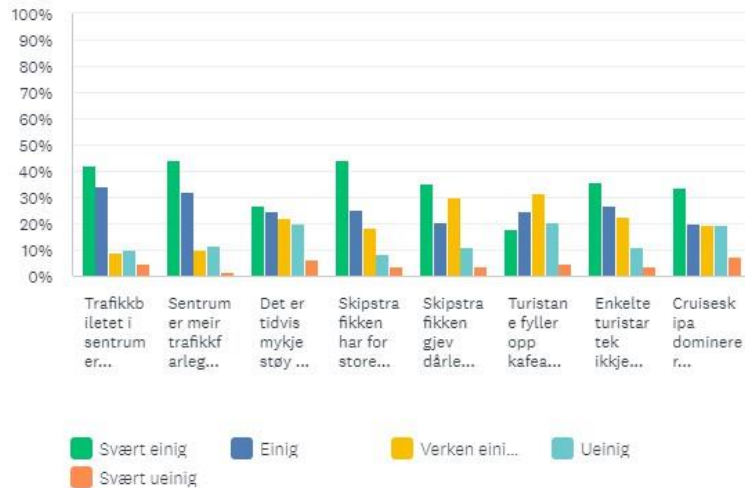


	SVÆRT EINIG	EINIG	VERKEN EINIG ELLER UEINIG	UEINIG	SVÆRT UEINIG	TOTALT
▼ Kjekt med mange folk i sentrum frå ulike nasjonalitetar	18,69% 57	31,80% 97	23,61% 72	13,77% 42	12,13% 37	305
▼ Gjev oss fleire sentrumsfasilitetar i form av kafear, serveringstilbod osv.	34,85% 107	39,74% 122	12,70% 39	7,82% 24	4,89% 15	307
▼ Reiselivet om sommaren gjev fin kontrast til det rolege vinterhalvåret	29,84% 91	29,51% 90	16,39% 50	16,07% 49	8,20% 25	305
▼ Eg nyttar meg av aktivitetar som i utgangspunktet er retta mot turistar	8,25% 25	17,49% 53	24,75% 75	31,02% 94	18,48% 56	303
▼ Reiselivet gjev sommarjobbar for ungdom	26,89% 82	39,02% 119	20,98% 64	9,51% 29	3,61% 11	305

Spørsmål 7. Kva syns du er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord?

Kva synest du er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord kommunesenter?

Besvart: 307 Hoppet over: 45

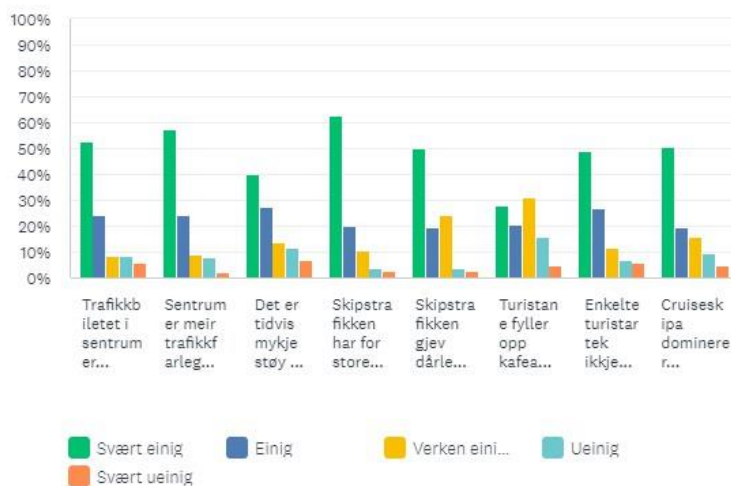


	SVÆRT EINIG	EINIG	VERKEN EINIG ELLER UEINIG	UEINIG	SVÆRT UEINIG	TOTALT
▼ Trafikkbiletet i sentrum er uoversiktleg	42,30% 129	34,10% 104	8,85% 27	10,16% 31	4,59% 14	305
▼ Sentrum er meir trafikkfarleg ved skipsanløp og påfølgande busstransport	44,41% 135	32,24% 98	9,87% 30	11,84% 36	1,64% 5	304
▼ Det er tidvis mykje støy frå hamneaktiviteten	26,97% 82	24,67% 75	22,04% 67	20,07% 61	6,25% 19	304
▼ Skipstrafikken har for store klimagassutslepp	44,12% 135	25,49% 78	18,30% 56	8,50% 26	3,59% 11	306
▼ Skipstrafikken gjev dårlegare luft i hamna	35,08% 107	20,66% 63	29,84% 91	10,82% 33	3,61% 11	305
▼ Turistane fyller opp kafear/ restaurantar	17,76% 54	25,00% 76	31,58% 96	20,72% 63	4,93% 15	304
▼ Enkelte turistar tek ikkje omsyn til innbyggjarane	35,62% 109	26,80% 82	22,88% 70	11,11% 34	3,59% 11	306
▼ Cruiseskipa dominerer sentrumsbiletet for mykje	33,44% 102	20,00% 61	19,67% 60	19,67% 60	7,21% 22	305

Spørsmål 7. Kva syns du er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord? Berre svara frå dei under 45 år:

Kva synest du er mest utfordrande ved reiselivet i Eidfjord kommunesenter?

Besvart: 104 Hoppet over: 19

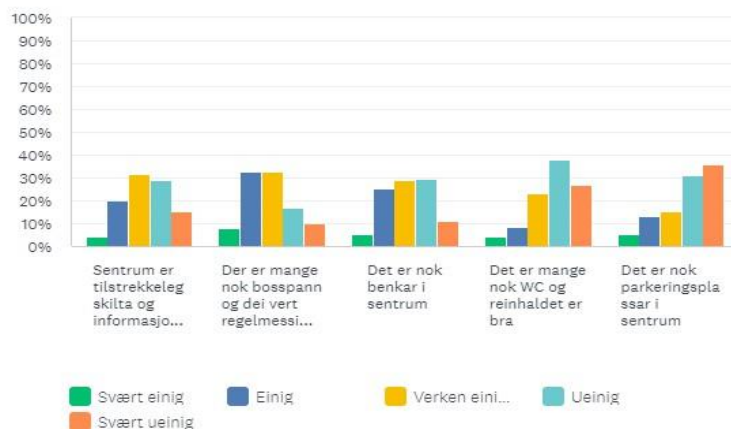


	SVÆRT EINIG	EINIG	VERKEN EINIG ELLER UEINIG	UEINIG	SVÆRT UEINIG	TOTALT
▼ Trafikkbiletet i sentrum er uoversiktleg	52,88% 55	24,04% 25	8,65% 9	8,65% 9	5,77% 6	104
▼ Sentrum er meir trafikkarleg ved skipsanløp og påfølgande busstransport	57,28% 59	24,27% 25	8,74% 9	7,77% 8	1,94% 2	103
▼ Det er tidvis mykje støy frå hamneaktiviteten	40,20% 41	27,45% 28	13,73% 14	11,76% 12	6,86% 7	102
▼ Skipstrafikken har for store klimagassutslepp	62,50% 65	20,19% 21	10,58% 11	3,85% 4	2,88% 3	104
▼ Skipstrafikken gjev dårlegare luft i hamna	50,00% 52	19,23% 20	24,04% 25	3,85% 4	2,88% 3	104
▼ Turistane fyller opp kafear/ restaurantar	28,16% 29	20,39% 21	31,07% 32	15,53% 16	4,85% 5	103
▼ Enkelte turistar tek ikkje omsyn til innbyggjarane	49,04% 51	26,92% 28	11,54% 12	6,73% 7	5,77% 6	104
▼ Cruiseskipa dominerer sentrumbiletet for mykje	50,49% 52	19,42% 20	15,53% 16	9,71% 10	4,85% 5	103

Spørsmål 8. Kor godt tilrettelagt meiner du at kommunesenteret er for å ta imot mange turistar i høgsesong, særleg ved skipsanløp?

Kor godt tilrettelagt meiner du at kommunesenteret er for å ta imot mange turistar i høgsesong, særleg ved skipsanløp?

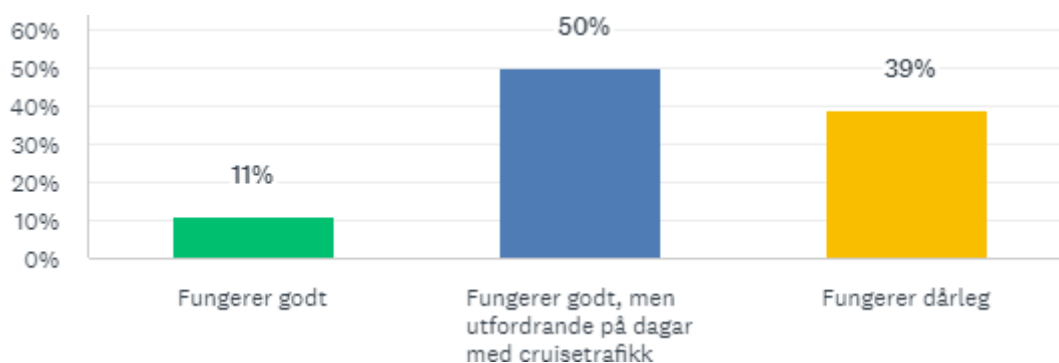
Besvart: 307 Hoppet over: 45



	SVÆRT EINIG	EINIG	VERKEN EINIG ELLER UEINIG	UEINIG	SVÆRT UEINIG	TOTALT
▼ Sentrum er tilstrekkeleg skilta og informasjonen er god	4% 13	20% 61	32% 96	29% 88	15% 46	304
▼ Der er mange nok bospann og dei vert regelmessig tømt	8% 24	33% 100	32% 99	17% 51	10% 31	305
▼ Det er nok benkar i sentrum	5% 16	25% 76	29% 87	30% 90	11% 34	303
▼ Det er mange nok WC og reinhaldet er bra	4% 13	8% 25	23% 70	38% 115	27% 81	304
▼ Det er nok parkeringsplassar i sentrum	5% 16	13% 40	15% 46	31% 95	36% 109	306

Spørsmål 9. Korleis oppfattar du trafikkflyt (bilar, bussar, fotgjengarar) i sentrum ved høgsesong?

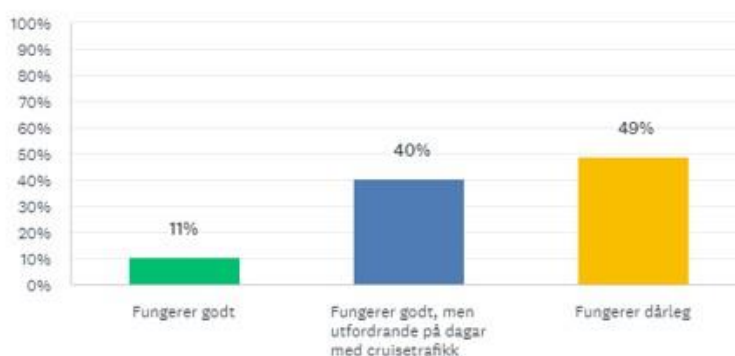
Korleis oppfattar du trafikkflyt (bilar, bussar, fotgjengarar) i sentrum ved høgsesong? Set eitt kryss



Spørsmål 9. Korleis oppfattar du trafikkflyt (bilar, bussar, fotgjengarar) i sentrum ved høgsesong? Berre svara frå dei under 45 år

Korleis oppfattar du trafikkflyt (bilar, bussar, fotgjengarar) i sentrum ved høgsesong? Set eitt kryss

Besvart: 104 Hoppet over: 19



Spm 10. Ved kaiområdet kan det være stor aktivitet knytt til cruiseskip, turistbåtar, kajakkpadling, sjøfly, fritidsbåtar og bading. Kor einig eller ueinig er du i følgande påstander?

Ved kaiområdet kan det være stor aktivitet knytt til cruiseskip, turistbåtar, kajakkpadling, sjøfly, fritidsbåtar og bading. Kor einig eller ueinig er du i følgande påstandar?

Besvart: 306 Hoppet over: 46

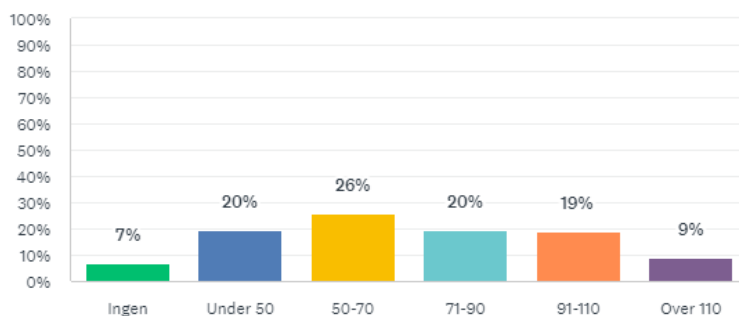


	SVÆRT EINIG	EINIG	VERKEN EINIG ELLER UEINIG	UEINIG	SVÆRT UEINIG	TOTALT
▼ Det er plass nok til alle aktivitetane	12% 36	30% 93	24% 74	25% 76	9% 26	305
▼ Høg aktivitet gjer at eg held meg unna	25% 76	29% 88	21% 63	17% 50	8% 25	302
▼ Det er meir krevjande å bruke fritidsbåt på dagar med mykje aktivitet	9% 27	17% 50	55% 166	14% 43	6% 17	303
▼ Den store aktiviteten skapar farlege situasjonar	19% 59	29% 87	36% 109	11% 34	5% 15	304
▼ Eg likar å halde meg ved kaien når det er høg aktivitet	6% 19	11% 35	26% 78	31% 94	26% 79	305

Spm 11. I 2024 er det meldt inn 81 cruiseanløp til Eidfjord og ein ventar vekst dei kommande åra. Kor mange anløp meiner du det bør vere i løpet av eit år? Set eitt kryss

I 2024 er det meldt inn 81 cruiseanløp til Eidfjord og ein ventar vekst dei neste åra. Kor mange anløp meiner du det bør vere i løpet av eit år? Set eitt kryss

Besvart: 302 Hoppet over: 50

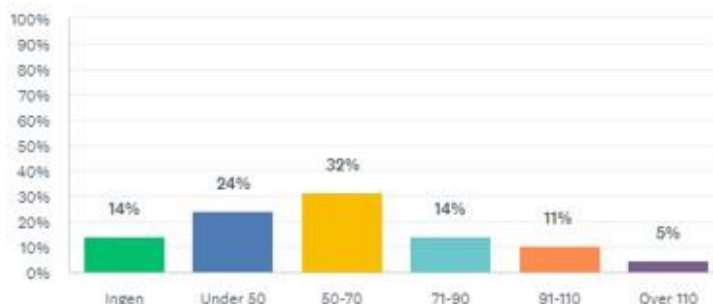


SVARVALG	SVAR	
▼ Ingen	7%	21
▼ Under 50	20%	59
▼ 50-70	26%	78
▼ 71-90	20%	59
▼ 91-110	19%	58
▼ Over 110	9%	27
TOTALT		302

Spm 11. I 2024 er det meldt inn 81 cruiseanløp til Eidfjord og ein ventar vekst dei kommande åra. Kor mange anløp meiner du det bør vere i løpet av eit år? Set eitt kryss. Berre svara frå frå dei under 45 år.

I 2024 er det meldt inn 81 cruiseanløp til Eidfjord og ein ventar vekst dei neste åra. Kor mange anløp meiner du det bør vere i løpet av eit år? Set eitt kryss

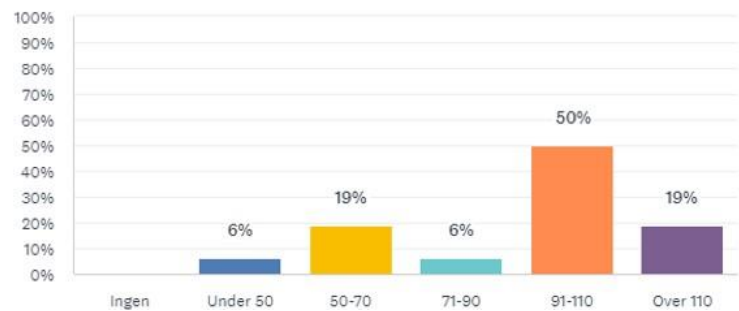
Besvart: 104 Hoppet over: 19



Spm 11. I 2024 er det meldt inn 81 cruiseanløp til Eidfjord og ein ventar vekst dei kommande åra. Kor mange anløp meiner du det bør vere i løpet av eit år? Set eitt kryss. Berre svara frå frå dei som har fulltidsjobb i reiselivsnæringa.

I 2024 er det meldt inn 81 cruiseanløp til Eidfjord og ein ventar vekst dei neste åra. Kor mange anløp meiner du det bør vere i løpet av eit år? Set eitt kryss

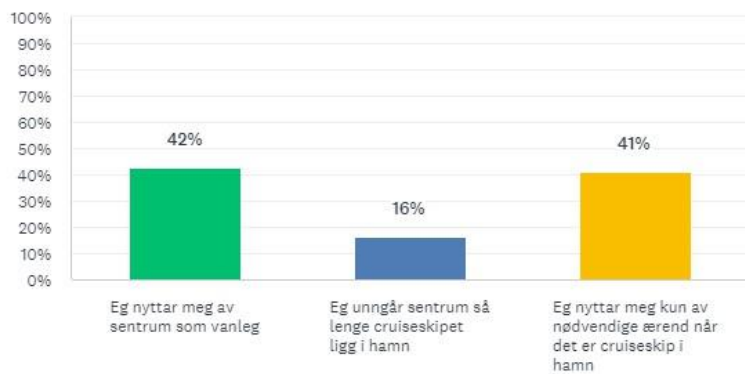
Besvart: 16 Hoppet over: 0



Spm 12. Korleis nyttar du sentrum når det er cruiseanløp? Set eitt kryss

Korleis nyttar du sentrum når det er cruiseanløp? Set eitt kryss

Besvart: 306 Hoppet over: 46

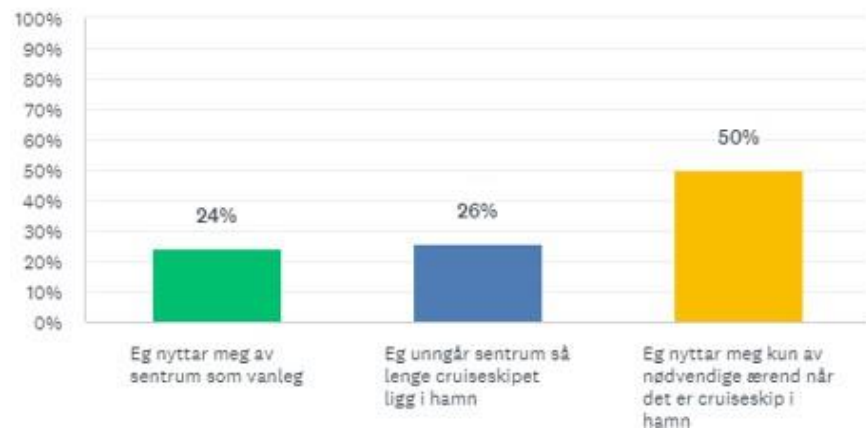


SVARVALG	SVAR	
▼ Eg nyttar meg av sentrum som vanleg	42%	130
▼ Eg unngår sentrum så lenge cruiseskipet ligg i hamn	16%	50
▼ Eg nyttar meg kun av nødvendige ærend når det er cruiseskip i hamn	41%	126
TOTALT		306

Spm 12. Korleis nyttar du sentrum når det er cruiseanløp? Set eitt kryss. Berre svara frå dei under 45 år.

Korleis nyttar du sentrum når det er cruiseanløp? Set eitt kryss

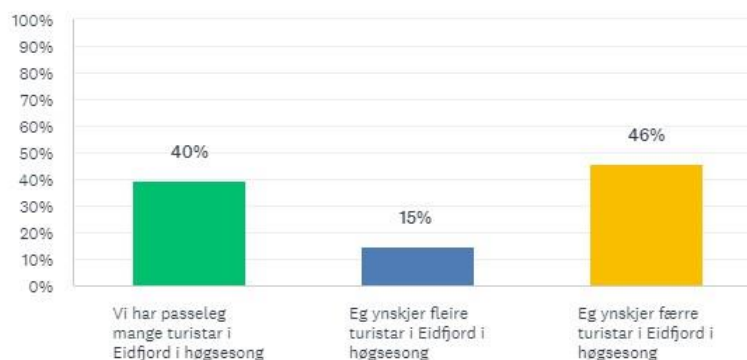
Besvart: 104 Hoppet over: 19



Spm 13. Reiselivet i Eidfjord har høgsesong i juli og august med skipstrafikk og landbasert turisme. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret i høgsesong? Set eitt kryss.

Reiselivet i Eidfjord har høgsesong i juli og august med skipstrafikk og landbaserte turistar. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret i høgsesong? Set eitt kryss

Besvart: 306 Hoppet over: 46

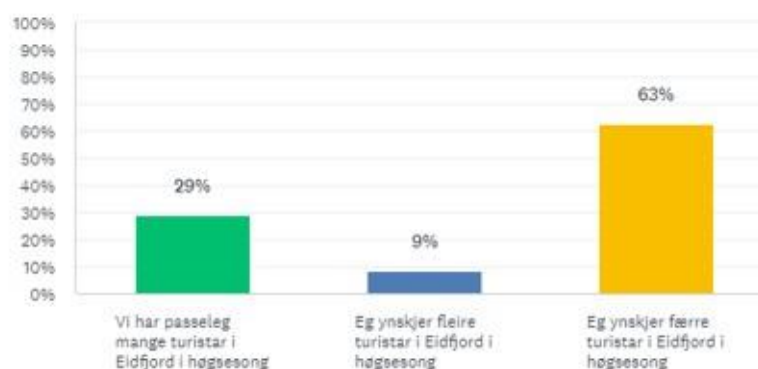


SVARVALG	SVAR	
▼ Vi har passeleg mange turistar i Eidfjord i høgsesong	40%	121
▼ Eg ynskjer fleire turistar i Eidfjord i høgsesong	15%	45
▼ Eg ynskjer færre turistar i Eidfjord i høgsesong	46%	140
TOTALT		306

Spm 13. Reiselivet i Eidfjord har høgsesong i juli og august med skipstrafikk og landbasert turisme. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret i høgsesong? Set eitt kryss.
Berre svara frå dei under 45 år.

Reiselivet i Eidfjord har høgsesong i juli og august med skipstrafikk og landbaserte turistar. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret i høgsesong? Set eitt kryss

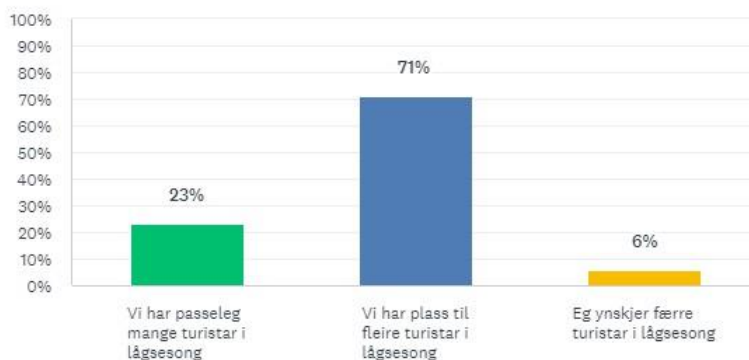
Besvart: 104 Hoppet over: 19



Spm 14. Haust og vår er lågsesong for reiselivet i Eidfjord. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret på denne tida?

Haust og vår er lågsesong for reiselivet i Eidfjord. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret på denne tida?

Besvart: 306 Hoppet over: 46

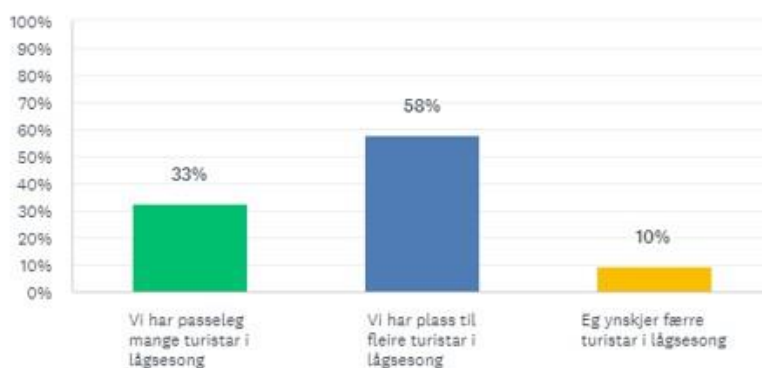


SVARVALG	SVAR	
▼ Vi har passeleg mange turistar i lågsesong	23%	71
▼ Vi har plass til fleire turistar i lågsesong	71%	217
▼ Eg ynskjer færre turistar i lågsesong	6%	18
TOTALT	306	

Spm 14. Haust og vår er lågsesong for reiselivet i Eidfjord. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret på denne tida? Berre svara frå dei under 45 år

Haust og vår er lågsesong for reiselivet i Eidfjord. Kva meiner du om antal turistar i kommunesenteret på denne tida?

Besvart: 104 Hoppet over: 19



Spm 15. Ope spørsmål: Kva ville skape større trivsel for deg i kommunesenteret? Skriv med egne ord

Her fekk me inn 145 kommentarar som me har tematisert og nytta inn i rapporten.

På fem av dei føregåande spørsmåla var det og teksteboksar der respondenten hadde høve til å uttale seg fritt om det spesifikke temaet. Svara herifrå er nytta inn i rapporten.