



Funn, tiltak og tilrådingar

Ei oppsummering av «Moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for Sognefjorden»- eit oppdrag frå Sognarådet

Kristin Løseth og Agnes Brudvik Engeset

VESTLANDSFORSKING

VF-notat	1-2026
Utgitt av	Vestlandsforskning
Adresse	Postboks 163, 6851 Sogndal
Prosjekttittel	Moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for Sognefjorden
Oppdragsgivar	Sognarådet
På framsida	Bakka kyrkje, Nærøyfjorden
Foto	Agnes Brudvik Engeset

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

www.vestforsk.no

Innhold

1	Bakgrunn og formål.....	3
2	Økonomisk tolegrense.....	4
2.1	Funn.....	4
2.2	Tiltak	5
3	Miljømessig tolegrense.....	6
3.1	Funn.....	6
3.2	Tiltak	7
4	Infrastruktur tolegrense.....	8
4.1	Funn.....	8
4.2	Tiltak	9
5	Sosial tolegrense	10
5.1	Funn.....	10
5.2	Tiltak	11
6	Tilrådingar.....	13

1 Bakgrunn og formål

Dette notatet er eit samandrag av rapporten *Moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for Sognefjorden*, som vart skriven på oppdrag frå Sognarådet. Analysane tek utgangspunkt i reiselivsutviklinga i dei sju kommunane Vik, Aurland, Lærdal, Årdal, Luster, Sogndal og Høyanger. Her har det overordna vore vekst i reiselivsnæringa dei siste åra, noko som enkelte stader i høgsesong har ført til stort press på lokalsamfunn, infrastruktur og natur. Bestillinga frå oppdragsgjevar var vid og dekkja ei rekke problemstillingar knytt til reiselivet i regionen, og er svart ut i hovudrapporten som er tilgjengeleg her:

<https://www.vestforsk.no/nn/publication/moglegheitsstudie-og-tolegrenseanalyse-sognefjorden>

I dette samandraget har vi trekt ut **hovudfunn, tiltak og tilrådingar** frå rapporten. Funna er basert på spørjeundersøkingar til innbyggjarar og overnattingsverksemdar, analyse av tilgjengeleg statistikk og litteratur/ dokumentstudie.

Fleire av pressområda me identifiserte i tolegrenseanalysa krev tiltak både på kort og lengre sikt. Gode og stadsspesifikke tiltak krev detaljkunnskap om både bygder, aktørar og kommunale prosessar. Ressursane i prosjektet vart brukt til å svare ut spørsmåla i bestillinga, og det var ikkje rom i den regionale analysen for å gå i detaljer rundt tiltak på kvart enkelt pressområde. På generelt grunnlag meiner me det er viktig at tiltak er lokalt forankra og at det er faste, jamlege møteplassar mellom innbyggjarar, kommune og næring. Visit Sognefjord har opparbeida seg mykje erfaring med korleis besøk i større grad kan styrast, og den kompetansen bør nyttast i slike lokale prosessane.

På oppdrag frå kommunane Luster, Vik og Aurland har Vestlandsforskning i tillegg utført innbyggjarundersøkingar som er dokumentert i eigne rapportar. Desse gjev utfyllande informasjon til tolegrenseanalysa.

2 Økonomisk tolegrense

I motsetnad til dei andre tolegrensedimensjonane, handlar ikkje økonomisk tolegrense om kor mykje ein toler av inntening, men om ein tener *nok* på dei som besøker området. Masterplan Sognefjorden (2021) har mål om årleg vekst i verdiskaping og sysselsetting på 5 prosent fram mot 2030, 25 prosent høgare omsetnad per gjest og minst 50 prosent av toppmånadens omsetnad i botnmånaden.

For økonomisk tolegrense har vi i stor grad basert oss på Menon sin verdiskapingsanalyse av reiselivsnæringa i dei sju kommunane (2025). Me har og hatt spørsmål knytt til frustrert forbruk i eigne spørjeundersøkingar til overnattingsstader i området, samt hatt spørsmål om kva innbyggjarane meiner om verdiskapinga frå lokalt reiseliv i innbyggjarundersøkingane i Luster, Aurland og Vik.

2.1 Funn

- I dag står Aurland kommune for omtrent halvparten av omsetnaden frå reiseliv i regionen (980 mill. kr i 2023 i følge Menon-rapporten) medan Lærdal, Årdal, Høyanger og Vik har dei lågaste inntektene.
- Regionen har mange gjester innan camping, bubil, cruise og fritidsbustader - gjester med relativt lågt døgnforbruk. No er det vekst i reiselivsnæringa i regionen, og her er det mykje å hente på å auke verdiskaping frå overnattingssegment som har høgare dagleg forbruk (yrkesreisande på hotell, feriereisande på hotell, gjester som nyttar Aibnb og tilsvarande).
- Dei fire cruisehamnene i regionen har totalt 23,9 mill. kr i inntekter, fordelt på Flåm (18 mill.), Skjolden (4,3 mill. kr), Vik (1,5 mill. kr) og Fjærland (60 000 kr). Medan Flåm gjennom mange år har utvikla gode kommersielle produkt for cruiseturistane lokalt, manglar Vik og Skjolden førebels tilsvarande tilbod.

- Det har vore mykje bygging av fritidsbustader i regionen dei siste åra. Kor mykje dette bidreg til verdiskaping avheng av lokal kontroll og aktivitet i utbyggingsfasen, og nærleik og god tilgang til eit velfungerande lokalt handels- og servicetilbod. Lokalsamfunn og kommunar har eit betydeleg handlingsrom for å ta strategiske grep for å sikre lokal verdiskaping knytt til bygging og bruk av fritidsbustader.

Undersøkingane våre viser at mange gjestane opplever “frustrert forbruk” (dei tilreisande brukar mindre pengar enn dei hadde planlagt pga manglande tilbod), der dei særleg saknar aktivitetar i lågsesong, ved dårleg vêr, kveldsaktivitetar, fleire kulturtilbod, fleire restaurantar, betre transporttilbod og tydelege «wow»-attraksjonar i fleire bygder.

2.2 Tiltak

- Marknadsføring mot segment som har høgt døgnforbruk og blir lengre i regionen.
- Utvide aktivitetstilbod på kveldstid, i lågsesong og i dårleg vêr. Helst aktivitetstilbod som og lokalbefolkninga og kan ha glede av.
- Prøve å spreie trafikk frå dei travle områda til kommunar som ynskjer meir besøk.
- Utvikle gode kommersielle tilbod i og rundt bygdene med cruiseanløp slik at meir av verdiskapinga blir att lokalt. Pakketering med lokal transport.
- Kanalisering av bubilturismen mot campingplassar gjennom kombinasjon av mjuke tiltak («code of conduct») og parkeringsforbud (med handheving) der ein kan få det til juridisk.
- Kommunar med stort trykk bør innføre besøksbidrag for å dekke auka kostnader knytt til tilrettelegging og besøksforvaltning.
- Grundig planlegging i utbygging av nye fritidsbustader for å sikre verdiskaping både frå bygging og bruk.

3 Miljømessig tolegrense

Her har i basert oss på litteratur – og dokumentstudier, samt statistikk over utslepp frå cruise henta frå Kystverket sin modell MarU. Vi tek utgangspunkt i målsettingane for klimaavtrykket slik det er formulert i Masterplan for reisemålet Sogn (2021) der det er sett som eitt av dei overordna måla at klimautsleppa frå reiselivet i Sogn skal reduserast med 50 prosent innan 2030. Dette er eit ambisiøst tal som krev stor omstilling

3.1 Funn

- Transport er største utsleppskjelde og det er særleg fly frå oversjøiske marknader og cruise som gjev høge klimautslepp.
- Sjølv om Visit Sognefjord har mål om 50% reduksjon i klimagaslepp innan 2030, blir regionen enno marknadsført i oversjøiske marknader som USA, Canada, Asia og Australia.
- Tal anløp frå cruise har auka i Luster og Vik dei siste åra, og der aukar utsleppa tilsvarande. I Flåm har tal anløp (og dermed også utslepp) vore stabilt dei siste åra. Det er ein tendens til at skipa blir større i alle hamnene, og større skip slepp ut meir enn dei mindre skipa (sjølv om utsleppa pr passasjer blir lågare).
- Medan dei fleste besøkande til Luster, Vik, Sogndal, Årdal, Lærdal og Høyanger kjem frå nærmarknadane (når ein ser vekk i frå cruise) er biletet noko annleis i Aurland. Her viser tal frå Flåmsbana ein stor andel turistar frå oversjøiske marknader. I tillegg kjem det mange frå oversjøiske marknader med cruiseskip til dei tre cruisehamnene i området.
- Elektrifisering av ferjer/turistbåtar og planlagd landstraum i Flåm reduserer lokale utslepp.
- Nullutsleppskrav kjem for verdsarvfjordane (små skip frå 2026, større frå 2032)
- Environmental Port Index (EPI)-ordning vert nytta både i Flåm, Skjolden og Vik. Samstundes manglar ein god overvaking av utslepp/ vatnkvalitet i hamnene.

3.2

Tiltak

- Langdistansefly er den store drivaren av utslepp frå reiselivet, og ein bør bremse marknadsføringa mot oversjøiske marknader for å få ned utsleppa.
- Ansvarleg marknadsføring mot nærmaknader
- Redusere tal anløp for å få ned utsleppa frå cruiseskipa.
- Fortsette arbeidet med elektrifisering av ferjer og turistbåtar i regionen.
- Realisere landstraum i Flåm og vurdere nytte/kost i andre hamner.
- Nytte Unngå-, Flytte-, Forbetre-rammeverket når ein skal vurdere tiltak for å redusere klimagassutslepp (NOU 2023:25). Rammeverket seier at det er størst reduksjonspotensial ved å unngå eller redusere unødvendig aktivitet, til dømes å reise mindre eller kortare. Det nest største reduksjonspotensialet kjem typisk frå å gjere aktiviteten på ein annan måte, til dømes ved å leggje til rette for meir kollektiv transport eller få turistar over på transportformer som slepp ut mindre (til dømes el-bilar og el-ferger). Det som har lågast reduksjonspotensial, og derfor gjerne bør prioriterast til slutt er å forbetre aktiviteten, slik som t.d energisparande tiltak på ferger, men elles oppretthalde same forbruksnivå og forbruksmønster. For reiselivet sin del vil det mest effektive for å få ned utslepp vere å få ned tal reiser og redusere reiseavstandar.

4 Infrastruktur tolegrense

Her baserer vi oss i hovudsak på innbyggjarundersøkinga til Visit Sognefjord for kommunane Lærdal, Årdal, Høyanger og Vik, samt innbyggjarundersøkinga som Vestlandsforsking gjorde i Aurland, Luster og Vik (2025).

Konsulentfirma Spor natur og friluftsliv gjorde i tillegg undersøkingar ved fire populære naturbaserte turmål i området; Prest, Molden, Kongevegen/ Vindhellavegen og Vettisfossen.

4.1 Funn

- Stor trafikk langs smale vegar særleg i delar av Luster og Aurland skapar kø, trafikkfarlege situasjonar, frustrasjon og beredskapsutfordringar.
- Bygdene Undredal, Flåm, Aurlandsvangen, Bakka, Skjolden, Fortun, Solvorn og Vikøyri har tidvis stort besøkstrykk og mangel på toalett, boshandtering, skilting og parkeringskapasitet. Med unntak av området kring hamna i Flåm, er infrastrukturen i bygdene i stor grad tilpassa innbyggartala.
- I Skjolden og Fortun og på Vikøyri er besøkstrykket direkte knytt til cruiseanløp. I Aurland er biletet meir samansett, der det er summen av besøkande som skapar høgt press, men med ca 110 anløp i året er det klart at cruise er ein viktig faktor her og. I Solvorn er det den store mengda dagsbesøkande som skapar utfordringar i sommarmånadane.
- Nasjonale og internasjonale trendar der cruiseskipa vert stadig større ser ein og i dei lokale hamnene. I Aurland gjer dei nye nullutsleppskrava også at det er dei store skipa som får komme i hamn. Større skip med fleire passasjerar skapar naturleg nok større press på lokalsamfunna.
- Dei tre utvalde turmåla som vart undersøkte (Prest, Molden, Vettisfossen, Vindhellavegen) treng betre merking, slitasjeførebygging, teljepunkt og vertskap.

- Gjennom inkluderande prosessar der både innbyggjarar, næring og kommune er involverte, utvikle tiltaksplanar som er tilpassa dei ulike pressområda.
- Planane bør innehalde tilpassa straktiltak, anten gjennom harde verkemiddel for å få ned trafikken (til dømes bremse tal cruiseanløp, sette opp bomveg, parkeringsforbod med handheving), eller mjukare verkemiddel med tilrettelegging i form av skilt, toalett, benkar osb.
- Planane bør og innehalde meir langsiktige tiltak, som til dømes lokale utviklingsplanar for pressområdet, vegar, parkering og grøntareal.
- Når det gjeld tilrettelegging langs populære turstiar tilrår vi å skilte stiane i tråd med «Merkehandboka» og ha eit medvite forhold til marknadsføring av turmåla. På fleire turmål har besøksvertar, som er betalte for å vere ute og informere turistar om parkering, turen, utstyrbehov, vanskelegheitsgrad osb. vist seg å ha effekt for ønska ferdsel. For å kunne dokumentere talet på turgåarar, måle endringar i trafikk og søke om tilskotsordningar, tilrår vi å setje opp teljarar for å registrere trafikken.
- Relevante vegmyndigheiter må på bana der vegutfordringane er størst. Erfaringane frå arbeidet med Stegastein syner kor naudsynt det er at kommunen får støtte frå fylkeskommune og nasjonale vegmyndigheiter. Tettare samarbeid er nøkkel for å lukkast med tiltaka.
- Vurdere om infrastruktur har naudsynt kapasitet før ein set i gong større satsingar eller skapar nye attraksjonar.
- I ei reiselivsnæring i rask vekst bør ein vurdere godt konsekvensane av auka tilrettelegging, det kan gje effektar som ikkje er ynskte.

Døme på tiltaksliste: Undredal (Endelegge tiltak og handlingsplan må forankrast lokalt):

- Faste møtepunkt mellom innbyggjarar, kommune og næring
- Innføring av parkeringsavgift
- Fleire toalett
- Infoskilt ved avkøyring (tal ledige parkeringsplassar)
- Bomløysing i høgsesong
- Flytting av bussparkering ut av sentrum
- Fleire møteplassar på veg ned til bygda
- Tydelegare skilting og oppmerking av parkeringsplassar

5 Sosial tolegrense

Sosial tolegrense handlar om korleis reiselivet påverkar livskvalitet og trivsel for innbyggjarane. Her baserer vi oss i hovudsak på innbyggjarundersøkinga til Visit Sognefjord for kommunane Lærdal, Årdal, Høyanger og Vik, samt innbyggjarundersøkingane som Vestlandsforskning gjorde i Aurland, Luster og Vik (2025).

Hovudspørsmålet frå oppdragsgjevar når det gjeld sosial tolegrense er om dei turistane som besøker regionen er dei me ynskjer i høve sosial berekraft. I materialet vårt blir det store talet på bubilturistar og cruiseturistar særleg halde fram som problematisk; her har tala vorte høge og skapar utfordringar lokalt. Dette er òg av dei overnattingssegmenta som legg att minst økonomisk lokalt.

5.1 Funn

- Undersøkingane våre viser store variasjonar: Nokre kommunar, som Årdal og Høyanger, ynskjer fleire turistar, medan Aurland og delar av Luster opplever trengsel og press på infrastrukturen. I Aurland er frustrasjonen sterk, med innbyggjarar som opplever tapt identitet og som vurderer å flytte
- Hovudutfordringane i Aurland: Bustadmangel knytt til stor vekst innan Airbnb og at store næringsaktørar kjøper opp bustader, stor trafikk langs smale vegar (særleg opp mot Stegastein), villcamping og trengsel i bygdene grunna stort besøkstrykk.
- Utfordringane i Luster er knytt til stor trafikk langs smale vegar i sommarmånadane, mykje villcamping, trengselproblematikk i Skjolden og nabobygdene ved cruiseanløp, samt mykje dagsbesøk i Solvorn.
- I Vik og Skjolden (og nabobygda Fortun) er det mykje frustrasjon knytt til store mengder turistar ved cruiseanløp. I Aurland er den knytt til den samla mengda turistar (der cruise er ein viktig del).
- Større cruiseskip gjev større tal cruiseturistar langs vegane og i bygder der infrastrukturen ikkje er bygd for det. *Både* størrelse på skip og tal anløp er difor avgjerande for belastninga
- Aurland og Luster har størst utfordringar knytt til villcamping, men bubilar og villcamping skapar også trafikkutfordringar i dei andre kommunane.

- Turistvertar har vorte nytta mellom anna ved Stegastein og i Nærøyfjorden, og erfaringane har vore positive.
- Undersøkingane våre viser at innbyggjarane i Aurland meiner reiselivsnæringa bidreg med gode inntekter for kommunen og mange arbeidsplassar. Cruiseturismen i Flåm, der perioden med anløp no strekkjer seg over mange månader, er ei viktig brikke i arbeidet med heilårs arbeidsplassar og opne servicetilbod året rundt. Samstundes viser undersøkinga vår at det er mykje frustrasjon knytt til reiselivet i kommunen, der det er store utfordringar knytt til trafikkavvikling (særleg Stegastein men og andre delar av kommunen), trengsel i bygdene (særleg Aurlandsvangen, Flåm, Undredal), villcamping og mangel på bustader for folk som vil busette seg i kommunen året rundt. 52% av dei som har svart på undersøkinga meiner det er altfor mange turistar i Aurland i høgsesong, 22% meiner det er litt for mange (fleire detaljer finn de i rapport frå innbyggjarundersøkinga i Aurland som blir publisert februar 2026) .

5.2 Tiltak

- Det er forventa vidare vekst i næringa og kommunar som opplever stor turisttrafikk, bør ha eigne reiselivsstrategiar som gjev utviklinga ei retning som er lokalt forankra.
- Kommunar med høgt besøkstrykk bør og vurdere å øymerke ei stilling til besøksforvaltning. Ein besøksforvaltar kan òg tilsetjast i eit interkommunalt samarbeid.
- I bygder som opplever høgt besøkstrykk bør ein utvikle eigne tiltaksplanar. Her bør både representantar frå innbyggjarane (lag, organisasjonar, grendelag), kommune, eventuelt representantar frå hamner, og reiselivsnæring møtes jamleg for å utvikle og justere tiltak undervegs, og avklare om ein ynskjer fleire besøkande, eller om ein vil setje tak på tal besøkande.
- Talet på cruiseturistar kan styrast t.d. gjennom å setje ei maksgrense for tal cruiseanløp, innføre maksimum tal passasjerar per dag og/eller innføre eit fast tal cruisefrie dagar i høgsesongen.
- Tiltak bør òg ha som mål å bygge gode lokalsamfunn!
- Tiltak som gjev auka opphaldstida til besøkande kan styrke innbyggjartrivsel og skape meir ro i reisemålet.
- Bruke handlingsrommet kommunane har for å regulere Airbnb. Aurland kommune prøvar no ut å bruke plan- og bygningsloven for å styre utviklinga, og erfaringane derfrå bør følgast nøye.

- For å få mindre villcamping kan bruke ein kombinasjon av meir informasjon til bilistane, tydelegare skilting og bruk av forbodsskilt. Aurland kommune har no søkt fylkeskommunen om løyve til å handheva forboda, og denne prosessen kan gje nyttige erfaringar til andre kommunar i liknande situasjon.
- Jamlege innbyggjarundersøkingar for å følgje utviklinga
- Vurdere eigne stillingar som vertskap/ turistvert i høgsesong kan nyttast der trykket er høgt. Erfaringane frå Nærøyfjorden og Stegastein har vore positive.
- Utvikle «codes of conduct» for ulike typar turistar og kommunisere desse tydeleg.

Døme på tiltak: Nærøyfjorden

Basert på ni intervju med aktørar i Nærøyfjordområdet og dokumentstudie har vår underleverandør Spor funne at toleevna til reiselivet og forvaltninga av Nærøyfjorden kan styrkast gjennom:

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

6 Tilrådingar

Dei følgande tilrådingane er retta til Sognarådet, med Visit Sognefjord som fagleg rådgjevar, basert på hovudfunn og konklusjonar i rapporten: «Moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for Sognefjorden» (2025).

Våre tilrådingar er at Sognarådet, med Visit Sognefjord som fagleg rådgjevar, bør:

- Vedta ein felles regional ambisjon for reiselivet, basert på prinsippa meir verdi per gjest, jamnare trafikk gjennom året, og tydeleg omsyn til lokalsamfunn, klima og natur framfor volumvekst. Eit felles rammeverk gjev tydelegare prioriteringar, meir legitimitet og styrka forhandlingskraft ovanfor stat, fylke og næring.
- Innføre årlege status- og læringsmøte mellom kommunane, både for å kunne sette i verk tiltak før problem blir akutte, og for at kommunane handterer utfordringar meir likt. Aurland kommune har lykkast i å skape gode inntekter og mange arbeidsplassar i reiselivsnæringa, men har og erfart kor krevjande besøksvekst er på mange område. Erfaringar frå det pågåande arbeidet med å utbetre vegen til Stegastein, og med å bruke det kommunale lovverket til å regulere Airbnb og villcamping bør delast.
- Ta initiativ til ei felles regional cruisestrategi mellom hamner og kommunar med mandat til å avklare maksgrenser for anløp i pressperioder, prioritere skip med lågare utslepp, sikre betre lokal verdiskaping pr passasjer og unngå at enkeltkommunar står aleine i krevjande avvegingar. Vi tilrår ikkje auke i tal cruiseanløp eller passasjervolum per dag i Vik, Skjolden eller Flåm før tiltak er gjennomført.
- Fremje tiltak som utviklar produkt i skuldersesong, stimulerer til lengre opphald framfor dagsturar, fordeler trafikk til fleire bygder og mindre kjende attraksjonar og støtte enkeltkommunane som treng sterkare styring av trafikken på dei mest pressa attraksjonane/ bygdene.
- Ta ei koordinerande rolle for prioritering av trafikksikrings- og mobilitetstiltak, betre samarbeid med fylkeskommune og statlege vegmyndigheiter, samt regionale standardar for parkering og informasjon.
- Vurdere om besøksforvaltningskompetansen til Visit Sognefjord kan knytast tettare mot enkeltkommunar som har høgt besøkstrykk, slik at deira kompetanse i større grad kan bidra til å løyse utfordringane særskilt i pressområda.

- Fremje tiltak for å få betre samsvar mellom målsettingar om stor utsleppsreduksjon i Masterplan Sognefjord på den eine sida, og fortsatt marknadsføring mot oversjøiske marknader og auke i tal cruiseanløp på den andre.
- Vurdere om oppgåver knytt til besøksforvaltning bør leggest som ei interkommunal oppgåve, eller heller vere direkte knytt til kommunar som opplever stort press. Vekst i reiselivet gjev auka press på fellesgode og i dag er det ingen som «har ansvar» for besøksforvaltning i regionen.
- Sognarådet bør kommunisere tydeleg at regionen ønskjer reiseliv som styrkar lokalsamfunn, vel kvalitet framfor volum, set grenser når det må til, og samarbeider på tvers for å ivareta regionen. Klare signal gjer det enklare for næringa å tilpassa seg og vil styrke omdømmet til regionen.
- Føreslå ei treårig gjennomføringspakke basert på punkta over.