



TÅLEGRENSEANALYSE CRUISE
NORDFJORD

Januar 2024

Amland
REISELIVSUTVIKLING

2469
reiselivsutviklinga

Partner

1. Innledning og formål

Nordfjorderrådet har i samarbeid med Nordfjordkommunene og Visit Nordfjord AS startet arbeidet med å bli sertifisert gjennom «Merket for bærekraftig reisemål». I tillegg har Nordfjorderrådet iverksatt prosjektet «Grønn transport Nordfjord».

Som et ledd i gjennomføringen av begge prosjektene har Nordfjorderrådet med samarbeidspartnere besluttet å gjennomføre en tålegrenseanalyse for cruisetrafikken i Nordfjord. Tålegrenseanalysen skal danne grunnlaget for å oppnå gjeldende krav i cruisetillegget for «Merket for bærekraftig reisemål» samtidig som kunnskapen skal benyttes i det videre arbeidet med lokale reiselivs- og cruisestrategier samt å tilrettelegge for et bærekraftig og grønt transportsystem i Nordfjord.

Arbeidet med tålegrenseanalysen har vært koordinert av Nordfjorderrådet som har vært oppdragsgiver. Det har også vært en egen referansegruppe bestående av representanter fra havner, attraksjoner, destinasjonsselskap, cruiseoperatører og kommuner som har bidratt med innspill, faktaopplysninger og synspunkter i prosessen. Referansegruppen har hatt 4 møter i løpet av prosessen. Amland Reiselivsutvikling v/Trond Amland har vært engasjert som ekstern prosjektleder for arbeidet.

Videre har det vært gjennomført datainnsamling og befaringer på sentrale steder som benyttes i cruisetrafikken til Nordfjord. Det er foretatt en rekke intervjuer og samtaler med sentrale aktører i cruisebransjen i Nordfjord og prosjektledelsen har også deltatt på lokalt innbyggermøte i Loen der cruiseturisme var tema.

Gjennomføring av tålegrenseanalysen har som mål å komme frem til et anbefalt nivå av fremtidig cruisetrafikk i samtid til Nordfjord, sett i forhold til reisemålets kapasitet, infrastruktur og tåleevne. Analysearbeidet skal frembringe fakta og være et godt kunnskapsgrunnlag for reisemålet for å kunne ta gode valg og beslutninger mht fremtidig cruisetrafikk, og som grunnlag for en helhetlig besøksstrategi for reisemålet. Dette vil kunne legge grunnlag for en bedre lokal utvikling og styring av cruiseturisme til Nordfjord innenfor anbefalte tålegrenser med hensyn til folkemengder, verdiskaping og miljø.

2. Premisser for vurderinger i tålegrenseanalysen

I det følgende skisseres viktige premisser og forutsetninger som vi legger til grunn for tålegrensevurderingene.

- Kvantitative analyser er basert på tall for perioden mai-september, da dette er den perioden som har størst trafikk og hvor det til tider kan oppstå utfordringer mht et stort antall tilreisende til samme tid. De øvrige månedene vurderes ikke å representere en utfordring i forbindelse med tålegrensevurderinger.
- Analysene baseres på kartlegging av reelle tall for cruisetrafikk i 2023 og annen ferie/fritidsrelatert trafikk til Nordfjord.

- Antall cruisepassasjerer til den enkelte havn og til regionen samlet er basert på innrapporterte reelle tall fra havnene. Videre er det forutsatt at 90% av passasjerene går i land. Det er forutsatt at 40% av passasjerene som går i land i Måløy og Nordfjordeid drar på organiserte utflukter og at 50% av passasjerene som går i land i Olden/Loen drar på utflukter. Denne forutsetningen er basert på beregninger fra havnene og lokale operatører.
- Tålegrensevurderinger gjøres på bakgrunn av beregnet antall cruisepassasjerer, antall cruiseanløp, kapasitet ved sentrale besøkssteder og basert på antall øvrige tilreisende til Nordfjord.
- Eksisterende havneinfrastruktur er utgangspunkt for tålegrenseanalysen.
- FN's mål for bærekraftig utvikling SDG (Sustainable Development Goals) legges til grunn

3. Om tålegrenseanalyser

Tålegrenser og tålegrenseanalyser har sitt opphav fra vurderinger av hva biologisk mangfold tåler uten at det medfører store eller permanente skader. Tålegrensevurderinger er etter hvert blitt tatt i bruk innenfor andre områder. FN's bærekraftsmål, som både offentlige og private virksomheter har tatt inn i sine styringssystemer de senere årene, har flere tema der det er relevant å vurdere og prioritere tålegrenser. På 1990-tallet da bærekraftig utvikling også ble et sentralt tema innenfor turisme, ble dette i stor grad relatert til begrepet «*Carrying capacity*», spesielt fordi dette begrepet handlet om å vurdere grenser. (Tourism Management, 33, 2012). Tålegrenseanalyse har derfor også blitt et verktøy der indikatorer for ytre grense av toleranse kan være konkrete tall og verdier, eller kvalitative vurderinger.

Tålegrenseanalyse benyttes også innenfor reiseliv og er et fellesbegrep for ulike metoder for å analysere hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Bruk av tålegrenser kan gjøres ut fra ulike metodiske tilnærminger, og må sees på som et verktøy for planlegging av besøksstrategier og utvikling av reiseliv som en bærekraftig næring. Tålegrenseanalyser må gjøres på grunnlag av reisemålets spesielle karakteristika, og ved å vurdere lokale faktorer som påvirker og er førende for en bærekraftig turisme.

En metode i arbeidet med tålegrenseanalyser er «*Carrying Capacity*» som defineres som «*maks. antall mennesker som kan besøke en destinasjon til samme tid uten å forårsake ødeleggelser av fysisk, økonomisk, sosiokulturell, miljømessig, og uakseptabel reduksjon i kvaliteten for besøkendes tilfredshet*» (Kilde: WTO – World Travel Organization, 2003).

«*Carrying capacity*» er altså punktet der en destinasjon eller område mister sin attraktivitet som følge av antall besøkende. «*Carrying capacity*» må vurderes ut fra flere dimensjoner som fysisk struktur, økonomi, fasiliteter for å styre store mengder mennesker, besøkendes tilfredshet og toleransegrensen for lokalsamfunnet og innbyggere.

«Carrying capacity» trenger ikke å lede frem til et eksakt tall for antall besøkende. En anbefalt øvre og nedre grense kan være mer hensiktsmessig. Det finnes heller ingen matematisk modell som gir svar på et reisemåls «carrying capacity». Når man skal utarbeide en anbefalt «carrying capacity» er det imidlertid noen viktige dimensjoner som bør inngå i analysearbeidet og som beskriver reisemålet samt eksterne faktorer som påvirker reisemålet, som turismens intensitet og konsentrasjon i tid og sted, turistflyt inn til og på reisemålet, konsekvenser som f.eks. brukerkonflikter og årsakssammenhenger. Det vises her til fig. 2 *Dimensjoner ved tålegrenseanalyser*, samt til vurderinger av disse i kap. 4.

Et annet begrep i tålegrenseanalyser er «Visitor Flow Management». Dette er en prosess som viser hvordan turister beveger seg på et reisemål og hvordan man kan påvirke flyt og bevegelsesmønstre for turister. Dette er mulig å gjennomføre dersom man har en viss formening om hvor mange turister som er på et reisemål på en spesifikk dag eller tidspunkt, og hvilke steder på reisemålet de mest sannsynlig besøker og vil besøke. Ut fra dette kan man kartlegge et mønster for hvor turister beveger seg. Basert på en slik kartlegging kan man øve innflytelse på og lede grupper av mennesker slik at det gir gode kvalitetsopplevelser for gjestene og begrenset press på lokale besøksteder, lokalbefolkning og ressurser. «Visitor Flow Management» kan bruke flere virkemidler som f.eks. åpningstider på attraksjoner, ankomst- og avreisetider, påvirke design av reiseruter, skilting, guiding, prising og reguleringer samt bruk av teknologi.

Tålegrenseanalyse er derfor et fellesbegrep for ulike metoder for å analysere hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Bruk av tålegrenser kan gjøres ut fra ulike metodiske tilnærminger, og må sees på som et verktøy for planlegging av besøksstrategier og utvikling av reiseliv som en bærekraftig næring. Tålegrenseanalyser må gjøres på grunnlag av reisemålets spesielle karakteristika og ved å vurdere lokale faktorer som påvirker og er førende for en bærekraftig turisme.

3.1 Metode

I vårt arbeid med tålegrenseanalysen legger vi til grunn de to metodene som er beskrevet i kap. 2. Nedenfor vises en modell for metodikk som et rammeverk for analysearbeidet. På bakgrunn av dette vil det så gjøres vurderinger om hva som er anbefalt tålegrense for cruisetrafikk til Nordfjord.

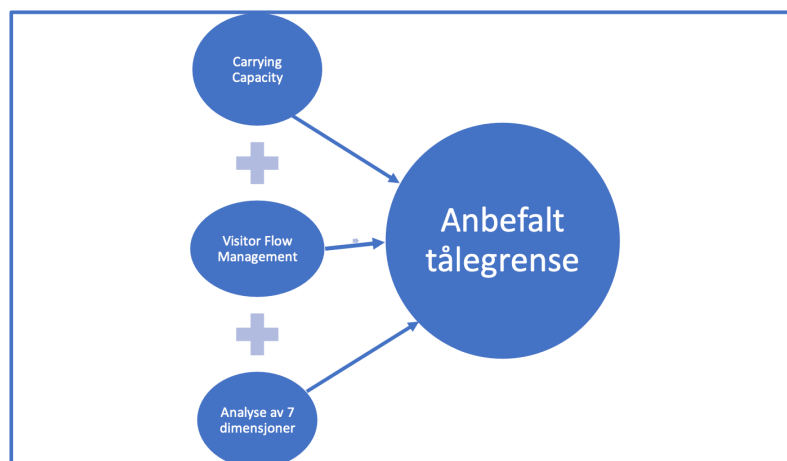


Fig. 1 Modell for tålegrensevurderinger (Amland 2022)

I analysedelen «*Carrying capacity*» vil vi legge til grunn en del førende premisser for prosessen og gi en overordnet beskrivelse av reisemålet og regionen i cruiseturisme sammenheng. Videre vil vi kartlegge forholdet mellom nåsituasjonen og ønsket situasjon. Her vil vi analysere indikatorer som fordeling av antall cruiseskip pr. dag, antall passasjerer pr. dag, ankomsttider, avreisetider, lengde på opphold og fordeling på ankomstdager. Vi analyserer også annen type reisetrafikk til Nordfjord slik at cruisetrafikken vurderes i en helhetlig sammenheng, og som en del av det totale reisemønsteret til Nordfjord knyttet til ferie- og fritidstrafikk.

I analysedelen «*Visitor Flow Management*» ser vi på flytmønsteret fra havn til de forskjellige utfluktsstedene i Nordfjord, hvor publikumsstrømmene går, bevegelsesmønster og besøk til severdigheter og attraksjoner samt eventuelle kø- og presspunkter i regionen. Vi ser også på hva som er kapasitet og begrensninger på de mest besøkte stedene, attraksjonene og severdighetene i Nordfjord.

3.2 Dimensjoner ved tålegrensevurderinger

Når vi skal vurdere et anbefalt nivå for cruisetrafikk til Nordfjord må vi foreta vurderinger ut fra ulike dimensjoner, ref. kap. 2 i rapporten, der *Carrying Capacity* og *Visitor Flow Management* defineres og omtales. Basert på vurderinger av 7 ulike dimensjoner som vist i fig. 2 nedenfor, vil vi på grunnlag av dette gjøre anbefalinger av hva som bør være veiledende, øvre grense for cruisetrafikk til Nordfjord. Målet er å komme frem til anbefalinger som er destinasjonsstyrt og basert på lokale forhold og premisser og som er bærekraftig både mht økonomi, miljø og klima og lokalsamfunn. Det vil derfor bli gjort vurderinger basert både på kvantitative og kvalitative data.



Fig. 2. Dimensjoner ved tålegrensevurderinger (Amland 2022)

4. Nordfjord som reisemål

Nordfjord ligger lengst nord i Vestland fylke, og fjorden med samme navn strekker seg fra Stadhavet og 106 km inn i landet til Stryn. Regionen består av Kinn, Stryn, Gloppen, Stad og Bremanger kommune. Nordfjord er en bo- og arbeidsregion med om lag 30.000 innbyggere.

I reiselivssammenheng tilbyr Nordfjord et bredt spekter av utendørsaktiviteter fra fotturer, brevandring til ski og kajakkpadling, og med en rekke velutviklede stinettverk som gir tilgang til den flotte naturen. Regionen har også en rik kulturell arv, som gjenspeiles i museer og historiske steder. Kystkulturen er spesiell, og fiskeværerne forteller mange historier om svunne tider. Lengst ute troner Vestkapplatået mot det mektige Stadhavet. Jostedalsbreen nasjonalpark, «hjemmet» til mange breer, gir også muligheter for fotturer og utforskning av isbreer.

Nordfjordeid er kommunesenteret i Stad kommune, en kommune som ble etablert 1.1.2020 ved sammenslåing av Selje, Eid og deler av Vågsøy kommune. Kommunen har ca. 9 500 innbyggere og ligger midt i Nordfjord. Stad kommune starter ved Hornindalsvannet som er Nord-Europas dypeste innsjø på 514m. I Stad kommune finner en flere kjente attraksjoner og severdigheter som Vestkapp, Selja kloster, Sagastad Vikingsenter, Norsk Fjordhestsenter og Operahuset Nordfjord. Nordfjordeid er også kjent som arrangør av en av de største utendørs musikkfestivalene i Norge, Malakoff Rockfestival.

Stryn er en kommune innerst i Nordfjord og har om lag 7 100 innbyggere. Siden midten av 1800-tallet har folk fra hele verden kommet til Stryn for å oppleve den fantastiske naturen. Briksdalsbreen har fasinert mennesker fra hele verden i over 150 år, og den er minst like populær i dag. Jostedalsbreen Nasjonalparksenter ligger i Oppstryn og Nasjonal Turistveg Gamle Strynefjellsvegen går mellom Stryn og Sjøk.

Gloppen kommune grenser til fem andre kommuner: Stad kommune, Stryn kommune, Sunnfjord kommune, Kinn kommune og Bremanger kommune. Kommunen har ca. 5 800 innbyggere og kommunesenteret er Sandane. Gloppen ligger på sørsiden av fjorden Nordfjord med to fjordarmer; Gloppefjorden og Hyefjorden. Blant kommunens kjente severdigheter er Vestlandets største menneskebygde tinghaug kalt Kamilshaugen. Videre er Holvikejekta en del av samlingene til Nordfjord folkemuseum og representerer de historiske båtbyggertradisjoner i kommunen.

Loen er en sentral bygd i Stryn kommune. I bygden finn en blant annet Hotel Alexandra som ble etablert så tidlig som i 1884. Like ved finner man Loen Skylift, gondolbanen som tar deg opp til toppen av fjellet Hoven, 1011 moh. Her finner man også via Ferrata Loen. I Kjenndalen, i enden av Lovatnet ligger Kjenndalsstova, og 5 km lengre inne i dalen finner man Kjenndalsbreen.

Olden er en vakker liten bygd i Stryn kommune. Bygden ligger fint til ved Oldenelva, som munner ut i Nordfjorden. Olden er en innfallsport til vakker natur og til vakre Oldedalen. Lengst inne i Oldedalen finner man den mektige Briksdalsbreen.

Bremanger er en kommune med ca. 4 000 innbyggere og med historisk kraft via sin kystkultur, steinalder bosetninger og helleristningsfelt, vikingkonger med krigshistorie, sildefiske og industrihistorie. Gjennom

10 000 år har det vært bosetting i kommunen og man kan oppleve flere tusen år gamle kulturminner rundt om i kommunen. Kommunen ligger ute ved kysten mellom Florø og Måløy.

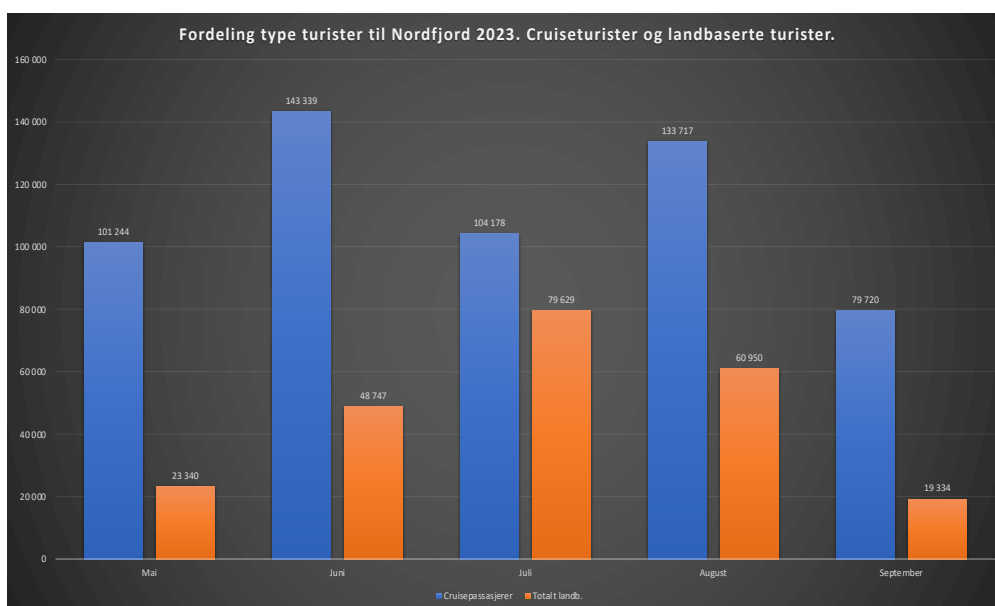
Bremanger er også kjent for sine hvite strender, sjøklipper, høye fjell, fjord, seilingsled, hav og isbre. I Bremanger kommune kan man vandre på hvite strender, gå topptur på Hornelen, Europas høyeste sjøklippe eller gå Ålftobreen, Bremangers høyeste fjelltopp, og besøke det sjarmerende fiskeværet Kalvåg med sitt særpreg av sjøbuer og naust. I Vingen finner man over 2 300 helleristninger som er ca. 7 000 år gamle.

Kinn kommune ble etablert 1.1.2020 og består av tidligere Vågsøy og Flora kommuner. Kommunen har ca. 17 000 innbyggere og byene Florø, Norges vestligste by og Måløy litt lengre nord er del av kommunen. Kommunen er imidlertid geografisk delt i to med Bremanger kommune som egen kommune mellom de to delene av Kinn. Det er den nordlige delen av Kinn kommune med bl.a. Måløy, som inngår i Nordfjordregionen.

4.1 Ferie/fritidstrafikk til Nordfjord

Ved vurderinger av tålegrenser for Nordfjord må den totale turisttrafikken til Nordfjord legges til grunn. Det betyr at vi må vurdere samlet turisme til Nordfjord i den aktuelle perioden, dvs. mai-september 2023. Selv om cruisetrafikken utgjør en betydelig del av den totale ferie/fritidstrafikken til Nordfjord tar vi også med den landbaserte trafikken, basert på overnattingsstatistikk fra visitNorwy/SSB.

Vi har hentet ut tall for antall ankomster på alle kommersielle overnattingssteder samt at vi har lagt til tall for AirBnb overnattinger. AirBnb ankomster er kalkulert til 35% av antall kommersielle ankomster, basert på erfaringstall fra andre destinasjoner. Av tallene trekker vi fra andel yrkestrafikk som fremgår av nevnte månedsstatistikker, da dette er besøkende som ikke besøker Nordfjord i ferie/fritidssammenheng og som i svært liten eller ingen grad benytter seg av attraksjons- og severdighetstilbudene i Nordfjord.



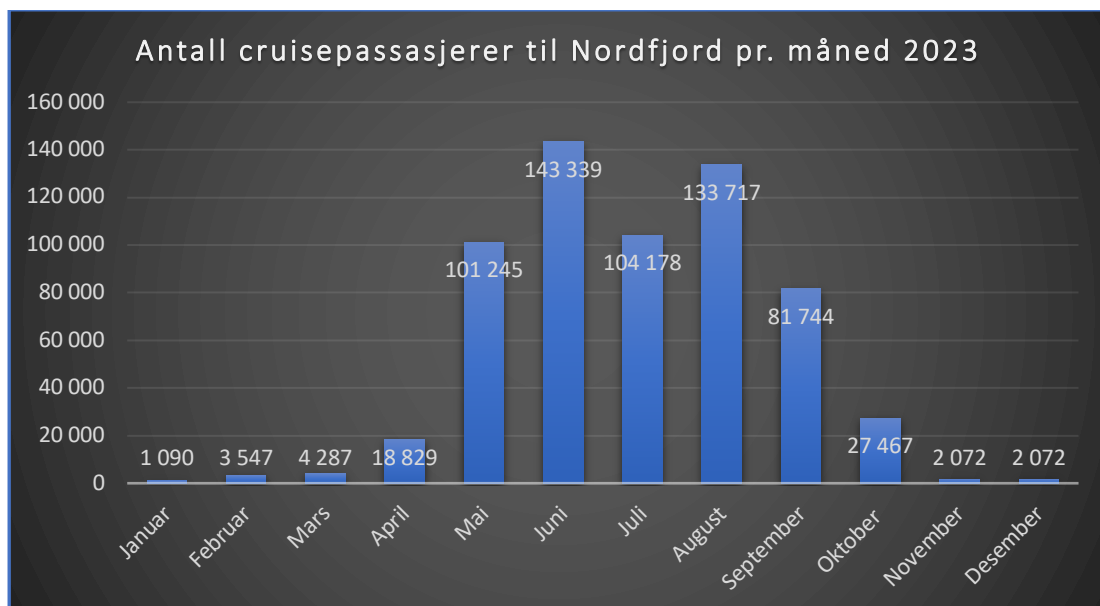
Tbl. 1. Fordeling type turister til Nordfjord, mai-september 2023

I perioden mai-september 2023 var det ca. 794 000 tilreisende personer til Nordfjord som ferie/fritidsreisende. Av dette var det ca. 564 000 cruisegjester, mens 232 000 personer var landbaserte turister. Cruise gjestene utgjør i sommersesongen ca. 71% av totalt antall tilreisende, mens landbaserte turister utgjør 29% av alle turister til Nordfjord.

August er den mest besøkte måneden med 194 000 turister, deretter følger juni med 192 000 og juli med 184 000 turister. Juli måned har en noe mer jevn fordeling mellom cruiseturister og landbaserte turister enn de øvrige sommermånedene. Dette skyldes både at det er lavere cruisetrafikk i juli enn juni og august samt at juli er fellesferiemåned med en større andel av norske, landbaserte turister.

Andelen cruiseturister på 71% for hele sommersesongen er meget høy sammenlignet med en rekke andre destinasjoner. I Lofoten utgjør f.eks. cruise gjester 36% av den totale ferie/fritidstrafikken. Årsaken til at cruisetrafikken utgjør en så høy andel i Nordfjord skyldes nok delvis at det er begrenset med overnattingskapasitet i regionen, spesielt innenfor hotellsektoren. I tillegg har Nordfjord nå 3 relativt store cruisehavner med til dels mange anløp av store cruiseskip som gjør et betydelig utslag i statistikken over totalt antall ferie/fritidstilreisende.

4.2 Cruisepassasjerer til Nordfjord 2023

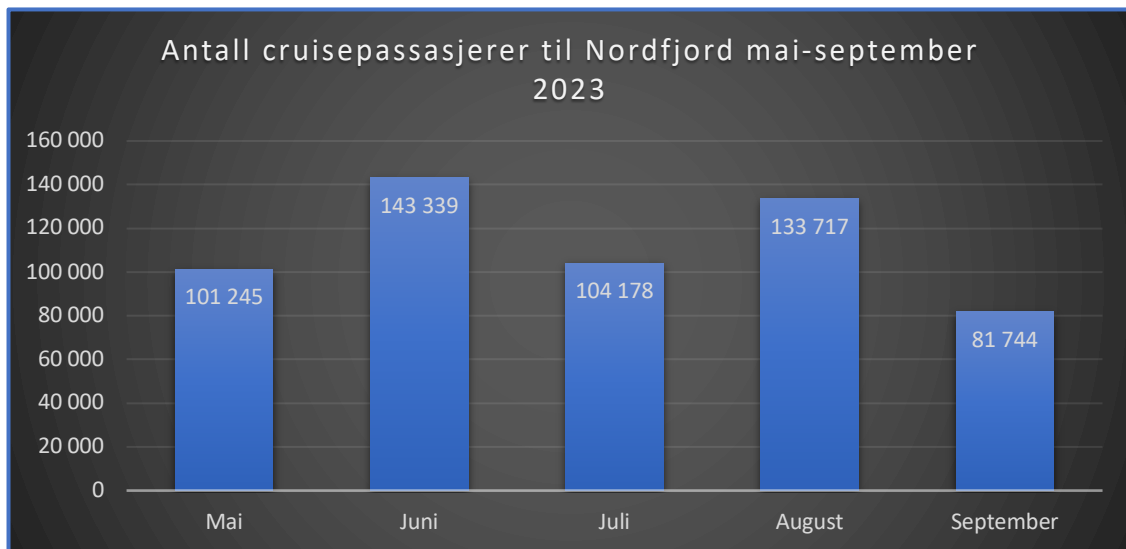


Tbl. 2. Antall cruisepassasjerer til Nordfjord pr. måned i 2023

I 2023 var det 263 cruiseanløp til Nordfjord med et samlet passasjerantall på 621 560. Det var cruiseanløp i alle årets 12 måneder, men hovedandelen av cruisetrafikken fant sted i perioden mai-september med 225 anløp og 564 000 cruisepassasjerer. Andelen i denne perioden utgjør 90% av cruisetrafikken i hele 2023.

Tilsvarende tall for 2022 viser totalt 490 000 cruisepassasjerer til Nordfjord. Disse tallene er imidlertid preget av at 2022 var et oppstartsår etter Covid pandemien, noe som bl.a. medførte et generelt lavere

belegg ombord på cruiseskipene samt at en del seilinger ikke kom i gang før sent på året. Det er derfor ikke relevant å sammenligne tall for 2022 og 2023. Det som imidlertid er et faktum, er at cruise- trafikken til Nordfjord har økt betydelig fra 2022 til 2023.



Tbl. 3. Antall cruisepassasjerer til Nordfjord i perioden mai-september 2023

90% av cruisetrafikken i 2023, dvs. 564 000 cruisepassasjerer fant sted i perioden mai-september. Juni var den måneden med mest cruisetrafikk med 143 000 cruisepassasjerer, tett fulgt av august med 134 000. Mai og juli hadde omtrent like mye trafikk, men ca. 30% lavere trafikk enn i juni og august.

Når vi ser på antall cruisepassasjerer pr. dag til Nordfjordregionen er det store variasjoner. I juni var det 5 dager med mer enn 10 000 passasjerer pr. dag. Høyeste tall for antall cruisepassasjerer pr. dag i juni var 13 450 passasjerer. Det var kun 4 dager uten anløp til Nordfjord i juni og det var 6 dager med anløp i alle 3 havner.

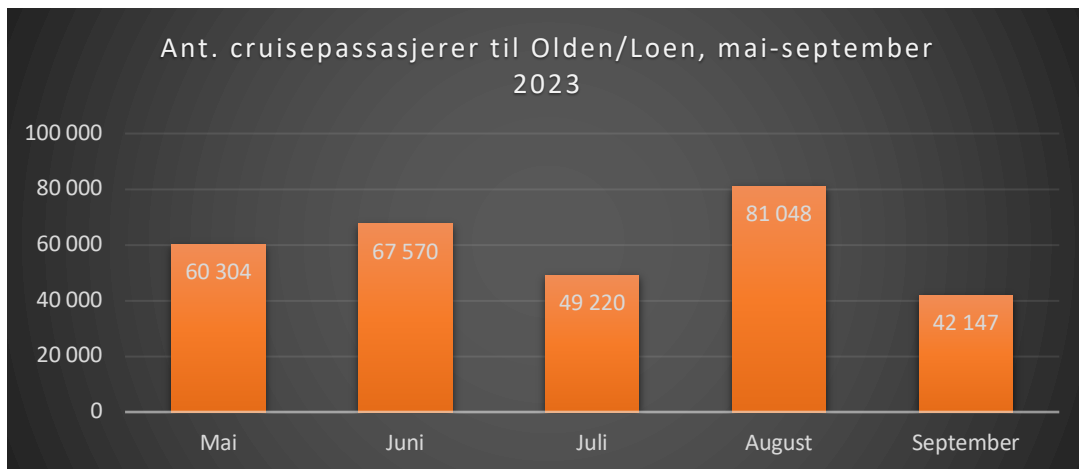
I august var det 4 dager med mer enn 10 000 passasjerer pr. dag. Høyeste dagstall var 15 920 passasjerer. Det var 6 dager uten anløp til Nordfjord i august og det var 3 dager med anløp i alle 3 havner.

I juli var det 3 dager med mer enn 10 000 passasjerer pr. dag. Høyeste dagstall var 17 250 passasjerer. Dette var også det høyeste dagstallet i 2023. Det var 4 dager med mer enn 10 000 passasjerer i august og 3 dager med anløp i alle 3 havner.

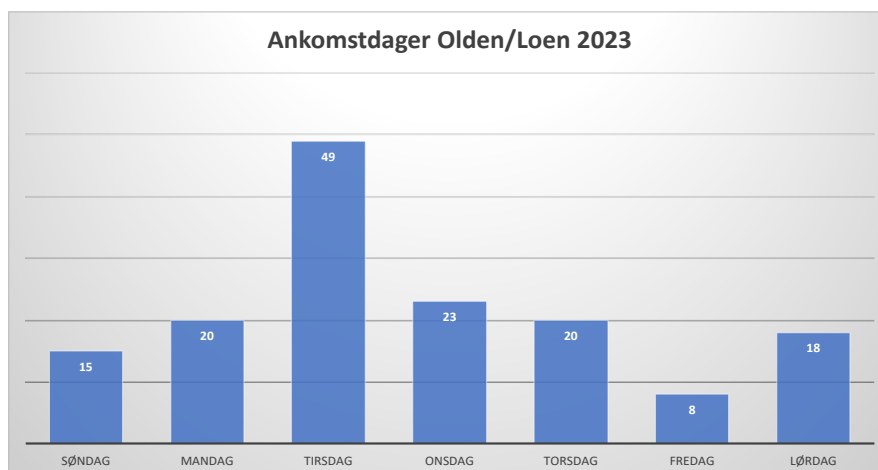
4.3. Cruise gjester til reisemålene/havnene i Nordfjord 2023

Olden/Loen hadde totalt 152 cruiseanløp i 2023 med totalt 332 488 passasjerer. Av disse var 123 anløp i perioden mai-september. Olden/Loen hadde cruiseanløp i 94 av 153 dager i denne perioden. På 12 av disse dagene var det anløp med små cruiseskip med mindre enn 200 passasjerer slik at et mer reelt tall for antall dager med cruiseanløp er 82 av 153 dager. Det var 26 dager med 2 cruiseskip på samme dag og 1 dag med 3 cruiseanløp. Høyeste antall passasjerer på en dag til Olden/Loen var 9 572. Det var 25

dager med mer enn 5 000 passasjerer pr. dag og av disse var 7 dager med mer enn 6 000 passasjerer pr. dag. August var den mest besøkte måneden med ca. 81 000 passasjerer til Olden og Loen. De langt fleste anløpene var til Olden, men 38 av de 152 anløpene var til Loen.

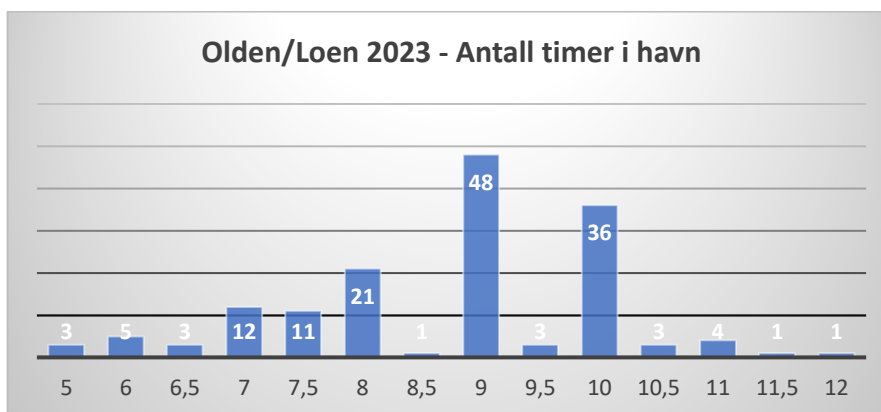


Tbl. 4 Antall cruisepassasjerer til Olden/Loen , mai-september 2023



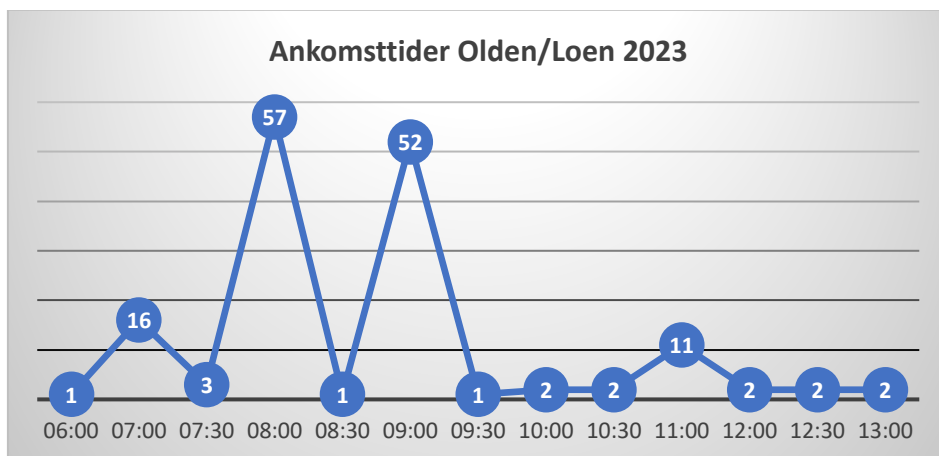
Tbl.5 Ankomstdager cruiseanløp Olden/Loen 2023

Olden/Loen har flest anløp på tirsdager med 49 av 152 anløp. Resten av anløpene fordeler seg likt på de andre ukedagene, men med fredag som den ukedagen med færrest anløp.



Tbl. 6 Antall timer i havn cruiseanløp Olden/loen i 2023

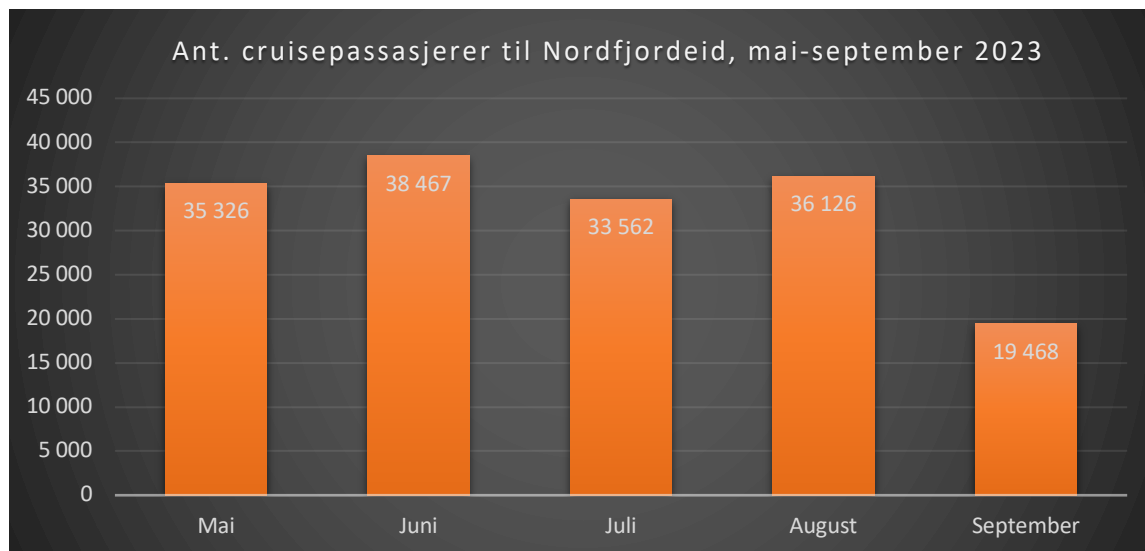
De fleste cruiseanløpene, dvs. ca. 60%, hadde mellom 9 og 10 timer liggetid i havn i Olden/Loen. Liggetid varierer fra 5 timer til 12 timer.



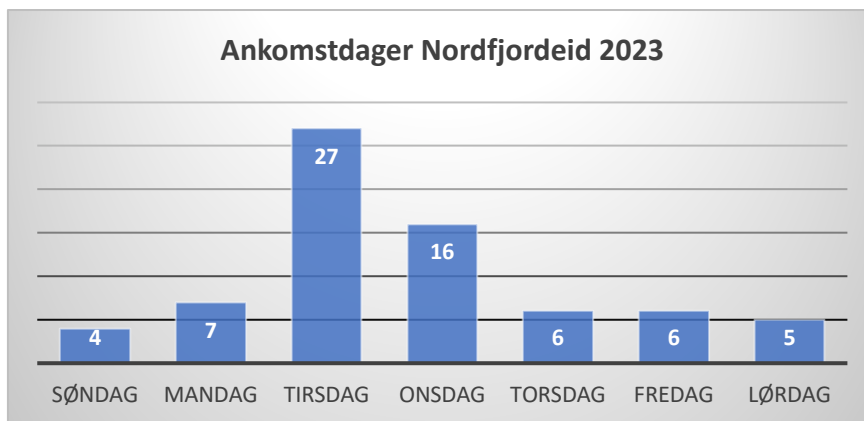
Tbl. 7 Ankomsttider cruiseanløp Olden/Loen 2023

De mest benyttede ankomsttidene i Olden/Loen er kl. 07.00 og kl. 09.00. 128 av 152 anløp var i dette tidsrommet.

Nordfjordeid hadde i 2023 totalt 71 cruiseanløp med til sammen 189 480 passasjerer. Av dette var 62 anløp med 162 950 passasjerer i perioden mai-september. Nordfjordeid hadde cruiseanløp i 59 av 153 dager i denne perioden. På 4 av disse dagene var det anløp med små cruiseskip med mindre enn 200 passasjerer, slik at et mer reelt tall for antall dager med cruiseanløp er 54 dager av 153 dager. Det var 3 dager med 2 cruiseskip på samme dag, men på disse dagene var skip nr. 2 mindre skip. Høyeste antall passasjerer på en dag til Nordfjordeid var 5 990. Det var 14 dager med mer enn 4 000 passasjerer pr. dag. Av disse var 3 dager med mer enn 5 000 passasjerer pr. dag. Cruisetrafikken fordeler seg relativt jevnt på de fire månedene mai-august og med en halvering i september.

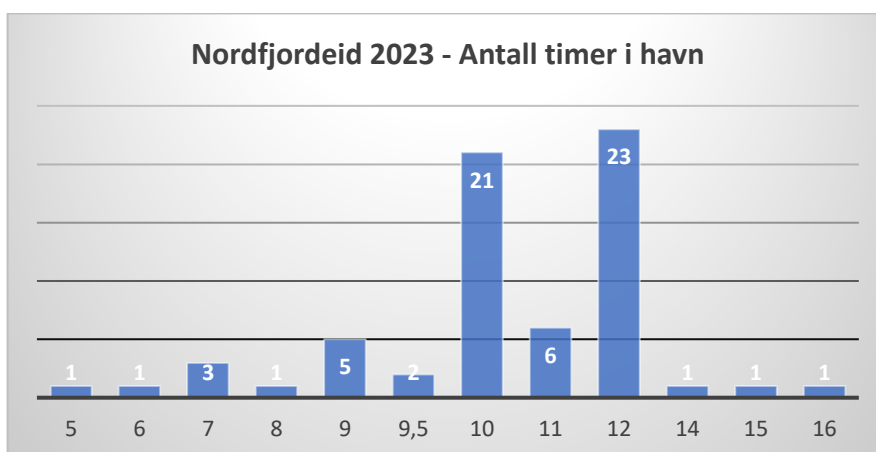


Tbl. 8 Cruisepassasjerer til Nordfjordeid, mai-september 2023



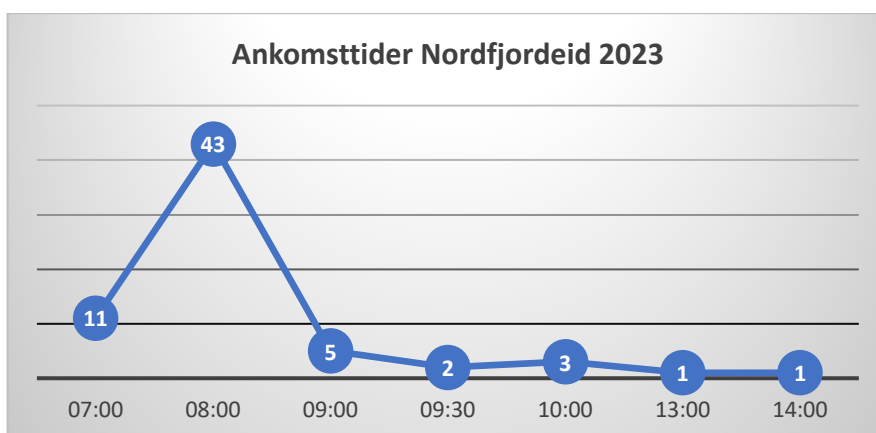
Tbl.9 Ankomstdager cruiseanløp til Nordfjordeid 2023

Nordfjordeid har flest anløp på tirsdager med 27 av 71 anløp og 16 anløp på onsdager (70%). Resten av anløpene fordeler seg likt på de andre ukedagene.



Tbl. 10 Antall timer i havn, Nordfjordeid 2023

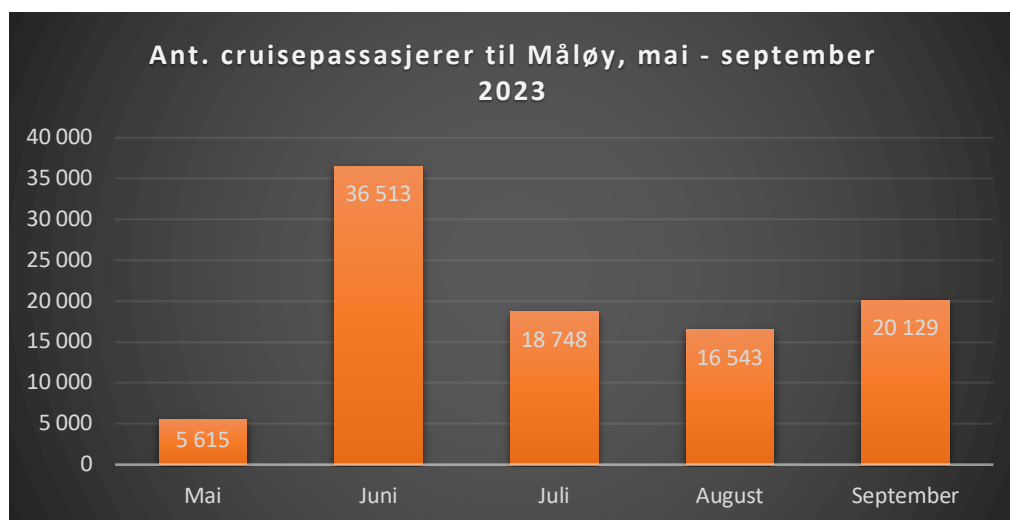
De fleste cruiseanløpene, dvs. ca. 62%, har mellom 10 og 12 timer liggetid i havn på Nordfjordeid. Liggetid varierer fra 5 timer til 16 timer.



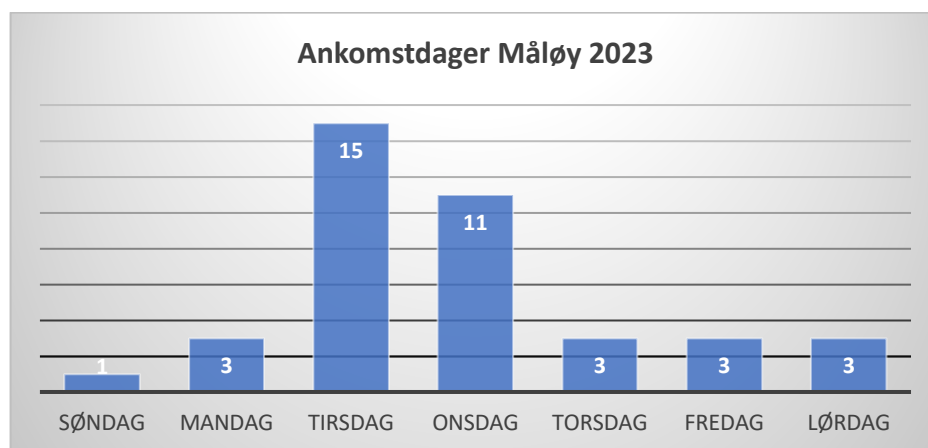
Tbl. 11 Ankomsttider Nordfjordeid 2023

54 av 71 anløp på Nordfjordeid er kl. 07.00 og kl. 08.00.

Måløy hadde totalt 40 cruiseanløp med tilsammen 97 458 passasjerer i 2023, alle anløp var i perioden mai-september. Måløy hadde cruiseanløp i 33 av 153 dager i denne perioden. På 4 av disse dagene var det anløp med små cruiseskip med mindre enn 200 passasjerer slik at et mer reelt tall for antall dager med cruiseanløp er 29 dager av 153 dager. Det var 4 dager med 2 cruiseskip på samme dag. Høyeste antall passasjerer på en dag til Måløy var 9 300. Det var 18 dager med mer enn 3 000 passasjerer pr. dag, hvorav 9 dager hadde over 4 000 passasjerer pr. dag og 1 dag hadde over 9 000. Cruisetrafikken til Måløy fordelte seg ulikt pr. måned med lite trafikk i mai, 36 000 passasjerer i juni og mellom 16 000 og 20 000 passasjerer i hhv juli, august og september.

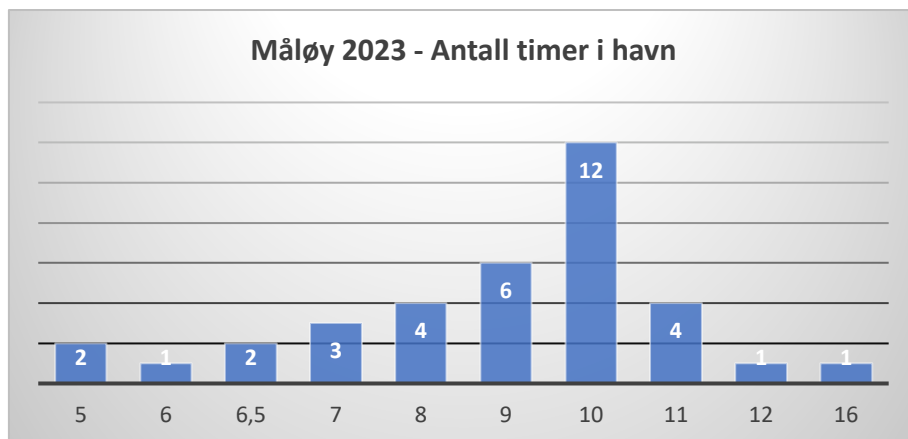


Tbl. 12. Cruisepassasjerer til Måløy mai-september 2023



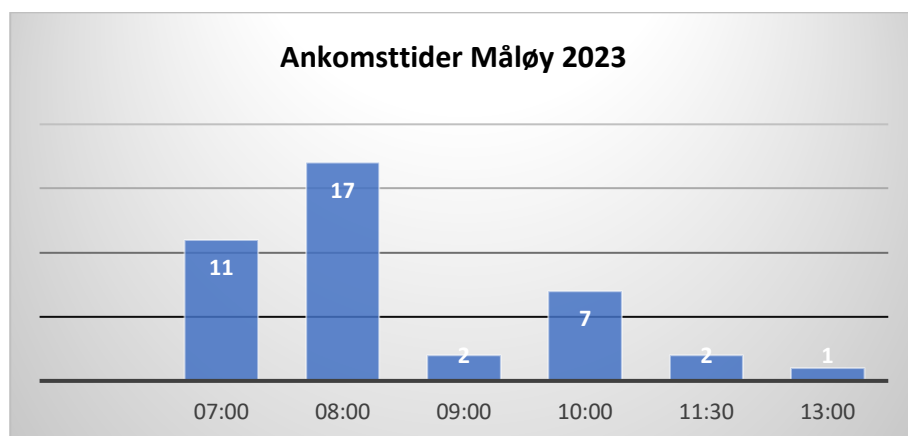
Tbl.13. Ankomstdager Måløy 2023

I likhet med de 2 andre havnene hadde også Måløy flest cruiseanløp på tirsdag og onsdager. 26 av 40 anløp var på disse 2 ukedagene.



Tbl. 14 Antall timer i havn, cruiseanløp Måløy 2023

De fleste cruiseanløpene til Måløy har 10 timers liggetid, 50% har mellom 9 og 11 timer. Liggetid varierer fra 5 timer til 16 timer.



Tbl. 15 Ankomsttider cruiseanløp til Måløy 2023

28 av 40 anløp til Måløy er i tidsrommet 07.00-08.00.

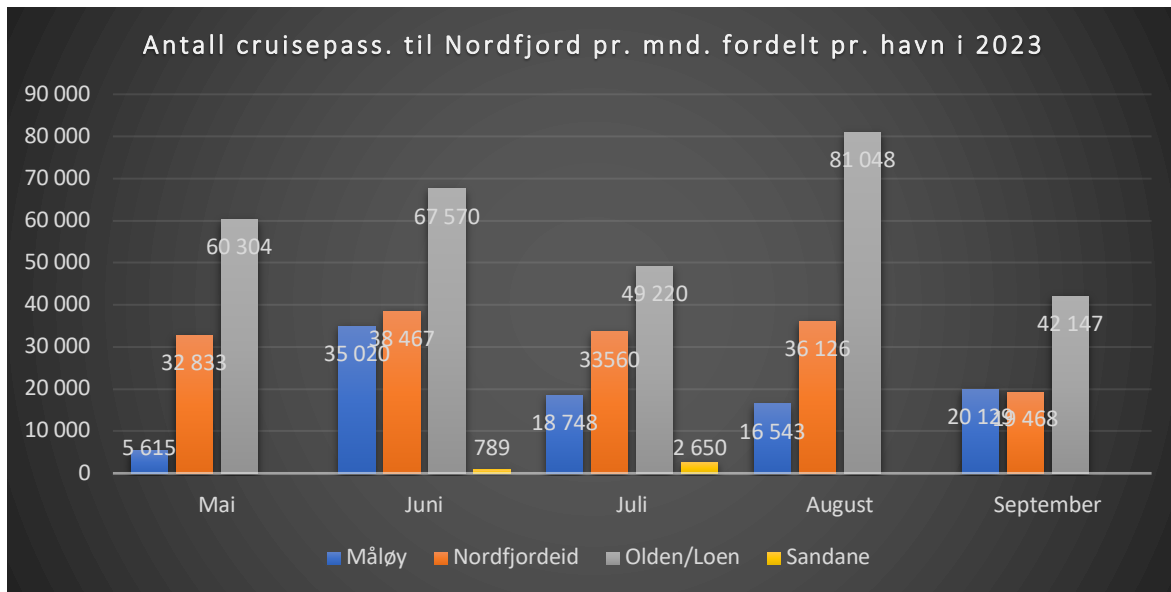
4.4. Fordelingen av antall cruiseanløp og cruisepassasjerer til de 3 havnene

Cruise gjestene utgjør i sommersesongen 2023 ca. 71% av totalt antall tilreisende, mens landbaserte turister utgjør 29% av alle turister til Nordfjord.

Olden/Loen er den desidert største cruisehavnen i Nordfjord både mht antall cruiseanløp og passasjerer. 300 290 passasjerer gikk i land i Olden/Loen i perioden mai-september 2023. Dette utgjør 53% av alle cruiseturister til Nordfjord i sommersesongen.

Nordfjordeid hadde totalt 189 480 cruisepassasjerer i 2023 og 162 950 passasjerer i sommersesongen (29%), mens Måløy hadde 97 550 passasjerer, alle i sommersesongen (17%). I tillegg var det 4 cruiseanløp i Sandane med 3 490 passasjerer, alle i sommersesongen.

Olden/Loen er den mest etablerte cruisedestinasjonen i Nordfjord med lange tradisjoner for cruiseturisme helt tilbake til 1895. Nordfjordeid som cruisehavn ble etablert i 2019 og Måløy startet med cruiseanløp i 2022.



Tbl. 16 Antall cruisepassasjerer i mai-september 2023 fordelt på de tre havnene.

5. Hvor går strømmene av cruisetrafikk i Nordfjord?

Nordfjord har en rekke utfluktsmuligheter, naturbaserte og kulturbaserte aktiviteter og severdigheter som cruiseturistene i stor grad benytter seg av. Enten ved at de deltar på organiserte utflukter kjøpt ombord på cruiseskipet, ved å kjøpe en utflukt på kaien, direkte hos lokale leverandører eller ved at de går på egen hånd når de går i land på reisemålet. Både i Måløy og på Nordfjordeid ligger cruiseskipene til kai i sentrum av reisemålet, mens i Olden er det kort vei til Olden sentrum.

Måløy

I Måløy er det spesielt Vestkapp, Selje, Hjortefarmen, Kannesteinen og Refvik stranden som er de mest benyttede utfluktsmålene. Måløy Adventure, et lokalt kommersielt selskap eid av 27 lokale reiselivsbedrifter, organiserer en stor del av utfluktene knyttet til cruiseanløp i Måløy. De opplyser at ca. 80% av deres utflukter er i nærområdet, dvs. i ytre del av Nordfjord. I 2023 sesongen har selskapet hatt en kapasitet på ca. 2700 cruisepassasjerer på utflukt pr. dag. Selskapet har for 2024 sesongen utviklet flere nye utfluktstilbud for å kunne spre trafikken enda bedre og vil i 2024 ha en kapasitet på ca. 3 400 passasjerer på utflukter pr. dag fra cruiseanløp til Måløy. De nye utfluktstilbudene er i hovedsak turer med båt slik at dette ikke vil belaste veiene i større grad enn i dag.

På listen over utflukter har de mer enn 20 ulike utflukts alternativer som tilbys. Dette innbefatter en rekke rundturer med buss, men også turer med båt, både veteranbåt og ribbåter. Bl.a. tilbys det rib safari, havfisketurer til øyene omkring Måløy, firsafari og besøk på hjortefarm. Det tilbys også historisk byvandring i Måløy, besøk på Måløyraid Senteret og fjellvandring.

Den mest benyttede turen med utgangspunkt i Måløy er «**Highlights turen**» som går til Kannesteinen, Kråkenes fyr og Refvik stranden. Her har man lagt opp mønsteret slik at det er kun 1-2 bussgrupper om gangen på hvert sted. Måløy Adventure kan ha opptil 650 passasjerer på denne turen pr. dag. Måløy Adventure hadde tilsammen 223 bussturer med denne turen i 2023.

Måløyraid Senteret ligger i Måløy sentrum og har hatt stor glede av cruiseturismen til Måløy de siste to årene. I 2022 hadde senteret ca. 3 500 besøkende. Pr. juli i 2023 har senteret hatt 2 000 besøkende. Det meste man har hatt på en dag er 170 besøkende. Cruiseturismen er vesentlig for senteret og for at man skal kunne utvikle og utvide dette. For 2024 sesongen planlegges det en utvidelse av sentret i flere rom og i bunkers. Senteret tar imot mindre grupper og har en del individuelle besøkende da senteret ligger i sentrum av Måløy.

Vestkapp er det vestligste fjellplatået i Norge og ligger på ca. 500 moh. Her finnes det en mindre restaurant med 40 sitteplasser samt parkeringsplass for busser og biler. Veien opp fra hovedvei til fjellplatået er kommunal vei, men veien er smal og usikret, og har stor trafikk, spesielt på dager cruiseanløp. Parkeringsplassen har kapasitet til 2 busser samtidig og begrenset snuplass. Ved cruiseanløp er det vanlig med 8 busser på besøk i løpet av dagen, men man har her registrert dager med opp til 15 busser og opptil 4 busser samtidig. I løpet av cruisesesongen er det ca. 250 busser med cruisepassasjerer som er oppom Vestkapp. Det er først og fremst utsikten og toalettbesøk bussgruppene kommer for, og restauranten opplyser at de har liten omsetning fra cruisegjestene. Vanligvis er oppholdet på Vestkapp kun 30 min. Restauranten som eier parkeringsplassen har derfor innført parkeringsavgift for busser. I tillegg til trafikk fra Måløy er det også en del busser fra cruiseanløp i Nordfjordeid som besøker Vestkapp. I 2023 hadde Måløy Adventure 163 bussbesøk på Vestkapp og fra Nordfjordeid var det 85 busser med cruisepassasjerer på besøk. Det er ingen utflukter fra Olden/Loen som har besøk på Vestkapp inkludert. Måløy Adventure vil for 2024 sesongen med et noe lavere maks. tall pr. dag til Vestkapp enn i år.

På **Selje** har man en rekke bussankomster med cruisepassasjerer. Stort sett er de der i 30 min. og har kun tid til å gå på toalett, ta bilder og reise videre. Lokalt mener man det er et stort potensial, og det pekes spesielt på Selje Regionale Pilgrimsenter og Prestegarden som et sted å besøke. Måløy Adventure opplyser at for 2024 sesongen kutter man ut stoppet i Selje, og man vil kun tilby turer til Selje der tur ut til Selja kloster er inkludert.

Noen grupper har tur med klosterbåten ut til Selja Kloster inkludert. Klosterbåten er eneste båt som kjører ut til Selja kloster. Fjordguiding Selje som drifter klosterbåten har kapasitet til 30 passasjerer på hver tur og har en kapasitet på 250 pers. pr. dag. De er svært fornøyde med utviklingen og ser en stor økning i trafikken fra i fjor. Cruisetrafikken er helt avgjørende for virksomheten deres. De har gjerne 1-2 busser pr. dag, og det kommer busser med cruisegjester både fra Måløy og Nordfjordeid. 38% av alle gjestene med klosterbåten er cruisepassasjerer og man har i 2023 sesongen hatt over 1 600 besøkende fra cruiseskip.

Kannesteinen. Området ved Kannesteinen er eid av 6 lokale grunneiere. Besøket til Kannesteinen har ifølge grunneierne økt dramatisk etter at det kom cruiseanløp til Måløy. Nå kommer det gjerne opptil 4-5 busslaster samtidig, dvs. 200-250 personer som er der samtidig. I tillegg har man individuelle turister og bobiler.

Før sesongen 2023 gikk de lokale grunneierne ut i media og påpekte at det har vært registrert stor slitasje på området. Stien fra parkeringsplass og ned til Kannesteinen var dårlig og turister lager nye stier og sliter både på eksisterende sti og på marker der de går på alternative stier. De mente at det var farlig å gå på den steinede stien, viste til at ulykker har forekommet, og at det er dårlig mobildekning for å tilkalle hjelp ved behov. Grunneiere pekte bl.a. på manglende toaletter og regulering av trafikken, samt utbedring av parkeringsplass. Et annet problem de har registrert var at turister tar med seg rullesteiner fra fjæren slik at flere hundre kilo med stein forsvinner fra fjæren hvert år.

I etterkant av sesongen -23 har Kinn kommune gjort en del utbedringer og tilrettelegging av parkeringsforholdene for busser og bobiler ved Kannesteinen, og det er også planer om bedre toalettforhold på stedet. Stien er også utbedret samt gjerder og benker slik at sikkerheten er i varetatt. Området er derfor bedre rustet for å ta imot den økte mengden av cruiseturister og andre turister for sesongen 2024. Nedenfor vises en oversikt med fordeling av hvor organiserte bussutflukter fra cruiseanløp til Måløy i 2023 gikk. Oversikten er utarbeidet av Nordfjord Havn.

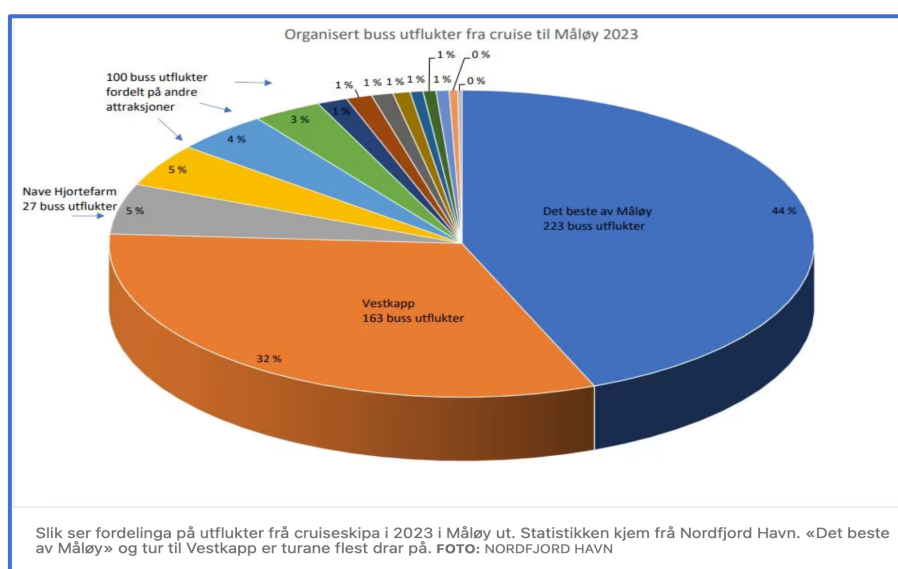


Fig. 3 Fordeling, organiserte bussutflukter fra Måløy 2023

De 10 mest besøkte cruisedagene i Måløy 2023			
Dato	Ant. pass. i land	Antall på reisemålet (60%)	Ant. på utflukter (40%)
26.7	9 304	5 582	3 722
29.6	4 936	2 962	1 974
6.9	4 907	2 944	1 963
12.6	4 688	2 813	1 875
12.9	4 496	2 698	1 798
22.8	4 496	2 698	1 798
20.9	4 451	2 671	1 780
1.8	4 352	2 611	1 741
20.6	4 346	2 608	1 738
11.7	4 090	2 454	1 636

Tbl. 17 De 10 mest besøkte cruisedagen i Måløy 2023

Utflukter fra Måløy		
Topp 3 besøkssteder	Kapasitet pr. dag	Kommentar
Måløy rundt	720	
Vestkapp	360	Tallet skal ned i 2024
Nave hjortefarm	270	Tallet skal ned i 2024
Street guiding i Måløy	200	
Fjelltur	180	
Båttur m/Atløy	180	
Selja kloster	180	
Explore Måløy	180	
Rib tur	170	
Lighthouse	150	
Ervik og Stad	90	
Kystmuseum Kinn	90	
Silda	90	
Ulvesund fyr	45	
Samlet utfluktkapasitet pr. dag fra Måløy	2 905	I tillegg kommer utflukts trafikk fra Nordfjordeid

Tbl. 18 Utfluktkapasitet fra Måløy

I tabellen over ser vi at Måløy hadde en utflukts kapasitet på ca. 2 900 passasjerer pr. dag i 2023. Denne kapasiteten vil øke til 3 200 personer pr. dag i 2024, ifølge Måløy Adventure. Høyeste antall passasjerer på utflukter pr. dag i 2023 fra anløp i Måløy var ca. 3 700. Denne dagen (26.7) var det 2 store cruiseanløp i Måløy. I tillegg var det også noe utflukttrafikk fra Nordfjordeid til attraksjoner i Måløyregionen. De øvrige 9 mest besøkte dagene i Måløy var antall cruisepassasjerer på utflukter mellom 1 600 og 2 000 personer pr. dag og dermed innenfor den kapasiteten man har for utflukter organisert fra Måløy. Det betyr at man hadde kun 1 dag der utflukts kapasiteten ble overskredet. Måløy Adventure bekrefter at også denne dagen ble gjennomført uten nevneverdige problemer.

Nordfjordeid

På Nordfjordeid er det spesielt Sagastad Vikingsenter som er den store attraksjonen, men også Norsk Fjordhestsenter og kirken på Eid er populære besøksmål for cruisepassasjerene. Også her tilbys historisk vandring i sentrum. Fra Nordfjordeid tilbys det også turer til indre Nordfjord og da spesielt Loen Skylift og til Briksdalsbreen. De fleste anløp til Nordfjordeid har også noen bussturer til Sandane. Noen turer går også til ytre del av Nordfjord med besøk på Vestkapp og Selja kloster. I tillegg tilbys det ved de fleste anløp Nordfjord Panorama busstur og turer til Geiranger og til Bremuseet i Fjærland. Eidsgata på Nordfjordeid er mye besøkt av cruisegjester som går i land. Det arrangeres også turer fra Nordfjordeid til Ålfoten, Hjortegarden, Kjenndal, Kalvåg og Strandafjellet og hjemmebesøk (Skårhaug).

For 2024 arbeider en med å utvide utfluktsprogrammet fra Nordfjordeid knyttet til båtturisme og andre prosjekter for å dempe og unngå besøkspress på enkelte områder. Aktører på Nordfjordeid har gjort avtaler om gjennomføring av bussutflukter til Loen Skylift i 2024 på tidspunkter utenom de mest travle

tidene på dagen for å redusere presset. Pr. i dag er man også kjent med at et nytt utfluktstilbud med kapasitet på 400 personer pr. dag vil bli tilbudt til områder som ikke har stor trafikk og besøkspress.

Sagastad er den største attraksjonen på Eid og ligger i gåavstand fra cruisekaien. Sagastad har stor besøkskapasitet og kan ha opptil 500 gjester inne i samtid. Utstillingene fordeler seg på ca. 1 000 m². Ca. 80% av gjestende deres er cruisepassasjerer og i 2023 sesongen regner man med et totalt besøk på ca. 50 000. Av dette er ca. 40 000 cruisegjester. Sagastad registrerer opptil 1 800 gjester pr. dag i sommersesongen. Det meste av cruisetrafikken er fra anløp til Nordfjordeid. De registrer lite trafikk fra cruiseanløp i Olden/Loen og Måløy.

Kirken på Eid er et populært sted å besøke for cruisegjester til Nordfjordeid. Kirken har mellom 500 og 1 000 cruiseturister innom ved hvert cruiseanløp. Dette mener de er utfordrende, og de ønsker seg at trafikken kommer i mer ordnede og koordinerte former. Kirken tar ikke inngangspenger da dette vil kreve for mye administrasjon.

De 10 mest besøkte cruisedagene på Nordfjordeid 2023			
Dato	Antall pass. i land	Antall på reisemålet (60%)	Antall på utflukter (40%)
25.7	5 991	3 595	2 396
11.7	5 989	3 594	2 395
8.8	5 986	3 592	2 394
22.8	5 977	3 586	2 391
5.9	5 960	3 576	2 384
16.5	5 936	3 562	2 374
30.5	5 528	3 317	2 211
27.6	5 416	3 250	2 166
2.5	5 407	3 244	2 163
13.6	5 161	3 097	2 064

Tbl. 19 De 10 mest besøkte cruisedagene på Nordfjordeid

Utflukter fra Nordfjordeid		
Topp 3 besøkssteder	Kapasitet pr. dag	Kommentar
Sagastad Vikingsenter	1 800	I gåavstand fra havn
Nordfjord Panorama busstur, Scenic Geiranger, Briksdal, Loen Skylift, Vestkapp og Selje	1 300	Gj. snitt 29 busser pr. dag til disse utfluktsstedene
Kirken på Eid	1 000	I gåavstand fra havn
Fjordguiding sin utfluktkapasitet til Hellesylt, Loen Skylift, Briksdalen, lokalt og Tvinnefossen	535	Har 10 busser og 7 minibusser
Norsk Fjordhestsenter	150	
Home visit, Skårhaug	45	
Walking tour	90	Krever ikke buss
Hjortegarden, Kalvåg, Kjenndal, Sandane, Fjærland, Strandafjellet		Kapasitet pr. dag avhengig av tilgjengelig busskapasitet.
Samlet utfluktkapasitet pr. dag fra Nordfjordeid	2 125	Sagastad, kirken og vandretur er ikke medregnet da disse ikke krever buss.

Tbl. 20 Utfluktkapasitet fra Nordfjordeid

For Nordfjordeid har man brukt tall for 2023 fra Geiranger og Nordfjord Cruise Handling og Fjordguiding som utgangspunkt. Utfluktene fra Nordfjordeid fra disse to selskapene går i stor grad til Geiranger og Stryn. Utfluktkapasiteten er utregnet på de dagene med høy utfluktaktivitet (24-36 busser) for å finne et forholdstall som utgangspunkt. Dette tallet er 29 busser, tilsvarende 1 300 personer pr. dag. Dette er imidlertid turer til attraksjoner og besøksteder utenfor Nordfjordeid.

I tabellen over ser vi at Nordfjordeid hadde en utflukts kapasitet på 2 080 passasjerer pr. dag i 2023. I tillegg kommer kapasiteten på 1 800 personer pr. dag til Sagastad som ikke krever busser da attraksjonen er i gåavstand fra havn. Utfluktkapasiteten vil øke til ca. 2 500 personer pr. dag i 2024. Høyeste antall passasjerer på utflukter fra Nordfjordeid i 2023 pr. dag var ca. 2 400. Det var 6 dager med dette antallet på utflukter. De øvrige 4 mest besøkte cruisedagene på Nordfjordeid var antall cruisepassasjerer på utflukter mellom 2 000 og 2 200 personer pr. dag. Alle de 10 mest besøkte cruisedagene på Nordfjordeid er innenfor den kapasiteten man har for utflukter organisert fra Nordfjordeid når Sagastad, kirken og vandretur er medregnet og tatt i betraktning at man i stor grad benytter attraksjoner utenfor Nordfjordeid som Briksdalen, Loen Skylift og Hellesylt/Geiranger.

Olden og Loen

Utfluktsprogrammet i Olden/Loen er i stor grad knyttet til å besøke attraksjoner i nærområdet. Det er spesielt turer til Oldedalen og Briksdalsbreen, Lodalen og Kjenndalen og til Hoven med Loen Skylift som tilbys. I tillegg er det en del turer til Jostedalsbreen Nasjonalparksenter og noen turer til Nordfjord Folkemuseum på Sandane. Også fra Olden er det en del busser som kjører Nordfjord Panorama busstur. Trafikken til Kjenndalen og Kjenndalstova har vært noe begrenset i 2023-sesongen, men forventes å ha større kapasitet i 2024. Olden Active tilbyr turer med rib, sup, utleie av sykler og kajakk og har en kapasitet på 300 pers. pr. dag. I Olden er det en lokal bussoperatør som kjører i shuttle trafikk til Briksdalen og Loen Skylift. Disse har en transportkapasitet på 1 600 passasjerer i timen.

Loen Skylift er en gondolbane som går fra fjorden i Loen til fjellet Hoven, 1011 moh, på 5 minutter. På toppen ligger Hoven restaurant med 350 sitteplasser, vandreløyper og zipline. Taubanen ble åpnet i 2017. Taubanen har en kapasitet på 370 personer pr. time, og hadde i 2022 totalt ca. 125 000 passasjerer. I 2023 regner man med en økning i trafikken. Ca. 35% av trafikken er cruisetrafikk som hovedsakelig kommer fra anløp i Olden/Loen, men de har også en del trafikk fra cruiseanløp på Nordfjordeid og i Geiranger/Hellesylt.

På dager med cruiseanløp i flere havner samtidig opplever de køer og lang ventetid. Problemet oppstår på dager der det er store cruiseanløp både i Olden og Loen samt cruisetrafikk fra andre steder. I tillegg har de 65% av trafikken fra andre segmenter enn cruisepassasjerer. Basert på erfaringer fra 2023 har Loen Skylift gjort justeringer i koordinering av cruisegjester for 2024. Loen Skylift ønsker en jevnere fordeling av cruisetrafikken i regionen uten de store toppene. Det er spesielt tirsdager som er de travleste dagene.

Briksdalsbreen ligger innerst i Oldedalen, ca. 22 km fra Olden sentrum. De har totalt ca. 350 000 besøkende i 2023. De opplyser at nærmere 50% av trafikken er cruisetrafikk, og det har vært en økning i denne andelen de senere årene. De har cruisegrupper fra Olden/Loen og en del fra Nordfjordeid og noen grupper fra Måløy, samt en del trafikk fra Geiranger/Hellesylt. Mange kommer i bussgrupper, men også en del med taxi eller med Brebussen som kjører i shuttletrafikk fra Olden.

Briksdalen har god kapasitet. De har parkeringskapasitet til 30 busser samtidig. Det eneste problemet er veistandarden som er dårlig. Trollbilene kjører hver ½ time og har kapasitet på 105 personer. Dvs. en kapasitet på vel 200 passasjerer i timen. I tillegg er det mange som går turen opp til breen på godt tilrettelagt vei.

Briksdalen Fjellstove har mange grupper til lunsj eller som er innom for lett servering. De har plass til 550 gjester i restauranten. Man savner er mer jevnere cruisetrafikk uten de største toppene, bedre samarbeid mellom havnene og bedre koordinering mellom aktørene.

Jostedalsbreen Nasjonalparksenter er et kunnskapsenter som ligger i Oppstryn. De hadde 35 000 besøkende i 2019 og regner med ca. 33 000 besøkende i 2023. Av disse er ca. 20 000 fra cruiseanløp. Kapasiteten er 90 personer i kinosal samtidig og tilsvarende ute i senteret. Dvs. 200 personer/4 busser samtidig. Senteret har stor parkering med plass til 10 busser + parkeringsplass for biler. Spisesalen tar 100 pers. dvs. 2 busser. Senteret har besøk av cruisegrupper fra Nordfjordeid, Olden/Loen og Hellesylt/Geiranger. Trafikken og besøk fungerer stort sett greit. De har noen dager der alle kommer samtidig, men sier nei dersom de har fullt. Har opptil 20 busser innom på en dag.

De 10 mest besøkte cruisedagene i Olden og Loen 2023			
Dato	Antall pass. i land	Antall på reisemålet (50%)	Antall på utflukter (50%)
29.8	9 572	4 786	4 786
7.6	8 615	4 308	4 308
11.7	7 945	3 973	3 973
18.5	7 170	3 585	3 585
5.7	7 158	3 579	3 579
28.6	6 871	3 436	3 436
15.8	6201	3 101	3 100
30.8	5 598	2 799	2 799
10.8	5 317	2 659	2 658
8.8	5 299	2 650	2 649

Tbl. 21 De 10 mest besøkte cruisedagene i Olden og Loen 2023

Utflukter fra Olden og Loen		
Topp 3 besøkssteder	Kapasitet pr. dag	Kommentar
Briksdalen, gående og med trollbil	2 200- 2 800	Kan ha dager med 3 500 – 4 000
Loen Skylift	2 300	
Jostedalsbreen Nasjonalpark	1 000	
Kjenndalen	300	Økt kapasitet i 2024
Panoramavegen		
Rib, sup, sykler og kajakk	300	Olden Active
Sightseeing		
Andre utflukter		
Samlet utfluktkapasitet pr. dag fra Olden og Loen	Ca. 7 000	

Tbl. 22 Utfluktkapasitet fra Olden og Loen

I tabellen over ser vi at Olden/Loen hadde en utflukts kapasitet på ca. 7 000 passasjerer pr. dag i 2023. Høyeste antall passasjerer på utflukter fra Olden/Loen i 2023 pr. dag var ca. 4 800. Det var kun 1 dag med dette antallet på utflukter. De øvrige 9 mest besøkte cruisedagene på Nordfjordeid var antall cruisepassasjerer på utflukter mellom 2 600 og 4 300 personer pr. dag. Alle de 10 mest besøkte cruisedagene på Nordfjordeid er innenfor den kapasiteten man har for utflukter organisert fra Olden og Loen, og alle attraksjoner er i nærområdet.

Hellesylt/Geiranger. I tillegg til at det er turer fra de aktuelle havnene til de ulike attraksjonene er det også en del trafikk til Nordfjord fra cruiseskip som anløper Hellesylt og Geiranger. Spesielt er det MSC Euribia som har en rekke anløp her, og som selger turer til Nordfjord. Det opplyses at det i disse tilfellene er ca. 20 busser som kommer til Nordfjord fra Hellesylt ved hvert av anløpene fra dette skipet. I tillegg er det trafikk fra Hellesylt/Geiranger fra en del andre skip, avhengig av om de har Nordfjord med i seilingsplanen.

Nedenfor vises et kart med hvor og hvordan trafikkstrømmene i Nordfjordregionen skjer basert på anløp i havnene Måløy, Nordfjordeid og Olden/Loen. Kartet viser cruisetrafikken 11. juli 2023 som var den dagen i 2023 med mest cruisetrafikk til regionen på en og samme dag.



Fig.4 Trafikkstrømmene fra cruisetrafikk i Nordfjord, 11.7.2023

Her ser vi at det kom 4 090 passasjerer til Måløy, 5 990 passasjerer til Nordfjordeid og 7 170 passasjerer til Olden/Loen, totalt 17 250 cruisepassasjerer til Nordfjord.

I Måløy dro 1 640 passasjerer på utflukt, fra Nordfjordeid dro 2 400 passasjerer og fra Olden/Loen dro 3 585 passasjerer på utflukt. I tillegg kom det ca. 900 cruisepassasjerer fra anløp i Hellesylt/Geiranger til Nordfjord på utflukt. Tilsammen var det 8 525 cruisepassasjerer på utflukt i Nordfjordregionen denne dagen. I tillegg var det i gjennomsnitt 2 260 landbaserte gjester på besøk i Nordfjord pr. dag i juli 2023 som også besøkte mange av de samme attraksjonene, severdighetene og opplevelsene.

Dette betyr at det totalt var ca. 10 800 personer som beveget seg rundt om i regionen denne dagen. I tillegg kommer ca. 9 600 cruisepassasjerer som gikk i land på egen hånd i de tre havnene fordelt på 2 450 i Måløy, 3 600 på Nordfjordeid og 3 585 i Olden/Loen. En stor del av disse beveger seg også rundt og besøker attraksjoner og severdigheter enten til fots, med taxi eller ved kjøp av tur i land.

I Måløy benytter den lokale landoperatøren Måløy Adventure i stor grad lokale attraksjoner og besøksteder. Her oppgis det at ca. 80% av alle besøk er lokalt i 2023, dvs. i ytre del av Nordfjord. Det er imidlertid også andre landoperatører som betjener cruiseanløp i Måløy i 2023 som ikke har noen lokal tilknytning og som benytter andre utfluktsmål som Loen Skylift og Briksdalsbreen. Fom 2024 vil Måløy Adventure ha ansvaret for å organisere alle utfluktaktiviteter for ca. 90% av alle passasjerene som kommer med cruiseskip til Måløy. Alle utflukter fra Måløy til Briksdalen er tatt ut av programmet for 2024, og utflukter til Loen Skylift vil kun gjennomføres på dager der det ikke er et stort press i regionen, opplyser Måløy Adventure. Videre har man besluttet å redusere antall utflukter til Vestkapp på dager med anløp på Nordfjordeid, mens utflukter til Selje, Selja kloster og Nave Hjortefarm koordineres av lokal leverandør med slot tider på dager der det er anløp på Nordfjordeid.

Fra Nordfjordeid går trafikken både inn mot Loen og Briksdalsbreen, men også mot ytre del for besøk på Vestkapp og Selje. Det arrangeres også en del bussturer fra Nordfjordeid til Hellesylt/Geiranger. De fleste cruiseanløpene til Nordfjordeid håndteres av en og samme landoperatør og det meste av utfluktrafikken går til besøksteder utenfor Nordfjordeid.

I Olden og Loen er de mest besøkte attraksjonene Briksdalsbreen og Loen Skylift samt Jostedalsbreen Nasjonalparksenter. I tillegg tilbys det ca. 20 andre utflukter og turer til ulike besøksmål. Det er også en del busser på rundtur mellom Olden/Loen og Nordfjordeid der bl.a. Panoramaveien benyttes. Olden og Loen har de største attraksjonene i sin nærhet og har lite utflukter til besøkssteder utenfor indre deler av Nordfjord.

Både Måløy og Nordfjordeid har et relativt stort bysentrum som absorberer og tåler en del trafikk. Den største attraksjonen på Nordfjordeid, Sagastad, ligger i sentrum, og i Måløy og Nordfjordeid er det flere attraksjoner som også kan besøkes ved å gå til fots. Begge disse stedene tilbyr også byvandringer. I Olden er sentrum betydelig mindre og med færre besøkstilbud for de tilreisende. Det er også noe lengre avstand fra kai til sentrum i Olden.

En del av de cruisepassasjerene som er på utflukter deltar på ½ dags utflukter og bruker også noe tid på reisemålet før eller etter utflukten. Fra Måløy vil kun 5% av utfluktene i 2024 være heldagsutflukter.

Et problem som påpekes av mange er manglende toalettkapasitet på noen steder. På tettstedene er kapasiteten stort sett bra, mens det på mindre steder er til dels dårlig toalettkapasitet. Dette fører til at enkelte stopp på utflukter bestemmes ut fra hvor det er toaletter og med relativt korte stopp, gjerne ned til 30 min. Da er det stort sett toalettbesøk man får tid til på stoppet.

Besøksstrømmene fra de tre havnene i Nordfjord påvirker til dels andre reisemål og attraksjoner ved at noe trafikk går fra havnens nærområde og til attraksjoner og besøksteder i andre deler av Nordfjord. I tillegg kommer trafikken fra Geiranger inn til Nordfjordregionen.

Nedenfor vises en oversikt over 3 av de mest besøkte cruisedagene i Nordfjord i 2023. Disse 3 dagene viser hvordan besøksstrømmene i Nordfjord påvirker hverandre. I tabellene er det gitt en oversikt over de største attraksjonene. Informasjonen er hentet fra de 3 største kommersielle aktørene som selger turer i Nordfjord. Det er viktig å påpeke at det kan være mangler her da vi ikke har oversikt over mindre aktører som selger aktiviteter på nett og på kai. Omfanget av denne delen av utflukter er usikkert.

11. juli 17 250 cruisegjester i Nordfjord + ca. 900 cruisegjester fra Hellesylt									
	Bussutflukter totalt	Briksdalen	Loen Skylift	Panoramatur	Vestkapp	Selje	JNPS	Til Geiranger	Andre
Fra Olden	48	30	5	5			4		4
Fra Eid	49	8	6	5+7 minib.				13	10
Fra Måløy	22	3	2		11	2			4
Fra Hellesylt	20	8	5				7		
Totalt	139	49	18	17	11	2	11	13	18

Tbl. 23 Fordeling bussutflukter 11.7.23 i Nordfjord

11. juli var det 139 busser på utflukter i Nordfjord.

49 busser kjørte til Briksdalen. Bussene kom i hovedsak fra Olden/Loen (30), fra Nordfjordeid (8), fra Måløy (3) og fra Hellesylt (8). Dette utgjorde 2 205 passasjerer. I tillegg var det 600 passasjerer med Olden Cruise Handling slik at det vartotalt ca. 2 800 cruisepassasjerer til Briksdalen.

18 busser kjørte til Loen Skylift. 5 busser fra Olden, 6 busser fra Nordfjordeid, 2 busser fra Måløy og 5 busser fra Hellesylt. Dette utgjorde 810 passasjerer. I tillegg kom 1 500 passasjerer med Olden Cruise Handling slik at totalt antall cruisepassasjerer var ca. 2 300.

17 busser kjørte Panoramaturen, 5 busser fra Olden og 5 busser + 7 minibusser kjøre denne turen fra Nordfjordeid. Tilsammen var det ca. 530 cruisepassasjerer på disse turene.

13 busser kjørte fra Nordfjordeid til Hellesylt/Geiranger med 585 passasjerer. Det kom 20 busser fra Hellesylt/Geiranger med 900 passasjerer. Netto tilførsel av trafikk fra Hellesylt/Geiranger var derfor 315 passasjerer.

11 busser kjørte til Jostedalsbreen Nasjonalparksenter, 4 busser fra Olden og 7 busser fra Hellesylt.

11 busser kjøre fra Måløy til Vestkapp med tilsammen 495 cruisepassasjerer.

Vi ser at det kom busser fra alle 3 havnene i Nordfjord til Briksdalen og til Loen Skylift denne dagen.

26. juli		11 857 cruisegjester i Nordfjord							
	Bussutflukter totalt	Briksdalen	Loen Skylift	Panoramatur	Vestkapp	Selje	JNPS	Til Geiranger	Andre
Fra Olden	3	3							
Fra Eid	43	9	12	13+2 minib.	2			5	
Fra Måløy	54	16	2			4			
Totalt	100	28	14	15	2	4		5	33

Tbl. 24 Fordeling bussutflukter 26.7.23 i Nordfjord

26. juli var det 100 busser på utflukter i Nordfjord

28 busser kjørte til Briksdalen. 3 busser fra Olden, 9 busser fra Nordfjordeid og 16 busser fra Måløy. I tillegg kjørte Olden Cruise Handling 600 passasjerer til Briksdalen. Totalt utgjør dette ca. 1 860 cruisepassasjerer.

14 busser kjørte til Loen Skylift. 12 busser fra Nordfjordeid og 2 busser fra Måløy. I tillegg kjørte Olden Cruise Handling 1 500 passasjerer til Loen Skylift. Totalt utgjør dette 2 130 cruisepassasjerer.

15 busser, herav 2 minibusser, kjørte Panoramaturen fra Nordfjordeid.

4 busser kjørte fra Måløy til Selje og 2 busser fra Nordfjordeid til Vestkapp.

Det kom busser fra alle 3 havnene til Briksdalen og Loen Skylift denne dagen. Det var ingen busser fra Hellesylt/Geiranger, men 5 busser kjørte fra Nordfjordeid til Hellesylt/Geiranger med 225 cruisepassasjerer.

22. august		15 594 cruisegjester i Nordfjord + 900 passasjerer fra Hellesylt							
	Bussutflukter totalt	Briksdalen	Loen Skylift	Panoramatur	Vestkapp	Selje	JNPS	Til Geiranger	Andre
Fra Olden	31	20	4	3			4		
Fra Eid	34	4	6	6+2 minib.	2		2	12	
Fra Måløy	25	6	6		5				
Fra Hellesylt	20	8	4				8		
Totalt	110	38	20	11	7		14	12	8

Tbl. 25 Fordeling bussutflukter 22.8.23 i Nordfjord

22. august var det 110 busser på utflukter i Nordfjord.

38 busser kjørte til Briksdalen. 20 busser fra Olden, 4 busser fra Nordfjordeid, 6 busser fra Måløy og 8 busser fra Hellesylt. I tillegg kjørte Olden Cruise Handling 600 passasjerer til Briksdalen. Totalt utgjør dette ca. 2 310 cruisepassasjerer.

20 busser kjørte til Loen Skylift. 4 busser fra Olden, 6 busser fra Nordfjordeid, 6 busser fra Måløy og 4 busser fra Hellesylt. I tillegg kjørte Olden Cruise Handling 1 500 passasjerer til Loen Skylift. Totalt utgjør dette 2 400 passasjerer.

14 busser kjørte til Jostedalsbreen Nasjonalparksenter, 4 busser fra Olden, 2 busser fra Nordfjordeid og 8 busser fra Hellesylt.

11 busser kjørte Panoramaturen. 3 busser fra Olden og 8 busser, herav 2 minibusser, kjørte fra Nordfjordeid. Tilsammen 430 cruisepassasjerer.

7 busser kjørte til Vestkapp, 2 busser fra Nordfjordeid og 5 busser fra Måløy.

12 busser kjørte fra Nordfjordeid til Hellesylt/Geiranger med 540 passasjerer. Det kom 20 busser fra Hellesylt/Geiranger med 900 passasjerer. Netto tilførsel av trafikk fra Hellesylt/Geiranger var derfor 360 passasjerer.

Oppsummert

Cruisetrafikken til Olden og Loen bruker i stor grad nærliggende attraksjoner som Loen Skylift, Briksdalsbreen og Jostedalsbreen Nasjonalparksenter til sine utflukter. I Måløy er en betydelig del av utfluktene konsentrert til ytre deler av Nordfjord, men det er også en del trafikk til indre Nordfjord og da spesielt Briksdalsbreen og Loen Skylift. På Nordfjordeid har man en stor attraksjon som er i gåavstand fra kai (Sagastad) som ikke krever busstransport. Utfluktsprogrammet fra Nordfjordeid er i stor grad basert på turer ut fra Nordfjordeid og da spesielt til Briksdalsbreen, Loen Skylift og til Geiranger, i tillegg til noen utflukter til Vestkapp og Selje.

Når vi ser på den enkelte destinasjon og deres tilbud for utflukter er spesielt Olden og Loen dekket inn med tilbud i sitt nærområde. Det går lite utflukttrafikk ut fra indre Nordfjord. Også Måløy er godt dekket og har ca. 80% av sine utflukter i ytre deler av Nordfjord, men benytter også attraksjonene i indre deler. Nordfjordeid «eksporterer» store deler av utflukts trafikken ut fra Nordfjordeid, spesielt til indre Nordfjord.

En del av de cruisepassasjerene som er på utflukter deltar på ½ dags utflukter og bruker også noe tid på reisemålet før eller etter utflukten. Det betyr at antall cruisepassasjerer som er på reisemålet enkelte dager kan være høyere enn det som fremkommer av tabellene, og reisemålet må derfor kunne tåle et høyere antall cruisegjester enn de som ikke drar på utflukt.

Det er spesielt Loen Skylift og Briksdalsbreen som har det store besøkspresset da disse mottar besøk fra alle tre havnene. Kjenndalen har også hatt stort besøk, men her gikk trafikken en del ned i 2023 pga kjørerestriksjoner fra noen busselskaper. Trafikken her forventes imidlertid å øke i 2024.

Trafikken fra Geiranger benytter i hovedsak Briksdalen, Loen Skylift og Jostedalsbreen Nasjonalparksenter på sine utflukter, dvs. attraksjoner i indre Nordfjord. Netto tilførsel av trafikk fra Geiranger er i noen tilfeller lavere enn de ca. 900 passasjerene som kommer på utflukt fra Hellesylt/Geiranger da det også går en del utflukter fra Nordfjordeid til Geiranger.

Besøksstrømmene i 2023 går til dels på tvers i regionen med en klar tendens til at hovedtyngden av trafikken er i og til indre Nordfjord der de attraksjonene med størst kapasitet er lokalisert. Hver for seg har de tre havnene god nok kapasitet til å håndtere trafikken på dagens nivå, men pga trafikkstrømmene spesielt til indre Nordfjord fra de 2 andre havnene og fra Geiranger i tillegg til egen trafikk, blir belastningen på denne delen av Nordfjord enkelte dager meget stor. Her må en også ta i betraktning at andre typer tilreisende til Nordfjord også benytter seg av de store attraksjonene som Briksdalsbreen og Loen Skylift.

6. Kapasitet på vei og transportmidler

Panoramavegen er veien mellom Stryn og Nordfjordeid som går langs fjorden. Denne strekningen er mye benyttet av landoperatørene til utflukter med busser, dvs. turen Nordfjord Panorama. Gjennomføring av denne turen blir regulert og fordelt mellom Nordfjordeid og Olden/Loen. Det kom sommeren 2023 en del reaksjoner fra lokalbefolkningen knyttet til den store trafikken og trafikkfarlige situasjoner som oppstår langs Panoramaveien. Dette medførte enkelte dager store trafikale problemer for de som bor her, og de var bekymret for egen sikkerhet og for barna, da dette også er skolevei. Det er antall busser og turister samtidig man reagerte på. Det ble sommeren 2023 registrert opptil 9 busser samtidig på utsiktspunktet på Nos. Panoramavegen er mange steder ikke dimensjonert for de store og tunge bussene, og ikke i den mengde som det var i 2023 sesongen. En registrerte at det kom turistbusser fra cruiseanløp både i Måløy, Nordfjordeid og Olden/Loen. Det oppstod til tider kaos, køer og trafikkork da det var mange busser som stoppet her i tillegg til bobiler og privatbiler.

Lokalbefolkningen ønsket en regulering av busstrafikken langs Panoramaveien Operatørene opplyser at man gjerne kjører Panoramavegen en vei og veien langs Hornindalsvannet den andre veien. Etter at problemet ble påpekt og belyst i media inviterte Stryn kommune til hastemøte om saken der havner og andre var invitert for å få på plass strakstiltak. Kommunen opplyser at det er kommet på plass noen strakstiltak både fra kommunen, havnene og lokal landoperatør. Det er bl.a. innført regler om at det nå er kun 2 busser som får lov å stoppe samtidig.

Mange cruisepassasjerer velger å gå veien fra Olden til Loen. Her er det gang- og sykkelvei fra cruisekaien i Olden til Muristranda. Her stopper gang- og sykkelveien. Mange cruiseturister fo å gå langs veien fra Olden mot Loen, dvs. 4-5 km ytterligere med trafikkert vei. Veien er trafikkfarlig for gående pga. til tider stor trafikk av busser, bobiler og annen trafikk. Kommunen håper at man kan få på plass gangvei hele veien til Loen på sikt. Stryn kommune opplyser at ny gangvei fra Olden kai til Olden sentrum kan stå ferdig til sesongen 2025.

Veien fra Olden til Briksdalsbreen er mye trafikkert ved cruiseanløp, spesielt ved anløp til Olden og Loen, men også ved anløp til Nordfjordeid. Turer til Briksdalsbreen er et populært og mye solgt utfluktsmål. Her er det mye busstrafikk fra cruiseanløp i tillegg til turbusser med andre typer turistgrupper,

taxikjøring, bobiler, privatbiler og syklistene. Driverne ved Briksdalsbreen har anlagt stor parkeringsplass med kapasitet til ca. 30 busser slik at parkeringskapasiteten er god. Samtidig påpeker man her at det på noen dager er for mye trafikk når det kommer busslaster fra cruiseanløp i flere havner i Nordfjord og fra Hellesylt/Geiranger. Veien har gjennom sommersesongen stor belastning og er til dels smal, har ujevn standard og er etter mange i lokalbefolkningen sin oppfatning ikke dimensjonert for den trafikkmengden som er på veien i dag. I mai kjørte en turbuss med 60 personer utfor veien på tur opp Oldedalen, heldigvis uten at dette medførte personskader.

Flere av de store busselskapene som opererer i Nordfjord nektet like før sommersesongen 2023 sine sjåførere å kjøre strekningen inn til Lodalen i Stryn. Veien påstås å være for smal og rasfarlig. Dette er en fylkesvei og det er gjort noen utbedringer, men ikke nok, ifølge busselskapene. En forventer at dette blir bedret til 2024 sesongen.

Veien opp fra hovedvei til fjellplatået Vestkapp er kommunal vei, men smal og usikret, og har tidels mye trafikk på dager med cruiseanløp. Parkeringsplassen har kapasitet til 2 busser samtidig og begrenset snuplass. Ved cruiseanløp er det gjerne 8 busser på besøk i løpet av dagen, men man har registrert dager med opp til 15 busser og opptil 4 busser samtidig. I løpet av cruisesesongen 2023 er det registrert ca. 250 busser med cruisepassasjerer til Vestkapp. Restauranten som eier parkeringsplassen, har i år innført parkeringsavgift for busser. Eier av restauranten gikk til det skritt å stenge restauranten og toaletter en dag i juli da det var varslet om anløp av 2 store cruiseskip til Måløy. Stad kommune måtte sette inn trafikkdirigenter for å kontrollere trafikken opp og ned fra Vestkapp. Kommunen er nå i dialog med driver av restauranten og andre involverte parter for å diskutere situasjonen og hvordan denne kan forbedres.

I sommersesongen benyttes bussparken fra lokale busselskaper i tillegg til at det leies inn busser fra selskaper andre steder i landet og fra utlandet. Det har ikke lyktes å skaffe en total oversikt over tilgjengelig bussmateriell i regionen, men det er enkelte dager i 2023 registrert at det er for lite busskapasitet tilgjengelig i forhold til behov knyttet til cruiseanløp. Dette har bl.a. resultert i at cruiseanløp har blitt kansellert da man ikke kunne levere nok busser til planlagt utfluktsprogram. Dette er en indikasjon på at trafikken enkelte dager er for stor i forhold til kapasiteten hos lokale leverandører. Cruiserederiene er opptatt av å selge flest mulig utflukter, da dette er en viktig inntektskilde for rederiene.

Et forhold som er vanskelig å regulere er trafikken fra Hellesylt/Geiranger. Som tabellen viser, kan det være opp mot 900 cruisegjester inn til Nordfjordregionen på dager med store cruiseanløp til Hellesylt og Geiranger. De samme dagene kan det også være utflukter fra Nordfjord til Hellesylt/Geiranger slik at netto tilførsel av trafikk fra Hellesylt/Geiranger er noe lavere, varierende med hvor mange utflukter som går ut fra regionen.

Den store busstrafikken på veinettet med mer enn 100 busser som kjører rundt om i regionen med cruisegjester på en dag medfører en stor belastning på veinettet som er av varierende standard. Dette medfører også stor slitasje og økt risiko for ulykker. I den grad man kan få mer av utflukts trafikken over på båt vil dette være et viktig bidrag til å få ned busskjøring og dermed belastningen på veinettet. Forutsatt miljøvennlige båter, f.eks. el båter, vil dette også være et positivt bidrag til mindre lokale utslipp knyttet til cruiseturismen ved at man bruker mindre busstransport.

I Nordfjord har man 2 havneselskap. Nordfjord Havn, et interkommunalt havneselskap, har ansvar for havnene i Måløy, Olden, Loen og Sandane. På Nordfjordeid har man et privateid havneselskap som styrer trafikken til Nordfjordeid. Det er lite eller ingen koordinering og samarbeid mellom disse to havneselskapene, noe som gjør det vanskelig å planlegge og koordinere cruiseanløp og cruisetrafikken i et helhetlig perspektiv for hele regionen.

Et annet forhold som påpekes av flere aktører lokalt er mangel på koordinering av utfluktsprogrammet fra de ulike landoperatørene. Dette fører i flere tilfeller til at grupper fra forskjellige skip kommer til samme besøksted til samme tid. Bedre samarbeid mellom landoperatørene vil kunne gi bedre distribusjon og jevnere fordeling av cruisetrafikken.

7. Tålegrensevurderinger

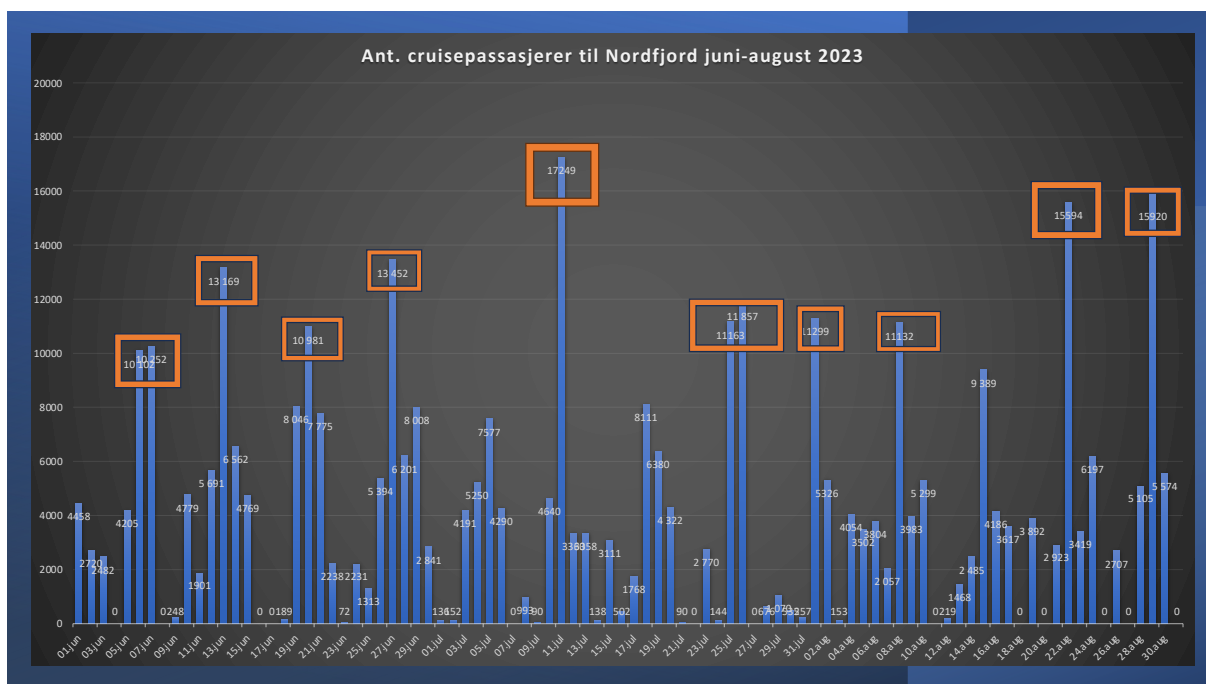
I vårt arbeid med tålegrenseanalysen legger vi til grunn de to metodene som er beskrevet innledningsvis, *Carrying Capacity* og *Visitor Flow Management*. Videre vil vi foreta kvalitative og kvantitative vurderinger ut fra 7 dimensjoner som vist i fig. 2.

7.1 Nordfjord som region

Her vurderer vi tålegrenser ut fra det vi vet om publikumsflyt (*Visitor Flow*) og kapasitet (*Carrying capacity*). Tålegrenseanalysen tar utgangspunkt i beskrivelsen av dagens situasjon mht fakta knyttet til de 7 dimensjonene. Spørsmålet og vurderingene blir da om de faktiske forhold kan vurderes å være akseptable og med konsekvenser som er akseptable. Eller om en eller flere av dimensjonene kan vurderes til å være uakseptable og dermed overtre en tålegrense for reisemålet. Vurderingene skal altså gjøres ut fra de funn og fakta som framkommer i de 7 dimensjonene, basert på tilgjengelig dokumentasjon.

Vi legger til grunn tallene fra 2023. I våre beregninger av reelle passasjertall har vi forutsatt et gjennomsnitt på 90% belegg på cruiseskipene og at 90% av disse går i land. Dette er tall som havneselskapene og landoperatører bekrefter. Videre har vi forutsatt at 40% av de som går i land i Måløy og Nordfjordeid drar på organiserte utflukter, mens for Olden/Loen har vi forutsatt at 50% av cruise gjestene som går i land drar på organiserte utflukter. Dette er tall som er bekreftet fra havnene og landoperatører. Dette betyr at vi har reelle tall og størrelser for passasjerflyt og bevegelser. Tallene vil derfor avvike fra det som oppgis som antall cruisepassasjerer i ankomstlister og i media, da disse tallene er såkalte maks. tall, dvs. den maksimale kapasiteten ombord på det enkelte cruiseskip. Tallene utgjør videre 90% av de reelle, oppgitte passasjertall fra havneselskapene da vi forutsetter at i gjennomsnitt går 90% av reelt antall passasjerer ombord i land.

Tallene viser store variasjoner, fra dager med ingen cruisetrafikk og opp til 17 250 cruisepassasjerer inn til regionen på en dag. I perioden mai-september var det 15 dager med mer enn 10 000 cruisepassasjerer pr. dag og det var 15 dager med anløp i alle 3 havner. Det var cruiseanløp til regionen i 115 av 153 dager i sesongen og det var 38 dager uten anløp.



Tbl. 26 Antall cruisepassasjerer pr. dag til Nordfjord, juni-august 2023

Selv om det er cruiseanløp til Nordfjord i alle årets 12 måneder, er Nordfjord en typisk sommerdestinasjon der 90% av all cruiseturismen skjer i sommersesongen (564 000 cruiseturister). Dette er også samme periode der den landbaserte ferie/fritidstrafikken er størst. Frem til 2019 var det cruiseanløp kun i Olden og Loen, fra 2019 kom Nordfjordeid på markedet som cruisehavn og i 2022 kom Måløy også inn i markedet som et nytt alternativ for anløp i Nordfjord. I tillegg er det noen få anløp til Sandane. Fom. 2022 har regionen 4 cruisehavner som bringer cruisepassasjerer inn til regionen, spesielt i sommersesongen.

Olden/Loen er den største cruisehavnen i Nordfjord både mht antall cruiseanløp og passasjerer. 300 290 passasjerer gikk i land i Olden/Loen i perioden mai-september 2023. Dette utgjør 53% av alle cruiseturister til Nordfjord i sommersesongen.

Nordfjordeid hadde totalt 189 480 cruisepassasjerer i 2023 og 162 950 passasjerer i sommersesongen (29%), mens Måløy hadde 97 550 passasjerer, alle i sommersesongen (17%). I tillegg var det 4 cruiseanløp i Sandane med 3 490 passasjerer, alle i sommersesongen

Det er spesielt 2 ukedager som benyttes mest, tirsdager og onsdager, for anløp til Nordfjord. Det betyr at cruisetrafikken i stor grad blir konsentrert til noen få ukedager, mens andre ukedager har betydelig færre anløp.

Maks. antall cruisepassasjerer i samtid var 17 250 cruisepassasjerer til regionen. Av tabellen over ser vi at det er spesielt 10 dager i perioden juni-august med mer enn 10 000 cruisepassasjerer i samtid til regionen.

Både Olden/Loen og Måløy hadde i 2023 opptil 9 300 passasjerer hver på en dag, mens på Nordfjordeid var maks. antall cruisepassasjerer på en dag 6 000.

Majoriteten av cruiseanløpene i alle 3 havner ankommer mellom kl. 07.00 og kl. 09.00, og liggetiden i havn er i hovedsak mellom 9 og 12 timer.

Olden/Loen hadde cruiseanløp på 94 dager i sommersesongen mens Nordfjordeid hadde anløp på 59 dager og Måløy på 33 dager.

Et sentralt moment i distribusjon og spredning av cruiseturismen i tid og sted er det forholdet at flere av attraksjonene i regionen benyttes i utfluktsprogrammet fra flere havner. Samtidig er det noen attraksjoner som ikke benyttes av alle, f.eks. Sagastad, som i all hovedsak har cruisetrafikk fra Nordfjordeid og lite eller ingen trafikk fra Måløy og Olden/Loen. Spesielt Loen Skylift og Briksdalsbreen har bussgrupper med cruiseturister fra flere havner. Dette gir noen dager stort press på attraksjoner og infrastruktur og skaper køer og opphoping, spesielt når det er anløp i alle 3 havner til samme tid og/eller ved flere og store anløp i 2 havner. Ett stor cruiseskip kan som eksempel benytte opp mot 40 busser til sine utflukter. I tillegg kommer busser fra andre cruiseanløp samme dag, cruisetrafikk fra Geiranger/Hellesylt samt privatbil, bobil og busstrafikk fra annen type ferie/fritidstrafikk til og i regionen.

Det betyr at det er den totale mengde cruiseturister til regionen som påfører det store trafikken på flere av attraksjonene. Det er derfor viktig å se på regionen i en helhetlig sammenheng når man skal vurdere tålegrenser og tåleevne for cruisetrafikk til Nordfjord.

Cruisetrafikken i Nordfjord representerer ca. 70% av all turisttrafikk i sommersesongen. I den grad det er opphopinger, kødannelser eller flaskehalser i Nordfjord, så er årsaken derfor i stor grad knyttet til cruiseturismen.

7.1.1 Besøkskapasitet

I tabellene overfor har vi skissert ca. besøkskapasitet ut fra de 3 havnene Måløy, Nordfjordeid og Olden/Loen. Basert på disse er det en utfluktkapasitet på ca. 12 300 personer pr. dag. Da er det riktignok tatt med at Nordfjordeid i stor grad benytter attraksjoner og besøksteder utenfor Nordfjordeid og særlig til indre Nordfjord ved besøk til Loen Skylift og Briksdalsbreen. Her blir det derfor en overlapping slik at kapasiteten i realiteten er noe lavere.

Tabellen nedenfor viser at på det meste er det 10 800 tilreisende personer i samtid som besøker attraksjoner og severdigheter i løpet av en dag. Dette består av 7 600 cruisegjester som er på utflukter, 900 cruisegjester på utflukt fra Geiranger og 2 260 landbaserte gjester i Nordfjord som besøker attraksjoner, severdigheter og benytter naturen. De 12 mest besøkte dagene fordeler seg hovedsakelig på månedene juni, juli og august, men også med 1 dag i mai og 1 dag i september.

De 12 mest besøkte cruisedagene i Nordfjord 2023						
Dato	Ant. cruise-pass. som går i land	Antall cruisepass. på reisemålet	Antall cruisepass. på utflukt	Antall på utflukt fra Hellesylt/Geiranger	Landbaserte gjester i Nordfjord som besøker attraksjoner	Totalt antall personer som besøker attraksjoner og severdigheter
11.7	17 249	9 632	7 617	900	2 260	10 777
29.8	15 920	8 600	7 230	900	1 685	9 815
22.8	15 594	8 840	6 753	900	1 685	9 334
5.9	14 848	7 977	6 871	900	776	8 547
27.6	13 452	7 588	4 594	900	1 480	6 974
13.6	13 169	7 431	5 738	900	1 480	8 118
30.5	12 068	6 728	5 340		681	6 021
26.7	11 857	7 104	4 753		2 260	7 013
1.8	11 299	6 497	4 802	900	1 685	7 387
25.7	11 163	6 181	4 982	900	2 260	8 142
8.8	11 132	6 162	4 970	900	1 685	7 555
20.6	10 981	6 564	4 417	900	1 480	6 797

Tbl. 27 De 12 mest besøkte cruisedagene i Nordfjord og antall pers. på organiserte utflukter

I tillegg må det også tas hensyn til antall cruisepassasjerer som går i land på reisemålet og som ikke kjøper en organisert utflukt. Høyeste tall pr. dag i 2023 var ca. 9 600 cruise gjester. Noen av disse kjøper turer på kaien, benytter taxi eller ordner seg på egen hånd ved besøk til noen av attraksjonene.

Når man tar antall cruisepassasjerer som går i land og som ikke deltar på organiserte utflukter med i regnestykket og vi vet at fordelingen til de enkelte attraksjoner ikke fordeles likt over tid og sted, så indikerer dette at tåleevnen for attraksjoner og severdigheter noen dager i sesongen er nådd og i enkelte tilfeller overskredet på de mest besøkte cruisedagene i Nordfjord i 2023. Dette skyldes hovedsakelig den ujevne fordelingen av besøk til attraksjoner og severdigheter ved at noen attraksjoner er mer populære enn andre og at trafikken ikke fordeler seg jevn over hele dagen.

Nordfjord har en rekke attraksjoner, severdigheter og naturområder som besøkes av cruiseturister og andre turister. Flere av attraksjonene har god kapasitet og regionen har derfor en infrastruktur knyttet til besøksteder som gir et godt grunnlag for å spre trafikken geografisk og i tid. Utfordringen er imidlertid de dagene det er cruiseanløp i alle 3 havner og når det er to eller flere anløp i samme havn.

Flere attraksjoner ønsker å få bort toppene og ønsker en jevnere fordeling av trafikken. Loen Skylift viser til at det på enkelte dager har vært lang ventetid ved gondolbanen. Vestkapp melder om store trafikale problemer enkelte dager og langs Panoramaveien har det i sommer vært dager med store køer og mange busser på utsiktspunktet til samme tid. Selv om det var et engangstilfelle, er signalet fra Vestkapp meget sterkt når de gikk til det skritt å stenge ned restauranten og toaletter på en av de mest travle cruisedagene i sommer.

De trafikale problemene på enkelte veistrekninger er også størst på dager med mest trafikk. Da er det naturlig nok flest busser på veiene. I tillegg til trafikale problemer øker dette også risikoen for farlige situasjoner og ulykker, og dette skaper også negative reaksjoner hos lokalbefolkningen. Tåleevnen på

enkelte veier kan være en utfordring noen dager. De mest trafikkerte dagene er det vist til at det oppstår trafikale problemer på enkelte veistrekninger som Panoramaveien, veien opp til Vestkapp og i Oldedalen opp til Briksdalsbreen. Veien til Lodalen har hatt begrenset kjøring i 2023 pga busselskapenes restriksjoner på kjøring her. Dette vil antakeligvis bli bedret for 2024 sesongen. Veienes tåleevne er derfor i noen tilfeller overskredet ut fra kapasitet, kødannelser og lokalbefolkningens reaksjoner i sommer. En rekke utbedringer er gjort og flere planlegges, noe som vil forbedre denne situasjonen.

Det er også kommet frem at det enkelte dager ikke har vært mulig å skaffe nok busser til alle utfluktene som skal kjøres samme dag. Enkelte rederier gir også uttrykk for at de er skeptiske til utviklingen i Nordfjord med for stort volum av cruisetrafikk i samtid.

Det er ikke påvist for stor trafikk og press på Nordfjordeid da mye av trafikken til Nordfjordeid går ut av bygden og til andre steder i regionen. I Måløy er mye av trafikken fordelt i ytre Nordfjord, men det er også en del trafikk fra Måløy til indre deler av Nordfjord og til de samme attraksjonene. Noe trafikk fra Nordfjordeid går også til ytre deler av Nordfjord. Det er de trafikale problemene knyttet til Vestkapp som er den største utfordringen mht passasjerhåndtering i ytre del av regionen.

Besøkskapasiteten på det enkelte reisemål synes å være tilstrekkelig dersom man ser på disse isolert. Utflukttrafikken fordeles imidlertid noe ujevnt innad i regionen og skaper til tider størst press og belastning på de store attraksjonene i indre Nordfjord som Briksdalsbreen og Loen Skylift, samt på veinett og annen infrastruktur. Disse attraksjonene benyttes av cruiseanløp i alle tre havner i tillegg til trafikk fra Geiranger. Dette medfører enkelte dager en fortetting av utflukts trafikken, noe som også skaper stort press på veinett og annen infrastruktur, kødannelser og negative reaksjoner fra lokalbefolkningen. Situasjonen for Nordfjord som region er enkelte dager ikke optimal, og noen tiltak bør iverksettes for å få ned de største toppene og konsentrasjonen av utflukts trafikken.

7.2 Havnenes tålegrense

Her vurderer vi havnenes maksimale tålegrense sett i relasjon til havnekapasitet, dvs. disponibel kai plass og oppankringsplass for cruiseskip, eller havnens «*Carrying capacity*». Eksisterende havnestruktur er utgangspunktet for tålegrenseanalysen. Samtidig er det viktig å presisere at havnens kapasitet i seg selv ikke er dimensjonerende for reisemålets kapasitet. Det må sees i en helhetlig sammenheng slik vi gjør ved å vurdere 7 ulike dimensjoner knyttet til reisemålets tåleevne.

En stor andel av de konvensjonelle cruiseskipene som anløper norske havner har en lengde på mer enn 300 meter, og trenden er at en økende andel av cruiseskipene kommer i denne kategorien. Alle de tre havnene i Nordfjord kan ta imot skip på denne størrelsen.

Måløy er en ny cruisedestinasjon og har hatt 2 år med cruiseanløp. Måløy har kai plass til 2 store skip samtidig. Dvs. at de har kai plass til skip med til sammen ca. 10 -12 000 passasjerer samtidig, og de kan ta skip på opptil 340 meter ved hovedkaien. Måløy havn er en del av det interkommunale selskapet Nordfjord Havn. Måløy har fastsatt en intern grense på maks. 10 000 passasjerer pr. dag. I 2023 var maks. antall cruisepassasjerer i samtid 9 300 (26.7). Dette medførte at ca. 5 600 cruise gjester gikk i land for seg selv og at ca. 3 700 cruisepassasjerer dro på utflukter. Det var 4 dager med 2 cruiseskip i havn til

samme tid i 2023, herav 26.juli som hadde høyeste passasjertall i 2023. Hovedkaaien i Måløy ligger like ved sentrum og i gåavstand til butikker, restauranter og aktuelle besøksteder i Måløy sentrum.

Olden og Loen er også drevet av Nordfjord Havn. På det meste var det 3 cruiseskip i Olden/Loen til samme tid i 2023. Cruisekaaien i Olden er 121 meter lang og har 10,5 m dybde. Her kan man ta inn de største cruiseskipene som bl.a. IONA, som hadde 24 anløp i 2023. I tillegg til ett skip ved cruisekaaien kan man ha et større skip på redan i Olden. Lobukta utenfor Loen benyttes også for cruiseanløp der man kan ha flere skip på redan. Nordfjord Havn definerer Olden og Loen som 1 havn og plasserer skip på de nevnte stedene ut fra at alle skal til de samme attraksjonene og severdighetene. I utgangspunktet har man bestemt at man ikke skal ha skip med mer enn 1 000 passasjerer på redan i Lobukta. I 2023 var det 5 anløp som hadde mer enn 1 000 passasjerer på Lobukta. Totalt var det 39 anløp med tendring fra cruiseanløp på Lobukta i 2023. For 2024 forventer man 12 anløp her, iflg. prognose or. November-23.

Det foreligger planer for en ny cruisekai lokalisert i området mellom Olden og Loen. Det er imidlertid ikke gjort vedtak om dette pr. i dag. Planen er at dette skal være kai nr. 2 i tillegg til kaaien i Olden. Ved å etablere ny cruisekai forventer man å få slutt på oppankring av cruiseskip på Lobukta og tendring av passasjerer inn til Loen. Det er delte meninger i lokalsamfunnet om ny cruisekai. Bl.a. er man redd for at dette vil medføre anløp av større cruiseskip enn de som ankrer opp på Lobukta, og dermed flere passasjerer i samtid til Loen og Olden. Noen er også redd for at Loens omdømme blir endret og at trafikale problemer bli forsterket.

Port of Nordfjordeid er et privat eid havneselskap som drifter havnefunksjonen på Nordfjordeid. På Nordfjordeid har man ikke fysisk kaianlegg, men benytter en såkalt SeaWalk som er en flytende potongsystem som kan foldes ut ved bruk. Denne er designet for bruk ved cruiseanløp, og passasjerene går i land fra skip via potongene. SeaWalk på Nordfjordeid er 220 meter lang og kan betjene cruiseskip opp til 340 meter og med kapasitet på opptil 7 000 passasjerer. Det betyr at man kan ta imot de største cruiseskipene som seiler på Norge pr. i dag.

Nordfjordeid har som hovedregel at det skal kun være 1 stort cruiseanløp pr. dag. Man gjør i enkelte tilfelle unntak fra dette og har et cruiseskip ankret opp på redan i tillegg, men dette er da mindre skip som ikke påvirker besøkmengden i vesentlig grad og ikke går ut over maks. 7 000 passasjerer pr. dag. I 2023 var det 4 dager med 2 skip samtidig på Nordfjordeid. Port of Nordfjordeid har ønske om å få etablert en permanent cruisekai på Nordfjordeid. Dette krever imidlertid en omregulering og utfylling av masser til kaiområde. Det er nylig igangsatt arbeid med privat reguleringsplan for landfeste for cruiseskip samt stasjon for tilkobling av landstrøm.

Havn	Maks. lengde på skip til kai	Maks. antall pass. pr. dag
Måløy, 2 kaier	340 m	12 000
Nordfjordeid	340 m	7 000
Olden cruisekai	345 m	6 500
Olden, redan		4 000
Sandane		2 000
Lobukta, redan		1 000
Samlet kai/havnekapasitet		32 500

Tbl. 28 Havnenes dimensjonerende kapasitet

Basert på eksisterende kaistruktur og kapasitetoppankningsmuligheter samt lokale regler, kan Nordfjord ta imot 8-9 cruiseskip med tilsammen ca. 32 500 cruisepassasjerer pr. dag. Dette er den reelle dimensjoneringen basert på eksisterende kai- og havnekapasitet.

En tålegrensevurdering basert på antall cruiseskip pr. år eller i samtid vil være lite hensiktsmessig som styringsverktøy ettersom skipene har ulikt antall passasjerer. Regulering av antall skip gir ingen kontroll på hvor mange cruisepassasjerer som kommer til Nordfjord. I den grad man skal regulere cruisetrafikken bør dette baseres på antall passasjerer i samtid.

Ut fra tall for 2023 vet vi at den maksimale havnekapasiteten (32 500 pr. dag) ikke er 100% utnyttet noen dager, da maks. antall passasjerer pr. dag i 2023 var 17 250.

Dette viser også at det er viktig at man ikke jobber for maksimal utnyttelse av havnekapasitet, men jobber planmessig og koordinert med fordeling av cruiseanløp til Nordfjord samlet slik at ikke tallene for antall cruisepassasjerer pr. dag overstiger anbefalt tålegrense for andre dimensjoner som f.eks. kapasiteten i land på attraksjoner, severdigheter, veier, busser og guider. Det er derfor viktig at cruiseanløp dette koordineres og fordeles for å unngå de største toppene og heller oppnå en noe jevnere fordeling av trafikken i tid og sted.

Tålegrensene til de tre havnene isolert sett er ca. 32 500 passasjerer pr. dag, basert på kaistruktur og lokale retningslinjer for den enkelte havn. Dette er ikke i tråd med øvrige tålegrenser. Havnens tålegrense kan derfor ikke være en dimensjonerende grense man styrer etter, men kun en bekreftelse på at havnekapasiteten er mer enn stor nok. Anbefalt tålegrense for havnene må avstemmes med vurderinger av de andre tålegrensedimensjonene. Ingen av havnene har et volum på cruisetrafikken som går ut over havnens tålegrense basert på kapasitet i havnen. Slikt sett er havnens tålegrense ikke overtråd og innenfor grønt nivå.

7.3 Miljømessig tålegrense

Nordfjord jobber for tiden med å bli godkjent av merkeordningen Bærekraftig Reisemål. Merket for bærekraftig reisemål gir et grunnfundament og en retning for hvordan man skal jobbe og hva man skal jobbe med fremover. I dette arbeidet inngår også en del indikatorer spesielt knyttet til cruiseturisme. Disse kriteriene er for tiden under revidering av Innovasjon Norge og blir presentert i juni 2024. Hvorvidt man svarer ut og tilfredsstillende alle kriterier er bl.a. avhengig av om man følger opp og iverksetter tiltak og anbefalinger som gis i tålegrenseanalysen. Pr. i dag oppfyller ikke Nordfjord alle disse kriteriene.

Fremtidig klimagassutslipp i Vestland fylke og i noen av kommunene i Nordfjord er definert gjennom målsettinger og et felles mål er å bli nullutslippskommuner og fylke.

Reiselivsnæringen i Nordfjord er en vekstnæring og vil nødvendigvis medføre et miljøavtrykk. All reisevirksomhet medfører lokale utslipp og utslipp av klimagasser. Utfordringen er å legge til rette for at disse reduseres så mye som mulig gjennom tiltak som f.eks. landstrøm, bruk av elbusser og el båter

til utflukter, prioritering av cruiseskip som benytter moderne teknologi som LNG og andre lavutslippsalternativer.

Miljødirektoratet utarbeider oversikter over utslipp av klimagasser i den enkelte kommune i Norge. De siste tallene er for 2022. Vi bruker her tall for 2022 og 2019 da 2021 tall ikke gir et riktig bilde av utslipp ved normal virksomhet.

2022	Stad	Kinn	Stryn	Gloppen	Bremanger	Samlet for Nordfjord
Totale utslipp av klimagasser	74 473 t (70 785)	198 760 t (203 587)	49 416 t (51 357)	43 431 t (48 282)	284 141 (254 842)	650 221 t (628 406)
Utslipp fra sjøfart	38 523 t (34 627)	131 677 t (129 397)	7 083 t (4 392)	4 175 t (2 994)	44 544 (41 446)	226 002 t (212 881)
Utslipp fra cruiseskip	11 487 t (6 851)	19 790 t (10 705)	6 972 t (4 287)	2 032 t (1 297)	11 685 (6 768)	51 966 t (29 913)
Cruiseskip, andel av sjøfart	29,8% (19,8)	15% (8,3%)	98,4% (98%)	48,7% (43%)	26 % (16,3%)	23% (14%)
Cruiseskip, andel av total	15,4% (9,7)	9,9% (5,3%)	14,1% (8,3%)	4,7% (2,7)	4,1% (2,7%)	8% (4,8%)

Tall for 2022. Tall i parentes er for 2019 som var forrige år med full aktivitet.
 Utslppsregnskapet viser utslipp av de tre klimagassene CO₂, metan (CH₄) og lystgass (N₂O). Tall er for utslipp i Co2 ekvivalenter
 Kilde: Miljødirektoratet

Tbl. 29 Utslipp av klimagasser i kommunene i Nordfjord 2022 og 2019

Av tabellen ser vi at totale utslipp av klimagasser i de fire kommunene Stad, Kinn, Stryn, Gloppen og Bremanger utgjør 650 221 tonn mot 628 406 tonn i 2019. Utslipp fra cruiseskip utgjør 51 966 tonn i 2022 mot 29 913 tonn i 2019. Denne andelen har økt fra 4,8% av det totale utslippet for Nordfjord i 2019 til 8% i 2022.

Andelen av utslipp fra cruiseskip varierer mellom 4,1% og 15,4 % i kommunene. At Stad kommune har den høyeste andelen kan muligens tilskrives passering av skip langs kysten uten at det er anløp til Nordfjord. Stryn kommune har 14,1% av de totale klimagassutslippene knyttet til cruiseskip. Dette henger naturlig sammen med at Olden og Loen er de mest trafikkerte havnene for cruiseanløp i Nordfjord.

I Stad kommune var det registrert utslipp av 11 487 tonn CO₂ ekvivalenter fra cruiseskip i 2022 mot 6 851 t i 2019.

For Kinn kommune var det en økning på utslipp av klimagasser fra 10 705 CO₂ ekvivalenter i 2019 til 19 790 i 2022.

Tallene for Stryn kommune viser en økning fra 4 287 CO2 ekvivalenter i 2019 til 6 972 i 2022, for Gloppen var det en økning fra 1 279 i 2019 til 2 032 CO2 ekvivalenter i 2022 og for Bremanger kommune var det en økning fra 6 768 tonn i 2019 til 11 685 tonn i 2022.

Alle de fem kommunene har en økning fra 2019 til 2022 målt i utslipp av CO2 ekvivalenter knyttet til cruisetrafikk.

Miljødirektoratet har publisert følgende kommentar til statistikken for 2022:

Koronapandemien resulterte i mange færre cruiseskifturer i 2020 og 2021 enn tidligere. Aktiviteten tok seg kraftig opp igjen i 2022. Utslippene fra cruiseskip i norske kommuner var høyere i fjor enn før pandemien. Økt cruiseaktivitet er hovedårsaken i de fleste kommuner der utslipp fra sjøfart har økt fra 2021 til 2022. Bruken av landstrøm til skip øker. Dette er et viktig klimatiltak i sjøfarten som gir reduserte utslipp fra skip som ligger til kai i kommunene.

Mesteparten av de registrerte utslippene fra cruiseskip kommer mens skipene er i havn. Dette skyldes bl.a. at cruiseskip ligger lenge i havn og at cruiseskip må generere strøm og varme i et stort omfang, spesielt dersom ikke landstrøm er tilgjengelig.

Ingen av de tre cruisehavnene i Nordfjord kan i dag tilby landstrøm til cruiseskip, men det foreligger planer om et landstrømanlegg beregnet for cruiseskip i Olden. Pr. i dag er det imidlertid ikke tatt beslutninger om å investere i dette. Også på Nordfjordeid har man planer om å kunne investere i et landstrømanlegg for cruiseskip dersom man realiserer nytt kaianlegg med forøyningsmuligheter for cruiseskip. Dette spørsmålet er for tiden under utredning. Det er delte meninger om Nordfjord kan levere nok kraft til å forsyne landstrømanlegg beregnet på de største cruiseskipene. Landstrøm vil være et effektivt tiltak for å få ned utslippene fra cruiseskip mens de er i havn, men vil ikke påvirke utslippene mens cruiseskipene seiler.

Det totale miljøavtrykket fra et stort cruiseskip er større enn fra et mindre cruiseskip. Men verdiskaping, og dermed den økonomiske bærekraften, er større fra store skip med mange passasjerer, enn fra små skip med færre passasjerer. I så måte er ikke cruise annerledes enn annen transport, f.eks. fly og buss. Samtidig er de største skipene også ofte de nyeste, og har dermed mer av ny og miljørettet teknologi.

Flere og flere cruiseskip blir mer miljøvennlige gjennom bruk av mer miljøvennlige energibærere, egne miljøprogram for avfallshåndtering og ved at flere skip etter hvert kan benytte landstrøm ved opphold i havn. En rekke nyere cruiseskip er utrustet for å benytte landstrøm, hvilket betyr reduserte utslipp fra cruiseskip når de ligger ved kai. Det er forventet at et landstrømanlegg for cruiseskip vil fjerne nær alt utslipp under kaiopphold for SO_x, NO_x og CO₂. Det blir noe utslipp i prosessen med til- og avkobling og dersom skipet ikke har elektriske kjeler. LNG drevne skip vil redusere NO_x utslipp med 90%, SO_x utslipp med 90% og CO₂ utslipp med 29 %.

Stadig flere cruiseskip benytter LNG, noe som medfører reduserte utslipp ved inn- og utseiling. 1/3 av alle cruiseskip som anløp havnene i Nordfjord i 2023 benyttet LNG. Carnival Corp. som innbefatter 11 ulike rederier opplyser at 60% av flåten deres er bygget for å kunne koble seg til landstrøm. I 2025 vil 11 nye LNG drevne cruiseskip inngå i flåten deres og av disse er allerede 8 skip levert og i drift.

Utslipp i havn er også begrenset ved at de fleste cruiseskipene (93% av cruiseflåten) har installert renseanlegg (scrubbere) som filtrerer utslipp fra skip til luft. Skrubbere fjerner 99% av svoveldioksid, 60 – 90% av partikler og 10 % av nitrogendioksid.

Nordfjord havn har bedt alle skipene som anløper Måløy om å bruke marin diesel på hjelpemotorene når de ligger til kai.

Cruiseskipene representerer lite støy ved opphold i havn. Nordfjord Havn fikk i løpet av sesongen tilbakemelding om støy fra noen cruiseskip. De tok i den forbindelse kontakt med eksternt selskap for å måle støynivå i havnen i Måløy. Målingene så på støy fra cruiseskip og fra aktivitet på kaien. Rapporten viste at støynivået fra cruiseskip tilfredsstillende grenseverdien for støy fra havn, både når man så på enkelt dager og sommersesongen sett under ett. I Olden er det i noen tilfeller kommet klager fra lokalbefolkning i forbindelse med at det spilles musikk fra kai ved cruiseskipenes avgang. Støyproblematikken er begrenset, og det er ikke dokumentert at dette overskrider grenseverdier eller akseptable tålegrenser.

Nordfjord Havn benytter EPI - Environmental Port Index, en modell for differensiert havneavgift for cruiseskip, basert på ulike miljøkriterier. Dette gjelder da for Måløy og Olden/Loen. Ved bruk av EPI vil cruiseskip få beregnet en score for skipets samlede utslipp i havn. Skip med dårlig score får et betydelig tilleggsgebyr på toppen av det ordinære kaivederlaget, mens et skip med god score betaler et rabattert kaivederlag. EPI har siden innføringen våren 2019 bidratt med 10 % reduksjon i utslipp ifølge DNV. Port of Nordfjordeid benytter pr. i dag ikke EPI systemet.

I tillegg til utslipp fra cruiseskipene ved innseiling og i havn er det også andre typer utslipp og slitasje som er direkte knyttet til cruisetrafikken. Vi har tidligere beskrevet den omfattende bruk av busser til utflukter knyttet til cruiseturismen. Selv om nye busser er mer miljøvennlige enn eldre busser er det også et betydelig utslipp knyttet til bussbruk i Nordfjord. Cruiserederiene stiller krav om at bussene ikke skal være mer enn 3 år og noen rederier stiller krav om elbusser. Olden Cruise benytter hybridbuss i sin shuttlekjøring fra Olden til Loen Skylift.

Den omfattende bussbruken medfører stor slitasje på veinettet i regionen. I tillegg må det hentes inn busser fra andre deler av landet for å kunne betjene etterspørselen i dag. Det finnes få el busser tilgjengelig og krafttilgang og lademulighetene for elbusser er dårlige. Dieselbusser er betydelig billigere i innkjøp enn el busser som tidligst kan leveres i 2025. En elbuss koster 4-4,5 mill. kr mot en dieselbuss som koster 1,8 mill. kr.

Slitasje på natur og stier er også et problem knyttet til cruiseturismen på enkelte besøksteder som bl.a. Kannesteinen hvor gjestene trækker nye stier og tar med seg stein fra stedet som suvenir. Her er forholdene imidlertid utbedret, og problemet er i stor grad løst nå. Bønder i Oldedalen klager også over cruiseturister som går inn på jorder og dyrket mark uten å ta hensyn til at dette er sårbare områder som ikke er ment å benyttes av turister.

Ut fra vurderinger av tilgjengelige miljømessige konsekvenser som cruisetrafikken representerer for Nordfjord, er det ikke påvist at cruisetrafikken overskrider vedtatte tålegrenser for lokale utslipp. Dette skyldes imidlertid mangel på data om dette.

Cruiseskipene stod for 8% av de samlede CO2 utslippene i Nordfjord i 2022. Dette er en økning fra 4,8% i 2019. Målt i CO2 ekvivalenter økte klimagassutslippene fra cruiseskip fra 29 913 tonn i 2019 til 51 966 tonn i 2022 (+74%).

For å nå klima- og miljømålene for Vestland og for den enkelte kommune sine mål om nullutslipp er det behov for at utslippene fra sjøfart reduseres, f.eks. gjennom bruk av landstrømanlegg og ved å prioritere miljøvennlige cruiseskip med lavest mulig utslipp.

De lokale utslippene er ikke kjent grunnet mangel på målinger. Støy er ikke registrert som et stort problem. Med en større andel av nyere skip og LNG drevne skip til Nordfjord samt etablering av landstrømanlegg kan klimagassutslippene senkes en del.

Slitasje på natur er ikke kommet frem som et stort problem, men det er registrert enkelte tilfeller som ikke er innenfor akseptable tålegrenser. Busstrafikken i regionen knyttet til cruiseturisme er meget stor, noe som bidrar til lokale utslipp da det hovedsakelig er dieselbusser som benyttes.

På bakgrunn av dette vurderes Nordfjord til at situasjonen er ikke god nok og har til dels overskredet akseptabelt tålegrensenivå mht utslipp av klimagasser. Kunnskapen om lokale utslipp er ikke tilgjengelig og kan derfor ikke vurderes. Det er en økning i det totale utslipp av klimagasser fra cruiseskip, og cruiseskipenes relative andel av utslippene er økende. Utviklingen fra 2019 til 2022 støtter ikke opp om fylkets og kommunenes mål om nullutslipp innen 2030.

7.4 Sosial tålegrense

Sosial bærekraft handler om et inkluderende samfunn, lokal samfunnsutvikling, gode fellesskap og god trivsel og livskvalitet. Vi påvirkes både fysisk og mentalt av de arkitektonisk skapte elementer i bygg og byrom, materialer som benyttes, hvordan aktiviteten og livet i by og bygder oppleves, samt vår følelse av tilhørighet til stedene. Visuell tålegrense har tett tilknytning til sosial tålegrense.

Ved vurdering av en sosial tålegrense for cruiseturisme må vi se dette ut fra innbyggerne i Nordfjord sine oppfatninger og ut fra tilreisende sine oppfatninger. Hva er et akseptabelt nivå av turisme til Nordfjord for å unngå negativ innstilling og redusert trivsel?

Carrying Capacity» defineres av WTO- World Travel Organization som «maks. antall mennesker som kan besøke en destinasjon til samme tid uten å forårsake ødeleggelser av fysisk, økonomisk, sosiokulturell, miljømessig, og uakseptabel reduksjon i kvaliteten for besøkendes tilfredshet» (Kilde: WTO – World Travel Organization).

I november 2023 arrangerte Kontaktutvalget for Olden og Oldedalen sammen med Loen Utviklingslag et innbyggermøte der temaet var cruiseturisme. 125 personer var til stede på møtet. Her kom det frem ulike synspunkter knyttet til cruiseturismen til Olden og Loen. «Tålegrensen er høy hos innbyggerne, men nå er det en brytning» var et utsagn som kom frem. For mange av innbyggerne i Olden har man nådd et metningspunkt. Sjøppel- og toalettforholdene er heller ikke tilfredsstillende. Kontaktutvalget

mener at det er på høy tid at kommunen har fokus på besøksforvaltning, her etterlyser man en plan som er forankret hos aktørene og hos lokalbefolkningen.

Generelt er innbyggerne positiv til cruiseturisme, men man peker på at det er en del dager med for mange passasjerer og at ingen er tjent med dette. Flere innlegg pekte på at infrastrukturen ikke er dimensjonert for trafikken på det nivået slik den er på de travleste dagene. Dette gjelder vei fra Olden kai til sentrum, vei fra Olden kai til Loen og veien opp Oldedalen. Her er veien smal og til dels slitt og ikke dimensjonert for trafikken slik den er i dag. Det viktigste er å få ned toppene, var en gjennomgående kommentar på møtet. Bygden er ikke rustet for å ta imot så mange turister samtidig. Det fremkom også kritiske kommentarer til tenderanløp på Lobukta, spesielt at det er noen større skip med mer enn 1 000 passasjerer som man har avtalt. Flere ga også uttrykk for at man er skeptisk til å bygge cruisekai nr. 2 da man frykter at dette vil medføre mer cruisetrafikk enn i dag. Innbyggere i Oldedalen som driver jordbruk er også frustrert over cruiseturister som går ut på jordene og ikke holder seg til gangveier.

Panoramavegen mellom Olden/Loen og Nordfjordeid er mye benyttet av landoperatørene til utflukter med busser. Det er i sommer kommet sterke reaksjoner fra lokalbefolkning knyttet til den store trafikken og trafikkfarlige situasjoner langs veien. Det oppstår kaos, køer og trafikkork da det er mange busser som stopper her i tillegg til bobiler og privatbiler. Det er registrert opp til 9 busser på utsiktspunktet på Nos samtidig. Det oppstår farlige situasjoner når turister går av bussen og vandrer rundt. Lokalbefolkningen er frustrert og ønsker en regulering av busstrafikken. En av beboerne sto frem i lokalavisene og pekte på problemet. Beboerne er også bekymret for egen sikkerhet pga. trafikken. Dette medfører store trafikale problemer for de som bor her, de er bekymret for barna da dette er skolevei og for egen sikkerhet. Man er også redd for å kunne bli involvert i ulykker ved å kjøre på turister som beveger seg i området.

Kirkene på Eid og Selje uttaler at det er krevende med så stor pågang av cruiseturister, og de kunne ønske seg at dette kom i mer ordnede former, ifølge kirkevergen.

7.4.1 Innbyggerundersøkelsen i Nordfjord 2023

I forbindelse med at Nordfjord skal kvalifisere seg til «merket for Bærekraftig reisemål» og som en del av utarbeidelse av Masterplan reiseliv for Nordfjord er det i sommer og i høst gjennomført en innbyggerundersøkelse. Her har man kartlagt en rekke synspunkter og oppfatninger blant innbyggerne knyttet til ulike former for turisme i Nordfjord. Resultatene fra undersøkelsen er basert på 350 respondenter. Noen relevante hovedtrekk fra undersøkelsen:

- Reiselivet er viktig med tanke på arbeidsplasser, næringsutvikling, bo og blilyst. 70 % svare at de var helt enig i dette.
- Reiselivet må utvikles etter bærekraftige prinsipper for å ivareta behovene til både de besøkende, reiselivsnæringen miljøet og lokalsamfunnet. 80% var helt enig i dette.
- Turistene skaper trafikkfarlige situasjoner. 46% var helt enig i dette.

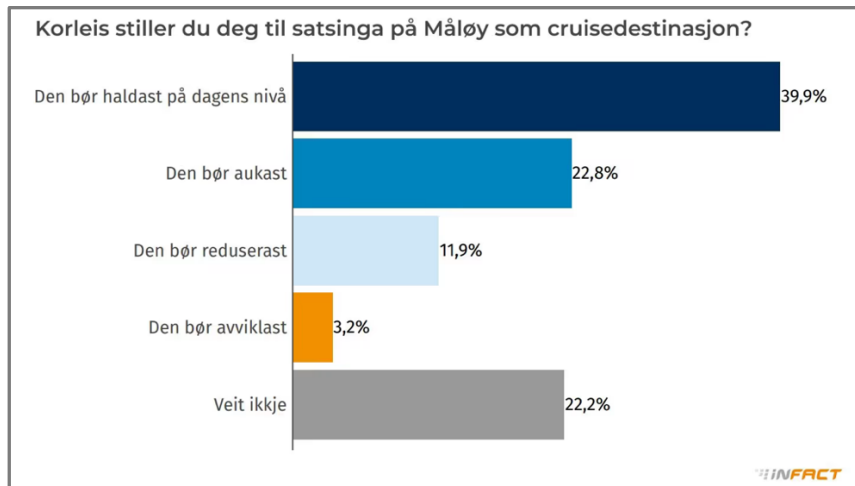
- Hvordan opplever du tallet på cruiseturister i din kommune? Her svarte 38% «*Alt for mange*» blant innbyggerne i Stad kommune og i Stryn kommune. 17% svarte «*Litt for mange*» i Stad kommune og 28% i Stryn kommune. For Stad kommune var det dermed 55% som svarte «*Litt for mange*» eller «*Alt for mange*» cruiseturister til kommunen, mens for Stryn kommune var tilsvarende tall 66%.

Litt over halvparten, dvs. 55% av de spurte i Stad synes det er for mye cruiseturisme i kommunen. I Stryn kommunen er denne andelen på 66% eller 2/3 av befolkningen. Kun 5,6% svaret «*Alt for mange*» i Gloppen kommune.

- 27% i Stad kommune og 24% i Stryn kommune svare «*Akkurat passe*» cruiseturister.
- 30% av de spurte i Nordfjord svarte at det er alt for mange cruiseturister i regionen, mens 24% svarte «*litt for mange*». Det betyr at litt over halvparten, dvs. 54% mener at det er litt for mange eller alt for mange cruiseturister i regionen mens 30% svarte at det var akkurat passe.
- På spørsmål om hvor og når respondentene opplever at det er overfylt grunnet turisme var det en stor overvekt som oppga Måløy, Selje, Vestkapp, Nordfjordeid, Loen og Olden. Dette er også i tråd med det som er kartlagt i arbeidet med tålegrenseanalysen og som kommer frem fra lokalbefolkning i møter og medieoppslag.
- På spørsmål om når respondentene opplever at det er overfylt grunnet turisme ble det av en overvekt av respondentene vist til når det er cruiseanløp/i sommersesongen.
- Under spørsmål «Andre kommentarer» kom det 37 svar og av disse var 16 negative kommentarer knyttet til cruiseturismen i Nordfjord.
- På spørsmål om i hvilken grad Nordfjord fremstår som et bærekraftig reisemål svarte 44% «Til en viss grad» og 26% svarte «*I stor grad*». 20% svarte «*I liten grad*».

Litt over halvparten, dvs. 54% av de spurte i innbyggerundersøkelsen mener at det er litt for mange eller alt for mange cruiseturister i regionen, mens 30% svarte at det var akkurat passe. Under spørsmål «Andre kommentarer» var omtrent halvparten negative kommentarer knyttet til cruiseturismen i Nordfjord. På spørsmål om når respondentene opplever at det er overfylt grunnet turisme ble det av en overvekt av respondentene vist til at dette er når det er cruiseanløp/i sommersesongen.

Fjordenes Tidende og Firdaposten gjorde sammen med InFact en måling av lokalbefolkningen i Kinn sin innstilling til cruiseturisme. 63% av de spurte svarer at cruisesatsingen i Måløy enten må holdes på dagens nivå eller økes. 40% mener det holder fint med dagens nivå, mens 23% vil øke enda mer. 3% vil avvikle hele cruisesatsingen.



Tbl. 30 InFact sin måling av lokalbefolkningen i Kinn sin innstilling til cruiseturisme

Undersøkelsen fra Måløy viser at 63% av de spurte mener man enten bør øke eller holde cruiseaktiviteten på dagens nivå. På innbyggermøtet i Loen kom det også frem en del kritiske kommentarer til cruiseturismen og da spesielt nivået på denne enkelte dager. Selv om mange innbyggere i Olden og Loen også erkjenner at cruiseturismen er viktig, mener en del at man har overtrådt en tålegrense som gjør at cruiseturismen til tider oppleves negativt.

Svarene og kommentarene i innbyggerundersøkelsen bekrefter dette. Samtidig er det mange som er positiv til cruiseturismen. Det kan synes som om at et er i indre Nordfjord misnøyen er sterkest, noe som mest sannsynlig også henger sammen med at her skjer mer enn 50% av aktivitetene knyttet til cruiseanløp til Nordfjord.

Ved vurderinger av den sosiale tålegrensen baseres dette på WTO sin definisjon på «Carrying Capacity» og på resultater fra de nevnte undersøkelsene. Ut fra dette tyder resultatene på at cruisetrafikken i høysesongen til tider overstiger akseptabelt tålegrensenivå i lokalsamfunnene og at turismen har et volum som overskrider grensen for hva mindre lokalsamfunn tåler og som innbyggere aksepterer.

7.5 Visuell tålegrense

Visuelle omgivelser kan være siktlinjer, kvaliteter på bygg, kvaliteter på omgivelser og opplevelsen av stedet med den aktivitet som pågår. En visuell tålegrense er m.a.o. et helhetsinntrykk av området. Visuelle kvaliteter fra et faglig perspektiv kan ikke baseres på personlige oppfatninger om hva som er stygt og fint. Det handler om noe er godt eller dårlig utformet etter faglige kvalitetsnormer og loverkrets bestemmelser.

I Måløy er kaiområdet i sentrum av byen samt Trollebø på fastlandssiden. Begge disse kaiene benyttes av anløp av store cruiseskip. Det er ikke kommet frem noe som tyder på at cruiseskipene representerer en visuell forstyrrelse. Måløy har kun hatt cruiseanløp av et visst omfang i 2 sesonger og det virker som

om lokalbefolkningen synes dette er et positivt trekk i bybildet. Den lokale undersøkelsen i Måløy bekrefter også dette.

På Nordfjordeid har man cruiseanløp i sentrum og ut i fjorden langs SeaWalk. Her kan man også ta de største skipene som kommer til Nordfjord. Det er sjelden mer enn ett skip i havn samtidig, og dersom det er to cruiseskip samtidig er skip nr. 2 et lite skip. Heller ikke på Nordfjordeid er det grunnlag for å hevde at cruiseskipene er dominerende i lokalsamfunnet eller har en negativ visuell effekt på lokalbefolkningen.

I Olden og Loen har man opptil 3 cruiseskip samtidig. Skipene ligger med noe avstand, ett skip ved kai i Olden og ett på fjorden samt ett på Lobukta. Dette er imidlertid sjeldent, det vanlige er ett skip pr. dag og noen dager med 2 skip samtidig. Olden er en mindre bygd sammenlignet med Måløy og Nordfjordeid slik at store skip med ruvende skutesider gjør et noe annet inntrykk her enn i områder med mer utbredt bebyggelse. De største skipene som ligger ved kai i Olden kan derfor representere en større negativ visuell effekt for lokalbefolkningen og virke mer dominerende her enn i andre, større anløpshavner. Hverken i innbyggermøtet i Loen eller i andre sammenhenger har det imidlertid fremkommet kommentarer omkring den visuelle effekten knyttet til cruiseskip.

Det har i et par tilfeller kommet klager til havnemyndighetene om røyk fra cruiseskipene. Dette oppfattes av noen som forurensende eksos, mens det i de fleste tilfeller er damp som kommer ut fra skipet etter at eksos har vært rensset gjennom skipets scrubbere. Dette oppfattes negativt av publikum, men kan i stor grad forebygges med at publikum blir forklart hvorfor det kommer røyk/damp fra cruiseskipene.

Det vil alltid være noen som synes at cruiseskip i havn er et negativt innslag i havnebildet, mens andre vil mene at dette er et positivt innslag. Det er imidlertid ikke funnet dokumentasjon for, eller kommet frem innspill som tyder på at den visuelle tålegrensen er nådd eller overtrådt i noen av de tre havnene i Nordfjord som har cruiseanløp.

7.6 Økonomisk tålegrense

Cruisetrafikk skaper i mange tilfeller grunnlag for den landbaserte reiselivsnæringen. Utviklingen innen cruiseturisme har bidratt til en betydelig vekst i den landbaserte reiselivsnæringen langs kysten. Cruiseanløp- og passasjerer utgjør en betydelig del av reiselivet ved mange destinasjoner langs kysten og i fjordene, og legger dermed også grunnlaget for et lokalt tilbud av opplevelser og serveringstjenester. Cruiseturismen er i en rekke tilfeller også en sentral og utøvende faktor for en rekke store investeringer i det landbaserte reiselivet. Her kan nevnes Sagastad og Loen Skylift som eksempler i Nordfjord.

Det finnes mange eksempler på at cruiseturismen har stor økonomisk betydning for en rekke reiselivsbedrifter og lokale aktører i Nordfjord. Måløy Adventure har hatt 60 personer på lønnslisten i 2023 og de betaler en avgift pr. passasjer til bl.a. Kråkenes fyr, et beløp pr. buss som besøker Kannesteinen, parkeringsavgift på Vestkapp og leie av busser og veteranbåt til utflukter.

Sagastad har ca. 80 % av inntektene fra cruisegjester og Loen Skylift har ca. 35% av sin trafikk fra cruiseanløp. Ved Briksdalsbreen er ca. 50% av trafikken cruisetrafikk, det samme er omsetningen ved Briksdalen Fjellstove.

Handelsstanden i Måløy melder om stor økning i omsetningen på dager med cruiseanløp og taxibransjen i Måløy klarer ikke å dekke etterspørselen etter transport på alle dager med cruiseanløp. På Nordfjordeid har man beregnet lokal omsetning relatert til cruisetrafikken til ca. 100 mill.kr. i 2022.

I samtaler med representanter fra attraksjoner og besøkssteder, samt andre personer lokalt i bransjen gis det uttrykk for at det noen dager var for mye cruisetrafikk til Nordfjord, noe som førte til lang ventetid og tapt omsetning som følge av at en del gjester snur og velger bort aktiviteten. Flere attraksjoner peker på at det vil være større verdiskaping pr. gjest ved jevnere trafikk. Ved for mange besøkende i samtid mister man omsetning pga lang ventetid og for mange på stedet samtidig.

Innovasjon Norge sin siste cruiseundersøkelse fra 2019 viser at en cruisepassasjer som besøker Norge i gjennomsnitt bruker kr. 510 i hver havn. Dette er et snitt forbruk i alle norske havner, og det er sannsynlig at forbruket i havnene i Nordfjord ligger noe høyere enn gjennomsnittstallet basert på at Nordfjord har en høy andel av passasjerer som drar på utflukter, og er en region med mange muligheter for å bruke penger.

Basert på at Nordfjord hadde 621 000 cruisepassasjerer, dvs. dagsbesøkende som gikk i land, så representerer disse en omsetning på ca. 327 mill.kr. basert på et gjennomsnittlig forbruk på kr. 510 pr. cruisepassasjer pr. dag. Forbruket består blant annet av varehandel, restaurant, kultur, transport og utflukter. I tillegg kommer havnenes inntekter som kaivederlag, passasjervederlag, farvannsavgift og salg av varer og tjenester. Basert på en snittpris pr. passasjer på kr. 58 (som er en snittpris beregnet av Menon for andre havner i Norge), så vil omsetningen til havnene i Nordfjord knyttet til cruiseanløp utgjøre ca. 36 mill. kr. i 2023.

Pandemien i 2020 og 2021 viste tydelig hvor viktig cruisetrafikken er for en rekke lokale leverandører i reiselivsnæringen (Vestlandsforskning 2021). Bortfallet av bl.a. cruiseturisme var dramatisk for mange reiselivsbedrifter. Vestlandsforskning har i prosjektet ECOVET (Effekter fra Covid 19 på cruiseturisme til Vestlandet) beregnet bortfallet av cruiserelaterte inntekter for 13 cruisehavner på Vestlandet til 1,4 milliarder kroner i 2021.

Økonomisk ser vi derfor på en *nedre* tålegrense som ikke bør overskrides, da det økonomiske grunnlaget for å ha cruiseturisme vil svekkes dramatisk ved stor nedgang i cruisetrafikken, jfr. tall fra ECOVET prosjektet. Dette tilsier derfor at man bør holde cruisetrafikken på et visst nivå, for å kunne sikre og styrke de mange lokale leverandørbedriftene sitt grunnlag for å drive helårlig og ha cruiseturisme som et viktig inntektsgrunnlag. En stor andel av dette er også eksportinntekter. Cruiseturismen legger grunnlag for en rekke arbeidsplasser og er også et viktig bidrag til regional verdiskaping. Mange av de lokale leverandørene til cruiseturismen er også leverandører til annen type turisme. Et svekket næringsgrunnlag for lokale leverandører som følge av redusert cruiseturisme vil også kunne resultere i et redusert tilbud til annen type turisme dersom lokale leverandører må legge ned eller redusere sin virksomhet.

2 av de 3 havnene i Nordfjord er relativt nye havner og er under oppbygging og etablering i markedet. Som det vises til annet sted i rapporten kan cruisetrafikken samlet sett til Nordfjord økes dersom denne fordeles og distribueres på en god måte og ikke forsterker toppene. Begge disse havnene har behov for en viss mengde trafikk for å kunne forsvare de investeringer som er gjort og eventuelle fremtidige investeringer bl.a. knyttet til landstrøm og annen infrastruktur. Videre er det viktig med et visst nivå av cruisetrafikk for at havnene skal kunne utnytte landbaserte leverandører på en optimal måte og kunne være økonomiske bærekraftig og bidra til en forsterket lokal og regional verdiskaping.

Cruiseturismens nivå handler også om helårs arbeidsplasser, størrelse på flåte til lokale transportører og mulighet til å fornye flåte, kompetanse, kvalitet og omfang av tilbud av attraksjoner, butikker o.l. samt investeringer i havneinfrastruktur og landstrømanlegg m.m.

Et redusert nivå av cruiseturisme til Nordfjord vil kunne representere en negativ utvikling for reiselivsnæringen og for de mange leverandørene som har cruiseturisme som et viktig marked. Deler av reiselivsnæringen vil bli mer sårbar og grunnlaget for helårsdrift vil svekkes. Et lavere nivå av cruiseturisme vil også kunne svekke grunnlaget for nye investeringer i bl.a. landstrømanlegg. Det er derfor viktig å finne den rette balansen her slik at man opprettholder en økonomisk bærekraftig cruiseturisme.

En øvre, økonomisk tålegrense er lite relevant å vurdere i den forstand at jo større lokal og regional verdiskaping cruiseturismen medfører, så er dette positivt for regionen og den enkelte havn, forutsatt at trafikken fordeles mest mulig jevnt og ikke medfører overtredelse av andre tålegrenser. En nedre tålegrense er imidlertid mer relevant da bortfall av inntekter fra redusert cruiseturisme vil kunne medføre at færre lokale leverandører finner det økonomisk bærekraftig å drive innenfor turisme. Hensikten med cruiseturisme til Nordfjord er bl.a. at dette skal bidra til høy, regional verdiskaping. Rent økonomisk er det derfor ingen øvre tålegrenser som skulle tilsi begrensninger i cruisetrafikken til Nordfjord.

Cruiseturismens omfang i Nordfjord pr. i dag er på et nivå som gjør det interessant å satse på for lokale leverandører og som i vesentlig grad bidrar til regional verdiskaping. Den økonomiske tålegrensen er ikke nødvendigvis knyttet til antall cruiseturister, men også til den rette type cruiseturist som kjøper varer og tjenester for mer enn den gjennomsnittlige cruiseturist og event. andre type turister. Det er imidlertid vanskelig å si noe nøyaktig om hvor en nedre tålegrense går.

7.7 Juridisk tålegrense

Havnens virksomhet styres bl.a. av *Lov om havner og farvann (Havne- og farvannsloven)* som bl.a. omtaler hvordan havnen skal forholde seg til mottaksplikt som er regulert i § 27.

Hvorvidt man kan fastsette en øvre begrensning på antall cruiseanløp må vurderes opp mot forståelsen av mottakspliktens bestemmelse i havne- og farvannslovens §27 og hva lovgiver har ment.

De juridiske tålegrensevurderingene knytter seg spesielt til havne- og farvannsloven der §27 om mottaksplikten er sentral. Videre knytter vurderingene seg opp mot det å fastsette grenser for antall passasjerer den enkelte havn vil ta imot i samtid.

I utgangspunktet må havnene i Nordfjord si ja til forespørsler fra cruisereederier som ønsker anløp, innenfor de rammer som havnens kapasitet tilsier, jfr. havne- og farvannsloven, §27 om mottaksplikten. Samtidig ønsker man å oppfylle lokale krav om maks. antall cruisepassasjerer pr. dag som den enkelte havn eventuelt har fastsatt.

Det er i utgangspunktet en plikt til å motta fartøy «i lovlig ærend» som ønsker å anløpe havnen, når det er ledig kapasitet. Havner som er åpne for alminnelig trafikk har mottaksplikt, dette gjelder både offentlige og private havner. Betydningen av «alminnelig trafikk» er at det foreligger et havnetilbud, og ikke avgrenset til bruk for havneeier eller annen begrenset bruk.

I forarbeidene til loven er det presisert at mottaksplikten ikke er «*ment å begrense eierens eller operatørens anledning til å fastsette hvilke omfang havnevirksomheten skal innrettes mot. Bestemmelsen er heller ikke til hinder for at havneeier nedjusterer omfanget av havnen eller havnevirksomheten, eller reserverer visse havneavsnitt for spesielle typer sjøtransport*».

Formålet med mottaksplikten er å sikre at sjøtransporten gis tilgang til den havneinfrastrukturen som havneeier faktisk har gjort tilgjengelig for alminnelig trafikk, eventuelt den type trafikk som havnen har besluttet å ta imot ved vedkommende havneavsnitt (Prop.86 L(2018-2019) s. 165.)

I et iverksettingsrundskriv om havne- og farvannsloven er det opplyst følgende:

Dersom havnen innretter sin havnevirksomhet gjennom bemanning, åpningstider eller lignende slik at den f.eks. bare kan ta imot mindre cruiseskip med et mindre antall passasjerer, eller at åpningstidene for cruiseterminalen bare gjør det mulig å ta imot et visst antall skip i døgnet, vil dette være innenfor begrepet «så langt kapasiteten i havnen tilsier det.

Det er ikke tilstrekkelig å begrunne avvisning av skip for eksempel med at antallet passasjerer som anløper havn, vil føre til for stor belastning for kommunen generelt. Havne- og farvannsloven er ikke ment å være et virkemiddel for å regulere antallet turister som kan reise til byer og tettsteder i landet.» (Nærings- og fiskeridepartementet, 2020).

Ut fra dette vil det være innenfor havnens handlingsrom for eksempel å sette et tak på antall passasjerer som får anløpe havnene. Dette krever at havnene faktisk innretter sin havnevirksomhet slik at den tilpasses ønsket virksomhet. www.kystverket.no/regelverk/havne--og-farvannsloven/mottaksplikt-for-havner-og-havneterminaler/

Dette viser at havnene allerede i dag har adgang til å tilpasse sitt havnetilbud til ønsket virksomhet, og at det ikke bare er plassforhold og infrastrukturforhold som kan gi grunnlag for å avvise cruiseskip (NOU 2023:10, s.136)

En lokal regulering om et maks. antall passasjerer i land i samtid kan iht det som er sagt i forbindelse med Havne- og farvannsloven være mulig for havnene å innføre. Dette har også andre havner som Bergen, og Stavanger innført. Nordfjord Havn har også praktisert dette ved at de har sagt nei til ca. 30 forespørsler om anløp i 2023 til Stryn kommune, og Port of Nordfjordeid har også taket nei til en rekke forespørsler om anløp av cruiseskip i 2023.

For Nordfjord kan dette la seg gjøre ved at det f.eks. vedtas en maks. tall for anbefalt antall passasjerer i samtid for hver av havnene og for Nordfjord samlet. Dette understreker også behovet for en regional koordinering av cruiseanløp til Nordfjord.

Lovverket omtaler antall skipsanløp og ikke antall passasjerer. Basert på vurderinger av øvrige tålegrenser bør antall *cruisepassasjerer* i samtid være styrende for omfanget av fremtidig cruisetrafikk

til Nordfjord. Ved å vektlegge antall passasjerer i samtid og ikke antall anløp, vil en kunne styre trafikken iht *carrying capacity*, og *visitor flow*, dvs. antall mennesker som kan besøke en destinasjon til samme tid uten å forårsake ødeleggelser av fysisk, økonomisk, sosiokulturell, miljømessig, og uakseptabel reduksjon i kvaliteten for besøkendes tilfredshet.

I Vestland fylke sin «Regional plan for klima 2022-2035» har man definert 5 prioriterte tema. Ett av disse er «*Vestland reduserer direkte klimagassutslipp med mål om netto nullutslipp i 2035.*» Videre heter det i planen:

Delmål – transport

«Klimagassutslippene fra transport i Vestland står for 35% av utslippene i regionen. De tre største utslippskildene er veitransport fra personbiler, veitrafikk fra store kjøretøy og sjøfart for passasjerer. Omstilling av transportsektoren er derfor viktig for å nå målet om netto nullutslipp innen 2030.»

I Vestland fylke sin «Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021-2033» er følgende hovedmål definert.

«Vestland skal vere det leiande verdiskapingsfylket basert på berekraftig bruk av naturressursar, grøn næringsutvikling og innovasjon.»

Grøn næringsutvikling:

«Produksjon og næringsaktivitet skal utviklast i ei retning som er meir berekraftig for miljø og klima, og i tråd med FN sine berekraftsmål.»

Kinn kommune har følgende visjon:

«I 2030 har Kinn kommune stoppa tap av naturmangfald og blitt ein nullutslippskommune. Alle i kommunen samarbeider for å få dette til.»

Kinn kommune vedtok enstemmig i kommunestyremøte 13.6.23 at det skal arbeides systematisk med bærekraftig utvikling av reiselivet.

Stad kommune har følgende mål:

«Stad kommune skal jobbe aktivt for å nå de internasjonale klimamålene og arbeide for at vekst og utvikling skjer innenfor naturen sine tålegrenser og staden sine forutsetninger.»

Stryn kommune har en egen kommunedelplan for energi og miljø 2009-2013. Denne vurderes til ikke å være relevant for vurderingene i denne analysen da den ble utarbeidet og vedtatt for 14 år siden.

I forbindelse med analysearbeidet ble det sendt henvendelse til samtlige berørte kommuner der det ble etterspurt hvilke målinger og resultater kommunen kunne vise til mht utslipp til sjø og luft. Ingen av kommunene har levert resultater eller data for dette. Det er derfor ikke kjent om kravene i forurensingsforskriften om lokal luftkvalitet har vært overskredet i de aktuelle kommunene i Nordfjord.

Avfallshåndtering er regulert i «Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger». Avfall håndteres på en god måte fra havnene. Nordfjord havn har utarbeidet egen avfallsplan for sine havner.

Iht. Miljø sikkerhetsforskriften er det forbudt å slippe ut kloakk i norsk sjøområde innenfor en avstand av 300 meter fra land (fastland og øyer).

For verdensarvfjordene på Vestlandet er det vedtatt en meget streng miljøforskrift for utslipp av NO_x, SO_x, kloakk m.m. fra skip, kalt Tier I, Tier II og Tier III. Disse forskriftene innebærer en gradvis opptrapping av krav til utslipp i verdensarvfjordene som fom 1.1.2026 vil innebære krav om nullutslipp.

Klima- og miljødepartementet ga Sjøfartsdirektoratet i mars 2022 i oppdrag å foreslå en innretning for nullutslipp i verdensarvfjordene som både skulle ivareta hensynet til nullutslipp og sikre verdensarvfjordene som anløpshavn også etter 1.1.2026. Sjøfartsdirektoratet lagde et forslag til innretning av nullutslipp i verdensarvfjordene som ble sendt til departementet i januar 2023. Forslaget innebar en hovedregel om nullutslipp og en overgangsordning ut 2035 der bruk av biogass ble tillatt under gitte betingelser. Dette forslaget har nå vært ute på høring frem til oktober 2023. Etter vurdering av høringsinnspillene skisserer Sjøfartsdirektoratet to alternative innretninger av nullutslippskravet for verdensarvfjordene.

Sjøfartsdirektoratets anbefalte alternativ går ut på at man beholder hovedregelen om nullutslipp og endrer overgangsordningen til å omfatte andre kvalifiserte drivstoff enn biogass, med definisjoner og krav i EUs regelverk. Sjøfartsdirektoratet mener at dette alternativet gir best balanse mellom hensynet til nullutslipp og fortsatt cruisetrafikk i verdensarvfjordene. Sjøfartsdirektoratet vurderer konsekvensen av den alternative overgangsordningen til å være tilnærmet lik den opprinnelige ordningen både når det gjelder innovasjon og kutt av utslipp. Hensynet til fortsatt anløp av cruiseskip i verdensarvfjordene blir med dette i større grad ivaretatt. Konsekvensene av å åpne for andre kvalifiserte drivstoff vil være at trafikkgrunnlaget i verdensarvfjordene vil bli langt større enn dersom det bare åpnes for biogass i overgangsordningen, mener Sjøfartsdirektoratet, som fortsatt mener at en overgangsperiode på 10 år, dvs. til 2035 er nødvendig.

Dersom den foreslåtte innretningen blir gjeldende betyr dette at det fortsatt vil være cruiseanløp til Geiranger og Flåm i årene fremover, noe som vi minsker presset på Nordfjord ved at det blir mindre behov for å flytte anløp fra verdensarvfjordene.

Fremtidig cruisetrafikk til Nordfjord kan styres etter vedtatte maks. grenser for antall cruisepassasjerer som kan gå i land i hver av havnene og samlet i regionen uten at dette trenger å komme i konflikt med havneloven og spesielt kravet om mottakspunkt. Dermed kan man gjennom tilrettelegging av havnens infrastruktur bidra til at øvrige tålegrenser overholdes.

Sjøfartsdirektoratets forslag til innretning av nullutslippskravet i Verdensarvfjordene åpner opp for fortsatt cruisetrafikk til disse områdene. En mulig forskyvning av trafikk til Nordfjord som følge av opprinnelig forslag til praktisering av nullutslippskravet er derfor ikke lenger like aktuelt.

Både Vestland fylke sine mål og visjoner samt kommunenes mål om nullutslipp legger føringer for fremtidig cruisetrafikk til Nordfjord. Pr. i dag finnes det ikke tilgjengelig teknologi som medfører nullutslipp fra større cruiseskip. Mest sannsynlig vil ikke denne teknologien være utviklet og tilgjengelig for cruiseskip innen 2030. Det betyr at det vil være både lokale utslipp og utslipp av klimagasser fra cruiseskip i flere år fremover. For cruisevirksomheten i Nordfjord vil det derfor være viktig at man har anløp av den nyeste cruiseflåten med moderne teknologi som minimerer

utslippene samt at man kan tilby landstrøm for cruiseskip, og på den måten støtter opp om kommunenes og fylkets mål om nullutslipp innen 2030.

7.8 Oppsummering tålegrenseanalysen

Indikasjon på terskelnivå for dimensjonene			
Dimensjon	Grønt nivå 0%-35% Situasjonen er god og innenfor akseptabelt tålegrensenivå. Trenger ingen spesielle tiltak.	Gult nivå 35%-65% Situasjonen er ikke god nok og har til dels overskredet akseptabelt tålegrensenivå. Noen tiltak er nødvendig.	Rødt nivå 65%-100% Situasjonen er alvorlig og uakseptabel. Tålegrensen er overskredet. Raske tiltak er nødvendig.
Regionen			
Havn			
Miljø og klima			
Visuell			
Sosial			
Økonomisk			
Juridisk			

Tbl. 31. Indikasjon på terskelnivå for de ulike dimensjonene (Amland 2022)

Tålegrenseanalysen viser at ingen av de 7 dimensjonene er vurdert til å være på rødt nivå, dvs. alvorlig og uakseptabel, og som krever raske tiltak.

3 av de 7 dimensjonene er vurdert til grønt nivå som beskriver en situasjon som er god og innenfor et akseptabelt tålegrensenivå. Dette gjelder havnene, det visuelle og den økonomiske dimensjonen.

De 4 øvrige dimensjonene er vurdert til gult nivå som tilsier at situasjonen ikke er god nok og at tålegrensenivåer til dels er overskredet. Her er det behov for tiltak. Dette gjelder for regionen der spesielt det store trykket og mange besøkende til samme tid i Nordfjordregionen og da spesielt på noen attraksjoner og severdigheter, preger vurderingen. I tillegg er den trafikale situasjonen med tildels dårlige veier og stor trafikk en situasjon som ikke er akseptabel i forhold til mengde turisme, noe som også er negativt for lokalbefolkningen.

Miljø og klima er vurdert til gult da det fortsatt er lokale utslipp fra skip i havn. Vi har imidlertid ikke kunne dokumentere med målinger størrelsen på lokale utslipp i havnene fra cruiseskip. Målinger og målsettinger om dette bør etableres. Klimagassutslipp fra cruiseskip har økt fra 2019 til 2022. Det er fortsatt et langt stykke vei igjen til å nå miljø- og klimamålene som er satt i planer for Vestland fylke og for de enkelte kommunene.

Den sosiale dimensjonen er dokumentert gjennom ulike undersøkelser til ikke å være god nok. Det er deler av befolkningen som mener at både turismen generelt og cruiseturismen spesielt kan bli for stor

til tider. Innbyggerundersøkelsen viser noen negative holdninger til omfanget av cruiseturismen og innbyggermøtet i Loen dokumenterer en del misnøye med den store mengden cruiseturister til samme tid på enkelte dager.

Økonomisk bør Nordfjordregionen kunne hente mer omsetning og regional verdiskaping fra cruiseturismen ved å distribuere cruiseturismen bedre i tid. Flere lokale leverandører viser til at omsetningen ikke er optimal på toppdagene da de ikke får utnyttet potensialet pga at gjester snur som følge av kø og lang ventetid. Den økonomiske effekten og lokale verdiskapingen knyttet til cruiseturisme i Nordfjord er imidlertid stor og legger grunnlag for en rekke lokale leverandørbedrifter og arbeidsplasser, spesielt sesongarbeidsplasser.

Juridisk er det spesielt forholdet mellom utslipp og de mål som er satt i fylkeskommunale og kommunale planer for nullutslipp som ikke står i forhold til hverandre. Utslipp av klimagasser i Nordfjord knyttet til cruiseskip økte fra 2019 til 2022, og en har ikke målinger av lokale utslipp knyttet til cruiseanløp i de enkelte havnene.

8. Konklusjoner

Vi har gjort tålegrensevurderinger ut fra 7 ulike dimensjoner. Vurderingene er basert på kvalitativ og kvantitativ informasjon og skal danne grunnlag for å kunne gi anbefalinger til hva som er riktig nivå av fremtidig cruisetrafikk til Nordfjord. Fokus for tålegrenseanalysen er antall cruisepassasjerer og antall landbaserte gjester til regionen i samtid. De ulike dimensjonene som er vurdert har forskjellig grad av indikatorer og faktainformasjon som grunnlag for analysen. Noen dimensjoner bør også vektas tyngre enn andre, selv om alle 7 dimensjoner er viktige i en samlet vurdering.

Havnenes tålegrense og regionens tålegrense er sentrale dimensjoner som må vektas tungt da de i stor grad er førende og har innvirkning på de andre dimensjonene. Havnenes tålegrense for cruiseanløp er relativt fast, mens fordelingen av antall cruisegjester som besøker regionen er mulig å påvirke med tiltak.

Vurderingene er foretatt med bakgrunn i kjente størrelser for regionens infrastruktur, trafikk tall og kapasitet og med mål om å kunne anbefale dimensjonering av cruisetrafikken til Nordfjord på en måte som bygger opp om en bærekraftig utvikling både økonomisk, sosialt og miljømessig.

Tålegrenseanalysen skal være et kunnskapsgrunnlag for å fatte gode beslutninger som støtter opp om Nordfjord som et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskaping, lav miljøpåvirkning og god ivaretagelse av lokalsamfunn. Tålegrenseanalysen skal også være et faglig grunnlag for utforming av en besøksstrategi for fremtidig cruiseturisme til Nordfjord.

- Tålegrenseanalysen viser at ingen av de 7 dimensjonene er vurdert til å være på rødt nivå, dvs. alvorlig og uakseptabel, og som krever raske tiltak.
- I 2023 var det 263 cruiseanløp til Nordfjord med et samlet passasjerantall på 621 560. Det var cruiseanløp i alle årets 12 måneder, mens hovedandelen av cruisetrafikken fant sted i perioden mai-september med 225 anløp og 564 000 cruisepassasjerer. Andelen i denne perioden utgjør 90% av cruisetrafikken i hele 2023.

- Cruiseturismen utgjør ca. 70 % av den samlede turisttrafikken til Nordfjord i sommersesongen. Olden/Loen er den største cruisedestinasjonen med ca. 53 % av cruiseturismen til Nordfjord.
- Ut fra en utfluktkapasitet på ca. 12 300 pr. dag målt opp mot maks. antall som er på utflukter som er beregnet til ca. 10 800 pr. dag på det meste, viser tallene at det teoretisk sett er tilstrekkelig kapasitet til å håndtere maks. antall personer som var på utflukter i 2023. Dette forutsetter imidlertid en jevn fordeling på besøkstedene ut fra kapasitet på det enkelte sted, samt en jevn fordeling over hele dagen. Realiteten er imidlertid at det er en noe ulik fordeling ved at noen steder har større besøk enn andre steder og med ulik fordeling av besøkende i løpet av dagen, slik at den samlede besøkskapasiteten ikke utnyttes optimalt.
- Utflukttrafikken fordeles noe ujevnt innad i regionen og skaper til tider størst press og belastning på de store attraksjonene i indre Nordfjord som Briksdalsbreen og Loen Skylift samt på veinett og annen infrastruktur. Disse attraksjonene benyttes til tider av cruiseanløp i alle tre havner, i tillegg til trafikk fra Geiranger. Dette medfører enkelte dager en fortetting av utflukts-trafikken, noe som også skaper stort press på veinett og annen infrastruktur, kødannelser og negative reaksjoner fra lokalbefolkningen. Situasjonen for Nordfjord som region er enkelte dager ikke optimal, og noen tiltak bør iverksettes for å få ned de største toppene og konsentrasjonen av utflukts trafikken.
- Cruisetrafikken til Nordfjord basert på kartlagt volum pr. dag i 2023 vurderes til å være en overskridelse av regionens tålegrense på enkelte dager. Dvs. at et reelt antall cruisepassasjerer på ca. 17 250 pr. dag i samtid vurderes å være over regionens tålegrense.
- Det var 15 dager i sommersesongen med cruiseanløp i alle 3 havner, og det var 15 dager med mer enn 10 000 cruisepassasjerer som gikk i land i regionen.
- Nordfjord trenger ikke mer cruisetrafikk i perioden juni-august. De øvrige 9 månedene i året er det imidlertid både plass til og behov for mer turisme, herunder også cruiseturisme.
- Tålegrensene til de tre havnene er totalt ca. 32 500 passasjerer pr. dag, basert på kaistruktur og lokale vedtak/retningslinjer for den enkelte havn. Dette er ikke i samsvar med øvrige tålegrenser og havnens tålegrense kan derfor ikke være en dimensjonerende grense man styrer etter, men kun en bekreftelse på at havnekapasiteten er mer enn stor nok.
- Det er lite eller ingen koordinering og samarbeid mellom de to havneselskapene i Nordfjord, noe som gjør det vanskelig å planlegge og koordinere cruisetrafikken i et helhetlig perspektiv for hele regionen.
- Det er min. 3 landoperatører som tilrettelegger og gjennomfører utfluktsprogram, og som i liten eller ingen grad samarbeider. Dette fører til manglende koordinering av utfluktsprogram og trafikkstrømmer. Bedre samarbeid mellom landoperatørene vil kunne gi bedre distribusjon og jevnere fordeling av cruisetrafikken.

- Det er spesielt tirsdager og onsdager som benyttes mest for anløp til Nordfjord. Det betyr at cruisetrafikken i stor grad blir konsentrert til noen få ukedager, mens andre ukedager har betydelig færre anløp.
- Selv om det er noe avstand mellom de 3 havnene i Nordfjord, så benyttes i noen grad de samme attraksjonene og besøksstedene fra anløp i alle 3 havner. Det betyr at det er den totale mengde cruiseturister til regionen som påfører det store belastningen på flere av attraksjonene og på regionens infrastruktur. Det er derfor viktig å se på regionen i en helhetlig sammenheng når man skal planlegge og styre fremtidig cruiseturisme til Nordfjord.
-
- Veier og infrastruktur i Nordfjord er noen steder ikke dimensjonert for dagens trafikknivå og er en faktor som til tider forårsaker køer og trafikale problemer. I den grad det skjer opphoping, køer og trafikale problemer er dette i stor grad som følge av cruiseturismen som utgjør ca. 70% av all turisme til Nordfjord i sommersesongen.
- Cruisetrafikken til Nordfjord utgjør en betydelig omsetning og lokal verdiskaping i hele regionen, og dette gir grunnlag for en rekke arbeidsplasser og representerer også i stor grad eksportinntekter. En rekke bedrifter i Nordfjord har cruisetrafikk som en viktig inntektskilde.
- Cruisetrafikk står for en økende andel av de samlede klimagassutslippene i Nordfjord iht Miljødirektoratets målinger for 2022. Cruisetrafikkens andel av klimagassutslipp økte fra 4,8 % i 2019 til 8% i 2022. Det har ikke vært mulig å kartlegge lokale utslipp pga manglende målinger.
- Turisttrafikken i høysesongen overstiger til tider den sosiale tålegrensen i flere lokalsamfunn. Turismen har til tider et volum som overskrider grenser for hva mindre lokalsamfunn tåler og som innbyggere og tilreisende aksepterer. Dette skyldes i stor grad cruiseturismen som utgjør en meget stor del av den totale turismen til regionen.
- En lokal regulering om et maks. antall passasjerer i land i samtid er mulig for havnene å innføre. Fremtidig cruisetrafikk til Nordfjord kan styres etter vedtatte maks. grenser for antall cruisepassasjerer som kan gå i land i hver av havnene og dermed samlet i regionen uten at dette trenger å komme i konflikt med havneloven og spesielt kravet om mottaksplikt.
- Det er behov for et koordinerende organ med tydelig mandat og gjennomslagskraft for å styre cruiseanløp og distribusjon av turiststrømmene i land på en måte som gir best mulig fordeling i hele regionen.
- Et tilsvarende volum i cruisetrafikken på årsbasis som i 2023 vil kunne være innenfor regionens tålegrense under forutsetning av at trafikken fordeles og distribueres bedre i tid og sted enn i 2023 og på dager med lite eller ingen cruisetrafikk, og i perioder utenom toppsesongen. I perioden oktober og frem til mai er det lite cruisetrafikk til Nordfjord og mye ledig kapasitet både i havnene og på de ulike besøksstedene i regionen.

9. Anbefalinger

Det er foretatt analyser og vurderinger iht. modell for tålegrensevurderinger. De enkelte dimensjonene er vurdert hver for seg, basert på tilgjengelig informasjon, samtaler med representanter for ulike deler av næringen og samlet i prosjektgruppen som har jobbet med prosjektet. Basert på vurderingene og det som er framkommet i analysearbeidet gis følgende anbefalinger.

- Maks. antall cruisegjester til Nordfjord som region i samtid/samme dag bør være noe lavere enn i 2023. Med det menes at en bør unngå de største trafikktoppene som var i 2023 og tilrettelegge for en jevnere fordeling og distribusjon av cruisetrafikken i regionen. Dette begrunnes med bl.a. lokalbefolkningens reaksjoner, utsagn fra noen større attraksjoner og severdigheter og de påviste trafikale problemene som tidvis oppstår.
- Cruisepolitikken og strategier bør løftes fra et lokalt (kommunalt) nivå til et regionalt nivå. Dette vil kunne bidra til en større spredning av cruiseturister mellom ulike destinasjoner og dermed også en spredning av den positive verdiskapningseffekten som følger med cruiseanløp til Nordfjord.
- Et tettere og forpliktende regionalt samarbeid om å markedsføre Nordfjord som region inkl. havner og landbaserte aktiviteter anbefales. Regionalt samarbeid er også nødvendig mht å styre trafikken og arbeide for en mest mulig jevn fordeling av cruisetrafikk til regionen. En bør vurdere ulike former for interkommunalt samarbeid.
- Sandane hadde kun 4 anløp i 2023 og bør vurderes for flere anløp og dermed også avlaste de tre andre havnene og bidra til bedre spredning av cruisetrafikken til Nordfjord.
- Landstrøm i havnene i Nordfjord er en viktig og fremtidsrettet løsning dersom man fortsatt skal ha store cruiseskip til Nordfjord og samtidig få ned de lokale utslippene fra cruiseskip mens de ligger i havn.
- Alle havnene i Nordfjord bør benytte EPI systemet som en del av grunnlaget for å beregne havneavgifter og vederlag for cruiseskip.
- Det bør jobbes for å øke andelen av LNG drevne cruiseskip til Nordfjord. Dette vil medføre lavere utslipp av klimagasser og lokale utslipp.
- Det bør arbeides for en jevnere fordeling av cruiseanløp på alle ukedager.
- Synspunkter og innspill fra lokalbefolkning som er kommet frem gjennom innbyggerundersøkelsen og innbyggermøte i Loen bør tas på alvor slik at den negative innstillingen og de negative konsekvensene minimaliseres. Dersom det ikke gjøres kan dette blir et voksende og stort problem for Nordfjord som reisemål.

- Den enkelte kommune bør etablere rutiner for målinger av lokale utslipp knyttet til cruiseanløp for å kunne gjøre nødvendige tiltak for eventuelt å redusere og minimalisere disse. Det bør også foretas mer grundige registreringer av eventuell slitasje på natur som følge av cruiseturismen.
- Det bør utarbeides en regional cruisestrategi for Nordfjord som en del av Masterplan for reiseliv med forankring og forpliktende deltakelse fra alle relevante aktører innenfor cruiseturismen i regionen.