



Tålegrenseanalyse turisme Stranda og Fjord kommune.
Februar 2026



Innholdsfortegnelse

Sammendrag	1
1. Innledning og formål	2
2. Metodisk tilnærming	3
3. Dimensjoner i tålegrenseanalysen	4
4. Premisser for vurderinger i analysen	5
5. Strategiplaner og relevante føringer	6
6. Innbyggermøter	14
7. Innbyggerundersøkelsen 2025	15
8. Beskrivelse av reisemålet	22
9. Infrastruktur	25
10. Nytt fjordnettverk	28
11. Aktiviteter, attraksjoner og severdigheter	29
12. Ferie- og fritidstrafikk til området	32
13. Bil- og busstrafikk i området	39
14. Besøk til attraksjoner og severdigheter	40
15. Verdiskaping fra reiselivet i området	41
16. Analyse av tålegrensedimensjoner	42
17. Konklusjoner	69
18. Anbefalinger	71

Sammendrag

Tålegrenseanalysen vurderer hvor mye turisme Stranda og Fjord kommune – særlig Geirangerområdet – kan håndtere uten at de negative konsekvensene og belastningene blir større enn de positive og dermed uakseptable. Analysen bygger på vurderinger og analyse av åtte dimensjoner: infrastruktur/transport, havner, miljø/klima, sosial tåleevne, økonomi, visuell tåleevne, jus og områdets tålegrense.

Området er noen steder overbelastet i høysesongen. Geiranger og deler av Valldal har overskredet tålegrenser for infrastruktur, trafikk, miljø og sosial belastning. Veikapasiteten er sprengt i perioder i juli–august, særlig langs fv. 63 og i Geiranger sentrum. Press fra landbasert trafikk og cruisepassasjerer forsterker hverandre.

For høyt daglig besøksvolum. I toppsesongen kommer det enkelte dager over 15 000 besøkende per dag til området, og om lag 11 000 bare til Geiranger. Dette overstiger det lokalsamfunnet kan håndtere. Cruisetrafikken alene har enkelte dager gitt opp mot 8 600 besøkende til området.

Analysen anbefaler en øvre grense på 10 000–12 000 besøkende per dag til området (mot dagens over 15 000), med maks 6 000 cruisepassasjerer samtidig og maks 2 cruiseskip per dag. Landbasert trafikk i området bør begrenses til 5 000–6 000 personer per dag.

Infrastruktur og transport er de mest kritiske dimensjonene. Veinettet, fergekapasitet, parkering og sanitærfasiliteter er ikke dimensjonert for dagens trafikkvolum. Ørneveien, Flydalsjuvet og Geiranger sentrum er tydelige flaskehalser. Det anbefales tiltak som regulering av antall busser og bobil(er) (booking/kvotesystem), vurdering av trafikklys eller midlertidig enveisregulering på enkelte strekninger, slot-tider og styring av cruiseanløp.

Miljø- og klimabelastningen er over akseptabel grense. Cruisetrafikken er den største utslippskilden i Stranda kommune. Den samlede miljøbelastningen vurderes som ikke akseptabel for et verdensarvområde. Visuell tåleevne nærmer seg også et kritisk nivå i de mest besøkte områdene.

Sosial tåleevne er til tider overskredet i Geiranger og delvis i Valldal. Innbyggere melder om en «utrivelig» sommer-sesong, redusert livskvalitet og i noen tilfeller flytting. Det er bredt ønske om mindre trengsel og en mer kvalitetsorientert turisme.

Reiselivet gir betydelig lokal verdiskaping, og økonomisk finnes det i utgangspunktet ingen øvre tålegrense, gitt at denne ikke medfører større negative konsekvenser i de andre dimensjonene. Samtidig er næringen sårbar for store sesongsvingninger og for lite trafikk i lavsesong.

Tålegrensene for infrastruktur, trafikk, miljø og sosial tåleevne er overskredet i høysesongen, særlig i Geiranger. Dagens besøksnivå truer både verdensarvstatus, lokalsamfunn og opplevelseskvaliteten for gjestene.

For å få til en mer bærekraftig balanse anbefales det å redusere totaltrafikken i høysesongen og sette en bindende besøksgrense som er en del lavere enn dagens besøkstall i høysesongen. Volum på både den landbaserte trafikken og cruisetrafikken bør reguleres gjennom kvoter og bedre logistikk. Det anbefales også å styrke besøksforvaltningsarbeidet og tettere koordinering og samarbeid mellom kommunene i området på en del sentrale oppgaver og utfordringer knyttet til turismen.

1. Innledning og formål

I forbindelse med omstillingsprosjektet for Geiranger og omegn (MRFK), Stranda kommune og Fjord kommune, ønsker Destinasjon Ålesund & Sunnmøre (DÅS) å få gjennomført en tålegrenseanalyse for området, med et utvidet fokus på Geiranger Verdensarvområde. Analysen skal bidra med lokale svar og være grunnlag for oppfølgingsarbeidet rundt sertifiseringsordningen «Bærekraftig reisemål», som Stranda kommune er en del av.

Stranda og Fjord kommune utgjør sammen et av Norges mest ikoniske reisemål, med Geirangerfjorden som felles trekkplaster og status som UNESCO verdensarv. Begge kommunene opplever et høyt trykk av tilreisende, særlig i sommersesongen, både fra cruiseturisme og landbasert turisme. Formålet med denne tålegrenseanalysen er å vurdere hvor mye turisme området tåler langs ulike dimensjoner, uten at de negative konsekvensene blir uakseptabelt store. Analysen skal være et kunnskapsgrunnlag for utarbeidelse av en bærekraftig besøksstrategi og prioritering av segmenter basert på en markedsanalyse. En er oppmerksom på at området påvirkes av trafikk fra flere cruisehavner i et større geografisk område (Ålesund/Rauma/Nordfjord), og at den nasjonale turistveien over Trollstigen er et av pressområdene som også påvirker trafikken til verdensarvområdet.

Oppdragsgiver ønsker vurderinger gjort ut fra syv dimensjoner: Regionens tålegrense, Havnens tålegrense, Miljø og klima, Sosial tålegrense, Økonomisk samt Juridisk og Visuell tålegrense. Med bakgrunn i vår erfaring med gjennomføring av tålegrenseanalyser for andre destinasjoner, vil vi basere analysene på åtte dimensjoner som vil vurderes. Disse presenteres nærmere i kap. 3. den samlede vurdering av de ulike tålegrensene er derfor grunnlaget for å vurdere reisemålets samlede tåleevne.

Tålegrenseanalyse er et fellesbegrep for ulike metoder for å analysere hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål. I dette tilfellet ønsker oppdragsgiver å analysere alle deler av reiselivet for å få et helhetlig bilde der cruiseturismen vil bli en viktig del av analysen. Formålet med analysen er å utarbeide et beslutningsgrunnlag for en anbefalt øvre tålegrense for antall gjester til samme tid i Geirangerfjorden Verdensarvområde, og å kommunisere dette lokalt og til rederiene, turoperatører, reisearrangører, agenter og andre.

UNESCO Vestnorsk fjordlandskap representert ved Geirangerfjorden og Nærøyfjorden med omland har en særegen nasjonal og internasjonal status. I Stortingsmelding nr. 35 (2012-13) og Stortingsmelding nr. 19 (2016-17) er det understreket at: *«De norske verdensarvområdene skal utvikles som fyrtårn for den beste praksisen innen natur- og kulturminneforvaltning når det gjelder tilstand, forvaltning og formell beskyttelse»*. Verdensarvområdene har små lokalsamfunn og høy grad av dagsbesøkende med tydelig behov for strategier og tiltak for besøksforvaltning og besøksstyring for å sikre gode lokalsamfunn for fastboende og gode reisemål for besøkende hele året – «et godt sted å bo - et godt sted å besøke».

Arbeidet med tålegrenseanalysen har vært koordinert av Destinasjon Ålesund & Sunnmøre (DÅS) som har vært oppdragsgiver. Det har også vært en egen referansegruppe bestående av representanter fra havn, attraksjoner, destinasjonsselskap, overnattingsbedrifter, fylke og kommuner som har bidratt med innspill, faktaopplysninger og synspunkter i prosessen. Referansegruppen har hatt 3 møter i løpet av prosessen. 2469 Reiselivsutvikling AS v/Trond Amland har vært prosjektleder for arbeidet med tålegrenseanalysen.

2. Metodisk tilnærming

En metode vi bruker 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» (WTO – World Travel Organization, 2003).

«*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 vi utarbeider en anbefalt «*carrying capacity*» er det alltid noen viktige dimensjoner som inngår i analysearbeidet og som beskriver reisemålet samt eksterne faktorer som påvirker reisemålet. Dette kan være turismens intensitet og konsentrasjon i tid og sted, turistflyt inn til og på reisemålet, konsekvenser som f.eks. brukerkonflikter og årsakssammenhenger.

I analysedelen «*Carrying capacity*» legger vi til grunn en del førende premisser for prosessen og gir en overordnet beskrivelse av reisemålet og området i turisme sammenheng. Videre kartlegger vi forholdet mellom nåsituasjonen og ønsket situasjon. Her analyserer vi all type reisetrafikk til destinasjonen ved å se på ankomster fra båt, bil, buss, overnattingsstatistikk, lengde på opphold, hvor gjestene kommer fra, besøk til attraksjoner og opplevelser, dagstrafikk og trafikkstrømmer inn til reisemålet, slik at turisttrafikken vurderes i en helhetlig sammenheng, og som en del av det totale reisemønsteret og volum til reisemålet knyttet til ferie- og fritidstrafikk.

Et annet begrep i tålegrenseanalyser er «*Visitor Flow*». I analysedelen «*Visitor Flow*» ser vi på flytmønsteret på reisemålet, hvor publikumsstrømmene går, bevegelsesmønster og besøk til severdigheter og attraksjoner samt eventuelle kø- og pressområder på reisemålet. Vi ser også på hva som er kapasitet og begrensninger på de mest besøkte stedene, attraksjonene og severdighetene i området eller reisemålet. Dette er en prosess der vi kartlegger hvor og hvordan turister beveger seg på reisemålet, og hvordan en kan påvirke flyt og bevegelsesmønster for turister.

«*Limits of acceptable change*» er et rammeverk som benyttes for å gjøre vurderinger av hva som er et akseptabelt nivå og ikke et maks. nivå av trafikk til et område, reisemål eller region. LAC er et planleggingsverktøy for kritisk tenkning og vurdering som skal gi innsikt og forståelse. LAC fokuserer først og fremst på å identifisere og sikre felles forståelse for resultatet av destinasjonsledelse, deretter å omsette dette i kvantifiserbare og akseptable endringer og videre gjennomføre dette i handlinger. Dette gjelder for ulike segmenter av overnattingsgjester og dagsbesøkende, og sammenholdt med lokalbefolkningens egne bruk av infrastruktur og tilrettelagte tilbud.

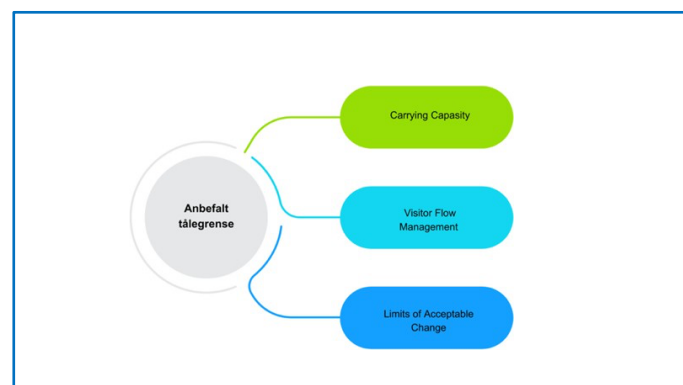


Fig. 1. Modell for tålegrenseanalyser (Amland/2469 Reiselivsutvikling)

I arbeidet med tålegrenseanalysen har vi benyttet ulike metoder for å samle data og belyse tålegrenser og reisemålets tåleevne.

Datainnsamling

Det har vært gjennomført datainnsamling fra en rekke kilder samt befaring på sentrale steder som benyttes av turisttrafikken til regionen.

Dokumentanalyse

En gjennomgang av dokumenter, rapporter og lokale planer og føringer har vært viktig for å for å beskrive rammene og mål for utvikling av reiselivet i Stranda og Fjord kommune.

Innbygger- og gjesteundersøkelse

Det ble sommeren 2025 gjennomført en innbyggerundersøkelse i begge kommuner. Resultatene fra innbyggerundersøkelsen beskrives nærmere som eget kapittel i analysen.

Samtaler med relevante aktører

Det er gjennomført intervjuer og samtaler med 15 aktører tilknyttet reiselivsnæringen i Stranda og Fjord kommune. Formålet med samtalene har vært å identifisere synspunkter blant aktører samt utfordringer og muligheter som er relevant for tåleevneanalysen. Aktørene vi har snakket med representerer aktivitetsbedrifter, overnattingsbedrifter, transportbedrifter, naturforvaltning, landoperatører, reiselivsorganisasjoner og Stranda og Fjord kommune.

Innbyggermøte i Valldal og i Geiranger

I samarbeid med DÅS og de to kommunene ble det i mai -25 arrangert åpne innbyggermøter der lokale aktører og innbyggere var invitert til å komme med synspunkter og innspill til turismen i området. Det var ca. 20 deltakere på hvert av møtene. Dette var også en god anledning til å informere om prosessen og gjøre lokalbefolkningen kjent med at turisme er et næringsområde som tas på alvor og som analyseres med tanke på å finne en god balanse mellom turisme volum og innbyggernes oppfatninger og opplevelse av turismen i området.

Vurdering av tålegrenser og reisemålets tåleevne

Tåleevnebegrepet setter søkelys på reisemålets evne til å håndtere den samlede belastningen når alle dimensjonene er tatt hensyn til. Reisemålets tåleevne for turisme er beskrevet og analysert gjennom 8 tålegrense dimensjoner som samlet skal gi en helhetlig vurdering av reisemålets tåleevne knyttet til turisttrafikk, kapasiteter, infrastruktur, turismeflyt, presspunkter, sesongvariasjoner, tilrettelegging og ulike interessenters opplevelse av turismen på reisemålet.

3. Dimensjoner ved tålegrensevurderinger

Når vi har vurdert et anbefalt nivå for turisttrafikk til Stranda og Fjord kommune, og med særlig vekt på Geirangerområdet, har vi foretatt vurderinger ut fra 8 ulike dimensjoner. Basert på vurderinger av de ulike dimensjonene som vist i fig. 2 nedenfor, har vi på grunnlag av dette kommet med konklusjoner og anbefalinger til hva som bør være veiledende, øvre grense for turisttrafikk til området. Målet har vært 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 er gjort vurderinger basert både på kvantitative og kvalitative data.



Fig. 2 Dimensjoner i tålegrenseanalyser for reisemål (Amland/2469 Reiselivsutvikling)

4. Premisser for vurderinger i tålegrenseanalysen

I det følgende skisseres sentrale planer og dokumenter som vi legger til grunn for tålegrensevurderingene.

- Forvaltningsplan for vestnorsk fjordlandskap, delområde Geirangerfjorden
- Besøksstrategi, Verneområde i Reinheimen, 2019
- Kommuneplan 2019-2031, samfunnsdel, Stranda kommune
- Strategisk næringsplan 2020-2024, Stranda kommune
- Kommuneplan for energi og klima 2022-2025, Stranda kommune
- Kommuneplan 2021-2033, samfunnsdel, Fjord kommune
- Strategisk næringsplan, Fjord kommune
- Energi- og klimaplan 2021-2030, Fjord kommune
- Årsberetning 2024, Stranda Hamnevesen
- SSB statistikk for overnattinger i Stranda og Fjord kommune
- Cruisestatistikk for Geiranger og Hellesylt 2024-2025, Stranda Hamnevesen
- Nasjonale vedtak og føringer

Kvantitative analyser er basert på statistikk for 2024 og tilgjengelige tall for 2025, både for cruisetrafikk og landbasert turisttrafikk. Det er lagt spesielt vekt på trafikken i sommersesongen da dette er den perioden med størst trafikk og belastning på reisemålet. De øvrige månedene vurderes til ikke å representere en utfordring i forbindelse med tålegrensevurderinger.

Antall cruisepassasjerer til havnene er basert på innrapporterte, reelle tall fra havnen. Dvs. antall passasjerer som var ombord på hvert enkelt cruiseanløp. Videre er det forutsatt at 80% av passasjerene går i land og at ca. 35% av de som går i land deltar på utflukter. Denne forutsetningen er basert på innhentede tall fra et utvalg av cruiseskipsanløp til Geiranger og Hellesylt. Tallene er rapportert inn fra rederiene gjennom Stranda Hamnevesen og gjennomsnittet fra dette utvalget viser at 80% av passasjerene ombord ved disse anløpene går i land. Vi har derfor benyttet 80% som et gjennomsnitt for hvor mange av passasjerene som er ombord går i land for alle anløp. Det er ikke tatt med tall for hvor mange mannskap som går i land da nøyaktige tall for dette ikke er tilgjengelig.

Tålegrensevurderinger gjøres på bakgrunn av beregnet antall kommersielle overnattinger, antall cruisepassasjerer, antall cruiseanløp, kapasitet og besøk ved sentrale attraksjoner, trafikktall fra Statens Vegvesen, utslippstall fra Miljødirektoratet og basert på forutsetninger om antall øvrige tilreisende til området.

5. Strategiplaner og relevante føringer

Stranda og Fjord kommune har en rekke planer som er relevant for tålegreaneanalysen og som gir føringer og vedtak for utvikling av reiselivet i området, og som skisserer mål og strategier for å støtte opp under ønsket utvikling.

5.1 Kommuneplan for Stranda kommune 2019-2031, samfunnsdelen

Samfunnsplanen er det overordnede styringsdokumentet for kommunen og tar for seg utvikling innen bosetting og befolkningsutvikling, næringsliv, infrastruktur og miljø samt helse, utdanning og beredskap. Planen peker på flere utfordringer innenfor reiseliv som:

- Økende turisme legger press på lokalbefolkningen og trivselen i bygdene
- Manglende gang- og sykkelveier mellom viktige målpunkt
- Underdimensjonert og manglende infrastruktur for turistsesongen (parkering, vei, gangvei, toalett m.m.)
- Ikke tilfredsstillende trafikktrygghet og beredskap, spesielt i turistsesongen
- Store sesongvariasjoner i aktivitet og behov
- Økende press på natur, miljø, infrastruktur og friluftsliv ved økt turisme
- Luftforurensing og utslipp i fjord ved cruiseturisme, samt fra biler og busser på land
- Sesongbasert arbeid i reiselivsnæringen og andre lokale bedrifter grunnet turisme

Planen slår videre fast at det er viktig med tiltak for å spre trafikken og trengselen geografisk, da det pr. i dag er stort trykk i noen få områder. Samtidig som det er viktig å tiltrekke seg besøkende, er det viktig at det ikke når et punkt der det å leve og trives i Stranda kommune blir en utfordring. Det er spesielt i Geiranger at denne problemstillingen er gjeldende, og det er her det er behov for et større fokus. Lokalbefolkningen melder om trengsel og ofte kaos i sommermånedene, og utrivelige tilstander som følge av manglende fasiliteter for de besøkende.

«Turisme er ein viktig arbeidsgjevar og aktivitetsskapar i kommunen. Samtidig fører den til trengsel og forstyrningar i turistsesongen om sommaren, spesielt i Geiranger. Utan inngrep vil turismen kunne forringe infrastruktur, trivsel og natur, og dermed motarbeide mål om at fleire skal ville bu der. Det vil og kunne føre til urørt natur som trekkplaster vert øydelagt av forureining og kaos, og at Stranda kommune dermed ikkje vert eit like attraktivt reisemål i framtida.»

Planen har som hovedmål:

Vekst gjennom hele året og i hele kommunen i samspill med natur, lokalsamfunn og næring. Planen skisserer videre to delmål innenfor reiseliv:

Delmål 1: Verdensarvkommunen Stranda skal ha et mer attraktivt og variert reiseliv.

- Øke turismen i hele kommunen i lav- og skuldersesong
- Øke fokuset på kulturminner og industriarv som identitetsskapere og attraksjoner
- Oppfordre til miljøvennlige valg ved reise til Stranda kommune og informere om avgrensinger når det gjelder kapasitet på infrastruktur
- Støtte etablering av et digitalt verktøy for opplevelser i kommunen, i samarbeid mellom offentlige og private aktører
- Utarbeide turismestrategi i samarbeid med aktuelle aktører
- Stille krav til reinere teknologi for cruiseskip og større kjøretøy
- En styrt utvikling av eksisterende og nye hytteområder i kommunen

Delmål 2: Minimere konflikt mellom lokalbefolkning og turisme

- Vurdere innføring av ulike avgifter for å kunne finansiere nødvendige tiltak for å håndtere turismen, med særlig fokus på utfordringene i Geiranger
- Markedsføre lokale butikker, spisesteder og opplevelser bedre for å øke verdiskapingen lokalt
- Kartlegge de mest utsatte stedene for trengsel for å kunne prioritere tiltak som toalett, trygge utsiktsposter og parkering
- Utrede trafikkregulerende tiltak i pressperioder og vurdere iverksettelse
- Vedlikeholde og etablere nødvendig infrastruktur som er dimensjonert for turistsesongen
- Vurdere forlengelse av driftskontrakter med aktuelle veieiere til å gjelde hele året for utsiktspunkt, rasteplasser og toalett
- Utrede løsninger for effektiv og bærekraftig renovasjonsløsning i turistsesongen, og vurdere innføring av tiltak

5.2 Strategisk næringsplan, Stranda kommune 2020-2024

Stranda kommune har som overordnet mål å styrke reiselivet som næring og gjøre denne til en integrert del av den samlede næringsutviklingen. Videre å bidra til helårsturisme basert på bærekraft, lokal verdiskaping og flere arbeidsplasser. Det skal tilrettelegges for bedre samarbeid mellom kommune, næringsliv og reiselivsaktører.

Planen nevner ikke eksplisitte tålegrenser med tallfestede mål eller terskelverdier, men det er flere steder uttrykt bekymring for overbelastning av infrastruktur og naturverdier, press på lokalsamfunnet og lokalmiljøet i høysesongen og behov for en balansert utvikling som «ikke ødelegger det man skal leve av». Planen signaliserer behov for trafikkstyring og besøkshåndtering, særlig i Geiranger. Samfunnsdialog og lokal forankring trekkes frem som avgjørende for å definere hvor mye som er «nok» trafikk.

Sentrale strategier og tiltak

1. Produktutvikling og opplevelsesbasert reiseliv

- Utvikle helhetlige og kvalitetsmessige reiselivsprodukter.
- Styrke fokus på **natur, kultur og lokalmat**.

2. Synlighet og markedsføring

- Øke synligheten nasjonalt og internasjonalt.
- Samarbeide med destinasjonsselskaper og regioner om felles profilering.

3. Infrastruktur og tilrettelegging

- Bedre tilrettelegging for turister med **skilting, turstier og informasjon**.
- Fokus på **miljøvennlig transport** og trafikkavvikling.

4. Kompetanse og samarbeid

- Økt kompetanse i **vertskap og digital synlighet**.
- Initiativ for samarbeid mellom næringsaktører og offentlige instanser.

5. Sesongforlengelse

- Skape flere helårstilbud, med vekt på **vinterturisme, arrangementer og konferanser**.

Næringsplanen henger godt sammen med kommuneplanen, samfunnsdelen og følger opp de strategiene som er skissert i kommuneplanen. I næringsplanen pekes det på en del tiltak som skal støtte opp om strategien og delmål som er beskrevet i kommuneplanen. Vi beskriver ikke alle her, men trekker frem noen av de som er mest relevant og som har betydning for tålegrenseanalysen. Dette er spesielt følgende tiltak:

- Investere i tilretteleggingstiltak som letter logistikken på sjø og land, jfr. SUSTRANS prosjektet
- Investere i og legge tilrette for etablering av ladeinfrastruktur for el kjøretøy og fartøy
- Støtte opp under tiltak som gir reelle miljøvennlige reisevalg
- Stille utslippskrav til busser (Euro 6 teknologi)
- Bruke Stranda Hamnevesen KF aktivt i arbeidet med å følge opp krav til miljøteknologi for cruiseskip som anløper kommunen
- Bruke besøksforvaltningsplanen aktivt
- Sørge for å få utarbeidet dokumentasjon over status og utvikling med hensyn til miljøstandarden i kommunen, f.eks. ved etablering av målestasjoner
- Videreføre arbeidet med parkeringsordning i Geiranger i regi av kommunens eiendomsselskap

5.3 Kommunedelplan for energi og klima 2022-2025

Hovedmål i planen er å;

- Redusere klimagassutslipp med minst 35% innen 2025 sammenlignet med 2019
- Stranda skal bidra til netto null klimagassutslipp innen 2050
- Fremme bruk av fornybar energi og redusere bruk av fossile energikilder

Hovedkilder til utslipp:

- Sjøtransport, ca. 40%
- Veitransport, ca. 28%
- Jordbruk, ca. 27%

I planen sies det bl.a. følgende:

«Reiselivsnæringen og spesielt cruisetrafikken er en av de største kildene til klimagassutslipp i kommunen. Cruisetrafikken alene står for 77% av utslipp fra sjøfart. Dette gir cruisenæringen et massivt fotavtrykk, spesielt i Geiranger som er et sårbart verdensarvområde».

Tålegrenser er nevnt, men ikke definert i planen. Dette gjør oppfølgingen av planen vanskelig mht å måle effekter av tiltak og avklare måloppnåelse. Likevel peker dokumentet flere steder på at miljømessige tålegrenser knyttet til luft- og vannforurensing i fjorden er under press. Det pekes bla. på at luftforurensing og utslipp i fjordene fra cruiseskip er en alvorlig utfordring. Videre sies det i planen at økt turisme gir press på natur, infrastruktur og friluftsliv, og at dette må balanseres bedre.

5.4 Kommuneplan for Fjord kommune 2021-2033, samfunnsdelen

Turisme omtales ikke som eget kapittel i planen, men er tett integrert i målene om bærekraftig næringsliv, naturforvaltning og samfunnsutvikling. Blant hovedmålene i planen er:

- Arbeide sammen om en balansert forvaltning av naturen
- Skape gode vekstvilkår for et bærekraftig næringsliv, miljømessig, sosialt og økonomisk

Relevante strategier og tiltak:

- Satse på Reinheimen Nasjonalpark, Geirangerfjorden Verdensarv, Nasjonal Turistveg og Pilegrimsleden som fundament for reiselivsutvikling
- Skape bærekraftig næring og verdiskaping basert på natur og kulturarv
- Synliggjøre Fjord kommune som verdensarv- og nasjonalparkkommune
- Jobbe for flere miljøsertifiserte bedrifter innen reiselivet
- Stimulere til helårsarbeidsplasser og autentiske opplevelser
- Legge tilrette for friluftsliv og lavterskelaktiviteter, inkludert tilreisende

Det er ikke fastsatt tallfestede terskelverdier for turisme, som f.eks. maks. antall besøkende, trafikkbelastning og utslipp. Det er heller ikke beskrevet noen system for varsling eller tiltak når man nærmer seg grensene eller når disse overskrides.

Kommuneplanen har fokus på vern-bruk balanse og verdien av autentiske, naturbaserte opplevelser. Videre understreker planen viktigheten av miljøsertifiserte bedrifter og helårsturisme. Man har også fokus på lokal verdiskaping fremfor volum. Planen mangler konkrete mål og indikatorer for hva bærekraftig turisme innebærer i praksis. Det er ingen definerte tålegrenser for besøkstall, trafikk og utslipp og planen inneholder heller ingen konkret besøksstrategi for sentrale områder i kommunen som f.eks. Valldal og Tafjord. Planen mangler konkrete verktøy og målbare indikatorer for å sikre at utviklingen skjer innenfor akseptable tålegrenser.

5.5 Strategisk næringsplan for Fjord kommune

Fjord kommune sin næringsplan har «Gode vekstforhold» som visjon. Hovedmålet er å gi gode vekstvilkår for et bærekraftig næringsliv. Selv om reiseliv ikke er spesifikt nevnt som egen satsing, omtales det direkte under punktene:

- Næringer som kan høste fra den rike naturen vår, både til lands og til vanns.
- Reiseliv inngår i «opplevelser og nisjesatsinger» og anses som en sentral del av potensialet i naturbasert næringsutvikling.
- Planen peker på behovet for rammebetingelser som gjør det mulig å skape næring fra naturressurser og muligheter knyttet til opplevelsesbaserte næringer, herunder reiseliv.

Under strategier og tiltak sier planen bl.a.

- Fokus på bærekraftig bruk av stedbundne ressurser som natur, kulturlandskap, vann og fjord.

Planen angir ingen eksplisitte tålegrenser eller terskelverdier, indikatorer eller konkrete belastningsmål for turisme som f.eks. antall turister, kapasitet i fjordområder, utslipp eller sosial bærekraft. Planen har imidlertid fokus på bærekraftig bruk av naturressurser, noe som antyder en forståelse av tålegrenser, men uten at dette er operasjonalisert.

Næringsplanen har ingen direkte strategi eller tiltak rettet mot reiselivsnæringen. Reiseliv som næring behandles indirekte, og mangler tydelige strategier, tiltak og reguleringer for å håndtere vekst og belastning i reiselivsnæringen. Det er ingen konkret plan for besøksforvaltning, besøksstrategi eller system for å håndtere turisme. Planen har ingen tålegrensedefinisjoner og oppfølging for dette. Det er heller ingen klimamessige eller miljømessige reguleringer knyttet til turisme.

5.6 Energi- og klimaplan Fjord kommune 2021-2030

Fjord kommune sine hovedmål for klima og energi er bl.a:

- Innen 2030 skal klimagassutslippene i kommunen være redusert med minst 40% sammenlignet med 2009, og innen 2023 skal utslippene være redusert med 20%.
- Fjord kommune skal medvirke til at Møre og Romsdal fylke oppnår netto null klimagassutslipp innen 2050.
- Innen 2030 skal all personbilbruk være utslippsfri og alle større kjøretøy skal bruke fossilfritt drivstoff.
- Det skal være offentlige ladestasjoner i alle de største bygdesentrene slik at etterspørselen i turistsesongen blir dekket.
- Fergesambandet Linge-Eidsdal skal elektrifiseres i 2023. I 2019 utgjorde fergesambandet 8% av de totale utslippene i Fjord kommune.

Planen peker på flere utfordringer. Cruisetraffikk og annen turisttraffikk gir store utslipp til luft og påvirker luftkvaliteten, spesielt i høysesongen. Cruiseskip som går til Hellesylt og Geiranger går gjennom Fjord kommune. Båt og busskjøring gir også utslipp til vann og støyproblemer. Behovet for landstrøm og grønne transportløsninger blir trukket frem.

Oppsummert:

Alle planene peker på en del sentrale utfordringer knyttet til reiseliv. Spesielt vises det til at økende turisme legger press på lokalbefolkningen og trivselen i bygdene, underdimensjonert og manglende infrastruktur for turistsesongen, store sesongvariasjoner i aktivitet og behov, økende press på natur, miljø, infrastruktur og friluftsliv ved økt turisme, luftforurensing og utslipp i fjord ved cruiseturisme, samt fra biler og busser på land og sesongbasert arbeid i reiselivsnæringen og andre lokale bedrifter grunnet turisme.

Planene skisserer også en rekke tiltak for å nå de mål som er satt. Det ligger imidlertid utenfor tålegrenseanalysens mandat å vurdere de planlagte tiltakene. Her har vi fokus på temaet tålegrenser, hvorvidt det er satt nivåer for dette og om man holder seg innenfor fastsatte nivåer eller om man ut fra mål i planverket har overtrådt noen vedtatte tålegrenser.

Planverket omtaler begrepet tålegrenser i flere sammenhenger, men det angis ingen tålegrensedefinisjoner og oppfølging for dette. Det angis heller ikke terskelverdier eller grenseverdier for hva som er en akseptabel tålegrense eller når en tålegrense overskrides. Dette gjør det derfor vanskelig å vurdere om en har overtrådt

eller er tett opp mot en akseptabel tålegrense ut fra de mål som er satt i kommunedelplaner, næringsplaner og energi og klimaplaner for de to kommunene.

5.7 Forvaltningsplan for Vestnorsk fjordlandskap – delområde Geirangerfjorden

Geirangerfjorden inngår som en del av UNESCOs verdensarvområde «Vestnorsk fjordlandskap» sammen med Nærøyfjorden. Formålet med forvaltningsplanen er å sikre at man tar vare på de kvalitetene som ligger til grunn for verdensarvstatusen. Dette gjelder både verneområdene der det er egne verneforskrifter i henhold til naturvernloven, og i de bosatte områdene der det først og fremst er plan- og bygningsloven som styrer arealbruken.

Forvaltningsplanen omhandler Synnulvsfjorden, Geirangerfjorden og indre del av Tafjorden. Her ligger Geiranger-Herdalen landskapsvernområde, Hyskjett og Kallskaret naturreservater og bebygde områder i Geiranger og sjøareal i Tafjord. Planen gir retningslinjer for naturvern, kulturminnevern, jordbruk, skogbruk, reiseliv, motorferdsel og transport samt forskning og undervisning.

Forvaltningsplanen vektlegger bl.a. balansen mellom vern og bruk med mål om å utvikle et bærekraftig reiseliv som tar hensyn til naturens tålegrenser, bidrar til lokal verdiskaping og sikrer opplevelseskvalitet for turister. Planen anerkjenner reiselivets betydning for lokalsamfunn som Geiranger, og søker å innlemme reiselivsnæringen i en helhetlig forvaltning.

Videre peker planen på en del tiltak for å møte og minimalisere de nevnte utfordringene. Spesielt trekkes det frem utbygging og vedlikehold av stinett for å styre ferdsel og redusere slitasje, spredning av turismen til mindre besøkte fjord- og hyllegårder, bevaring og tilrettelegging av kulturlandskap som del av opplevelsesbasert reiseliv, skjerping av restriksjoner for cruisetrafikk og vurdering av tiltak for å dempe bølgepåvirkning, tydelig informasjon og skilting for å redusere utilsiktet ferdsel og forstyrrelser i sårbar natur og samarbeid med reiselivsnæringen, lokalsamfunn og frivillige for å finne gode løsninger.

Planen understreker at det finnes klare grenser for hvor mye slitasje og påvirkning området tåler, spesielt med tanke på naturmiljøet der økt ferdsel medfører slitasje på vegetasjon, stier og sårbare økosystemer, og for kulturminner og kulturlandskapet der bl.a. mange av fjordgårdene og kulturmiljøene er sårbare for både fysisk slitasje og forringelse av opplevelseskvaliteten. Forvaltningsplanen påpeker at det er helt klart at både natur og kulturmiljø har tålegrenser for påvirkning fra turisme. Disse grensene er viktig grunnlag for tiltakene i planen, med mål om å sikre langsiktig bevaring og kvalitetsopplevelser.

5.8 Besøksstrategi Verneområda i Reinheimen

Besøksstrategien for verneområdene i Reinheimen er en plan for å balansere verneverdiene, besøkende, brukerinteresser og lokal verdiskaping, med det klare prinsippet at verneverdiene alltid skal veie tyngst når det oppstår målkonflikt. Strategien skal sikre at all utvikling skjer *innenfor naturens tålegrenser*. Reinheimen er et av de viktigste villreinområdene i Europa, og villrein er et sentralt verneformål. Ferdsel påvirker villreinen sin områdebruk negativt, og det er dokumentert at:

- Villrein unngår områder nær turisthytter (svært redusert bruk opp til 10 km fra hytte)
- Merkede stier kan skape *barriereeffekt* ved ca. 30 personer/dag, og fungerer som sterk barriere ved 200 personer/dag

- Reinen har sluttet å bruke flere vestlige områder, trolig grunnet forstyrring, og det er usikkert om dagens ferdsel hindrer reetablering

Derfor skal besøkstallet på merkede stier og hytter holdes på dagens nivå og skjermes mot fremtidig økning, særlig i de vestlige områdene og i identifiserte fokusområder (f.eks. Lordalen, Asbjørnsdalen, Brøstdalen-Reindalen, Honnsjoen og Trollstigen) som er definert som særlig sårbare for forstyrring. Strategien slår fast flere konkrete rammer og prinsipper:

1. Ingen økning i trafikk i sårbare områder

Dette omfatter særlig:

- Vestlige deler av Reinheimen
- Områder med viktige trekkruiter
- Områder villrein trolig vil ta i bruk igjen i framtiden
- Strekninger med registrert slitasje eller høy erosjonsfare

2. Ingen nye turisthytter eller økning i kapasitet

For å holde ferdselsnivået nede, skal det ikke åpnes for nye hytter eller utvidelser ved eksisterende DNT/ÅST-hytter. Slike utbygginger ville kunne passere villreins toleranse for menneskelig nærvær.

3. Kanalisering av ferdsel

For å skjerme sårbare områder skal ferdselen styres til:

- Trollstigen, som tåler høy belastning og allerede har stort besøk
- Innfallsporter utenfor verneområdene, der service, parkering og informasjon kan plasseres
- Prioriterte, robuste turer på stier med høy tåleevne

4. Unngå markedsføring av sårbare områder

Reiselivet må ikke promotere områder som Honnsjoen, Asbjørnsdalen eller andre fokusområder for villrein. Disse må "avlastes" for å holde seg innenfor naturens tåleevne.

Reiselivets rolle i å holde seg innenfor tålegrensene

Strategien understreker at reiseliv skal bidra til verdiskaping uten å trekke trafikk inn i kjerneområdene for villrein og sårbare naturverdier. Verdiskaping skal i hovedsak skje:

- ved innfallsportene
- langs hoved ferdselsårer
- gjennom aktiviteter som ikke skaper nye konfliktpunkt (f.eks. guiding på robuste turmål)

Strategien peker på flere tiltak:

- Informasjon og kommunikasjon som førstevalg
- Kanalisering som sekundært

- Fysiske tiltak som utbedring av stier ved slitasje
- Begrensing eller stenging av ferdsel dersom andre virkemiddel ikke er tilstrekkelige

Besøksstrategien legger klare rammer for at naturen – spesielt villreinen – skal styre kapasiteten og tålegrensene for ferdsel og reiseliv. Reinheimen skal være et sted der:

- naturen er attraksjonen,
- trafikken blir styrt til områder med høy tåleevne,
- verdiskaping skjer utenfor verneområdene
- sårbare områder blir skjermet mot økt besøk.

Slik skal områdebruk og reiselivsutvikling skje innenfor naturens langsiktige tåleevne.

5.9 Nullutslippskrav i Verdensarvfjordene

Verdensarvstatusen har ført til økt oppmerksomhet og beskyttelse av området, og har også tiltrukket seg en stor mengde turisttrafikk, både landbasert og sjøbasert trafikk. Dette har igjen ført til utfordringer med håndtering av økende turisme og belastningen på naturen og miljøet. For å møte disse utfordringene, vedtok Stortinget i 2018 krav om nullutslipp for cruiseskip og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk mulig og senest innen 2026. Samtidig var Stortinget opptatt av at verdensarvfjordene skulle sikres som anløpshavn, og man presiserte at det derfor var nødvendig med en gradvis innfasing av kravet, siden det ikke eksisterer tilstrekkelig teknologi for de største skipene til å innfri krav om nullutslipp.

Gradvis innfasing består bl.a. av at det ble vedtatt såkalte Tier krav til utslipp luft. Tier II kravene ble innført i 2022, og Tier III kravene ble innført 1.1.25. Tier III krav, også kjent som IMO Tier III, er utslippskrav for nitrogenoksider (NOx) fra marine dieselmotorer. Disse kravene, fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO), er en del av en større innsats for å redusere luftforurensning fra skip og forbedre luftkvaliteten, spesielt i kystområder og i spesifikke områder med utslippskontroll (ECA). Nivå-III vil i praksis bety at Geiranger og Hellsylt i 2025 kan ta imot 60 til 70% av dagens cruiseflåte.

I mai 2024 vedtok så regjeringen i første omgang å innføre krav om nullutslipp fra cruiseskip og ferger på under 10 000 bruttotonn f.o.m. 1.1.2026, og for større skip vil kravet gjelde fra 1.1.2032. Målet med krav om nullutslipp er å ta vare på de spektakulære fjordene og skape bærekraftig turisme. Som et alternativ kan passasjerskip bruke biogass, men denne må holdes adskilt fra fossilt drivstoff helt frem til den fylles på skipet (bunkres), altså under prosessen der drivstoffet lastes ombord. Det vil stilles krav til bruk av landstrøm der dette er tilgjengelig. For å ivareta fylkeskommunens rutetilbud vil fylkeskommunens rutebåt inntil videre få unntak fra nullutslippskravet.

5.10 Ny lov om besøksbidrag

Stortinget har vedtatt en ny besøksbidragslov. Loven gir reiselivskommuner et nytt verktøy i møte med mange besøkende. Formålet med loven er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder gjennom besøksbidrag i form av avgift i områder med særlig stor belastning fra reiselivet.

«Med denne loven får kommuner med høyt reiselivs press et verktøy de har etterspurt i lang tid. Dette vil gjøre det lettere for kommunene å finansiere viktige fellesgoder, og kan bidra til å legge grunnlaget for en bærekraftig utvikling i næringen», sa næringsminister Cecilie Myrseth i forbindelse med vedtaket om loven.

Besøksbidragsloven ble vedtatt av Stortinget 10. juni 2025 og innebærer en frivillig, kommunal overnattingsavgift. Når det gjelder besøksbidrag fra cruisevirksomhet, skal dette utredes og høres før en forskrift kan fastsettes.

Overnattingsavgiften er frivillig for kommunene å innføre og må vedtas i forskrift av kommunestyret. Satsen er 3 prosent av overnattingsprisen eksklusiv merverdiavgift. Overnattingsavgiften kan innføres for alle eller noen måneder av kalenderåret.

Inntektene fra den nye overnattingsavgiften kan benyttes til å finansiere tjenester, natur, kulturmiljøer, infrastruktur, bygninger, og andre elementer, der bruken av eller behovet for disse øker vesentlig med antall besøkende.

Avgiften legges på alle personer og virksomheter som tilbyr overnatting mot betaling i en kommune, der kommunen har vedtatt det.

Avgiften gjelder utleie av rom, leilighet, hytte, hus mv. på hoteller, hotellskip, vandrerhjem og annen overnattingsvirksomhet. Fritidsbåter i gjestehavn, bobiler, campingvogner og telt som benytter campingplasser, omfattes ikke av ordningen. Campinghytter som leies ut på campingplasser vil være omfattet.

Kommuner som innfører overnattingsavgift, skal utarbeide en plan for bruken av inntektene. Planen skal inneholde en beskrivelse av reiselivsnæringen i kommunen og utfordringene knyttet til mange besøkende. Kommunen skal også vurdere om den kan samarbeide med andre kommuner om hvordan inntektene fra avgiften eventuelt kan benyttes for å utvikle reisemålet.

Kommunen skal også legge til rette for at berørt næringsliv får komme med innspill til planen. Planen må begrunne hvorfor innføringen av avgiften og bruken av inntektene er i tråd med formålet for loven. Departementet skal godkjenne at planen er utarbeidet i tråd med føringene som er gitt for innholdet i planen, og planen må være godkjent før overnattingsavgiften innføres.

6. Innbyggermøter

I samarbeid med Destinasjon Ålesund og Sunnmøre, Stranda kommune og Fjord kommune ble det arrangert åpne innbyggermøter i Valldal 14.5.25 og i Geiranger 15.5.25 der det ble orientert om arbeidet med tålegrenseanalysen og der deltakerne ble invitert til å komme med synspunkter og innspill til turismen i området. På hvert av møtene var det ca. 25 deltakere til stede. På begge møtene deltok også politisk ledelse og representanter fra reiselivsnæringen og lokalbefolkning som hadde meninger og synspunkter om reiseliv som næring i kommunen og i området. Nedenfor gis det en punktvis oppsummering av tema og konkrete innspill som kom frem på møtene.

6.1 Hovedtema i Geiranger: Overbelastning av infrastruktur og trafikkproblematikk

- Stor økning i trafikk både på sjø og vei, spesielt problemer med ribbåter, store busser og bobiler.
- Sentrale problemområder er Ørneveien og Flydalsjuvet. Trafikk fra Ålesund og Nordfjord skaper økt trafikkpress.
- Busser skaper kaos – parkerer feil, slipper passasjerer av på uegnede steder, og mange busser er gamle og forurensende. Manglende tilrettelegging for parkeringsløsninger for busser.

- Veinettet er smalt og gammelt, det er overbelastet og tåler ikke trafikkmengden. Forslag om slot-tider og et betalingssystem (bompenger) for busser og biler.
- Det er for mye Airbnb utleie i dag.
- Cruisetrafikken må styres bedre. Nåværende modell fører til kaos og overbelastning i høysesong.
- Lavsesongen (fra september til mai) ønskes styrket – bruk pris som insentiv.
- Kritikk mot manglende regulering og booking for busstrafikk, i motsetning til cruisetrafikken som reguleres strengt. Det er for lett å få løyve for f.eks. busskjøring, det er 3 buss selskaper som tilbyr Hop on Hop off bussturer i Geiranger dag.
- Turismen er viktig for bygden og medfører mange gode tilbud for lokalbefolkningen, men det er manglende åpne tilbud utenom høysesongen.
- Utrykningskjøretøy kan ha problemer med fremkommelighet ved stor trafikk.

6.2 Hovedtema i Valldal: Bevaring av ro, kontrollert turisme og lokal fordeling av trafikk

- Cruisetrafikk. Her er det delt syn. Noen er positive til muligheten for anløp i Eidsdal, men mange ønsker spredning av cruiseturisme bort fra kun Geiranger. Produktene er der, men blir ikke solgt inn av havnevesen.
- Håp om økt aktivitet i Eidsdal og Norddal, spesielt på bakgrunn av at Eidsdal for 4 cruiseskip anløp i 2025.
- Veikapasiteten sprenget, spesielt med busser og bobiler til og fra Trollstigen. Stor slitasje på veinettet og mangel på parkeringsplasser. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er ikke god nok pga den store trafikken.
- Lokalbefolkningen unngår sentrum midt på dagen på grunn av kaos og kø og lang ventetid på butikkene.
- Dårlig tilgjengelighet på elbilladere og parkering.
- Ønske om turister som blir på stedet og legger igjen penger – ikke bare gjennomgangstrafikk.
- Ønske om å bevare natur og stillhet, spesielt i Tafjord.
- Problem med villcamping og manglende kontroll på boss og tømning fra bobiler.
- Forslag om pilotprosjekt for regulering av villcamping.
- Ønske om bedre samarbeid mellom kommuner i regionen.
- Kritikk mot uklar samfunnsdel i arealplanen.
- Regionalturismen er viktig pga de mange hyttene i kommunen som blir benyttet av folk fra andre steder og kommuner i regionen. Fører også til en økonomisk belastning for kommunen da hytteiere kan benytte seg av kommunale tjenester.

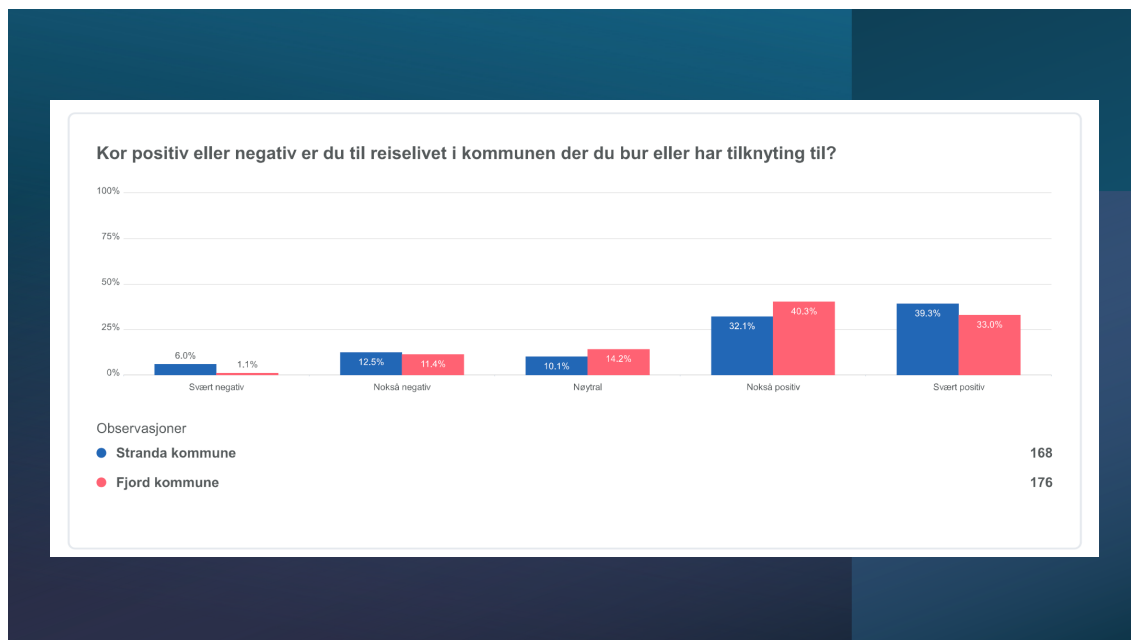
6.3 Felles tema fra begge møter:

- Alvorlig press på infrastruktur i høysesongen (juni–august), både fra landbasert og sjøbasert trafikk.
- Ønske om styrt utvikling av turisme, ikke ukontrollert vekst.
- Økt fokus på lavsesong, lokal verdiskaping og bærekraftige løsninger.
- Behov for bedre regulering av både land- og sjøbasert trafikk.

7 Innbyggerundersøkelsen 2025

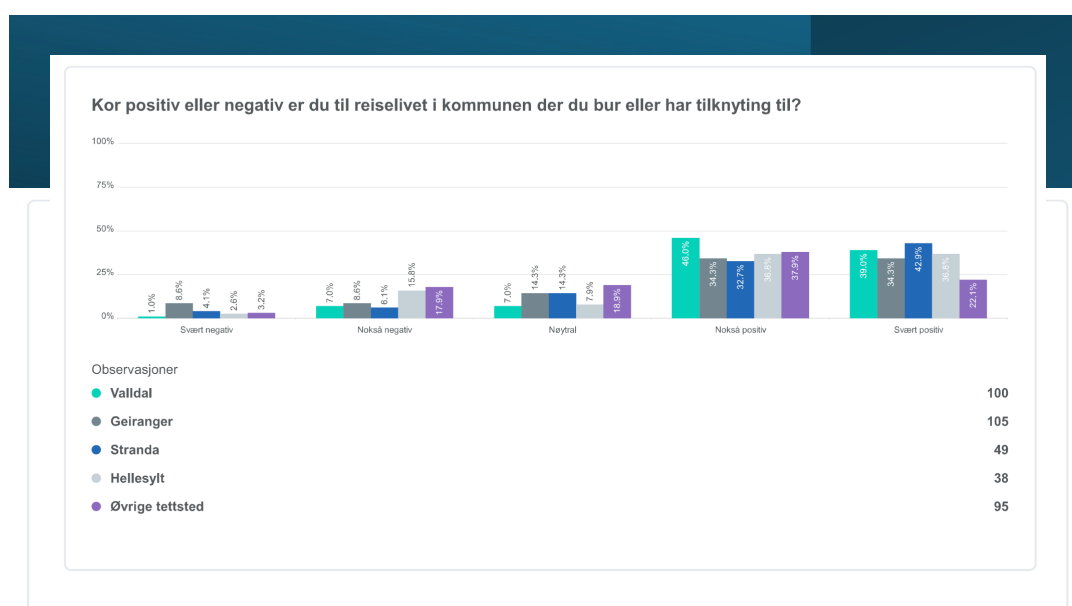
I august/september ble det gjennomført en digital innbyggerundersøkelse i Stranda og Fjord kommune der innbyggere ble invitert til å svare på en del konkrete spørsmål, samt melde inn synspunkter gjennom en del

åpne spørsmål. Det var totalt 406 respondenter i undersøkelsen. Disse var likt fordelt på begge kommuner. 25% av respondentene var bosatt i Geiranger og 25 % var bosatt i Valldal. 12% av svarene kom fra innbyggere i Stranda, 9 % fra Hellesylt og 8% fra Eidsdal. De øvrige respondentene var bosatt i Nordal, Tafjord, Stordal, Liabygda og Fjørå. Svarene fordelte seg likt på begge kjønn. Aldersgruppen 40-60 år representerte 47% av svarene, mens 24% av respondentene var i aldersgruppen 60 år eller eldre og 21% var i gruppen 25-39 år.



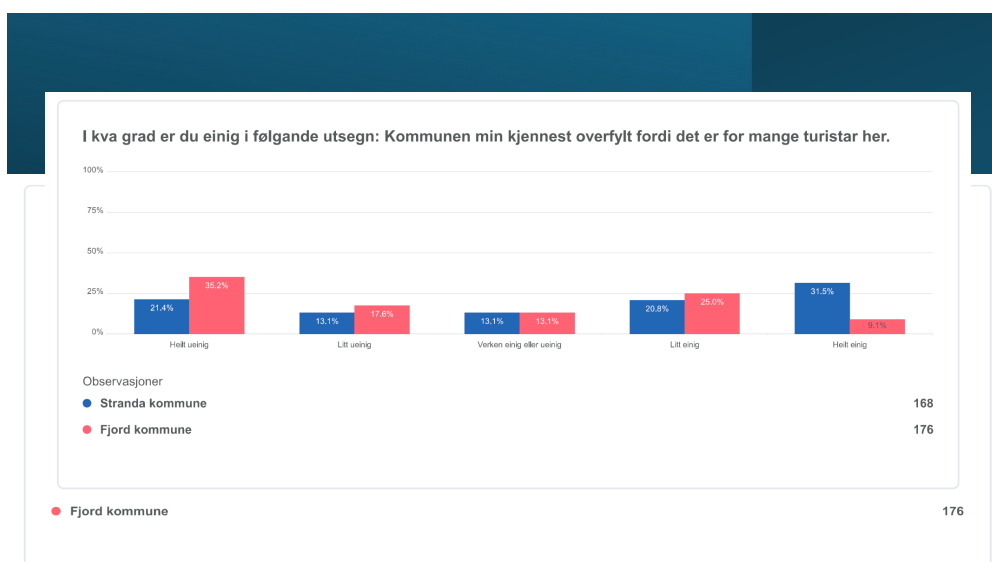
Tbl.1 Innbyggernes innstilling til reiselivet i kommunen

Undersøkelsen viser at 34,7% er svært positiv til reiselivet i kommunen og 37,4% er nokså positiv. Dvs. at ca. 72% av respondentene er positiv til reiselivet i kommunene. Antall respondenter som er svært positiv er noe høyere i Stranda kommune med 39,3% mens i Fjord kommune var andelen 33%. Andelen som er nokså positiv er 40,3% i Fjord kommune og 32,1% i Stranda. 18% av respondentene er nokså negativ eller svært negativ til reiseliv i Stranda kommune og 12,5% i Fjord kommune.



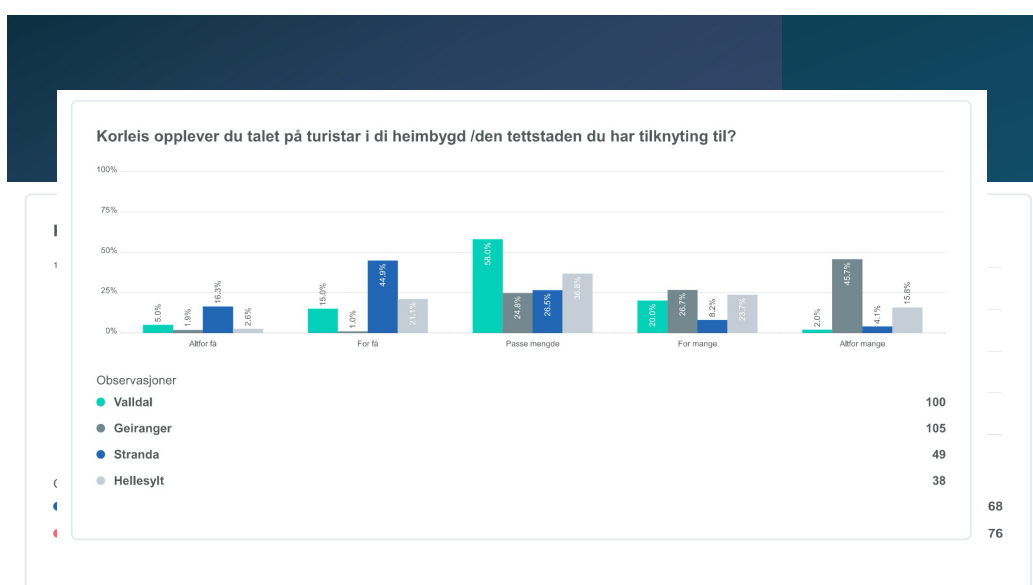
Tbl.2 Innbyggernes innstilling til reiseliv i bygden sin

Når vi ser på tallene for den enkelte bygd ser vi at Stranda scorer høyest der 42,9% av respondentene er svært positiv til reiselivet og 32,7% er nokså positiv. I Valldal er 39% svært positiv mens 46% er nokså positiv. På Hellesylt er 36,8% svært positiv og 36,8% er nokså positiv, mens i Geiranger er det 34,3 % som er svært positiv og 34,3% som er nokså positiv til reiselivet i kommunen. Valldal har flest respondenter som er nokså eller svært positiv til reiseliv med 85%. I Stranda er andelen 75,6%, på Hellesylt er andelen 73,6% og i Geiranger er andelen 68,6%. Geiranger scorer noe lavere her enn de andre bygdene, men det overordnede inntrykket er at minst 2/3 av respondentene er positiv til reiselivet i sin hjembygd.



Tbl. 3 Er hjemkommunen overfylt av turister?

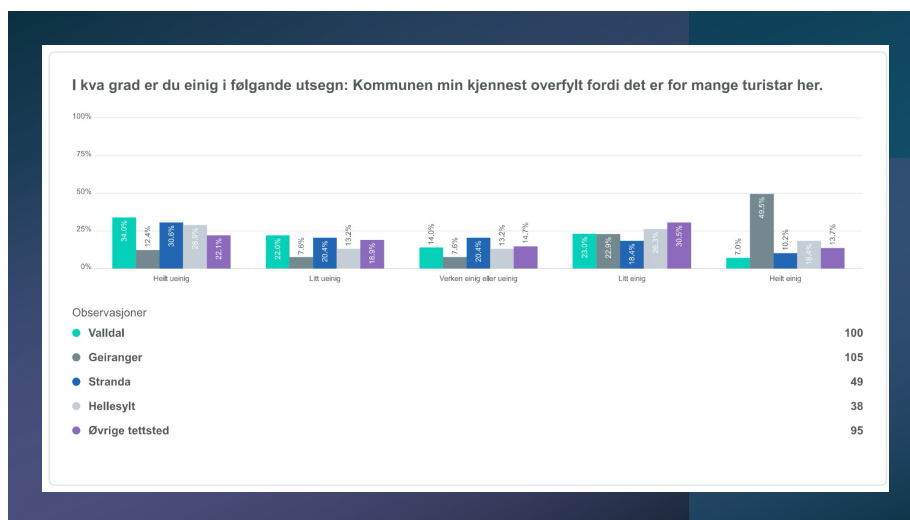
På spørsmål om i hvilken grad man er enig i at hjemkommunen kjennes overfylt fordi det er for mange turister, var det vesentlige forskjeller fra de to kommunene. I Stranda kommune var det 31,5% som svarte at de var helt enig, mens det kun var 9,1% som var helt enig i dette i Fjord kommune. 35,2% av respondentene i Fjord kommune svarte at de var helt uenig i påstanden om at det kjennes overfylt pga for mange turister.



Tbl.4 Hvordan opplever innbyggerne antall turister i bygden sin?

Når vi ser på tallene for hver bygd, er det store forskjeller. 45,7% av respondentene i Geiranger mener det er alt for mange turister og 26,7% mener det er for mange. Til sammen er det altså 72,4% av respondentene i Geiranger som mener det er for mange turister.

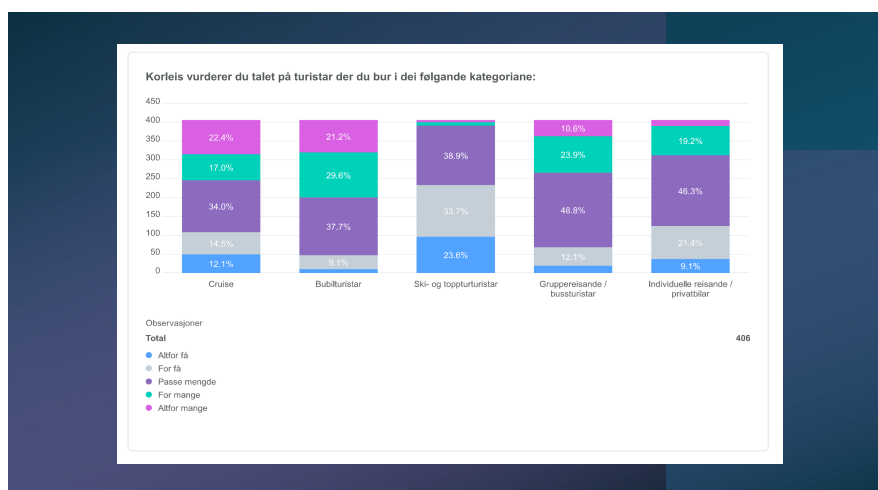
I Valldal er det 22% som mener det er for mange turister, mens 36,8% mener det er passe mengde. I Hellesylt er det 39,5% som mener det er for mange turister mens på Stranda er det 61,2% som mener det er for få turister. Det er altså store variasjoner fra bygd til bygd der Geiranger peker seg ut som den bygden der flest mener at det er for mange turister.



Tbl. 5 I hvilken grad er kommunen/bygden overfylt av turister?

Dette bekreftes også på spørsmål om man er enig i utsagnet om at kommunen kjennes overfylt fordi det er for mange turister der. I Geiranger svarer 49,5% at de er helt enig og 22,9% at de er litt enig. Til sammen er det altså 72,4% i Geiranger som er enig i at det er overfylt, mens tallene for de andre bygdene er betydelig lavere. I Valldal er det faktisk 66% som er litt eller helt uenig i denne påstanden, og på Stranda er andelen som er uenig 50%.

På spørsmål om hvordan man vurderer antall turister i de ulike kategoriene er det store variasjoner i svarene fra respondentene i Stranda og Fjord kommune. Her ble man bedt om å vurdere nivået av cruiseturister, bobilturister, ski- og toppturturister, gruppereisende/bussturister og individuelle reisende/privatbiler.



Tbl. 6 Hvordan innbyggerne vurderer antall turister fordelt på kategorier

34% av respondentene svarte at det var passe med cruiseturisme, mens 39,4% svarte at det var for mange eller altfor mange. I Stranda kommune svarte 53% at det var for mange eller alt for mange cruiseturister og 24% svarte at det var passe med cruiseturisme.

I Fjord kommune svarte 24,6% for mange eller alt for mange cruiseturister. Her svarte 42% at det var passe. Dette henger naturlig sammen med at det er i all hovedsak i Stranda kommune at cruiseturismen foregår, og det er her man merker denne type turisme. Tallene fra Stranda kommune må derfor vektlegges mer enn fra Fjord kommune på dette spørsmålet.

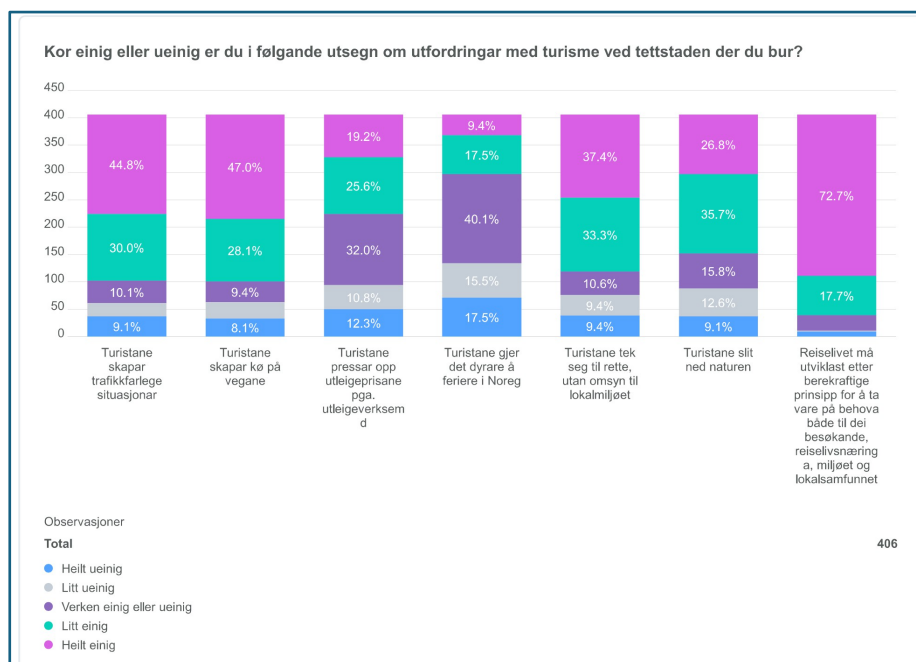
Når det gjelder bobilturisme er svarene noe mer lik for begge kommuner. 37,7% svarte at det var passe mengde, mens 50,6% i Stranda svarte at det var for mange eller alt for mange bobilturister, og 36% svarte at det var passe. I Fjord kommune var 45,6% som svarte alt for mange eller for mange bobilturister og 40% svarte passe mengde.

På spørsmål angående ski- og toppturturister er bildet annerledes. Samlet for begge kommunene var det 48,8% som svarte passe, mens 57,3 svarte for få eller altfor få. I Stranda kommune svarte 39,9% passe, mens 56,5% svarte for få eller altfor få. I Fjord kommune svarte 35,8% passe, mens 60,8% svarte for få eller altfor få. Her er det tydeligvis ønske om flere ski- og toppturturister i hele regionen, sannsynligvis fordi dette betyr økt trafikk i lavsesong for begge kommuner.

På spørsmål om antall gruppereisende/bussturister svarte 48,8% at det var passe mengde, mens 34,5% svarte at det var for mange eller altfor mange. 53% svarte passe mengde i Stranda kommune, mens i Fjord kommune svarte 46% passe. 35,3% svarte for mange eller alt for mange i Stranda kommune og 30,7% i Fjord kommune. Her er det altså ganske sammenfallende synspunkt i begge kommuner angående denne type turisme. Om lag halvparten er fornøyd med nivået av denne type turisme.

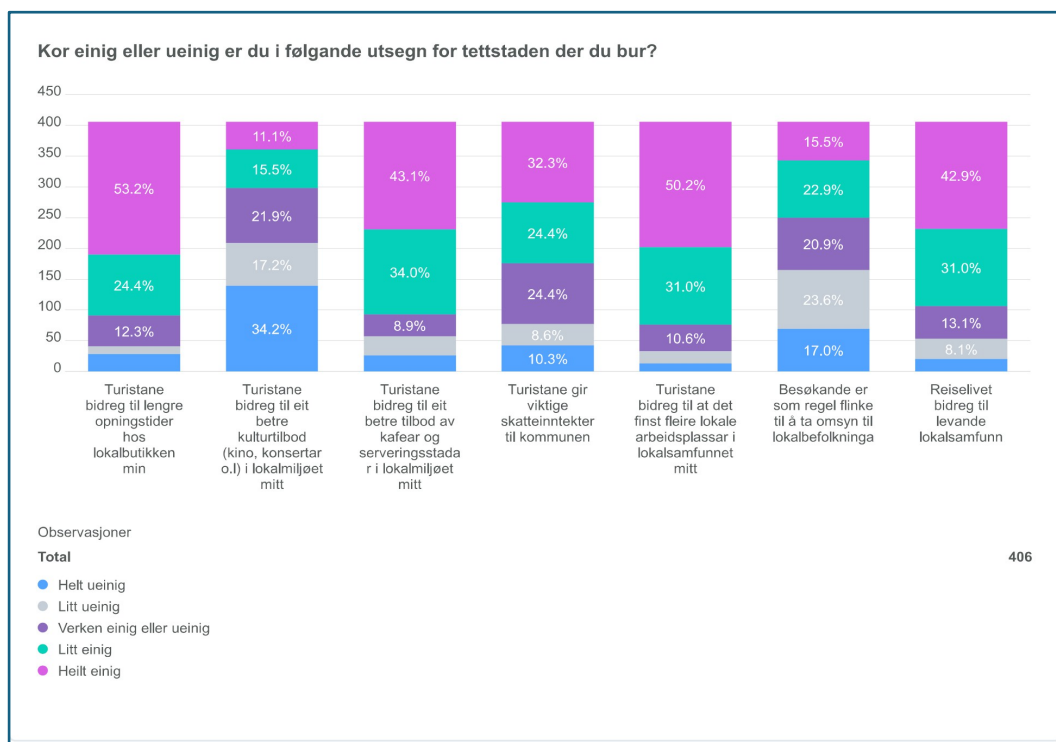
På spørsmål om individuelt reisende/privatbiler var også her svarene ganske sammenfallende for begge kommuner. For begge kommuner samlet svarte 46,3% passe mengde, mens 21,4% svarte for få individuelle reisende og 19,2% svarte for mange. I Stranda svarte 45,8% at det var passe mengde mens i Fjord kommune svarte 46,6% tilsvarende. 31,5% i Stranda kommune svarte at det var for få eller alt for få individuelle tilreisende, mens i Fjord kommune svarte 33% tilsvarende. Om lag halvparten av de spurte mente altså at denne type turisme var på passelig nivå.

De største utslagene på dette spørsmålet er knyttet til cruiseturisme og bobilturisme der over halvparten av respondentene svarte at det var for mye eller alt for mye av cruisetrafikk og bobiltrafikk. For de andre segmentene var det mindre misnøye og lavere tall i kategorien for mange/altfor mange. For ski- og toppturister var det en overvekt som mente at det var for få turister, mens for individuelle reisende mente 50% at det var passe mengde trafikk.



Tbl. 7 Grad av enighet/uenighet i en del utsagn om turister i sin bygd

74,8% av respondentene er litt eller helt enig i at turismen skaper trafikkfarlige situasjoner og 75,1% mener at turistene skaper kø på veiene. 70.7 % av respondentene er litt enig eller helt enig i at turistene tar seg til rette uten å ta hensyn til lokalmiljøet. 90,4% er enig i at reiselivet må utvikles etter bærekraftige prinsipper. Dette er klare tall og signaler på at lokalbefolkningen er misfornøyd med konsekvensene av trafikken i regionen og at man bør ha enda større fokus på en bærekraftig utvikling av reiselivet i regionen. Tallene for Stranda kommune ligger jevnt over noen prosentpoeng høyere enn tallene for Fjord kommune, uten at det er vesentlige forskjeller. Dette kan nok forklares med at det totale trafikkvolumet er noe høyere i deler av Stranda kommune (spesielt Geirangerområdet) enn i Fjord kommune.



Tbl. 8 Grad av enighet/uenighet i en del utsagn om turister i sin bygd

Vel 77% mente at turistene bidrar til lengre åpningstider hos lokalbutikken og 77% mente at turismen bidrar til et bedre tilbud av kafeer og serveringsteder i lokalmiljøet. 81% mente at turismen bidrar til at det finnes flere arbeidsplasser i lokalsamfunnet, og 74% mente at reiselivet bidrar til et levende lokalsamfunn. Her var tallene nokså sammenfallende for begge kommuner, uten vesentlige avvik.

I innbyggerundersøkelsen var det også noen fritekst spørsmål der respondentene kunne komme med synspunkter om hvilke områder i kommunen som er negativt påvirket av besøksvolumet. Geiranger peker seg ut som det mest belastede området, men også Valldal, Hellesylt og Ørnevegen og Flydalsjuvet er hyppig nevnt.

I Geiranger er det spesielt problemene med trafikk både på vei og sjø, trengsel i sentrum, kaos ved utsiktspunkt, parkeringsmangel, forsøpling og for mye cruise- og bussturisme som trekkes frem.

På Hellesylt er det dårlig kapasitet på infrastruktur som off. toaletter, veier og parkering ved cruiseanløp, spesielt i sentrum, som nevnes.

I Valldal/Sylte kommenteres det store trafikktrykket, spesielt gjennomgangstrafikken til Trollstigen, villcamping og utfordringer i sentrum på travel dager.

Gjennom utsagn i innbyggerundersøkelsen kan hovedutfordringene oppsummeres i følgende tema:

Trafikk og trafikkstruktur:

- Smale, svingete veier som ikke er dimensjonert for busser og bobiler
- Kaotiske forhold i Geiranger sentrum, ved utsiktspunkt og langs veiene
- Manglende fortau og trygge løsninger for myke trafikanter

Villcamping

- Forsøpling, avføring og brensel i naturen
- Camping på privat grunn og beitemark
- Aggressive reaksjoner når lokalbefolkning påpeker ulovlig camping

Cruisetrafikk og masseturisme

- Store cruiseskip og busser gir lite lokal verdiskaping
- Opplevs som belastende for natur og lokalsamfunn
- Rib båter, kajaker, småbåter og helikoptersightseeing skaper støy og forurensing på fjorden

Natur og miljø

- Slitasje på turstier og fjellområder
- Ødelagt natur ved utsiktspunkter og populære turmål
- Støyforurensing fra kjøretøy og båter

Lokalsamfunn

- Trengsel i butikker, mangel på parkering
- Noen opplever turistene som invaderende, går inn i private hager, fotograferer privatpersoner
- Misnøye med at turismen gir lite igjen til lokalsamfunnet, men medfører store belastninger

Manglende tilrettelegging

- For få off. toaletter og søppelfasiliteter
- Dårlig trafikkregulering
- Utilstrekkelig kapasitet på ladestasjoner og parkering

Noen positive forhold kommenteres også.

- Flere peker på at turismen er livsviktig for handelsnæring, serveringssteder og overnatting.
- Noen svarer at de ikke opplever negative konsekvenser, eller at problemene gjelder bare på de travleste sommerdagene.
- Enkelte peker på at bedre tilrettelegging som veiutbedringer, flere sanitæranlegg og regulering av villcamping kunne løst mye.

Hovedutfordringene knyttes til for mye trafikk og veinettet, villcamping og forsøpling, cruise og sjøtrafikk samt manglende infrastruktur og belastning på lokalsamfunnet. Turismen gir viktige inntekter til lokalsamfunnet, men dagens besøkstrykk er mange steder over tålegrensen for både natur og innbyggere. Det etterlyses tydelig regulering, begrensning av trafikk/volum, bedre infrastruktur og kontroll med villcamping.

8. Beskrivelse av reisemålet

8.1 Fjord kommune

Fjord er en kommune på Sunnmøre i Møre og Romsdal, etablert 1.1.2020 da kommunene Norddal og Stordal ble slått sammen. Fjord kommune er nærmeste nabo til Geirangerfjorden og Trollstigen og grenser i nordvest til Ålesund, i nord og øst til Rauma, i sørøst til Skjåk, og i sør og øst til Stranda. Kommunesenteret ligger i Valldal med de 6 bygdene Fjørå, Tafjord, Norddal, Eidsdal, Stordal og Dyrkorn. Kommunen har ca. 2 500 innbyggere.

På grunn av sitt storslåtte fjordlandskap, Trollstigvegen, og sin nærhet til Geirangerfjorden, er Fjord en viktig turistkommune. Tafjorden er en del av UNESCOs verdensarvsted Vestnorsk fjordlandskap. Fylkesveg 63 går fra Åndalsnes over fjellet og ned Valldalen (Trollstigvegen) og ut langs Nordalsfjorden til Linge fergekai vest for kommunesenteret Sylte. Veien fortsetter videre fra Eidsdal på andre siden av Nordalsfjorden over fjellet, ned Ørnevegen (Ørnesvingen) og til Geiranger. Trollstigvegen, som er nasjonal turistveg, er vinterstengt. Fra Sylte går fylkesvei 5928 innover langs Nordalsfjorden via Fjørå til Tafjord. Trollstigvegen ble i 2024 stengt pga. rasfare. Dette medførte mindre gjennomgangstrafikk fra Åndalsnes til Valldal og videre ut i kommunen. Trollstigen har vært stengt for rassikring fra juni 2024 og ble i juli 2025 åpnet igjen for trafikk frem til medio august. Fergesambandet Linge-Eidsdal ble elektrifisert i 2024 og kapasiteten på hver ferge økte fra 35 biler til 80 biler.

Fjord kommune ligger i randsonen til verdensarvområdet Geiranger. Dette medfører bl.a. at cruiseskip som skal til Hellesylt og Geiranger passerer gjennom Fjord kommune på vei inn og ut fra disse havnene.

Jordbruket er en viktig næring i Fjord kommune. Klimaet i kommunen er også velegnet for frukt- og bær dyrking og kommunen er spesielt kjent for det store omfanget av jordbær dyrking. Kommunens største senter er Stordal på sørsiden av fjorden, men også Valldal/Sylte er viktig senter i kommunen, spesielt for turisme. Valldal er spesielt godt plassert langs nasjonal turistveg midt mellom Trollstigen og Geiranger, rett ved verdensarvfjorden Tafjorden, nasjonalparken Reinheimen og Tafjordfjellene. En time unna ligger Ålesund, og bare en kort fergetur unna ligger Strandafjellet og Sunnmørsalpene. En stor del av trafikken til og fra Trollstigen passerer Valldal og her finner man 4 hoteller, flere campingplasser, Valldal Aktivitetspark og Uteguiden, en

aktivitetsleverandør. Litt lengre opp i Valldalen, langs den nasjonale turistvegen, finner man Gudbrandsjuvet med Juvet Landskapshotell som ble verdensberømt da det ble åpnet i 2010.

En del reiselivsbedrifter har gått sammen om prosjektet Valldal – The adventure valley. Hensikten med samarbeidet er bl.a. felles markedsføring for å tiltrekke seg gjester som ønsker å bruke Valldal som base og benytte naturen og aktiviteter i området. Det er ikke et mål å tiltrekke seg flere gjennomreisende som ikke bidrar til lokal verdiskaping, men heller jobbe mot turoperatører som velger Valldal som base og som overnatter flere dager i regionen.

Valldalsleden ble åpnet i 2015. Pilegrimsleden er et nettverk av historiske veier til Nidaros, der formålet er å gi vandrere både en ytre og en indre reise. I 2029 skal Valldal, som startpunkt for pilgrimsleden fra Valldal til Dovre, være vertskap for Nasjonaljubileet 2030 – Norge i tusen år.

Store areal i kommunen er vernet, både nasjonalpark, verneområde og verdensarvområde. Fjord kommune har store og verdifulle naturressurser med flere naturreservater, landskapsvernområder og Geirangerfjorden verdensarv. Reinheimen Nasjonalpark ligger delvis i Fjord kommune. Fjord fikk status som nasjonalpark-kommune i 2020. Kommunen er opptatt av en bevisst naturforvaltning med balanse mellom bruk og vern.

8.2 Stranda kommune

Stranda er en kommune på Sunnmøre i Møre og Romsdal. Den grenser i nord og øst til kommunene Fjord og Skjåk, i sør til Stryn, og i vest til Ørsta, Volda og Sykkylven. Kommunesenteret er i tettstedet Stranda som har 3 500 innbyggere. Totalt har kommunen ca. 4 400 innbyggere. Kommunen omfatter de fire tettstedene Geiranger, Hellesylt, Liabygda og Stranda.

I kommunen ligger bygdene Geiranger med ca. 250 innbyggere, Hellesylt med 680 innbyggere og kommunesenteret Stranda med 3 500 innbyggere. Stranda kommune ligger ved Storfjorden på Indre Sunnmøre. Mens innbyggertallet i tettstedet Stranda øker, opplever kommunen en nedgang i befolkningen i de andre tettstedene. Dette er en betydelig utfordring som får ringvirkninger for kommunesamfunnet.

Blåfjellet på 1 775 moh er den høyeste fjelltoppen i kommunen. Fjellpartiet Åkerneset som ventes å rase i fjorden, ligger i Stranda. Storfjorden blir fra Stranda og videre sørover kalt Synnylvsfjorden. Lenger inne får den en fjordarm østover, den kjente Geirangerfjorden. Hellesylt ligger i enden av Synnylvsfjorden, mens Geiranger ligger i enden av Geirangerfjorden. Stranda kommune er kjent for industri, og spesielt innen næringsmiddel og møbel. Turisme er også en stor næring i kommunen, særlig i Geiranger. Strandafjellet Skisenter ligger i Hevsdalen ovenfor kommunesenteret Stranda.

Innfallsportene til kommunen er flere. Om sommeren kommer mange fra Strynefjellet og videre ned til Geiranger. Denne veien er vinterstengt. Her går veien videre på den nasjonale turistvegen som går fra Geiranger via Trollstigen til Åndalsnes. Andre innfallsporter er fv. 60 fra Ålesund, via nabokommunen Sykkylven. Fra Stryn kommune er innfallsporten gjennom Volda kommune (fv. 60), og til Liabygda kommer en via Stordal eller fra Norddal/Valldal (fv. 650). Nærmeste flyplasser er Ålesund lufthavn (Vigra), eller Ørsta-Volda lufthavn (Hovden) med fastlandssamband via Kvivsvegen. Ferger som går mellom Stranda og Liabygda, Linge og Eidsdal og mellom Hellesylt og Geiranger, binder kommunene godt sammen.

Stranda kommune ble sertifisert som Bærekraftig reisemål i 2023 og Geiranger ble re sertifisert samme år. Merket for bærekraftig reisemål betyr at destinasjonen skal arbeide systematisk for en mer bærekraftig utvikling.

Reiselivsnæringen er en viktig næring som vokser i kommunen. Dette ser en gjennom økning i verdiskaping, overnattinger og opplevelsesbasert turisme (Menon Economics, 2017). Reiselivet bidrar også til et større tjenestetilbud til befolkningen, i form av kafé, butikker og liknende. Stranda skisenter og Geiranger oppleves som to av de største reiselivsikonene i fylket både sommer og vinter. Geiranger og Hellesylt er store cruisehavner med en rekke cruiseskip anløp, spesielt i sommersesongen.

Geiranger er det tettstedet i kommunen som har størst innslag av turisme. Geiranger er et av Norges mest kjente og mest besøkte turistmål, både for cruiseturisme og for landbasert turisme. Bygden har ca. 200 innbyggere. Ørnevegen med Ørnesvingen, utsiktspunktet Flydalsjuvet og Dalsnibba er kjente og mye besøkte attraksjoner. Fjorden og fossefallene Bruresløret, Friaren og De syv søstre er også kjente og en viktig del av turistproduktet Geiranger. Geirangerfjorden ble innlemmet i UNESCOs verdensarvliste i 2005 og i Geiranger finner man også Norsk Fjordsenter og verdensarvsenter for verdensarvfjordene.

Bygden har 4 hoteller og flere campingplasser samt at det er en rekke hytter som leies ut til turister. Airbnb er også blitt en omfattende virksomhet for lokalbefolkningen med utleie av leiligheter og hus til turister, spesielt i sommersesongen. Konsentrasjonen av turismen rundt Geiranger legger også stort press på infrastruktur og trivsel, mens andre områder i kommunen har kapasitet til, og ønske om, flere besøkende. Geirangerveien som går fra Geiranger og østover til Grotli, Sjøk og Lom er vinterstengt, mens det er helårlig veiforbindelse til Stryn og Nordfjord og til Ålesund via fergesambandet Eidsdal-Linge. Geiranger har fergeforbindelse med Hellesylt.

Stranda skisenter er et viktig reiselivsikon i fylket, og gjør kommunen til et populært reisemål også om vinteren. Hele kommunen har også gode friluftslivstilbud på vinterstid. Det geografiske området til Stranda Kommune er i dag en helårs destinasjon, med tanke på at en har mange ski- og vinterturister til Strandafjellet, mens de andre bygdene opplever mest turisme om sommeren. Dette gjelder særlig Geiranger, som av mange blir oppfattet som «overbefolket», spesielt i perioden juni-august. Dette er en situasjon som ikke er heldig hverken for innbyggerne eller de besøkende.

Stranda er en helt spesiell kommune på grunn av verdsarvstatusen som trekker til seg turister fra hele verden. Den store mengde besøkende til Stranda kommune hvert år virker som et tveegget sverd. Turisme er en viktig arbeidsgiver og aktivitetsskaper i kommunen. Samtidig fører den til trengsel og forstyrrelser i turistsesongen om sommeren, spesielt i Geiranger. Uten inngrep vil turismen kunne forringe infrastruktur, trivsel og natur, og dermed motarbeide mål om at flere skal ønske å bo i kommunen. Det vil og kunne føre til urørt natur som trekkplaster ødelegges av forurensing og kaos, og at Stranda kommune dermed ikke blir et like attraktivt reisemål i framtiden. Dette er bakgrunnen for at kommunen har et ønske om fortsatt vekst i næringen, men at den skal skje på en bærekraftig måte, med målet «En harmonisk vekst for både natur og samfunn». (Stranda kommune, kommuneplan, samfunnsdel 2019-2031)

8.3 Vestnorsk fjordlandskap

Geirangerfjorden i Møre og Romsdal og Nærøyfjorden i Vestland ble innskrevet på UNESCOs verdensarvliste 14. juli 2005 som det første naturarvområdet i Norge. Til grunn for innskriving på Verdensarvlisten ligger at et kulturminne eller naturområde er av eksepsjonell universell verdi. Verdensarvområdet inkluderer arealer både i Fjord kommune og Stranda kommune og er totalt på 597 km². Verdensarvfjordene er Geirangerfjorden, Sunnlyvsfjorden og Tafjorden. Fjordlandskapet er blant de mest dramatiske og spektakulære landskapsformene som finnes. Langs fjordene og oppe på berghyllene ligger et titalls små fjordgårder, de fleste fraflyttet. Gårdene ligger på steder der snø- og steinras ikke kommer til. Bosettingen viser et nøysomt

jordbruk tilpasset en farefull, men rik natur. I flere av fjelldalene finner man støler. Noen av fjordgårdene og stølene er restaurerte og kan besøkes. Ca. 84% av arealet er vernet etter Naturvernloven. Dette gjelder verneområdene Geiranger-Herdalen landskapsvernområde, Hyskjett naturreservat og Kallskaret naturreservat. Bygdene Møll, Grande, Homlong, Geiranger, Flydalen, Opplendskedalen, Dalsnibbaplatået og Tafjorden (sjøareal) ligger i verdensarvområdet, men ikke i verneområde.



Fig.3 Kart som viser verdensarvområdet

9. Infrastruktur i området

Her beskriver vi den reiselivsrelaterte infrastrukturen i området. Dette er høyst relevant i en tålegrenesanalyse og legger premisser og begrensninger for hva som er områdets tåleevne når det gjelder å håndtere et antall besøkende. En gjennomgang av eksisterende strategier og planer i de to kommunene viser at disse gir føringer om ønsket utvikling av reiselivet, utfordringer som er identifisert lokalt og målsettinger knyttet til bærekraft, verdiskaping og bosetting. En viktig premis i begge kommuner er behovet for balanse. Man ønsker å ta vare på verdensarv naturen og lokalsamfunnet, samtidig som man legger tilrette for lokal verdiskaping og attraktivitet som reisemål i fremtiden.

I Stranda sin samfunnsplan understrekes det at økt turisme ikke automatisk skal bety økt antall besøkende. Kommunen vil heller satse på kvalitetsturisme og høyere verdiskaping per gjest fremfor volumvekst. Videre vektlegges spredningen i trafikken både geografisk og tidsmessig, altså å fordele besøkende bedre utover hele kommunen og også utenom høysesongen. Fjord kommune har lignende ambisjoner om helårlig turisme og samarbeider med Stranda kommune og regionalt verdensarvråd om felles løsninger for bærekraftig besøksforvaltning. Begge kommunene peker på cruiseturismen som en sentral faktor. Cruise står for en stor del av besøkstrafikken, og utviklingen innen cruise vil i stor grad påvirke totalbelastningen fra reiselivet.

Samtidig er det et mål å styrke helårsturismen med flere landbaserte gjester for å gjøre næringen mer robust året rundt.

9.1 Overnattingskapasitet

Området har moderat med kommersielle overnattingsbedrifter gitt betydningen som turistdestinasjon. Begge kommunene har begrenset tilbud av hotell overnatting. Det er spesielt tettstedene Geiranger, Stranda og Valldal som har overnattingskapasitet på hoteller, camping og hytter. Airbnb tilbud finnes også i stor grad på disse stedene, men også i andre deler av området.

I Geiranger er det 4 hoteller med til sammen 425 rom, dvs. en maks. kapasitet pr. døgn på ca. 850 personer. På Stranda er det ett hotell i sentrum av bygden med 62 rom. Det er ingen hotelltilbud på Hellesylt pr. i dag. Det er i 2025 registrert 935 hytter og andre fritidsboliger i kommunen, derav 454 hytter på Strandafjellet (SSB, 2025). Det er registrert 62 aktive oppføringer gjennom Airbnb i Stranda kommune med samlet kapasitet på 279 senger. (*AirROI, kommunerapporter*).

Fjord kommune har få hotellsenger, men en god del private hytter. I Valldalområdet er det 4 hoteller med en samlet kapasitet på 82 rom og ca. 150 senger. I Eidsdal har man 1 hotell med 21 rom og i Nordal 1 hotell/gjestgiveri med 10 rom. Lengre oppe i Valldalen finner vi Juvet Landskapshotell med 10 rom/20 senger. I Fjord kommune er det registrert 1 015 hytter og fritidsboliger pr. 2025.(SSB, 2025). Det er registrert 35 aktive oppføringer gjennom Airbnb i Fjord kommune med samlet kapasitet på 203 senger. (*AirROI, kommunerapporter*).

Total hotellkapasitet i området basert på dette er ca. 570 hotellrom/1 140 hotellsenger. Videre er det registret ca. 1 950 hytter og fritidsboliger. Antall registrerte utleieenheter i området via Airbnb er 97 med en samlet kapasitet på 482 senger.

I begge kommuner er det en rekke campingplasser, men det er pr. dag vanskelig å skaffe en oversikt over den totale campingkapasiteten i området.

Sesongsvingningene gjør at kapasitetsutnyttelsen er svært varierende. Det er fulle hus og tilnærmet sprengt kapasitet i høysesongen, mens det resten av året er mye ledig. Dette gir utfordringer med lønnsomhet og kontinuitet for overnattingsbedriftene der mange sliter med sesongbasert drift og kort sesong.

9.2 Tilførselsveier til området

Den mest trafikkerte veien gjennom området er fylkesvei 63 mellom Åndalsnes i Rauma og Langvatnet i Sjøk. Veistrekningen omfatter de tre berømte fjellovergangene Trollstigen, Ørnevegen og Geirangervegen. Trollstigen og Geirangervegen er vinterstengt, mens Ørnevegen er helårsvei. Deler av fv. 63, dvs. strekningen Geiranger-Trollstigen er også en av de 18 nasjonale turistvegene i Norge. Mellom Linge og Eidsdal går det ferge over Norddalsfjorden som binder veien sammen på begge sider av fjorden.

Trollstigen er en attraksjon som årlig tiltrekker seg ca. 1 million besøkende. Veien slynger seg gjennom 11 hårnålssvinger langs fjellsiden og gir utsikt over bratte fjellsider og høye fosser. Strekningen kan nås fra både Valldal og Åndalsnes. Selve Trollstigplatået er tilrettelagt for parkering for 76 biler og 6 busser og det er etablert kafe og utsiktspunkt som en del av Nasjonal turistveg-satsingen. Sommeren 2024 ble Trollstigen stengt pga. fare for steinras. Selv om Trollstigen har vært stengt har det vært mulig å kjøre til utsiktspunktene fra Valldal, men antallet besøkende er betydelig lavere enn i et normalår.

Trollstigen åpnet igjen i juli 2025 etter å ha vært stengt siden juni 2024. Første dag etter åpningen ble det registrert ca. 2 100 kjøretøy gjennom målepunktet på Soggemoen og 2 200 kjøretøy på platået. I løpet av juli 2025 ble det registrert ca. 41 500 kjøretøy på Trollstigplatået. Det vil si i snitt ca. 2 300 kjøretøy pr. dag. På den travleste dagen i juli 2025 ble det satt ny trafikkrekord på Trollstigplatået med 2 800 kjøretøy. (NRK Møre og Romsdal, 14.9.25)

Det er i 2025 to fergeselskap, The Fjords og Fjord X, som trafikkerer Hellesylt-Geiranger med bil- og passasjerferger i sommersesongen, til sammen 3 ferger. I 2024 fraktet de to fergeselskapene totalt ca. 270 000 passasjerer på denne ruten. The Fjords opplyser at de fraktet med sine to ferger ca. 29 000 kjøretøy på strekningen i 2024.

Fjord1 har nå søkt om å overta rutekonsesjonen på strekningen Hellesylt-Geiranger fra juni 2026 da de fra januar 2026 overtar disposisjonsretten til fergene som The Fjords disponerer i dag. Videre har man satt i gang en prosess for å søke om vernestatus for fergene. Fjord 1 uttaler i sin søknad at de ønsker å videreføre og videreutvikle rutetilbudet på strekningen (NRK, 12.6.25)

Stranda parkering har innført avgiftsparkering og regulering i sentrum av Geiranger for å håndtere presset. Dette frigjør noe areal for villparkering, men gir også færre «gratis» alternativer for fastboende i høysesongen. Det foreligger planer om en parkeringstunnell inne i fjellet i Geiranger. Planene er foreløpig lagt på vent pga. manglende finansiering. Neste steg i prosjektet vil være en reguleringsprosess, så mye tyder på at realisering av en parkeringstunnell er et stykke frem i tid. (Nyss, 3.6.25).

Strandafjellet Skisenter opplyser at de har god parkeringskapasitet og har ikke problemer med biloppstilling selv på travel dager. Skisenteret har også mye busstrafikk til senteret i sommersesongen, spesielt med grupper fra cruiseanløp i Hellesylt og Ålesund.

Fergesambandet Linge-Eidsdal er en del av fv. 63. Denne fergestrekningen forbinder de mest trafikkerte og besøkte bygdene i regionen. Fergesambandet er også forbindelsen til og fra Ålesund for turisttrafikk i form av busser, bobiler og personbiler. Fergekapasiteten på strekningen bli i 2024 doblet ved at det ble satt inn større ferger som kan ta 80 biler mot tidligere 35 biler pr. ferge. Dette minsker ventetid på fergestrekningen, men medfører også at det ved hver fergeankomst kommer i land dobbelt så store billaster enn tidligere på begge sider av fergesambandet og dermed øker trafikken ut fra fergekai i forhold til tidligere.

Vi omtaler veiforholdene såpass grundig da stort sett all landbasert turisme til regionen kommer via innfartsårene til regionen, dvs. i hovedsak fv. 63 og fv. 60 fra Ålesund samt med ferger som går mellom Stranda og Liabygda, Linge og Eidsdal og mellom Hellesylt og Geiranger.

9.3. Havnenes infrastruktur

Stranda Hamnevesen er et kommunalt foretak og eid av Stranda kommune. Stranda Hamnevesen er Miljøfyrtårnsertifisert. Stranda Hamnevesen KF har som formål å stå for planlegging, utbygging og drift av offentlige hamnefunksjoner i Stranda Kommune, i tillegg til å utføre kommunal havnemyndighet i medhold av Lov om havner og farvann. (Stranda Hamnevesen)

Det er to havner som er aktuell for cruiseskipsanløp i området, og som er relevant for å beskrive havnens infrastruktur i en tålegrenseanalyse sammenheng. Det er Geiranger og Hellesylt. Geiranger cruiseterminal og Hellesylt cruise kai er begge godkjent for 5 nye år i forbindelse med mottak av internasjonal trafikk.

(Årsberetning 2024, Stranda Hamnevesen). Stranda Hamnevesen har også startet arbeidet med å utrede ny kai i Stranda beregnet for bl.a. å kunne ta imot større cruiseskip.

Selv om det er noen cruiseanløp i Eidsdal i år er det ingen tilrettelagt havneinfrastruktur her, passasjerene fraktes til land fra cruiseskipet med tenderbåter. Eidsdal ligger i Fjord kommune, er utenfor verdensarvområdet og har ingen aktiv satsing på cruise pr. i dag.

Geiranger havn har egen cruiseterminal, Seawalk og 2 ankerposisjoner, avhengig av skipets størrelse. Seawalk installasjonen er 236 meter lang og 4,5 meter bred, konstruert i stål og er en flytende installasjon som ligger på 10 bølgedempende potonger. En del cruiseskip ankrer opp på redan og benytter tenderbåter til å frakte passasjerene til og fra land. Den indre del av Geirangerfjorden har en bredde på opptil 600 meter og med min. 25 meters dybde. Seawalk installasjonen tillater de største cruiseskipene å anløpe Geiranger. Cruisehavnen i Geiranger er i den indre delen av Geiranger, like ved sentrum i bygden. Ved kaiområdet er det oppstillingsplass for busser, salgsboder og turistinformasjon. Stranda Hamnevesen har vedtatt en grense på maks. antall passasjerer pr. dag i Geiranger til 6 000 for perioden 20. juni til 10. august. (Stranda Hamnevesen).

Hellesylt cruisekai har en lengde på 143 meter. Fjordens bredde i indre havn er 900 meter. Havnen kan ta imot anløp fra de største cruiseskipene. I Hellesylt er det kun mulig å ta imot ett skip til kai til samme tid. Mange av passasjerene som går i land i Hellesylt transporteres med buss langs veinettet til Norangsdalen, Strandafjellet, Nordfjord og Geiranger. Kapasiteten på veien og på parkeringsfasiliteter og servicefasiliteter i Hellesylt er derfor også en del av infrastrukturen som skal tåle turismen.

10. Nytt fjordnettverk

Stranda Hamnevesen skal etter planen investere i et innovativt fjordnettverk som omfatter Geiranger Brygge, Hellesylt Brygge og Stranda Brygge. Stranda Hamnevesen har besluttet å etablere ny kai- og ladeinfrastruktur for å løse kravene til nullutslipp i Geirangerfjorden. «Dette er et fjordnettverk på sjø med helhetlig og bærekraftig infrastruktur som benytter moderne teknologi og innovative løsninger for å støtte både transport, kommunikasjon og miljøkrav i verdensarvfjorden», skriver Stranda Hamnevesen i en pressemelding, våren 2025.

Innføring av nye miljøkrav i verdensarvområdet i 2025, 2026 og 2032 gjør at Stranda Hamnevesen over tid har arbeidet med å planlegge et fremtidsrettet fjordnettverk for å møte de strenge miljøkravene som kommer. Allerede i 2025 vil flere av dagens cruiseskip ikke kunne komme inn i verdensarvområdet.

Fom 2026 vil det bli krav om nullutslipp på passasjerskip under 10 000 bruttotonn, noe som betyr at man i fjordnettverket ønsker å få på plass lademuligheter for mindre turistfartøyer med opp til 400 passasjerer.

I 2. kvartal 2026 vil det etter planen bli etablert nye flytemoloer i Geiranger, Hellesylt og Stranda. Den nye Geiranger Brygge blir det største enkeltprosjektet og blir unik i miljø og sikkerhet. Der blir lademuligheter for passasjerbåter opp til 400 passasjerer, og samtidig blir det lagt ladestrøm til fergeleiet i Geiranger. Den nye flytemoloen på 95 meter har en kjelleretasje som skal brukes til ladeutstyr, teknisk rom samt servicefunksjoner som toaletter og dusj. Som en del av miljøatsingen vil Stranda Hamnevesen på anlegget i Geiranger teste «The Aquapod» som er et nyutviklet system for å rense vannet for plast og oljefilm i havneområdet. (Stranda Hamnevesen).

Ved at flytemoloen har en slik dybde og lengde og derved fungerer som bølgebryter, vil det på innsiden av bryggen bli reetablert gjestehavn for fritidsbåter. Gjestehavnen får også benytte lade- og sanitær fasilitetene i flytemoloen, noe som gjør at Geiranger får en unik gjestehavn. Geiranger Brygge skal erstatte dagens offentlige brygge og private marina.

Både Hellesylt og Stranda vil få 50 meters flytemoloer med kjelleretasjer som kan innredes etter de behov som finnes på det enkelte sted. Hellesylt Brygge er planlagt etablert ut fra Hellesylt kai og blir 50 m lang og 5,5 m bred, og tilpasset større fartøy, ladestrøm og landstrøm og med landgang på 18 meter. Stranda Brygge er planlagt etablert ut fra Stranda kai med ny kai-infrastruktur tilpasset større fartøy, ladestrøm og landstrøm og med egen kjellerkai som er 50 m lang og 5.5 m bred. (*Stranda Hamnevesen*). Når anlegget på Stranda står ferdig, vil dette gjøre det mulig med fremtidige anløp av mindre cruiseskip til Stranda. Dette vil også kunne bety en avlastning for Hellesylt og Geiranger.

Pr. august 2025 er ikke planene realisert da det etter høringsrunden for planene er kommet inn en del merknader fra bl.a. Kystverket, NVE, Statsforvalteren og fylkeskommunen der en av hovedinnvendingene er at planene må behandles som en ordinær planprosess som krever en full reguleringsendingsprosess. Det er også kommet innvendinger som peker på at tiltaket vil føre til mer trafikk, støy og forsøpling i området som allerede er overbelastet i dag når mindre cruiseskip skal kunne legge til inne i nøsteområdet i Geiranger sentrum.

Strømkapasitet i regionen er en begrensende faktor for grønnere løsninger. Geiranger og Hellesylt har i dag ikke tilstrekkelig nettkapasitet til å levere landstrøm til større skip. Foreløpig fokuseres det derfor på ladeløsninger for mindre elektriske ferger og passasjerbåter ved de nye bryggene. For de større cruiseskipene vil man inntil videre være avhengig av at rederiene selv investerer i nullutslippsteknologi, da lokal infrastruktur alene ikke kan dekke behovet.

11. Aktiviteter, attraksjoner og severdigheter

Her beskriver vi et utvalg av de viktigste severdighetene, steder som besøkes og aktiviteter som er populære blant de tilreisende.

11.1 Norsk Fjordsenter -Besøkssenter verdensarv

Norsk Fjordsenter er besøks- og formidlingssenteret for Vestnorsk fjordlandskap og for Geirangerfjorden verdensarvområde. Senteret ligger like ovenfor sentrum av Geiranger vis a vis Union Hotell Geiranger. Utstillingene viser det spennende og særegne fjordlandskapet som fikk verdensarvstatus av UNESCO i 2005. Senteret er åpent hele året og har i tillegg til utstillingene en kinosal med filmfremvisning, kafé, butikk, toalettfasiliteter, uteareal med lekeplass og stor parkeringsplass for besøkende. Senteret opplyser at de har ca. 44 000 betalende gjester i året, men totalt var det mellom 60 000 og 70 000 gjester innom senteret i 2024. Cruisetrafikken er viktig for senteret og ca. 90% av de besøkende er cruise gjester.

11.2 Fosseråsa

Fosseråsa starter i Geiranger sentrum og ender ved Storsæterfossen. Turen er om lag 8 km lang tur-retur. Det er hele 560 høydemeter stigning før man kommer til Storsæterfossen. Det tar ca. to timer å gå opp og en drøy time å gå tilbake til sentrum. Turen er godt skiltet og går i verdensarvområdet Vestnorsk fjordlandskap – det eneste naturområdet i Norge på UNESCO sin liste. Fosseråsa er naturlig delt i tre etapper. Den nederste etappen ender ved Norsk Fjordsenter/Besøkssenter verdensarv og er tilrettelagt med turvei, trapper og rekkverk

mot elven. Den midterste etappen fortsetter opp en bratt og frodig skogsti til geitegården på Westerås. Noen steder er det steintrapper, og ellers er det lagt grus. Fra Westerås går stien gjennom et vakkert kulturlandskap opp mot Storsæterfossen, både på bratt sti og i trapper. Ved Storsæterfossen er det et fint platå der man kan ta pause og nyte utsikten.

11.3 Geiranger Skywalk Dalsnibba

Geiranger Skywalk Dalsnibba er Europas høyeste fjordutsiktspunkt fra bilvei, 1 500 meter over havet. Utsiktsplattformen ble åpnet i 2016 og gir besøkende en fantastisk opplevelse med utsikt over UNESCO verdensarvområdet Geirangerfjorden. Her er det også butikk og kafeteria for besøkende. Utsiktsplatået er åpent fra medio mai til ultimo september. Resten av året er utsiktspunktet stengt, hovedsakelig fordi veien er vinterstengt. Dette er det høyeste utsiktspunktet i Europa som er tilgjengelig via bilvei og med en moderne plattform med glassrekkverk får man en helt spesiell sveveopplevelse og utsikt. I 2024 hadde Dalsnibba 240 000 besøkende i løpet av de 5 månedene det var åpent, opplyser ledelsen ved senteret. Utsiktspunktet har kjørevei helt frem og med stor parkeringsplass for busser og biler. Utsiktspunktet har trafikk fra alle segmenter som bussgrupper, cruiseturister, bobiler og privatbiler.

11.4 Flydalsjuvet

Rasteplassen ligger ved den bratte fjellsiden innerst i Geirangerfjorden og er et av mange storslåtte utsiktspunktene ved Geirangerfjorden. Herfra ser man Laushornet på 1502 meter og Eidshornet på 1629 meter. Flere hundre år gammelt laftetømmer fra en hestestall er brukt i byggingen av toalett og informasjonspunkt. Utsiktspunktet ved Flydalsjuvet er utformet i et øvre og nedre nivå med gangbane imellom.

11.5 Ørnevegen

Ørnevegen er navnet på hårnålsvingene som går opp den bratte lien som ligger på fylkesvei 63 mellom Eidsdal og Geiranger. Veien består av ni hårnålsvinger som strekker seg fra fjorden ved Grande til fjellovergangen ved Korsmyra. Ørnevegen har siden 2012 vært offisiell del av Nasjonal Turistveg Trollstigen-Geiranger, og ble i den forbindelse opprustet, spesielt ved utkikkspunktet Ørnesvingen som ligger øverst med sitt eget innebygde fossefall. Her kan man se mot bygden Geiranger, utover Geirangerfjorden med sine stupbratte fjellsider, fossene «Dei sju søstre» og fjellgarden Knivsflå. I Ørnesvingen er det begrenset med parkeringsplasser og tilrettelagte områder for av- og påstigninger fra de mange bilene og bussene som kjører her.

11.6 Gudbrandsjuvet

Utsiktspunktet og rasteplassen ved Gudbrandsjuvet ligger vakkert til i Valldalen med steile fjellsider, elven og juvet på nært hold. Her har elven Valldøla brukt tusenvis av år på å lage djupe jettegryter og finurlige formasjoner i fjellet. Utsiktsplattformen ser ut som en krans i terrenget og leder ned til Gudbrandsjuvet kafé som ligger helt på kanten av den brusende elven. Utsiktspunktet ligger langs Nasjonal Turistveg Geiranger-Trollstigen, et stykke opp i Valldala på vei mot Trollstigplatået.

11.7 Trollstigplatået

På Trollstigplatået (852 moh.) kan man oppleve to arkitekttegnede utsiktspunkt som gir fin utsikt over landskapet. Den største utsiktplattformen stikker ut over fjellkanten og svever 200 meter over Stigfossen og

Trollstigvegen som slynger seg oppover den bratte fjellsiden. På Trollstigplatået kommer man tett på det massive fjellandskapet. Utkikkspunktene er bygget i stål og glass og gir god beskyttelse mot vær og vind. Det arkitektoniske grepet er tilpasset landskapet med materialbruk som tåler det barske klimaet. Konstruksjonen er laget slik at den går i ett med omgivelsene, stedvis hugget inn i fjellet, mens andre deler er bygget opp med steinmur.

11.8 Strandafjellet

Strandafjellet opplyser at de har mest trafikk om vinteren der de anslår at det er mellom 55 000 og 60 000 gjester inntil i løpet av sesongen. I sommersesongen er det mange busslaster med cruisegjester, hovedsakelig fra Ålesund, men også en del fra Hilleslyt. Restauranten utvides nå med 100 plasser for å kunne ta imot flere gjester samtidig. Parkeringskapasiteten ved Strandafjellet er god og har hittil ikke bydd på noen problemer. Det er ca. 1 times kjøretid fra Hilleslyt til Strandafjellet.

I sommersesongen kan man ta gondolbanen opp på 1042 meter over havet. På toppen er det flott utsikt over Storfjorden, UNESCOs verdensarvområde og fjordbygden Stranda. Omgivelsene er perfekt for fjellvandring og topturer, sykling på stier eller frikjøring på sykkel. Man kan også bare nyte utsikten og god mat på Fjord Panorama Restaurant eller nede ved start av gondolen, på Stova 1957.

I vintersesongen tilbyr skisenteret skianlegg fordelt på to fjelltopper - en på hver sin side av dalen. Her får man 20 forskjellige løyper og 23 km preparerte løyper, hvorav den lengste er 3,4 km lang. I tillegg har Strandafjellet terrengpark, barneskicross og barnepark.

11.9 Fjordsafari

Det er flere selskaper som tilbyr fjordsafari med utgangspunkt både i Geiranger og Hilleslyt. I tillegg kommer det flere daglige fjordcruise fra Ålesund inn til Geiranger i sommersesongen. Kystruten har daglig anløp i Geiranger der de setter av passasjerer som returnerer til Ålesund med buss eller vice versa. De ulike fjordsafari turene skjer med mindre, hurtiggående båter og med ribbåter. I tillegg er det pr. i dag 6 aktører som tilbyr guidede kajakkture og utleie av kajaker, til sammen er det 120 kajaker disponibel for utleie. Det er hovedsakelig 4 aktører som drifter fjordtur tilbudet ut fra Geiranger og Hilleslyt. I 2024 fraktet de til sammen ca. 160 000 passasjerer på fjordcruise i Geirangerfjorden. Besøkende kan også leie elektrisk sykkel og elektrisk bil for selvguidede turer i Geirangerområdet.

11.10 Hop on Hop off busser i Geiranger

Det er 3 busselskaper som tilbyr turer med disse bussene i Geiranger. Det er i høysesongen avganger ca. hvert 15 min med bussene som kjører hovedsakelig på fv. 63 fra Geiranger sentrum og opp Geirangerveien med stopp ved Flydalsjuvet og Norsk Fjordsenter. Bussene kjører hovedsakelig bare på dager når det er cruiseanløp i Geiranger, opplyser flere av informantene.

11.11 Valldal

Med Valldal som utgangspunkt kan man oppleve Norddalsfjorden og UNESCO-verdsarvfjorden Tafjorden. Begge er skjermet for cruisetrafikk og større båter. Uteguiden er en aktivitetsleverandør som tilbyr et bredt spekter av aktiviteter for små og store grupper året rundt med Valldal som utgangspunkt. De har turer med faste avganger og tilbyr skreddersydde aktiviteter for individuelle og grupper. Uteguiden tilbyr guiding, utstyr

og opplæring og har base både i Valldal og på Stranda. Ræin Adventures er et guideselskap og aktivitetsbedrift i Tafjord som også tilbyr en rekke aktiviteter i kommunen.

Man kan delta på rafting ned elven Valldøla og juving i Gudbrandsjuvet eller en kajakkstur på en UNESCO-verdensarvfjord. Det finnes også en rekke alternativ til både korte og lange fjellturer med spektakulær fjordutsikt. I Valldal Aktivitetspark finner man mer enn 1500 meter med klatreløyper i alle høyder og lengder. Til sammen tilbyr man 8 klatreløyper og 12 zip lines, tilpasset for både barn og voksne.

12. Ferie-fritidstrafikk til Stranda og Fjord kommune

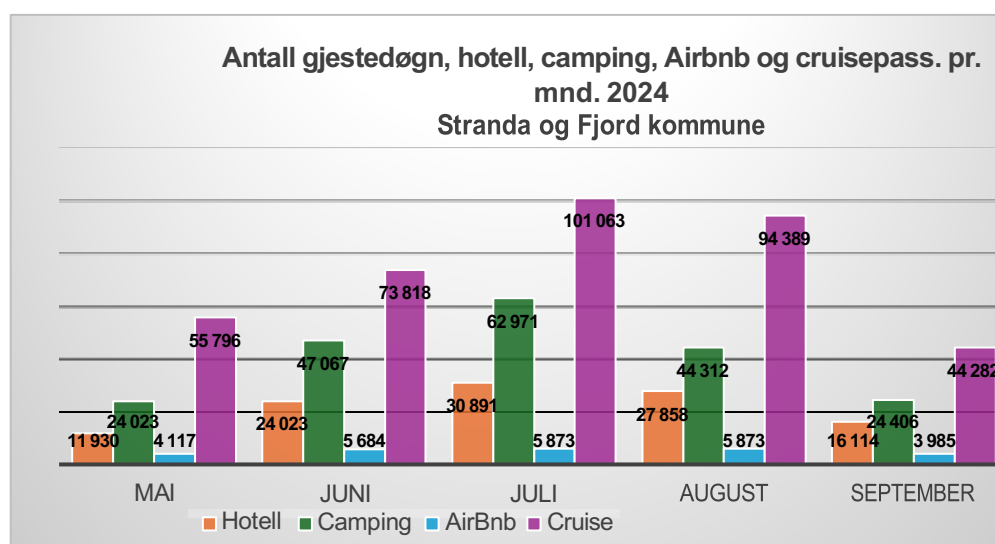
Ved vurderinger av tålegrenser for Stranda og Fjord kommune må den totale turisttrafikken til området legges til grunn. I det følgende redegjør vi for en del trafikk tall for området basert på overnattingstall, trafikk tall med cruiseskip, biler og fergetrafikk samt besøkstall på attraksjoner og severdigheter. Sammensetningen av besøk til området er variert og utgjøres av en rekke typer tilreisende. De viktigste segmentene i dag er:

- Cruise gjester som går i land i området, enten på egen hånd eller som deltaker på organiserte utflukter
- Cruise gjester fra andre havner i regionen som kommer til området med buss eller båt
- Individuelle reisende, både nasjonale og internasjonale
- Bussreisende i grupper som kommer via turoperatører
- Camping og bobilturister
- Ski- og topptur turister
- Hytteeiere

Vi har hentet ut tall for antall gjestedøgn på alle kommersielle overnattingssteder i 2024 og 2025 basert på SSB sin overnattingsstatistikk fordelt på kommunenivå. I tillegg har vi beregnet antall gjestedøgn via Airbnb som er kalkulert ut fra forutsetningene redegjort for nedenfor.

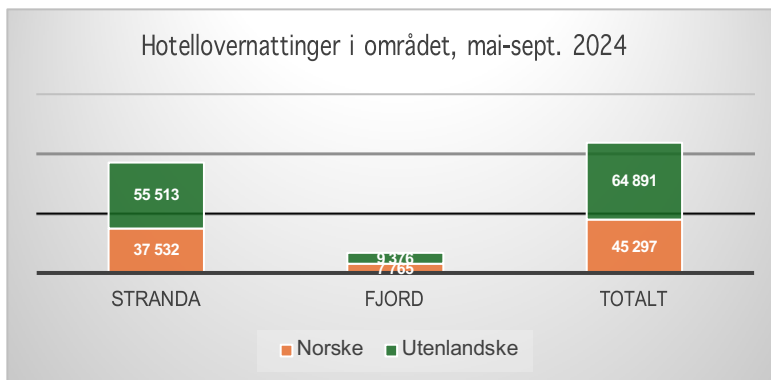
Det er et stort mangfold av type turister til området. Noen segmenter peker seg imidlertid ut i form av at de utgjør en stor del av det totale volum. Dette er bl.a. cruise gjester, bobil- og campinggjester samt gjester fra turoperatører som kommer i egen buss. Nedenfor vises en fordeling av sjø og landbasert trafikk til området i perioden mai-september 2024, målt i antall gjestedøgn og antall cruise passasjerer som går i land.

12.1 Trafikk til regionen 2024



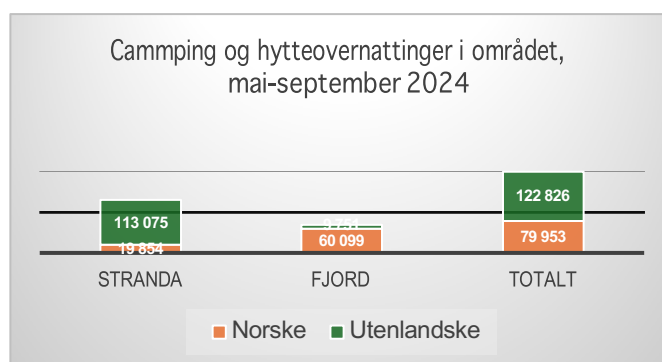
Tbl. 9 Turisttrafikk til regionen sommersesongen 2024

Iht. tabellen ovenfor var det 110 186 hotellgjestedøgn i perioden mai-september i regionen, 202 779 gjestedøgn på camping og utleiehytter og 369 348 cruisegjester. Hotellgjestedøgn, camping og Airbnb fordeler seg hovedsakelig på bygdene Geiranger, Valldal, Stranda, mens cruisegjestene er hovedsakelig i Geiranger og en del til Hellesylt. Den landbaserte trafikken stod for 48% av totaltrafikken, mens cruisetrafikken utgjorde 52% i 2024.



Tbl. 10 Hotellovernattinger i regionen, mai-sept. 2024

Hotelltrafikken fordelte seg med 84% i Stranda kommune og 16% i Fjord kommune. Dette skyldes i stor grad trafikken til Geiranger der også det meste av hotellkapasiteten er. Stranda var størst målt i volum av hotellovernattinger med 93 045 overnattinger, mens det var registrert 17 141 hotellovernattinger i Fjord kommune. Totalt var det registrert ca. 110 000 hotellovernattinger i området i perioden mai-september 2024. Største utenlandsmarked for hotellovernattinger i Stranda kommune var USA, deretter følger Tyskland, Taiwan, Frankrike og Storbritannia. I Fjord kommune var det største utenlandsmarkedet for hotellovernattinger Nederland, deretter følger Tyskland og USA.



Tbl. 11 Camping- og hytteovernattinger i regionen, sommer 2024

Stranda var også størst målt i volum av camping og hytteovernattinger med 132 929 overnattinger, mens det var registrert 69 850 camping- og hytteovernattinger i Fjord kommune. Totalt var det registrert ca. 203 000 overnattinger på camping og hytter i området i perioden mai-september 2024. Største marked for camping og hytter for begge kommuner var Tyskland, deretter følger Nederland og Sverige. Samlet antall personer i mai var 102 889, mens det var 162 543 i juni, 218 369 i juli og 188 108 i august. Perioden juni-august stod for 569 020 gjestedøgn og dagspassasjerer cruise. Dette utgjorde 74% av trafikken i perioden mai-september.

I beregninger av antall overnattinger knyttet til privat utleie gjennom Airbnb i 2024 har vi benyttet åpne tall fra Airbnb/markeds Dashboard. Vi har benyttet følgende data- og metodegrunnlag for å komme fram til mest

mulig nøyaktige tall basert på følgende forutsetninger. Aktive oppføringer og gjestekapasitet er hentet fra AirROI sine åpne kommunerapporter. Disse viser følgende kapasiteter:

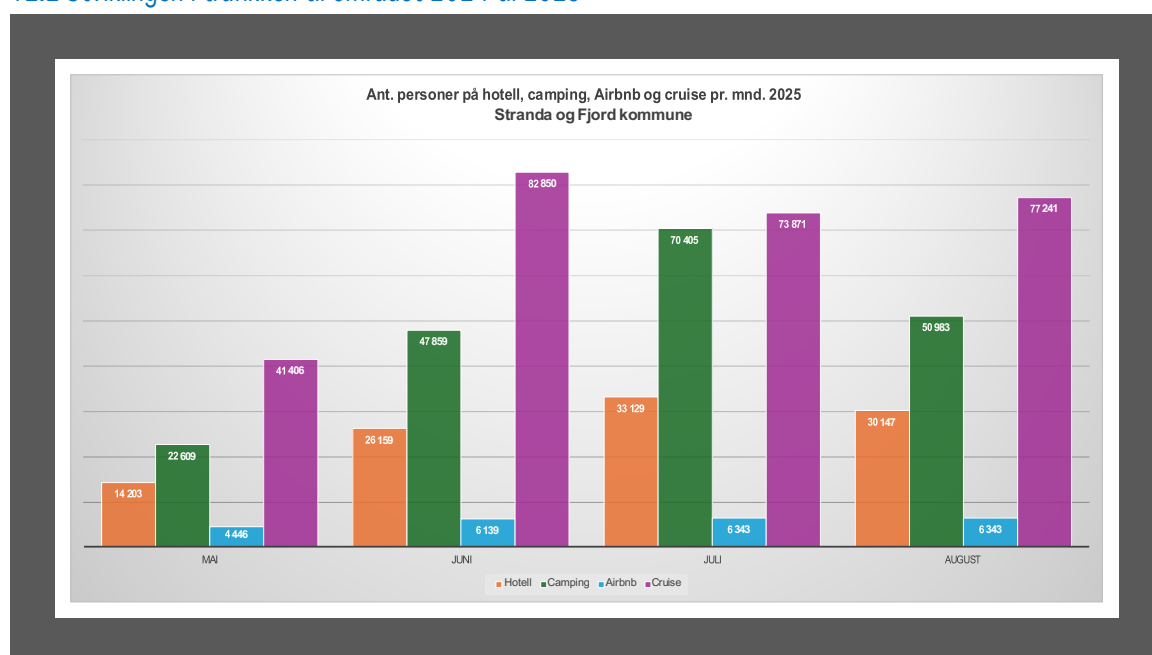
- Stranda har 62 aktive oppføringer med gj.snitt kapasitet på 4,5 gjester. Fjord kommune har 35 aktive oppføringer med gj.snitt kapasitet på 5,8 gjester.
- Vi har beregnet tall for sommersesongen, dvs. perioden 1.mai til 30. september, dvs. 153 netter. Maks. kapasitet (teoretisk) er da antall aktive oppføringer x gj.snitt maks. gjester x antall netter (153).
- Solgte gjestedøgn = Aktive oppføringer x belegg x antall netter. Gj.snitt belegg er beregnet til 55% i perioden juni-august og 33% i mai og september for Stranda kommune. I Fjord kommune er gj.snitt belegg beregnet til 41% i juni-august og 36,3% i mai og september. Videre er det beregnet 80% for faktisk utnyttelse av kapasiteten på hver aktiv oppføring, dvs. at ikke alle aktive enheter er belagt med maks. antall gjester.

Basert på disse forutsetningene har vi beregnet at Airbnb står for 25 532 overnattinger i området i sommersesongen 2024, fordelt på 15 840 overnattinger i Stranda kommune og 9 692 overnattinger i Fjord kommune. Stranda har en betydelig høyere kapasitet (279 sengeplasser pr. natt) enn Fjord kommune som har 203 sengeplasser pr. natt. Dette gir utslag i at Stranda genererer om lag 60% flere gjestedøgn i sommersesongen. Høyere belegg i høysesongen juni-august bidrar ytterligere til forskjellen. Samlet sett viser tallene at Airbnb utgjør en relativt stor sesongbasert overnattingskapasitet i begge kommunene, men med størst effekt i juli og august.

Kommune	Aktive oppføringer (utleieenheter)	Gj. snittlig maks. antall gjester pr. enhet	Maks. sengekapasitet pr. døgn	Maks. sengekapasitet i sesongen (153 døgn)	Estimert antall solgte gjestedøgn
Stranda	62	4,5	279	42 687	15 840
Fjord	35	5,8	203	31 059	9 692
Samlet for området	97		482	73 746	25 532

Tbl. 12. Airbnb kapasitet i Stranda og Fjord kommune

12.2 Utviklingen i trafikken til området 2024 til 2025



Tbl. 13 Antall turister til området pr. mnd. i 2025, fordelt på kategorier

Pr. oktober-25 er det tilgjengelige tall fra SSB for overnattinger fordelt pr. kommune tom august 2025. Når vi sammenligner overnatningsstatistikk for perioden mai-august 2025 med tilsvarende periode 2024, ser vi at det har vært en økning på ca. 9 000 hotellgjestedøgn i perioden fra -24 til -25. Dette er en økning på 9,4%.

Kommersielle campingovernattinger har økt med ca. 13 500 i perioden, en økning på 7,5%.

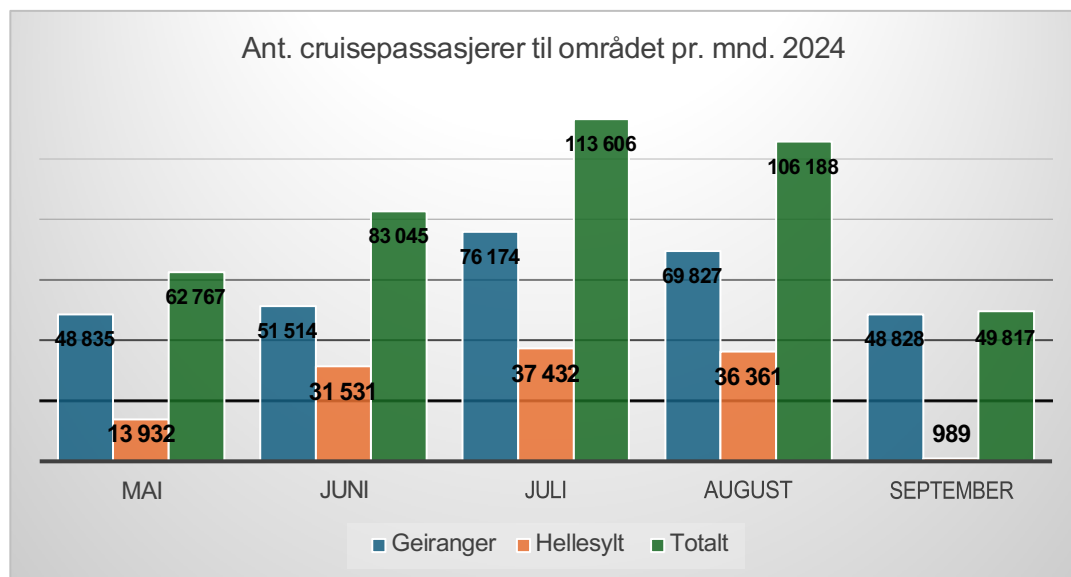
Offisiell statistikk for perioden for Airbnb trafikk er ikke tilgjengelig for 2025, men vi forutsetter tilsvarende økning her som for hotell- og campingovernattinger (+ 8%). Økningen i perioden mai-august er da fra 21 547 i -24 til 23 271 gjestedøgn i -25, en økning på ca. 1 700 gjestedøgn.

Cruisetrafikken i tilsvarende periode viser en nedgang fra -24 til -25. I 2024 var det 325 066 cruisepassasjerer til området i perioden mai-august, mens i 2025 var det 275 008. Nedgangen fra -24 er på 50 058 passasjerer, som er en nedgang på 15,4%.

For området samlet betyr dette en netto nedgang på ca. 27 000 personer som følge av en stor nedgang i cruisetrafikken og en noe mindre økning i den landbaserte trafikken i 2025. Andelen av landbasert trafikk øker, og cruisetraffikkens andel går ned. Det er særlig cruisetrafikken til Hellesylt som går ned (-45%), mens det er registrert en mindre nedgang i Geiranger (-6%).

12.3 Cruisetraffikk til området

Ser vi på cruisetrafikken viser den følgende volum fordelt pr. mnd. i 2024 til hhv Geiranger og Hellesylt. Tabellen viser antall som gikk i land basert på reelt antall passasjerer som var ombord pr. anløp, innrapportert fra rederiene i en utvalgt periode, innhentet av Stranda Hamnevesen. I dette utvalget som var 5 dager med anløp i området var det i snitt 80% av passasjerene ombord som gikk i land. I vår beregninger legger vi derfor til grunn at 80% av passasjerene går i land. Vi gjør også oppmerksom på at her er det ikke talt med antall mannskap som går i land da det ikke finnes tellinger eller målinger på dette. I følge opplysninger fra Stranda Hamnevesen er det ca. 130 000 mannskap totalt som er på skipene som anløp de to havnene i 2025.

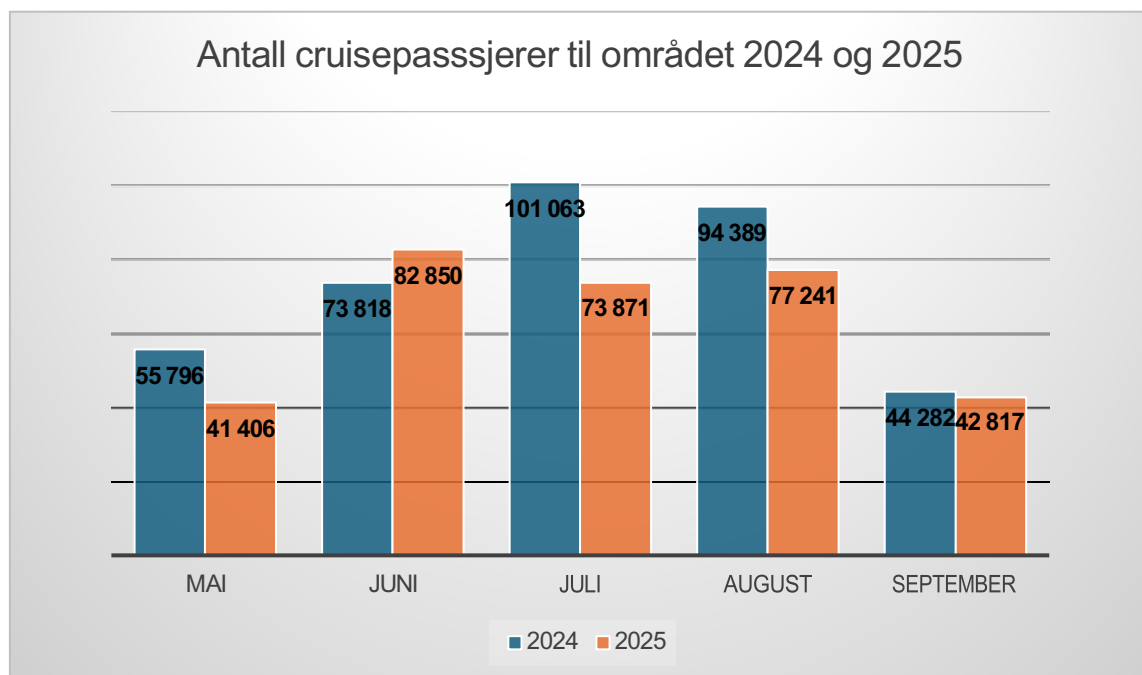


Tbl. 14 Antall cruisepassasjerer til området i 2024, fordelt pr. mnd.

Geiranger og Hellesylt er Norges 3 største cruisehavn, målt i antall cruisepassasjerer. Det er bare Stranda kommune som hadde cruiseskipsanløp i 2024, mens det i 2025 også er 4 anløp i Fjord kommune (Eidsdal). Samlet hadde kommunen 415 516 cruisepassasjerer som gikk i land i bygdene Geiranger og Hellesylt i perioden mai-september 2024. Geiranger hadde 295 176 cruisepassasjerer fra anløp til Geiranger, mens

Hellesylt hadde 120 245 cruisepassasjerer fra anløp til Hellesylt. Det er store forskjeller mellom tall for mai sammenlignet med juli og august der cruisetrafikken dobles målt i antall passasjerer.

Stranda Hamnevesen vedtok i 2017 å innføre en grense på maks. 6 000 cruisepassasjerer pr. dag til Geiranger. I Geiranger var høyeste antall cruisepassasjerer pr. dag i 2024 på 6 296 i juli og 6 925 passasjerer pr. dag i august. I Geiranger var det 2 dager med mer enn 6 000 passasjerer i 2024 og i Hellesylt var det ingen dager med mer enn 6 000 passasjerer pr. dag.



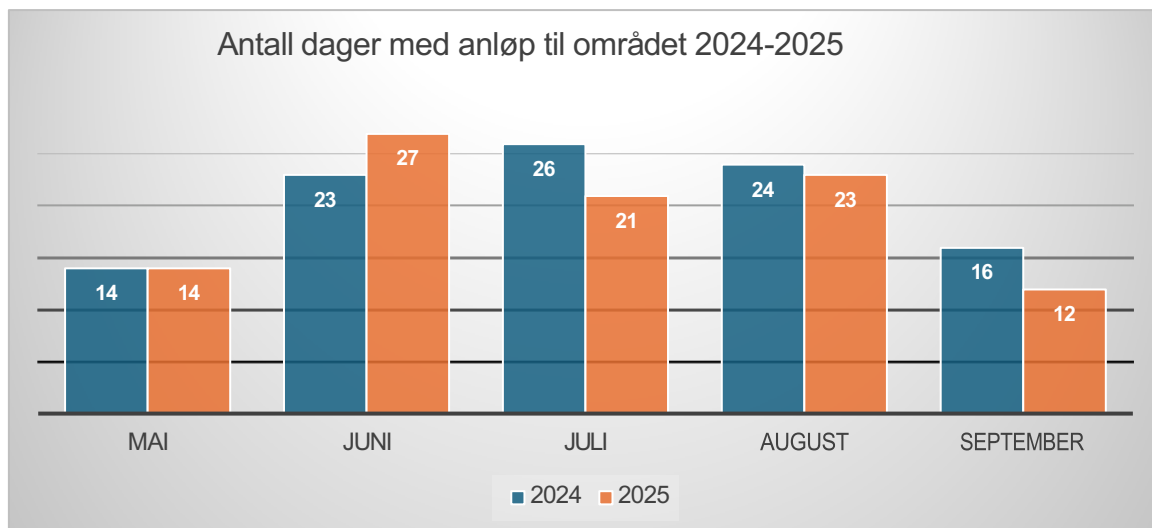
Tbl. 15 Antall cruisepassasjerer til området 2024 og 2025, fordelt pr. mnd.

Cruisetrafikken til området viser en betydelig nedgang fra 2024 til 2025. Basert på ankomstlister med antall passasjerer ombord fra Stranda Hamnevesen, ser vi at det er en relativt stor nedgang i antall cruiseanløp og antall cruisepassasjerer til området totalt fra 2024 til 2025. I perioden mai-september 2025 var det en nedgang på 51 163 cruisepassasjerer som gikk i land i området i forhold til 2024. Dette tilsvarer en nedgang på 13,9% målt i antall passasjerer. For hele året opplyser Stranda Hamnevesen at nedgangen var på 49 672 passasjerer til Geiranger (-13,4%), til Hellesylt var nedgangen 43 741 passasjerer (-34%) og totalt var nedgangen fra 2024 til 2025 på 93 143 passasjerer, en nedgang på 18,6%. I 2025 hadde Geiranger også 2 dager med mer enn 6 000 passasjerer, mens det var ingen dager med over 6 000 passasjerer til Hellesylt.

Nedgangen er desidert størst for cruisetrafikken til Hellesylt, mens Geiranger opplever en betydelig mindre nedgang. Geiranger er for de fleste hovedattraksjonene man skal besøke, og det er derfor naturlig at nedgangen er mindre her.

Ifølge Stranda Hamnevesen skyldes nedgangen først og fremst som følge av strengere miljøkrav (Tier 3 krav fom 1.1.2025) og at avklaring på vedtaket om nullutslipp kom først i august 2024.

I 2025 var det i tillegg 4 cruiseanløp til Eidsdal i Fjord kommune. Kapasiteten på disse skipene er ca. 940 passasjerer, og forutsatt 90% belegg og at 90% av passasjerene går i land, vil dette medføre ytterligere 3 000 cruisegjester til området. Av utfluktsprogrammet for disse anløpene fremgår at 8 av 10 turer hadde Geiranger som utfluktsmål med innlagte besøk på de mest populære attraksjonene. (*European Cruise Service*).

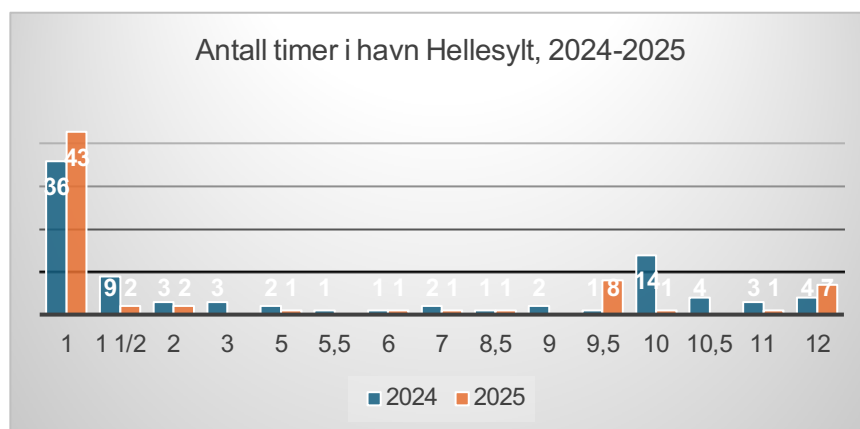


Tbl. 16 Antall dager med anløp til området 2024-2025

Tbl. 16 viser antall dager med anløp i området, dvs. til enten Geiranger eller Hellesylt eller til begge havner. Antall anløpsdager øker i juni, mens det er en nedgang i juli og september.

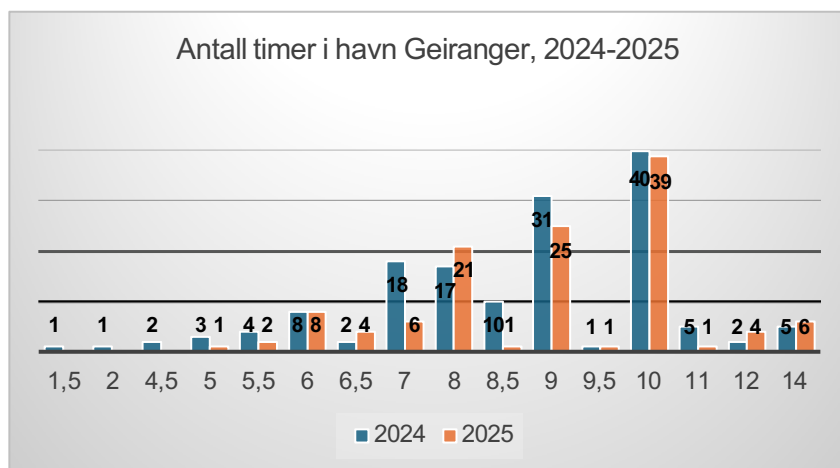
I 2024 var det 3 dager med 5 cruiseskip på samme dag til området, dette økte til 5 dager i 2025. Det var 6 dager med 4 anløp til regionen pr. dag i 2024, mens det i 2025 er forventet 4 dager med 4 anløp.

I 2024 var det 53 dager med anløp i begge havner samme dag, men det var bare 23 av disse dagene der det var heldagsanløp i begge havner. Dette er iht prognosene forventet å reduseres til 9 dager i 2025. De øvrige dagene, dvs. 30 av 53 dager var det delvis korttidsanløp og delvis heldagsanløp. Hellesylt hadde 50 korttidsanløp (1-2 timer) i 2024 og det forventes 47 korttidsanløp i 2025. I Geiranger var det 5 korttidsanløp i 2024 og det forventes ingen i 2025.



Tbl. 17 Antall timer i havn i Hellsylt, 2024-2025

Tabell 17 viser antall timer i havn for anløp til Hellsylt. Her ser vi at de fleste anløpene er såkalte korttidsanløp på 1-2 timer der en del passasjerer går i land for enten å delta på en utfukt med buss som bl.a. går til Geiranger. En del utfukter fra Hellsylt går også til Strandafjellet og til andre områder i regionen som Nordfjord med Briksdalsbreen og Loen Skylift som reisemål. Hellsylt har også noen ukentlige anløp av cruiseskip som ligger 9-10 timer i havn. I disse tilfellene er det langt flere av passasjerene som går i land for å oppleve Hellsylt området på egen hånd, i tillegg til at det er en andel som drar på utfukter.



Tbl. 18 Ant. timer i havn i Geiranger, 2024-2025

De fleste anløpene til Geiranger er kl. 08.00 og avreisetid for de fleste er kl. 18.00. I Hellesylt er bildet noe mer sammensatt med en topp på morgenen mellom 08.30 og 09.00 og med avreisetid enten mellom 09.30 og 10.00 for skipene med korttidsopphold, mens anløp som ligger i Hellesylt hele dagen i hovedsak har avreise mellom kl. 20.30-21.00. Både for Hellesylt og Geiranger er det mandager, tirsdager og onsdager som er de mest benyttede ankomstdagene.

12.4 Fergetrafikken Hellesylt-Geiranger

Fergesambandet Hellesylt-Geiranger er en viktig tilførselslinje til og fra Geiranger og knytter sammen de to sentrale bygdene i Stranda kommune. Fergesambandet driftes av 2 rederier, The Fjords og FjordX. I 2024 var det totalt registrert ca. 268 000 passasjerer med fergene til og fra Geiranger. The Fjords er den største operatøren og står for 82% av trafikken på sambandet og fraktet i sesongen mai-september ca. 193 000 passasjerer. (The Fjords). Sommertrafikken utgjør ca. 91% av helårstrafikken deres på sambandet. Ifølge The Fjords fraktet de i sommersesongen -24 til sammen 22 171 biler, 2 929 busser og 1 167 motorsykler mellom Hellesylt og Geiranger.

Fom 1.1.2026 skal alle skip under 10 000 br.t. som trafikkerer verdensarvfjordene være utslippsfrie og fergene som benyttes i dag vil ikke tilfredsstillе dette kravet. Det arbeides nå med å få vernestatus for fergene og på den måten kunne unngå kravet om utslippsfri drift da vernede skip er unntatt for dette kravet. (The Fjords).

Fjord1 har nå søkt om konsesjon for fergedriften Hellesylt-Geiranger fom 2025 og 10 år fremover basert på at de tar tilbake de to fergene som The Fjords benytter i dag. (Nyss, 12.6.25). Begge fergene er eldre skip og The Fjords har brukt betydelige beløp på å bygge fergene om til lavutslipp. Fjord1 har søkt om dispensasjon fra nullutslippskravet. Både Stranda kommune og Stranda Hamnevesen går imot denne disposisjons-søknaden da den ikke oppfyller miljøkravene som gjelder fom 1.1.26. På sikt skal de to ferjene bli elektriske. Planen er at dette skal skje første halvår 2026, ifølge The Fjords.

12.5 Annen passasjertrafikk på verdensarvfjordene

Det er flere selskaper som driver sightseeing trafikk på verdensarvfjorden med utgangspunkt i Geiranger eller Hellesylt. Samlet for de fire største aktørene er det beregnet at det i 2024 var ca. 160 000 passasjerer som deltok på en av sightseeingturene som trafikkerer verdensarvfjorden. Av disse var det ca. 35 000 passasjerer som deltok på turer med RIB båter. I 2024 var det 6 aktører som leide ut kajaker og til sammen var det 120 kajaker til utleie for publikum.

Kystruten har anløp til Geiranger hver dag i sommersesongen og setter i land passasjerer som kjører med buss tilbake til Ålesund. I tillegg er det en del båttrafikk med cruisepassasjerer og andre turister fra Ålesund til Geiranger som reiser med båt en vei og med buss andre veien.

13. Bil- og busstrafikk i området

13.1 Busstrafikk

En stor del av trafikken til området kommer med privatbiler, bobiler og busser. I tillegg benyttes det et stort antall busser til å betjene cruisetrafikken til området for deres utfluktsprogrammer. Det betyr at både landbasert turisme og cruiseturisme belaster veinettet og bidrar til stor busstrafikk i området. I tillegg er det en del busstrafikk fra andre cruisehavner i regionen som Nordfjordeid, Olden/Loen, Hellesylt og Ålesund og som i stor grad skal til Geiranger, ofte via Hellesylt. I tillegg kommer busstrafikken fra turoperatører som kjører inn i området, enten som gjennomgangstrafikk, dagsbesøkende eller som overnattingsgjester i området. Det er også en del busstrafikk, spesielt fra Hellesylt, som kjører ut fra området og til Nordfjord og tilbake samme dag til cruiseskipet.

Fra cruiseskipsanløp i Geiranger og Hellesylt er det estimert at ca. 35% av passasjerene ombord drar på organiserte utflukter. (*Stranda Hamnevesen*). Fra Geiranger var det ca. 114 000 cruisepassasjerer på organiserte utflukter der ca. 90% var på utflukter med buss, de resterende 10% med båt. Fra Hellesylt var det ca. 54 000 passasjerer på utflukter hvorav ca. 38 000 var på busstur. Disse utfluktene alene er estimert til å benytte ca. 3 100 busser i løpet av sesongen. (*Stranda Hamnevesen*). Ifølge Stranda Hamnevesen var det i 2024 og 2025 ca. 10% av passasjerene som gikk i land fra heldagsanløp i Hellesylt som besøkte Geiranger. I tillegg kommer det busser med cruisepassasjerer fra Nordfjord som medfører ca. 360 busser inn til området i løpet av sesongen 2024. En del busser kommer også, ifølge flere informanter, fra Ålesund med cruisepassasjerer på tur til Geiranger og ofte som en kombinasjon med buss en vei og båt andre veien. Strandafjellet opplyser at de hadde ca. 500 bussankomster fra cruiseanløp i 2024. Disse kom hovedsakelig fra Hellesylt og Ålesund. Fergeforbindelsen Hellesylt-Geiranger fraktet i 2024 til sammen 3 064 busser til eller fra Geiranger. Scenic Geiranger turen ble kjørt av 315 busser med utgangspunkt i Hellesylt eller Nordfjord. Det er ikke kjent hvor mange bussankomster det er fra Ålesund og Åndalsnes med cruisepassasjerer, men også her antas det å være relativt høye tall. Totalt er de ca. 3 500 busser som kjører rundt om i området i sommersesongen, hvorav 3 160 kjører fra Geiranger eller Hellesylt. Det betyr at det er i gjennomsnitt 26 busser pr. dag som kjører på cruisepassasjerer rundt om i området.

I Geiranger er det 3 selskaper som drifter «Hop on Hop off» busser og disse kjører hvert 15 min. fra Geiranger sentrum. Det betyr en rekke bussbevegelser i tillegg til andre sightseeingbusser langs en allerede sterkt trafikkert veistrekning.

Fergesambandet Linge-Eidsdal er en viktig tilførselslinje til og fra Geiranger, Ålesund og Valldal og videre til og fra Trollstigen. I 2023 ble fergesambandet elektrifisert og i 2024 ble bilkapasiteten pr. ferge økt fra 35 biler til 80 biler. Den økte bilkapasiteten på fergene medførte også at ved hver fergeankomst ble det dobbelt så store bil og buss puljer som kommer i land til samme tid, noe som økte intensiteten betraktelig og med mer konsentrert trafikk på veiene. I Eidsdal sentrum merker man negative konsekvenser av den økte intensiteten i trafikk da det ikke er tilrettelagt godt nok for gående og for lokalbefolkning med hensyn til sikre ferdselsmuligheter langs veien.

13.2 Bil- og busspasseringer på Statens Vegvesen sine tellepunkter i regionen

Statens Vegvesen har flere tellepunkter for veitrafikk som passerer på sentrale steder i området. I tbl. 19 nedenfor vises en oversikt over antall kjøretøy som passerte på noen utvalgte, sentrale strekninger for turisttrafikken i området i perioden juni-august 2024. Alle tellepunktene som er vist i tabellen er en del av Nasjonal Turistveg Geiranger-Trollstigen som går fra Åndalsnes til Langvatnet ovenfor Geiranger.

ÅDT pr. dag i juni-august 2024, passeringer på utvalgte strekninger			
Geiranger, Utsikten	1 133 passeringer til G. pr. dag	988 passeringer til Djupvasshytta pr. dag	Totalt 2 120 passeringer pr. dag
Ørnesvingen	680 passeringer til Geiranger	1 122 passeringer fra Geiranger til Eidsdal	Totalt 1 802 passeringer pr. dag
Valldal	1 134 passeringer inn til Valldal	1 140 passeringer til Linge	Totalt 2 274 passeringer pr. dag
Trollstigen	936 passeringer pr. dag til Valldal	770 passeringer til Åndalsnes pr. dag	Totalt 1 706 passeringer pr. dag

Tbl. 19 Kjøretøy passeringer på utvalgte strekninger i området, juni-august 2024

På punktet Utsikten og Djupvasshytta ble det registrert 2 120 passeringer pr. dag, i Ørnesvingen ble det i sommersesongen 2024 registrert 1 800 passeringer daglig. Gjennom Valldal ble det registrert 2 274 passeringer daglig og i Trollstigen ble det registrert 1 706 passeringer. Tallene for Valldal og Trollstigen er noe lavere enn normalt da Trollstigen ble stengt pga. rasfaren som oppstod i deler av sommersesongen 2024. Tallene er for den samlede veitrafikken på tellepunktene inkluderer privatbiler, bobiler og busser. I tillegg blir annen trafikk også registrert som f.eks. annen tungtrafikk og kjøring fra fastboende i området. (Statens Vegvesen).

14. Besøk på attraksjoner og severdigheter

Det var i 2024 om lag 170 000 cruisepassasjerer som deltok på organiserte utflukter fra Hellesylt eller Geiranger. Av disse var det 142 000 som deltok på bussutflukter. De øvrige deltok på ulike fjordsightseeing- eller ribbåt turer. Alle disse busslastene har inkludert besøk til noen attraksjoner og severdigheter.

Dalsnibba registrerte i 2024 1 316 busser inntil platået, Norsk Fjordsenter registrerte 371 busser, Strandafjellet hadde ca. 500 busser med cruise gjester og Norangsdalen hadde besøk av 176 busser. 226 busser passerte Ørnesvingen og Flydalsjuvet og 126 busser var inntil Westerå Gard. Dette er busser med både cruisepassasjerer og landbasert turgrupper.

Det går også noe busstrafikk ut av området, det ble registrert 74 busser som kjørte til Briksdalsbreen i Nordfjord og 27 busser til Loen. 18 busser kjørte over Trollstigen. Denne var imidlertid stengt store deler av sesongen-24.

Nedenfor vises en oversikt over de mest sentrale besøksstedene for busstrafikk med cruisepassasjerer i sesongen -24 samt en oversikt over båt- og fergetrafikk og aktiviteter i området i 2024.

Busstrafikk med cruisepassasjerer 2024		
Utfuktsmål	Antall busser	Antall passasjerer
Dalsnibba	1 316	59 220
Strandafjellet	500	25 000
Norsk Fjordsenter	371	16 695
Scenic Geiranger tur	315	14 175
Ørnesvingen	226	10 170
Norangsdalen	176	7 920
Westerå gard	126	5 670
Norddal	124	5 580
Briksdalsbreen, Olden	74	3 330
Hoven, Loen	27	1 215

Tbl. 20 Busstrafikk med cruisepassasjerer 2024, utfuktsmål

Trafikk på ulike aktiviteter og båttrafikk i området 2024	
The Fjords, ferge Geiranger-Hellesylt	211 678 passasjerer, 3 064 busser, 24 833 biler og bobiler, 1 173 MC
FjordX, ferge Geiranger-Hellesylt	48 000 passasjerer
Fjordservice	74 120 passasjerer
Fjord guiding (Fjord Explorer)	23 500 passasjerer
Fjord Guiding, RIB turer	35 258 passasjerer
Bonseye, RIB turer	13 777 passasjerer
Cruiseservice, fjordsightseeing	11 471 passasjerer

Tbl. 21 Oversikt over trafikk på ulike aktiviteter og båttrafikk

15. Verdiskaping fra reiselivet i Fjord og Stranda kommune

Stranda kommune hadde i 2023 434 personer sysselsatt innenfor reiselivsnæringen og Fjord kommune hadde 91 personer. De kommunale inntektene fra personskatt fra sysselsatte innen reiseliv var hhv. 12 mill. kr. og 2, 5 mill. kr, til sammen 14,5 mill. kroner i skatter. (Kilde: NHO Reiseliv).

Innovasjon Norge publiserte i 2024 en oversikt over reiselivets verdiskaping for 2023, fordelt pr. kommune. Verdiskaping er definert som driftsresultat pluss lønnskostnader. Nedenfor vises tallene fordelt pr. kommune og samlet og inndelt i de ulike deler av reiselivsnæringen. (Kilde: Reiselivets verdiskaping, Innovasjon Norge/Asplan Viak 2024)

Tbl. 22: Verdiskaping 2023 fra reiselivsnæringen						
	Overnatting	Servering	Kultur- og underholdning	Transport	Formidling	Totalt
Fjord kommune	16 293 000	14 497 000	1 111 000	4 215 000	2 787 000	38 904 000
Stranda kommune	113 111 000	28 910 000	19 134 000	42 470 000	36 774 000	240 399 000
Totalt	129 404 000	43 407 000	20 245 000	46 685 000	39 561 000	279 303 000

Tbl. 22 Verdiskaping fra reiselivsnæringen i 2023

Samlet verdiskaping i de to kommunene i 2023 var kr. 279 mill. Av dette stod Stranda kommune for kr. 240 mill. mens verdiskapingen i Fjord kommune var kr. 39 mill. Overnattingsvirksomhet er den største sektoren og representerer 46% av den totale verdiskapingen og der vel 90% av verdiskapingen skjer i Stranda kommune.

Basert på SSB sine gjestedøgnstatistikker for 2024 og cruiseankomster til Hellesylt og Geiranger i 2024 viser tabellen nedenfor gjennomsnittlig forbruk for de ulike reisende i Norge, basert på tall fra Innovasjon Norge sin turistundersøkelse for sommeren 2023. Tallene er justert opp til -24 tall basert på KPI for 2023-2024.

Innovasjon Norge sin cruiseundersøkelse fra 2019, som er den siste gjennomførte, viser at cruisepassasjerers gjennomsnittlige dagforbruk i land i 2019 var kr. 510. Omregnet til 2024 kroner gir dette et sammenlignbart døgnforbruk på ca. kr. 620. Dette gir følgende nøkkeltall for tilreisendes omsetning i 2024.

TbL. 23: Gjennomsnittlige døgnforbruk i 2024 for ulike reisende i Norge	
Norske ferierende sitt døgnforbruk	988 kroner
Utenlandske ferierende sitt døgnforbruk	1 570 kroner
Cruisegjesters forbruk i land	620 kroner

TbL. 23 Gjennomsnittlig forbruk i 2024 for ulike turistsegmenter

I 2024 var det iflg. SSB registrert 157 616 norske gjestedøgn og 180 889 utenlandske gjestedøgn i Stranda og Fjord kommune. Videre var det registrert 415 516 cruisegjester som gikk i land i området. Basert på gjennomsnittlig forbruk for de ulike type tilreisende i tbL. 2 tilsvarer dette en total omsetning på 697 mill. kr. i de to kommunene i 2024.

I rapporten «Konsekvensanalyse nullutslippsvedtak Geiranger som reisemål» fra Menon, 2022, anslår man at 103 mill. av Geirangerbaserte inntekter fra turismen kommer fra cruiseturisme.

Turismen til området har også noen økonomiske konsekvenser for kommunene. Kommunene har bl.a. kostnader knyttet til ulike tiltak som f.eks. infrastruktur som følge av turismen. Det opplyses fra Fjord kommune at kommunen har en del kommunale forpliktelser også til hytteturister som har eiendom i kommunen der de har rett på en del kommunale ytelser på lik linje med de fastboende i kommunen. Dette er også forhold som må tas med i betraktningen når man ser på den samfunnsøkonomiske betydningen av turismen for kommunen og for den lokale verdiskapingen.

16. Analyse av de 8 tålegrensedimensjonene

I våre vurderinger legger vi til grunn tilgjengelig informasjon innhentet fra næringsaktører, statistikkbanker og intervjuer/samtaler samt innbyggerundersøkelsen, folkemøter i området og innspill fra møter i arbeidsgruppen. Vi baserer analysen på metodene som er beskrevet innledningsvis, *Carrying Capacity*, *Visitor Flow Management* og *Limits of acceptable change*. Videre foretar vi kvalitative og kvantitative vurderinger ut fra 8 dimensjoner som vist i fig. 2.

16.1 Infrastruktur og transport

Veitrafikk

Infrastrukturen i Stranda og Fjord kommune er ifølge flere informanter under betydelig press i turistsesongen, og kapasitetsutfordringer er godt dokumentert i kommunens planer. Stranda kommune peker i sin samfunnsdel på at økende turisme har avdekket manglende eller underdimensjonert infrastruktur på kritiske punkter som parkering, veinettet, gangveier og sanitæranlegg. Særlig i Geiranger oppstår det køer og kapasitetsproblemer i høysesongen. Veiene til bygden er smale og sårbare for stor trafikk med busser og bobil, og det er begrenset med parkeringsplasser når tusenvis av dagsbesøkende ankommer samtidig med ferge, cruiseskip, busser, bobil og privatbiler. Fjord kommune opplever lignende press langs fylkesvei 63 gjennom Norddalen og fergesambandet Eidsdal -Linge og på veien videre gjennom Valldal til Trollstigen som er en populær turistvei. Trafikksikkerheten er tidvis svært utfordrende med store kjøretøy på smale veier.

Geirangerveien (fv 63) inn og ut av Geiranger medfører betydelig trafikk av privatbiler, bobiler og busser fra øst og fra Strynefjellsvegen der det kommer en del trafikk fra Stryn og Nordfjordregionen, bl.a. en del busstrafikk fra cruiseskip i Nordfjord som er på dagsutflukt til Geiranger. Veien her er delvis vernet og delvis fredet. Dette gjør det komplisert å få til utbedringer. I tillegg kommer det mye trafikk andre veien fra Ålesund, Eidsdal og ned Ørnevegen, gjennom Geiranger sentrum og opp Geirangerveien mot toppen av fjellplatået. Ørnevegen ned mot Geiranger og veien videre ut fra Geiranger er en meget belastet veistrekning, også denne med hårnålsvinger og et utsiktsplatå på toppen av svingene. Her er det tilrettelagt for parkering for biler og busser, men kapasiteten står ikke i forhold til trafikkvolumet. Dette medfører til tider trafikkaos, parkering i veibanen og på steder der parkering ikke er tillatt.

Valldal opplever mye gjennomgangstrafikk av biler, bobiler og busser. Denne trafikken kommer begge veier, dvs. på vei til Trollstiplatået og på vei ned fra platået. Fv. 63 går gjennom sentrum av Valldal og skaper til dels farlige situasjoner for myke trafikanter og for fastboende langs veien, ifølge informanter, noe som også bekreftes i innbyggerundersøkelsen og på innbyggermøte i Valldal i mai -25. Veikapasiteten er i deler av sommersesongen sprengt, spesielt med busser og bobiler til og fra Trollstigen. Dette medfører stor slitasje på veinettet og det er mangel på parkeringsplasser.

Mye av trafikken til og fra Geiranger skal innom Dalsnibba Skywalk og stopper også ved Flydalsjuvet. Geirangerveien er smal og bratt, med hårnålsvinger og begrenset kapasitet. Særlig utfordrende er det når busser og bobiler kommer samtidig i stort antall. Dette byr på en rekke utfordringer da trafikken i høysesongen er meget stor og ofte konsentrert til noen timer på dagen. Kapasiteten på veistrekningen står ikke i forhold til den reelle trafikken, og det mangler bl.a. toaletter, skilting og tilstrekkelig parkeringsmuligheter. Det store volumet fører også til forsøpling og villcamping, noe som bl.a. har negative konsekvenser for naturen og for lokalbefolkningen. Volumet av tilreisende reduserer også kvaliteten på opplevelsen for de tilreisende.

Sommeren 2025 var det en hendelse med en svensk turbuss som kjørte i grøften i Kopsvingane på vei ned til Geiranger. Dette førte til full stans i trafikken begge veier og med stillestående kø fra svingene og ned til og gjennom Geiranger sentrum og videre opp Ørnevegen. Området er derfor veldig sårbart for hendelser i trafikken da det ikke er alternative veier å om dirigere trafikken til. Mange kjøretøy til samme tid gir merkbar støy og eksos i de mest belastede timene. Stor gangtrafikk i små og trange gater rundt kai og sentrum i Geiranger skaper til tider kaos og farlige situasjoner. Smale kjørefelt, mange bobiler og busser samt syklistene og fotgjengere på samme areal øker også risikoen for uønskede hendelser.

Fv. 63 er den eneste veien inn og ut av Geiranger i tillegg til fergeforbindelsen til og fra Hellesylt. Fergetrafikken som medfører et stort antall busser, bobiler og privatbiler kommer også inn og ut av Geiranger sentrum. I Hellesylt sentrum mangler det gangveier, offentlige toaletter og tilrettelegging av sikre turstier. Også Stranda sentrum beskrives av aktører som lite tilrettelagt for turister med få tilbud, aktiviteter og servicefunksjoner som kan holde på gjestene utover et kort stopp.

Stekningen Geiranger sentrum og opp mot Norsk Fjordsenter er direkte farlig for gående. Dette fremkommer gjennom både egne observasjoner og fra informanter og i innbyggerundersøkelsen. Her finnes det ikke fortau eller annet reservert område for gående. Mange gående benytter Fossestien fra sentrum og opp mot senteret, men det er også mange gående langs veien. Biler og busser kommer kjørende i relativt høy fart og gående presses ut i grøften. Det er bare et tidsspørsmål før det her kan skje ulykker med personskade.

Sentrum i Geiranger består i stor grad av en del gamle nøstehus langs indre deler av havnen. De fleste av nøstehusene er i dag serveringsteder, skjenkesteder og suvenirbutikker. Området er trangt og i

sommersesongen er det tett med folk. Man får nærmest følelsen av å være i en typisk turistgate som man finner mange andre turiststeder, og som overhodet ikke representerer det autentiske med kulturhistorien og sjarmen som dette området kunne hatt med noe mindre trafikk og mer variert type næringsvirksomhet.

Mangel på nok offentlige toaletter, renovasjonsløsninger, parkeringsplasser og informasjonstiltak for turister i høysesongen har blitt påpekt som et problem av lokalbefolkningen i flere av bygdene. Området opplever i perioder overfylte søppelkasser, sanitæranlegg som ikke strekker til og generell slitasje på offentlige rom på grunn av mengden turister. Slitasje på infrastruktur og en eventuell økning i trafikken kan medføre uforholdsmessige store utslag i slitasje og redusert opplevd kvalitet blant både lokalbefolkning og de tilreisende.

Gjennomgangstrafikken påpekes som et stort problem av flere. Mye av denne trafikken stopper ikke og legger heller ikke igjen penger lokalt. Trafikken er kun en belastning for infrastrukturen, spesielt veinettet, og bidrar til slitasje, utslipp og kødannelse. Dette gjelder spesielt i Geiranger og Valldal.

Parkering

Det store volum av kjøretøy inn i området skaper også et press på behovet for parkeringsplasser som i dag er begrenset. Det rapporteres om at privatbiler og bobiler parkerer i veiskulderen i 80 soner. Dette er ikke lov og her overskrider man både en trafikkmessig og juridisk tålegrense. Parkering ved Gudbrandsjuvet er også et problem, ifølge informanter. Mange busser stopper her og det er ikke tilrettelagt for det volum av busser som kommer til samme tid og dette medfører også at det ikke er parkeringsplass til privatbiler som ofte er et mer kjøpekraftig publikum. I noen tilfeller må bussjåfører og andre ut for å dirigere trafikken for å løse opp i køer og feilparkeringer. Det i seg selv indikerer at man overskrider en tålegrense.

Planene om en parkeringstunell i Geiranger vil bedre parkeringsforholdene for bygden, men samtidig bare bidra til å flytte en del av bilene bort fra sentrum og veiene. En parkeringstunell vil ikke alene løse problemet med trafikkvolumet. Etter vår vurdering bør det også gjøres tiltak for å få ned antall biler og busser og ikke bare øke antall parkeringsplasser.

Parkeringsplasser i de mest trafikkerte områdene er begrenset, noe som fører til improvisert og ulovlig parkering og som ytterligere skaper kaos og farlige trafikale situasjoner. Det kommenteres også fra næringsaktører og lokalbefolkning at det er mangel på ladeplasser for elbiler i området. Det er også registrert mangel på godkjente bussholdeplasser som oppfyller krav til parkering og av- og påstigning. Næringen i Geiranger har overfor Stranda kommune foreslått et areal i Geiranger sentrum som kan opparbeides som parkeringsplass for busser, men forslaget er ikke blitt tatt videre av kommunen med tanke på realisering.

Stranda skisenter opplyser at de har god parkeringskapasitet og har ikke problemer med bil- og bussparkering selv på travle dager.

Ferger

Det er i 2025 to fergeselskap som trafikkerer strekningen Hellesylt-Geiranger med bil- og passasjerferger i sommersesongen med til sammen 3 ferger. I 2024 fraktet de to fergeselskapene ca. 270 000 passasjerer på denne ruten. The Fjords fraktet med sine to ferger ca. 29 000 kjøretøy på strekningen i 2024.

Fergesambandet Linge-Eidsdal er en del av fv. 63. Fergekapasiteten på strekningen ble i 2024 doblet ved at det ble satt inn større ferger som kan ta 80 biler mot tidligere 35 biler pr. ferge. Dette minsker ventetid på fergestrekningen, men medfører også at det ved hver fergeankomst kommer i land dobbelt så store billaster

enn tidligere på begge sider av fergesambandet og dermed øker trafikken i intensitet og mengde ut fra fergekai i forhold til tidligere. I juli 2024 gikk trafikken ned med 25% som følge av stengningen av Trollstigen. (Storfjordnytt, 6.9.24)

Statens Vegvesen sine trafikktegninger på utvalgte strekninger og målepunkter i perioden juni-august 2024 viser at det var 2 120 passeringer pr. dag i hårnålsvingene i Geirangerveien, 1 802 passeringer i Ørnevegen pr. dag og 1 706 passeringer i Valldal til og fra Trollstigplatået.

Overnatting

Området har moderat med kommersielle overnattingsbedrifter gitt betydningen som turistdestinasjon. Begge kommunene har begrenset tilbud av hotell overnatting. Det er spesielt tettstedene Geiranger, Stranda og Valldal som har overnattingskapasitet på hoteller, camping og hytter. Airbnb tilbud finnes også i stor grad på disse stedene, men også i andre deler av området. Hellesylt har ikke hotellfasiliteter. Total hotellkapasitet i området basert på dette er ca. 570 hotellrom/1140 hotellsenger. Videre er det ifølge SSB registret ca. 1 950 hytter og fritidsboliger i området. Antall registrerte utleieenheter i området via Airbnb er 97 med en samlet kapasitet på 482 senger. Aktører i området påpeker at flere kommersielle overnattingsteder må på plass for å få tilreisende til å overnatte, bli lengre i området og fordele trykket utover på flere destinasjoner.

Sesongsvingningene gjør at kapasitetsutnyttelsen er svært varierende. Det er fulle hus og tilnærmet sprengt kapasitet i høysesongen, mens det resten av året er mye ledig. Selv om det er betydelig overkapasitet på overnattingssiden i lavsesong vurderer vi ikke at overnattingskapasiteten i høysesongen er over en anbefalt tålegrense. Tvert imot vil økt overnattingskapasitet kunne være en faktor som kan påvirke den store gjennomgangstrafikken og dagstrafikken som ikke stopper og overnatter til å bli i området i stedet for å bare passere gjennom bygdene. Dette må imidlertid vurderes opp mot om man faktisk ønsker å ha flere gjester i høysesongen i området. I så tilfelle bør dette være utenom de største press punktene som bl.a. Geiranger. Trafikken er ujevnt fordelt, og i områder utenfor Geirangerregionene er det til tider mye ledig overnattingskapasitet som kunne vært utnyttet dersom trafikkfordelingen var jevnere fordelt i området.

Havn

Geiranger og Hellesylt er til sammen den tredje mest besøkte cruisehavnen i Norge, etter Ålesund og Bergen. Geiranger har en relativt liten havn uten dypvannskai der skipene enten benytter Seawalk eller ankrer opp på fjorden og benytter tenderbåter til å frakte passasjerene til og fra land. Seawalk installasjonen tillater de største skipene å anløpe Geiranger. Stranda Hamnevesen har vedtatt en grense på maks. antall passasjerer pr. dag i Geiranger til 6 000 i perioden 20. juni til 10. august. Hellesylt cruisekai har en lengde på 143 meter. Havnen her kan også ta imot anløp av de største cruiseskipene. I Hellesylt er det kun mulig å ta imot ett skip til kai til samme tid. Havnene opererer noen dager nær sin kapasitetsgrense når det er flere skip inne samtidig og når det er anløp både i Geiranger og Hellesylt samme dag.

Stranda Hamnevesen KF har besluttet å etablere ny kai- og ladeinfrastruktur i Geiranger, i Hellesylt og på Stranda for å løse kravene til nullutslepp i Geirangerfjorden for mindre passasjerskip. I løpet av 2025 vil det bli etablert nye flytemoloer i Geiranger, Hellesylt og Stranda. I Geiranger blir det lademuligheter for passasjerbåter opp til 400 passasjerer, og samtidig blir det lagt ladestrøm til fergeleiet i Geiranger.

Både Hellesylt og Stranda vil få 50 meters flytemoloer. Hellesylt Brygge er planlagt etablert ut fra Hellesylt kai og tilpasset større fartøy og med muligheter for ladestrøm og landstrøm. Stranda Brygge er planlagt etablert med ny kai infrastruktur tilpasset større fartøy. Når anlegget på Stranda står ferdig, vil dette gjøre det mulig

med fremtidige anløp av mindre cruiseskip til Stranda. Dette vil bedre havneinfrastrukturen og gi muligheter for bedre spredning av anløp av mindre cruiseskip som igjen kan bety en avlastning for Hellesylt og Geiranger.

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. Begge havnene i området kan ta imot skip på denne størrelsen.

Vi vurderer her havnenes maksimale tålegrense sett i relasjon til havnekapasitet, dvs. disponibel kaiplass 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. Denne må sees i en helhetlig sammenheng slik vi gjør ved å vurdere 8 ulike dimensjoner knyttet til reisemålets tåleevne.

Isolert sett er havneinfrastrukturen knyttet til å ta imot cruiseanløp mer enn stor nok i forhold til cruiseskipenes størrelse. Det er konsekvensene på land som følge av det store volumet av cruisetrafikk som i stor grad medfører overskridelse av infrastrukturens tålegrense. Cruisetrafikken medfører mye busstrafikk langs veiene i tillegg til annen turisttrafikk, spesielt i Geirangerområdet. I Hellesylt er havneinfrastruktur knyttet til cruiseanløp også stor nok, men med de samme konsekvenser som i Geiranger. 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 området. I den grad man skal regulere cruisetrafikken bør dette baseres på antall passasjerer til samme tid.

Infrastruktur og transport er en kritisk dimensjon hvor dagens nivå av turisme i sommersesongen til tider er over grensen for det reisemålet kan håndtere på en god måte. Dette gjelder spesielt i Geirangerområdet langs fv. 63, men også i Valldalområdet. I sommersesongen er flaskehalsene tydelige. Veien inn til Geiranger og fergeforbindelsene har til tider kø og kapasitetsproblemer, og lokalt meldes det om stor slitasje på infrastruktur og mange farlige trafikksituasjoner. Veinettet er smalt og utdatert. Spesielt buss- og bobiltrafikken skaper flaskehalser ved Ørnevegen, Flydalsjuvet og i sentrum av Geiranger. Hop on/hop off busser forsterker problemet. Parkering og sanitærforhold er ikke dimensjonert i forhold til trafikken.

Infrastrukturkapasiteten er langt lavere enn dagens trafikkvolum i deler av høysesongen, spesielt i Geiranger og tidvis også i Valldalområdet. Vi vurderer det slik at tålegrensen er betydelig overskredet i disse områdene i deler av sommersesongen, spesielt i perioden juni-august. Utviklingen innenfor denne dimensjonen er heller ikke i tråd med lokale mål og kommunale planer, og vi vurderer denne dimensjonen som en av de mest kritiske i analysen. Vurderingene er gjort på bakgrunn av tall for 2024 og 2025 sesongen. Sommersesongen 2025 har for de fleste reisemål i Norge resultert i økt trafikk sammenlignet med 2024. For vårt område er økningen i landbasert trafikk på 8-10% fra 2024 til 2025. Samtidig har cruisetrafikken til Geiranger og Hellesylt gått betydelig ned sammenlignet med 2024. En økning i den landbaserte trafikken har mest sannsynlig også forsterket de påpekte problemene, mens nedgangen i cruisetrafikken har bidratt til en noe mindre belastning på infrastrukturen. Netto har det vært en nedgang av turister til området fra 2024 til 2025. Status i høysesong: **Rød for Geiranger. Gul for resten av området. Lavsesong: Grønn.**

16.2 Turisttrafikk til området

Det er et stort mangfold av type turister til området. Noen segmenter peker seg imidlertid ut i form av at de utgjør en stor del av det totale volumet. Det er også store variasjoner mht. hvor trafikken er størst og hvor det er betydelig mindre trafikk i området. I tillegg er det store sesongvariasjoner. Det er Geiranger som har det største volum av trafikk, da man har det meste av cruisetrafikken til området her, i tillegg til en stor andel av den landbaserte trafikken.

I vår vurdering av om volum av turister til området overstiger en akseptabel tålegrense må vi se på flere forhold som samlet vil gi en indikasjon på om trafikken overskrider en akseptabel tålegrense. Videre må vi skille mellom de ulike tettstedene/bygdene i området, da trafikkvolum og struktur varierer betydelig. Følgende forhold må tas med i vurderingene av hvorvidt en tålegrense er overtrådt eller ikke.

- Antall overnattende gjester i området
- Antall cruisegjester og andre dagsbesøkende pr. dag til området
- Busstrafikk til området
- Bobiler og andre kjøretøy til området
- Båt- og fergetrafikk til området
- Besøk på attraksjoner
- Vurdering av trafikken samlet til enkelte tettsteder i området

Ut fra statistikker for både landbasert og sjøbasert trafikk til området er det et tydelig bilde som viser at det er store forskjeller mellom høysesong og lavsesong. I den grad trafikken overstiger en akseptabel tålegrense på ett eller flere steder i området, så er det i månedene juni, juli og august at dette er tilfelle. De øvrige månedene i året er ikke dette et problem. Tvert imot, så er det behov for og kapasitet til mer trafikk utenom de tre sommermånedene i hele området. Både cruisetrafikk og landbasert trafikk er høyest i de tre sommermånedene.

Overnatting

Hotelltrafikken fordeler seg med 84% i Stranda kommune og 16% i Fjord kommune. Stranda er størst målt i volum av hotellovernattinger med 93 045 overnattinger, mens det er registrert 17 141 hotellovernattinger i Fjord kommune. Totalt er det registrert ca. 110 000 hotellovernattinger i området i perioden mai-september 2024. Økningen fra 2024 til 2025 var ca. 9 000 gjestedøgn frem tom august.

Airbnb står for 25 532 overnattinger i området i sommersesongen 2024, fordelt på 15 840 overnattinger i Stranda kommune og 9 692 overnattinger i Fjord kommune.

Stranda er også størst målt i volum av camping og hytteovernattinger med 132 929 overnattinger, mens det er registrert 69 850 camping- og hytteovernattinger i Fjord kommune. Totalt er det registrert ca. 203 000 overnattinger på camping og hytter i området i perioden mai-september 2024. Kommersiell campingovernatting har økt med ca. 13 500 fra 2024 til 2025, en økning på 7,5%.

Antall overnattende gjester i området på hoteller viser at det i snitt er ca. 800 gjester pr. natt på hoteller i juni, 1000 gjester pr. natt i juli og 900 gjester pr. natt i august. På kommersielle campingplasser er gjennomsnittstallene hhv. 1 570 gjester pr. natt i juni, 2 030 pr. natt i juli og 1 430 pr. natt i august.

Airbnb overnattinger i området viser i snitt 190 overnattende gjester pr. døgn for både juni, juli og august.

Tallene for alle disse overnattingsformene vil selvfølgelig variere fra dag til dag, men dette er det mest presise vi kan beregne ut fra tilgjengelige tall.

Det som ikke kommer frem av statistikken er alle dagsturister som kommer inn i området med buss, bil, privatbil og båt/ferge samt private overnattinger i egne eller lånte hytter, overnatting hos familie og venner samt all overnatting som skjer utenom de kommersielle overnattingstedene, som f.eks. telting og bobilovernattinger på steder der de ikke registreres eller betaler for å overnatte. Det totale antall overnattinger og antall personer i området i sesongen og pr. dag er derfor noe høyere enn det som er fremgår av statistikken. Det betyr også at den reelle andelen av landbasert trafikk er noe høyere enn de oppgitte prosentfordelingen, og dermed er også den reelle andelen som er cruisetrafikk noe lavere. Dette fordi en stor del av den uregistrerte trafikken er landbasert trafikk.

Cruise

Cruisetrafikken til regionen viser en betydelig nedgang fra 2024 til 2025. Basert på ankomstlister fra Stranda Hamnevesen, ser vi at det er en relativt stor nedgang i antall cruiseanløp og antall cruisepassasjerer til området totalt fra 2024 til 2025. I perioden mai-september 2025 var det en nedgang 51 163 cruisepassasjerer som gikk i land i området i forhold til 2024. Dette tilsvarer en nedgang på 13,9% målt i antall passasjerer. Nedgangen er størst for cruisetrafikken til Hellesylt, mens Geiranger opplever en betydelig mindre nedgang.

Maks. antall cruisepassasjerer pr. dag i 2024 og 2025						
	Geiranger		Hellesylt		Regionen	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Mai	5 244	2 827	4 820	5 000	7 852	7 650
Juni	3 999	5 338	4 481	4 533	7 613	6 334
Juli	5 596	5 100	4 938	5 004	8 485	7 492
August	6 156	5 348	4 968	5 033	8 474	8 662

Tbl. 24 Maks. antall cruisepassasjerer pr. dag i 2024 og 2025

Stranda Hamnevesen har vedtatt en anbefalt øvre grense på maks. 6 000 cruisepassasjerer pr. dag til Geiranger. For den landbaserte trafikken er det ikke innført en anbefalt øvre grense for området samlet eller for enkelte bygder, noe som kan være grunnlag for å vurdere om den totale trafikken overstiger en anbefalt grense. Vår vurdering er at man må se på tallene samlet for de to havnene målt opp mot en grense på 6 000 pass. pr. dag. Dette fordi store deler av cruisetrafikken til Hellesylt også er innom Geiranger og dermed besøker begge reisemålene og de samme attraksjonene. Cruisetrafikk fra begge disse to destinasjonene utgjør også en del av den totale trafikkbelastningen i området, enten med buss, ferge eller sightseeingbåt.

I 2024 var det 23 dager med anløp i begge havner samme dag, mens det i 2025 var 8 dager med anløp i begge havner.

I 2024 var det cruiseanløp til området 73 dager av 92 tilgjengelige dager i juni, juli og august, mens det iht prognosene for 2025 vil være 71 dager med anløp i tilsvarende periode. Både for Hellesylt og Geiranger er det mandager, tirsdager og onsdager som er de mest benyttede ankomstdagene.

Ferge- og båttrafikk

I 2024 var det totalt registrert ca. 268 000 passasjerer med fergene Hellesylt-Geiranger. Sommertrafikken utgjør ca. 91% av trafikken. I sommersesongen 2024 fraktet den største fergeoperatøren 22 171 biler, 2 929 busser og 1 167 motorsykler mellom Hellesylt og Geiranger. Trafikkbelastningen i høysesongen er for stor i følge et av rederiene som ønsker seg en lengre sesong med et jevnere trafikktrykk og unngå de store trafikktoppene i juni, juli og august.

Det er flere selskaper som driver sightseeing trafikk på verdensarvfjorden med utgangspunkt i Geiranger eller Hellesylt. Samlet for de fire største aktørene er det beregnet at det i 2024 var ca. 160 000 passasjerer som deltok på en av sightseeingturene som trafikkerer verdenarvfjorden. Av disse var det ca. 35 000 passasjerer som deltok på turer med RIB båter.

Trafikken på Geirangerfjorden spesielt har økt betydelig de senere årene. I tillegg til cruiseskip har man stor trafikk fra fergene, tenderbåter, sightseeingbåter og ribbåter. Det er også mye individuell båt trafikk. Bruk av kajaker i havneområdet i Geiranger og Hellesylt har etter hvert blitt så stor at den utgjør en fare for sikkerheten, både for utøvere og for annen trafikk på fjorden. Stranda Hamnevesen har derfor innført nye regler med forbud mot bruk av kajaker og padlebrett i de indre delene av havnene. Dette gjelder for denne type aktivitet som næringsvirksomhet og ikke for private med egne kajaker og mindre fartøy. I dag er det ca. 120 kajaker til utleie gjennom lokale næringsaktører i Geiranger og Hellesylt. Innføringen av nye regler er gjort basert på flere tilfeller av nestenulykker og for å bedre sikkerheten for alle parter.

Gjennomgangstrafikk i området

Det er gjennomgangstrafikken gjennom Valldal som er det mest trafikkerte punktet i Fjord kommune. Ifølge Statens Vegvesen sine trafikktegninger i 2024 var det registrert 2 274 bilpasseringer gjennom Valldal pr. dag i sommermånedene, selv om Trollstigen var stengt i store deler av sommersesongen. Det ble i 2024 registrert mye trafikk som kjørte begge veier da veien opp til Trollstiplatået fra Valldal siden var åpen.

Når det gjelder cruisetrafikk så varierer tallene mye fra dag til dag avhengig av hvor mange anløp det er pr. dag og for dager uten anløp. Selv om det var anløp i 70 av 90 dager i sommersesongen 2024 var det store variasjoner i antall pr. dag. Antall cruisepassasjerer pr. dag varierte i 2024 fra ingen til opp mot 8 600 cruisegjester i området på en dag.

Videre vet vi fra statistikken at trafikken fordeler seg ulikt i området og med særlig trykk på Geiranger og Valldal. Geiranger er imidlertid den bygden som i størst grad merker både de positive og negative effektene av trafikken. Dette spesielt fordi det meste av cruisetrafikken konsentreres til Geiranger.

Busstrafikk og bobiltrafikk har overtrådt en tålegrense for området ut fra mengde trafikk til enkelte tider og eksisterende infrastruktur. Parkering i veiskuldre i 80 soner og på andre plasser der det ikke er tillatt med parkering overskrider tålegrensen. Generelt er det for mange busser og bobiler i omløp samtidig i deler av området i høysesongen.

Camping og bobiler

Et betydelig antall bobiler og privatbiler kjører inn i området fra flere retninger. Disse stopper enten for å besøke attraksjoner, severdigheter eller utsiktspunkter og/eller de stopper for å bo i området. Spesielt bobiltrafikken er stor i området og en betydelig del av denne parkerer langs veier og i veilommer for å overnatte uten å betale. Lokalbefolkningen opplever at bobiler kjører inn på privateiendom for å parkere uten tillatelse og de opplever at stengsler som er satt opp for å unngå ulovlig parkering fjernes av bobilturister. Det foreligger ikke tall på antall bobiler som stopper i området, men det rapporteres av innbyggere at trenden er økende og

dette gjenspeiles også i de trafikale problemene som oppstår flere steder i området, ref. redegjørelsen i kapittel om infrastrukturen i området.

Villcamping er et stort problem flere steder i området, spesielt i pressområdene Geiranger-Eidsdal og i Valldalområdet. Dette betegnes av lokalbefolkningen som det største problemet i Valldal. Bobiltrafikken har økt i området de senere årene og har særlig tatt seg opp i Valldalområdet og på strekningen mellom Geiranger og Eidsdal og Geiranger-Strynefjellet. Også på Hellesylt rapporterer man om stor trafikk fra bobiler. Mange bobiler parkerer tett på hovedveien og på steder det ikke er tillatt med parkering som på gang- og sykkelveier, utsiktspunkt, veilommer eller snuplasser. Mange respekterer ikke parkering forbud skilt på rasteplasser. En del bobiler parkerer også på privat eiendom, gjerne på innmarksområder. På strekningen Geiranger til grensen mot Strynefjellet er det av lokalbefolkningen blitt talt opptil 110 bobiler/campingbiler på en dag. På strekningen Korsmyra til rasteplassen ved Eidsvatnet ble det fra en informant en kveld i juli talt 78 biler/campingbiler samt en del motorsykler som stopper for natten. Noen bobiler kjører også ut i terrenget og bryter på denne måten lovverket om motorferdsel i utmark. Dette medfører unødige slitasje på naturen og økende forurensning. Dette er direkte farlig da man parkerer på steder som ikke tillater parkering og det oppleves som svært irriterende og invaderende av lokalbefolkningen.

Videre vet vi at det kommer et betydelig antall dagsbesøkende med buss og båt inn i området gjennom hele sommersesongen. Denne trafikken er i stor grad cruisepassasjerer fra havner i Nordfjord og fra Ålesund samt noe trafikk fra Åndalsnes og fra Eidsdal fra 2025. Strandafjellet skisenter anslår at de har ca. 25 000 cruisegjester fra Hellesylt og Ålesund innom senteret i 2024. Denne trafikken byr ikke på problemer for senteret da de har god kapasitet både på parkering og bespisning.

I tillegg til cruisetrafikk har Kystruten anløp i Geiranger i sommersesongen der en del passasjerer går i land og returnerer til Ålesund med buss. Sightseeingbåter fra Ålesund kommer med opptil 4-5 ankomster pr. dag med turister.

Attraksjoner i området som har stort besøk er i stor grad konsentrert til Geirangerområdet. Dalsnibba og Norsk Fjordsenter er de største kommersielle attraksjonene med hhv 240 000 og 60 000 besøkende i 2024. Attraksjonene for øvrig er i stor grad naturen, utsiktspunkter og enkelte strekninger på veien som Ørnevegen, Flydalsjuvet, Valldalen, Gudbrandsjuvet og Norangsdalen. De kommersielle attraksjonene rapporterer at de har ingen problemer med å håndtere dagens antall besøkende. Begge steder har god besøkskapasitet og gode parkeringsforhold. De øvrige er steder langs fv. 63 og her er problemet underdimensjonerte veier i forhold til trafikk og parkeringsforhold der trafikken er alt for stor i forhold til parkeringsmuligheter og tilrettelagte områder for av- og påstigning.

Regionalturismen i Valldal er en betydelig del av turismen i bygden pga de mange hyttene. Eierne av disse legger også et press på kommunale tjenester i Fjord kommune da de har rett til bruk av kommunale tjenester som en del av tomtkjøpet. Dette belaster kommunen økonomisk.

Estimat på samlet trafikk til området pr. dag i 2025

Nedenfor vises en tabell der vi forsøker å tallfeste dagstrafikken i området i 2025 basert på de mest besøkte dagene. Dette for å gi et bilde av størrelsen av trafikk i området pr. dag. Vi har tatt følgende forutsetninger for å kunne estimere et antall turister til området.

1. Antall cruisepassasjerer i land er basert på reelle tall fra Stranda Hamnevesen og det forutsettes at 80% av disse går i land. Mannskaper ombord som går i land er ikke medregnet.
2. Gj. snittlig antall overnattinger pr. dag er basert på SSB statistikk for hotell og camping og beregninger av Airbnb overnattinger. Telting og villcamping er ikke med i tallet.
3. Dagsturister (grupper) fra andre reisemål med buss og båt er basert på vurderinger og estimater fra reisemål som Nordfjord, Ålesund og Åndalsnes. Antallet er estimert til i snitt 1 080 personer pr. dag.
4. Dagsturister fra gjennomgangstrafikk som stopper området er basert på Statens Vegvesen sine ÅDT målinger ulike steder i området og som vi forutsetter har min. 1 stopp i regionen. ÅDT i juli er i snitt 2 000 passeringer pr. dag. Vi forutsetter at 70% av trafikken stopper og at det i snitt er 2 personer pr. kjøretøy.
5. Overnattinger og dagsturister har vi oppjustert med 8 % fra 2024 til 2025, i tråd med økningen i overnattingsstatistikken som er redegjort for tidligere.

Estimert antall besøkende til området pr. dag i 2025					
	Antall cruisepass. som går i land 80% av reelt antall pass. ombord)	Antall overnattinger på hotell, camping, hytter og Airbnb	Dagsturister fra andre reisemål (cruisepass. fra andre havner, bussturister, turister med passasjerbåter og ferger)	Dagsturister fra gjennomgangstrafikk som stopper i regionen	Totalt antall besøkende til regionen pr. dag
20.8	8 660	3 478	1 080 *	3 024	16 242
28.5	7 570	3 478	1 080**	3 024	15 152
9.7	7 491	3 478	1 080***	3 024	15 073
18.6	6 336	3 478	1 080****	3 024	13 918
5.8	5 425	3 478	1 080	3 024	13 007
27.5	5 416	3 478	1 080	3 024	12 998
16.9	5 389	3 478	1 080	3 024	12 971
8.8	5 347	3 478	1 080	3 024	12 929
9.6	5 177	3 478	1 080	3 024	12 759
8.7	5 165	3 478	1 080	3 024	12 747
1.7	5 101	3 478	1 080	3 024	12 683
2.7	5 031	3 478	1 080	3 024	12 630
23.7	5 003	3 478	1 080	3 024	12 585
3.9	4 678	3 478	1 080	3 024	12 260
19.8	4 624	3 478	1 080	3 024	12 206
29.7	4 591	3 478	1 080	3 024	12 173
12.8	4 577	3 478	1 080	3 024	12 159
26.8	4 473	3 478	1 080	3 024	12 055

Tbl. 25 Estimert antall tilreisende til region pr. dag i 2025

*AIDA Nova i Ålesund med 6 654 pass., AIDAprima, Viking Jupiter og Silver Dawn i Måløy og Olden. Queen Mary 2 med 2 618 pass. i Åndalsnes

**AIDAnova og Arcadia i Ålesund (6 654 + 2 388 pass.), Celebrity Apex og Silver Dawn i Olden, Renaissance på Nordfjordeid (1 258 pass.)

***Sky Princess i Olden og AIDAprima (4 350) i Måløy. Spirit of Adventure (999) og Rotterdam (3 152) på Nordfjordeid.

*** *MSC Euribia, AIDAperla og Azmara Journey i Ålesund (6 327+3 286+777 pass.), Sky Princess i Olden og Rotterdam i Måløy. AIDAprima (4 350) på Nordfjordeid. Trollfjord (576) i Åndalsnes

Vi har estimert antall besøkende til området til å være opp mot 16 200 personer som maks. antall pr. dag i 2025. Det var 18 dager i 2025 med mer enn 12 000 personer i regionen. Basert på estimatene overfor med trafikk tall for de ulike type turister til området, mener vi at det er grunnlag for å konkludere med at trafikkvolumet i sommersesongen på en del dager er for høyt, både når det gjelder landbasert og sjøbasert trafikk.

Et hotell informerer om at de får klager fra gjester som ikke er fornøyd med oppholdet pga for mye folk og trafikk. Det var ikke dette de forventet. Samme hotell melder også om at de får tilbakemeldinger fra turoperatører som ikke vil legge grupper til Geiranger i høysesongen pga for mye trafikk.

Cruisetrafikken er i utgangspunktet konsentrert til Geiranger og Hellesylt, men påvirker også andre steder i området med busstrafikk på veiene knyttet til de store antallet som er på utflukter. Cruiseturisme fra andre havner spesielt i Nordfjord og Ålesund belaster ytterligere infrastrukturen i området.

Overnattingskapasiteten i området er relativ lav og med tilnærmet 100% belegg i høysesongen. Det er ikke grunnlag for å hevde at man overskrider en akseptabel tålegrense som følge av overnattingstrafikken da dette utgjør maks. 3 200 personer pr. døgn.

Cruisetrafikken medførte opptil 8 600 personer pr. dag som besøkte området i 2025, hovedsakelig i Geiranger. Nedgangen i cruisetrafikken i 2025 medførte at maks. tallene pr. dag var noe lavere enn i 2024.

Dagsbesøkende til området fra andre reisemål utgjør en relativt lav andel av total andel besøkende. Dagsturister som følge av gjennomgangstrafikk og som stopper i området er betydelig høyere og på samme nivå som overnattende gjester. Denne trafikken medfører også mange kjøretøy gjennom området, både biler, privatbiler og busser.

Stranda Hamnevesen har vedtatt en anbefalt øvre grense på maks. 6 000 cruisepassasjerer pr. dag til Geiranger. For den landbaserte trafikken er det ikke innført en anbefalt øvre grense for området samlet eller for enkelte bygder, noe som kan være grunnlag for å vurdere om den totale trafikken overstiger en anbefalt grense.

En rekke aktører i området peker på at den største utfordringen er trafikken. På dager med flere cruiseanløp sammen med det store volum av landbasert trafikk er det totalt sett for mye trafikk på samme tid i området. Dette gjelder spesielt i Geiranger. Her er man over en akseptabel tålegrense. En bygd med 230 innbyggere er ikke dimensjonert for å ta imot 10 000 - 11 000 besøkende pr. dag. Trafikken er langt over det området kan absorbere uten at det får alvorlige, negative konsekvenser. Selv om det er en vedtatt grense på maks. 6 000 cruisepassasjerer til Geiranger pr. dag, så overskrider man dette i praksis på noen dager i høysesongen.

Det er bred enighet blant næringsutøvere i området at trafikken i sommersesongen til tider er for høy. Intervjuer og samtaler med næringsutøvere bekrefter dette. Dette er også i stor grad den vanlige oppfatningen blant lokalbefolkningen, noe som bl.a. kommer frem i innbyggermøter både i Geiranger og Valldal og i innbyggerundersøkelsen. Sammen med trafikk tallene som er vist i analysen mener vi det er grunnlag for å konkludere med at tålegrensen for turisttrafikk til området noen dager i sommersesongen er betydelig overskredet i Geiranger og delvis i Valldal, både når det gjelder landbasert og sjøbasert turisme. Trafikken er i dag for stor og belastningen er langt over infrastrukturens kapasitet. Området tåler mer trafikk i lavsesongen, dvs. i perioden oktober til mai. Her er det mye ledig kapasitet på ulike overnattingsformer og betydelig mindre trafikk fra cruiseskip og på veiene både av biler, privatbiler og busser. Vurdering: **Rød i sommersesong for deler av området, spesielt i Geiranger og Valldal. Gult andre steder. Grønn i lavsesong.**

16.3.Sentrum og periferi

Turismen er svært ujevnt fordelt geografisk i området. Geiranger utgjør tyngdepunktet (sentrum) som trekker de fleste av de besøkende til området, mens andre deler av Stranda og Fjord kommune (periferien) har langt lavere besøkstall. Det er spesielt bygdene Geiranger og Valldal som har høyest andel av trafikken i

sommersesongen. Geiranger er bygden som de fleste skal innom, så en viss konsentrasjon her er uunngåelig. Geiranger har mye landbasert og sjøbasert trafikk, der cruisetrafikken utgjør over 50% på noen dager. Bygden har også mye trafikk fra andre steder i området og har også mye gjennomgangstrafikk på fv. 63 som går gjennom Geiranger.

Valldal har mye gjennomgangstrafikk av privatbiler, bobiler og busser som kjører til eller kommer fra Trollstigen. Bobilturismen har økt kraftig og medfører store problemer i form av villcamping på plasser hvor det ikke er tillatt med parkering og på lokalbefolkningens private eiendom.

Presset i sommersesongen er konsentrert til Geiranger sentrum, utsiktspunkter og tildels også i Valldal. Geiranger er til tider overbelastet, mens periferien har rom for økt trafikk. I Geiranger er det noen såkalte «hotspots» hvor alle turistene skal innom som f.eks. sentrumsområdet, Ørnevegen, Flydalsjuvet og Dalsnibba. Dette skaper køer og opphoping lokalt, som igjen påvirker opplevelsen. Det oppstår trengsel som er ubehagelig for de besøkende og belastende for lokalbefolkningen. Den travleste perioden på døgnet er gjerne midt på dagen når de fleste tilreisende er ute for å besøke attraksjoner m.m. , mens det er stillere perioder om morgenen og om ettermiddag/kveld. Andre bygder som Stranda, Tafjord og Eidsdal har utnyttet kapasitet.

Nedenfor har vi estimert et ca. antall personer som besøker Geiranger pr. dag med utgangspunkt i det totale besøket til området og ut fra at det er her det er størst opphoping og konsentrasjon av trafikk. Tallene her viser at Geiranger mottar opptil 10 700 turister pr. da i høysesongen. De 4 mest besøkte dagene er det over 10 000 turister i bygden.

Estimatet er basert på følgende forutsetninger:

- Vi benytter anløpstall cruise for Geiranger + 35% av trafikken til Hellesylt som også drar til Geiranger.
- Antall overnattinger på hotell, camping og Airbnb tar utgangspunkt i overnattingsstatistikk for Stranda kommune der vi beregner tall ut fra forutsetningen om at 2/3 av overnattingstrafikken i Stranda kommune om sommeren skjer i Geiranger.
- Dagsturister fra andre reisemål og fra gjennomgangstrafikk som stopper i Geiranger beregnes ut fra samme tall som for hele området.
- Overnattinger og dagsturister har vi oppjustert med 8 % fra 2024, i tråd med økningen i overnattingsstatistikken som er redegjort for tidligere.

Estimert antall besøkende til Geiranger pr. dag i juni-august 2025, de fem mest besøkte dagene					
	Antall cruisepass. som går i land (I gj.snitt 80% av reelt antall pass. ombord)	Antall overnattinger på hotell, camping, hytter og Airbnb	Dagsturister fra andre reisemål	Dagsturister fra gjennomgangstrafikk som stopper i regionen	Totalt antall besøkende til regionen pr. dag
20.8	5 477	1 143	1 080	3 024	10 724
9.6	5 506	1 143	1 080	3 024	10 753
1.7	5 100	1 143	1 080	3 024	10 347
2.7	4 897	1 143	1 080	3 024	10 144
29.7	4591	1 143	1 080	3 024	9 838

Tbl. 26 Estimert antall tilreisende til Geiranger pr. dag i 2025

Av tabellen ser vi at på de mest travle dagene er det opp mot ca. 10 700 personer som er innom Geiranger, mens det totalt er estimert at det er opp mot 15 000 personer i hele området på en dag. Det betyr at ca. 71 % av trafikken til området er innom Geiranger på enkelte dager i høysesongen.

Når det gjelder trafikk fordeling sentrum/periferi er denne tydelig og markant. Tålegrensen er overskredet i sentrum, altså i Geirangerområdet, og i noen grad også i Valldal, mens det i periferien er uutnyttet kapasitet. Geiranger opplever til tider tilstander som er uakseptable for lokalsamfunnet. Innbyggermøter, intervjuer og innbyggerundersøkelsen bekrefter dette. Derfor er bedre spredning og fordeling av trafikken avgjørende for å oppnå akseptable forhold som gjør at man ikke overskrider tålegrensen i sentrum. Sentrum som her er beskrevet vurderes til å være over tålegrensen mht trafikk i deler av sommersesongen, mens andre, mer perifere bygder er under tålegrensen og kan tåle mer trafikk. **Vurdering: Rød for Geiranger, gul for Valldal og grønn for resten av området**

16.4 Kulturminner og naturressurser

Forvaltningsplan for Vestnorsk fjordlandskap – delområde Geirangerfjorden skal sikre langsiktig bevaring av de unike natur- og kulturverdiene i området, og legge tilrette for en bærekraftig utvikling, i samsvar med nasjonale og internasjonale forpliktelser, og som sikrer natur- og kulturlandskapsverdiene. Planen peker på noen viktige utfordringer som er identifisert:

- Stort besøkspress i høysesongen, med overbelastning av infrastruktur, natur og kulturmiljø.
- Cruisetrafikkens bølgepåvirkning som truer fjordmiljø, naustmiljø og kaianlegg
- Slitasje på kulturlandskap og kulturminner grunnet høy ferdsel
- Manglende spredning av turiststrømmene. Mesteparten av trafikken konsentreres til Geiranger sentrum og nærliggende attraksjoner.
- Behov for styrt besøksutvikling, bedre kanalisering og sikkerhetstiltak.
- Forstyrrelser på dyreliv, særlig i villreinens kalvings områder.

Allerede her påpekes en del mulige negative konsekvenser av trafikkvolum knyttet til turisme i verdensarvområdet. Forvaltningsplanen var skrevet i 2008, altså for 17 år siden. Trafikken til verdensarvområdet har økt betydelig siden den gang, og har sannsynligvis også økt presset på natur og kulturminner og ytterligere aktualisert de påpekte truslene som ble skissert i 2008.

Naturen og kulturminner i Stranda og Fjord kommune er selve grunnlaget for reiselivet, men nettopp denne arven er sårbar for slitasje ved stor bruk. Geirangerfjorden som er en del av verdensarvområdet, er et UNESCO-område med strenge krav til bevaring. Verdensarvstatusen betyr at Norge er forpliktet til å ivareta områdets natur- og kulturverdier. I tillegg har regionen andre viktige naturattraksjoner og kulturminner. En tålegrenseanalyse av kultur- og naturressurser handler om å vurdere om turismen medfører varig skade eller forringelse av disse attraksjonene og verdiene.

Den store mengden turister setter press på naturen. Det rapporteres om et økende problem med villcamping der besøkende camper utenfor tilrettelagte plasser. Dette fører til forsøpling og skader på naturen når turister kjører i utmark der det er forbud. I tillegg er dette en trussel både mot villdyr og husdyr. Bønder har opplevd at beiteområder blir forstyrret av bobiler og telting, og dette skaper konflikt mellom næring og friluftsliv. Mange tilreisende presser allemannsretten til det ytterste, noe som utfordrer både naturverdier og lokal toleranse.

Villrein og dyreliv er under press. Fjellområdene rundt Geiranger har en sårbar villreinstamme som nå er på vei tilbake etter mange år. Denne arten er rødlistet (truet), og økt ferdsel utenfor løyper utgjør en risiko, spesielt

i kalvingsperioden. Toppturer på ski og fjellturer med løse hunder trekkes frem som eksempler på aktiviteter som kan stresse dyrelivet. For å beskytte faunaen krever verneforskriften at all organisert ferdsel i verneområdene skal søke om tillatelse, men ikke alle aktører er klar over eller følger dette kravet. Myndighetene prøver å informere og holde dialog med turoperatører for å sikre at aktivitetene foregår skånsomt, men erkjenner at det nå er flere små aktører enn før, noe som gjør oppsyn utfordrende.

Nye former for sightseeing skaper støy som kan forstyrre dyreliv og friluftsliv i sårbar natur. Droner har blitt populære blant turister, men i verneområdene kan de medføre støy og forstyrrelser, f.eks. for fugler i hekketiden, og de brukes til og med ulovlig i soner med droneforbud. Det samme gjelder helikopterturer fra Geiranger som flyr inn over landskapsvernområdet. Økt helikoptertrafikk medfører betydelig støy og kan skremme både fugl og villrein. For helikoptertrafikk i landskapsvernområdet er det klare regler, men disse blir ikke alltid overholdt. De lokale reglene tilsier at det ikke er lov å fly mer enn 12 bevegelser, dvs. 6 tur/retur fra et jorde pr. uke. Lokalt er man tydelig på at denne «kvoten» overskrides. Økt helikoptertrafikk medfører økt støy og en stiller spørsmål ved lovligheten med denne virksomheten da dette skjer fra et jorde som ikke er regulert for dette formålet.

Også båttrafikken på fjorden med en betydelig økning av småbåter og ribbåter kan gi støy over tålegrensen lokalt som kan påvirke dyrelivet. Forurensing fra eksos fra skipstrafikken har også gitt sotsvarte avleiringer på fjellsidene, noe som indirekte påvirker opplevelsen av uberørt natur. Fra store skip kan bølgebryting være en trussel mot land og kulturminner. Summen av slike forstyrrelser kan redusere naturopplevelsen for besøkende og påvirke dyrelivet negativt.

Problematikken rundt slitasje i terrenget har blitt mer aktualisert og aktuell som følge av at det er vesentlig flere turister som går turer i terrenget. Det er mest den individuelle turismen som trekker ut i landskapsvernområder. Verneforskriften sier at organisert ferdsel skal det søkes om. Det er ulik praksis blant aktører om de tar kontakt. Det er kommet til flere mindre aktører som ikke er godt nok kjent med regelverket og dermed ikke søker om tillatelse for kjøring.

Slitasjen i terrenget er iht verdensarvområde forvaltningen for stor på natur- og kulturminner. Det registreres stor slitasje i terrenget. Stiene slites ned pga økt trafikk og blir mer og mer utvidet. Mange turister har ikke god nok forståelse for kulturminner. F.eks. rapporteres det om turister som plukker med seg stein fra gamle gardar for å bygge sin egen varde. Mange turister tro at fjordgårdene er offentlige. Eierne opplever at turister går på hustak og går inn i hus som er private.

De negative konsekvensene for natur og kulturminner har økt i takt med trafikkutviklingen de senere årene. Verdensarv filosofien er å ha høye ambisjoner og vise best practice. Turismen i verdensarvområdet tøyser grenser i dag og det er et stykke igjen til best practice, hevdes det fra flere informanter. Gjennom samtaler og intervjuer uttrykker fagmyndighetene at man er urolig for utviklingen og viser til en rekke eksempler der en akseptabel tålegrense er overskredet. Belastningen nærmer seg uakseptabel, selv om den ikke nødvendigvis er overskredet på en måte som ikke kan reverseres og forbedres. Spesielt gjelder dette slitasje på natur, verneområder og negative konsekvenser fra villcamping og bobiler i terrenget.

Vurdering: Gul for kulturminner og rød for naturressurser.

16.5 Klima og miljø

Turismen påvirker miljøet i området, særlig gjennom utslipp fra transport (skip, busser og biler), og det medfører også et trykk på lokal miljøkvalitet (luft og vann). Det finnes ulike kilder til lokal luftforurensning. Veitrafikk bidrar til luftforurensning både gjennom eksosutslipp og slitasjepartikler fra vei, bildekk og bremses. Utslipp fra veitrafikk bidrar mye til konsentrasjonene av luftforurensning fordi de skjer på bakkenivå.

Utslipp fra skip og havn kan være en viktig kilde til luftforurensning lokalt. Selv om skip kan ha store totale utslipp av luftforurensning er det hovedsakelig det som slippes ut når skip ligger i havn med motorene i gang som påvirker lokal luftkvalitet på land. Nitrogendioksid, svoveldioksid og små svevestøvpartikler er de viktigste utslippene fra skip. Som for alle andre utslippskilder vil bidraget til lokal luftforurensning variere med lokale forhold som topografi og meteorologi.

Miljødirektoratet utarbeider oversikter over utslipp av klimagasser i den enkelte kommune i Norge. De mest oppdaterte tallene er for 2023. Vi bruker her tall for 2023 og 2022. Tallene for 2024 er ennå ikke klar fra Miljødirektoratet. Utslppsregnskapet viser utslipp av de tre klimagassene CO₂, metan (CH₄) og lystgass (N₂O). Tall er for utslipp i CO₂ ekvivalenter.

Utslipp fra sjøfart

UTSLIPP AV KLIMAGASSER FRA SJØFART I STRANDA OG FJORD KOMMUNE 2023						
2023	Stranda	Fjord	Samlet for regionen			
Totale utslipp av klimagasser	50 228 (45 926)	18 530 (18 849)	68 758 (64 775)			
Utslipp fra sjøfart	26 938 (22 006)	4 631 (4 426)	31 569 (26 432)			
Utslipp fra cruiseskip	18 203 (15 146)	1 853 (1 616)	20 056 (16 762)			
Passasjerskip	7 702 (5 979)	1 781 (1 688)	9 483 (7 667)			
Cruiseskip, andel av sjøfart	68%	40%	63,5%			
Cruiseskip, andel av total	36,3%	10%	29%			
Tall for 2023. Tall i parentes er for 2022. Utslppsregnskapet viser utslipp av de tre klimagassene CO ₂ , metan (CH ₄) og lystgass (N ₂ O). Tall er for utslipp i CO ₂ ekvivalenter Kilde: Miljødirektoratet						

Tbl. 29 Oversikt utslipp fra sjøfart i Stranda og Fjord kommune 2023

Av tabell 29 ser vi at totale utslipp av klimagasser i de to kommunene Stranda og Fjord utgjør 68 758 tonn i 2023 mot 64 775 tonn i 2022. Utslipp fra sjøfart viser en økning på ca. 20% fra 2022 til 2023. Av de totale utslippene fra sjøfart utgjør cruiseskip 20 056 tonn i 2023 mot 16 762 tonn i 2022, en økning på 20%. Hele økningen i utslipp fra skipsfart fra 2022 til 2023 kom altså fra cruiseskip. Øvrige utslipp fra sjøfart er passasjerskip og ferger som økte fra 7 667 tonn i 2022 til 9 483 tonn i 2023. Cruiseskip sto i 2023 for 63,5 % av utslipp fra sjøfart i området og 29% av de totale utslippene i de to 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 siden det ikke er landstrøm tilgjengelig.

Det er verdt å merke seg at det er store forskjeller mellom Stranda kommune og Fjord kommune både når det gjelder totale utslipp og utslipp fra sjøfart. De totale utslippene i Stranda kommune er 50 228 tonn i 2023 mot 45 926 tonn i 2022. I Fjord kommune var de totale utslippene 18 530 tonn i 2023 mot 18 849 tonn i 2022. Stranda kommune står for 73% av de totale klimagassutslippene i området. Utslipp fra cruiseskip var 18 203 tonn i Stranda kommune og 1 853 tonn i Fjord kommune. Dette kan forklares ved at cruisetrafikken i all hovedsak skjer i Stranda kommune. Fjord kommune har i 2023 en marginal nedgang i utslipp av klimagasser, mens det i Stranda kommune er en økning totalt sett på ca. 9%.

Landstrøm

Hverken Geiranger eller Hellesylt kan i dag tilby landstrøm til cruiseskip, men det foreligger planer om ladeanlegg beregnet for mindre cruiseskip både i Geiranger og Hellesylt, ifølge planene til Stranda Hamnevesen, og som er omtalt tidligere i rapporten. Disse vil kunne betjene mindre skip på under 10 000 brt. og en vil da kunne møte kravet om nullutslipp forutsatt at skipene seiler inn og ut av verdensarvfjorden uten utslipp. 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 opplyses fra flere informanter at det ikke er tilstrekkelig strøm og linjenett tilgjengelig i området til å forsyne landstrømanlegg i Geiranger eller Hellesylt for å betjene de store cruiseskipene. Landstrømanlegg for større cruiseskip synes derfor ikke å være et reelt alternativ.

EPI

Stranda Hamnevesen er Miljøfyrtårn sertifisert og gir økonomiske incentiver til renere cruiseskip gjennom miljødifferensierende havneavgifter. Det gis opptil 60% rabatt for de mest miljøvennlige cruiseanløpene, basert på en vurdering gjennom EPI-Environmental Port Index, som er en modell for differensiert havneavgift for cruiseskip, basert på ulike miljøkriterier. I 2024 var den gjennomsnittlige EPI score for anløp til Geiranger og Hellesylt på 58,39% ifølge Stranda Hamnevesen. Denne scoren økte til 66% i 2025. Dette bekrefter at det er mer miljøvennlige cruiseskip som anløper området basert på at de har lavere utslipp til luft når de ligger ved kai eller oppankret på redan. Det er kun cruiseskip som måles for utslipp til luft i området. Tilsvarende målinger gjøres ikke for ferger, passasjerbåter, busser eller biler.

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 utstyrt med nyere og mer miljørettet teknologi.

Nullutslippskrav for seiling i verdensarvfjordene innføres f.o.m. 2026 for skip under 10 000 br. tonn og fra 2032 for skip over 10 000 br. tonn. Dette gjelder både cruiseskip og fergetrafikk. På sikt vil dette medføre nullutslipp fra sjøtrafikk, hvilket vil bedre forholdene betraktelig. For ribbåter og andre fartøy som har mindre enn 12 passasjerer vil det imidlertid ikke være krav til nullutslipp.

I 2025 er det en nedgang i antall cruiseskipsanløp og cruisepassasjerer til området. Ifølge Stranda Hamnevesen skyldes dette først og fremst innføring av de såkalte Tier III kravene fra 2025 som medfører at de eldste cruiseskipene ikke tilfredsstiller miljøkravene og dermed ikke kan seile inn i verdensarvfjordene. I 2025 var det 4 cruiseskipsanløp til Eidsdal i Fjord kommune som ligger utenfor verdensarvområdet. Disse anløpene var i 2024 til Geiranger, men ble i 2025 flyttet utenfor verdensarvområdet pga. de nye Tier III kravene. Disse anløpene medførte også ekstra busstrafikk og belastning på veinettet og på en allerede overbelastet trafikk situasjon, da de fleste utfluktene gikk til Geiranger som var det egentlige reisemålet for anløpene.

Stadig flere cruiseskip benytter LNG, noe som medfører reduserte utslipp ved inn- og utseiling. Carnival Corp. som innbefatter 11 ulike rederier opplyser at 60% av flåten deres er bygget for å kunne koble seg til landstrøm. I 2025 ble 11 nye LNG drevne cruiseskip tilført flåten deres. LNG drevne skip reduserer NOx utslipp med 90%, SOx utslipp med 90% og CO2 utslipp med 29 %.

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. (CLIA)

Cruiseskipene representerer lite støy ved opphold i havn. Stranda Hamnevesen fikk i -25 sesongen enkelte klager på støy fra noen cruiseskip. Dette var i forbindelse med utseiling fra havn der skipet brukte skipsfløyten. I en trang fjord med høye fjell på begge sider vil bruk av skipsfløyte kunne gi betydelig støy når denne benyttes. Ifølge reglementet til Stranda Hamnevesen skal cruiseskip ikke benytte skipsfløyte eller ha musikk før kl. 08.00 og etter kl. 18.00. Dette er skipenes ansvar, men i noen tilfeller overholdes ikke disse reglene. En støyforsker ved Sintef hevder at dette ikke er direkte helseskadelig, men at det kan oppleves som irriterende for lokalbefolkningen. Det er imidlertid ikke dokumentert at dette overskrider grenseverdier eller akseptable tålegrenser. (NRK Møre og Romsdal, 24.7.25)

Avfallshåndtering fra cruiseskipene rapporteres som god og iht. de krav som er satt for verdensarvfjordene. Stranda Hamnevesen har nylig bedt kommunen om å innføre en egen forskrift som gjelder forbud mot utslipp av kloakk fra skip i sjøområdet i Sunnylvsfjorden. Området det er snakk om er i dag ikke omfattet av reguleringen i verdensarvområdet, men gjelder fra verdensarvgrensen ved Ljøen til Hellesylt.

Utslipp fra veitrafikk

Når vi ser på klimagassutslipp fra veitrafikk så er tallene betydelig lavere enn sjøfart. Utslipp fra veitrafikk i området utgjorde 13 514 ekvivalenter i 2023, omtrent det samme tallet som i 2022. Dette er ca. 20% av alle utslipp i de to kommunene. Igjen så er det Stranda kommune som har de største utslippene med 9 337 tonn mot Fjord kommune med 4 177 tonn. Utslipp fra personbiler og buss utgjorde ca. 50% av utslippene, mens tunge kjøretøy utgjorde ca. 50 %. For området utgjorde utslippene av klimagasser fra cruiseskip og passasjerskip ca. 29 500 tonn, mens utslippene fra veitrafikk utgjorde 13 500 tonn. Disse to kategoriene utslipp av klimagasser utgjorde 63% av de totale klimagassutslippene i området i 2023.

UTSLIPP AV KLIMAGASSER FRA VEITRAFIKK I STRANDA OG FJORD KOMMUNE 2023						
2023	Stranda	Fjord	Samlet for regionen			
Totale utslipp av klimagasser	50 228 (45 926)	18 530 (18 849)	68 758 (64 775)			
Utslipp fra veitrafikk	9 337 (9 460)	4 177 (4 345)	13 514			
Utslipp fra buss	2 337 (2 329)	443 (435)	2 780			
Utslipp fra personbil	2 048 (2 272)	1 200 (1 331)	3 248			
Tunge kjøretøy	4 247 (4 350)	2 018 (2 069)	6 265			
Veitrafikk, andel av total	18,6%	22,5%	19,7%			
Tall for 2023. Tall i parentes er for 2022. Utslppsregnskapet viser utslipp av de tre klimagassene CO ₂ , metan (CH ₄) og lystgass (N ₂ O). Tall er for utslipp i Co2 ekvivalenter						
Kilde: Miljødirektoratet						

Tbl. 30 Oversikt utslipp fra veitrafikk i Stranda og Fjord kommune 2023

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 området. Dette medfører også stor slitasje på veinettet. I tillegg må det i noen tilfeller hentes inn busser fra andre deler av landet for å kunne betjene etterspørselen. Disse kjører ofte tom til og fra basen sin. Det finnes få el busser tilgjengelig og krafttilgang og lademulighetene for elbusser er dårlige. I tillegg kommer den øvrige busstrafikken fra landbasert turisme som også er meget høy i sommersesongen.

Busstrafikken i området er meget stor, noe som bidrar til lokale utslipp da det hovedsakelig er dieselbusser som benyttes. Det samme gjelder for personbiltrafikk og bobiltrafikk. For å nå målene som er skissert i begge kommunene sine energi- og klimaplaner må utslippene både på land og sjø reduseres betraktelig.

Det er pr. i dag ingen krav eller restriksjoner til landbasert trafikk og det foreligger heller ingen vedtak om fremtidige krav til nullutslipp for kjøretøy i verdensarvområdet. Nullutslippskravet for sjøtrafikk løser delvis problemene med lokale utslipp og muligens også klimagassutslippene, forutsatt at skipene er nullutslipp skip og at de ikke bare seiler til andre havner utenfor verdensarvområdet som har mindre strenge krav til utslipp. For landbasert trafikk og busskjøring i forbindelse med cruiseanløp vil problemet fortsatt bestå dersom man ikke setter krav til mer miljøvennlige kjøretøy som elbiler og elbusser som også vil medføre lavere eller ingen utslipp.

Kommunenes energi- og klimaplaner

I Stranda kommune sin Kommunedelplan for energi og klima 2022-2025 er hovedmålene å:

- Redusere klimagassutslipp med minst 35% inne 2025 sammenlignet med 2019
- Stranda skal bidra til netto null klimagassutslipp innen 2050
- Fremme bruk av fornybar energi og redusere bruk av fossile energikilder

Planen mangler konkrete verktøy og målbare indikatorer for å sikre at utviklingen skjer innenfor akseptable tålegrenser. Ingen eksakte terskelverdier er presentert i planen, men omtalen av negative effekter og behov for tiltak som landstrøm og hydrogen tyder på at lokale miljøgrenser er i ferd med å bli overskredet, spesielt i Geiranger. Geiranger er også på «balansepunktet» for elektrisk energi der videre vekst i turisme kan føre til overbelastning av nettet. Stranda kommune ble sertifisert som Bærekraftig reisemål i 2023 og Geiranger ble resertifisert samme år. Merket for bærekraftig reisemål betyr at destinasjonen skal arbeide systematisk for en mer bærekraftig utvikling.

Energi- og klimaplan for Fjord kommune 2021-2030 har følgende hovedmål:

- Innen 2030 skal klimagassutslippene i kommunen være redusert med minst 40% sammenlignet med 2009, og innen 2023 skal utslippene være redusert med 20%.
- Fjord kommune skal medvirke til at Møre og Romsdal fylke oppnår netto null klimagassutslipp innen 2050.
- Innen 2030 skal all personbilbruk være utslippsfri og alle større kjøretøy skal bruke fossilfritt drivstoff.
- Det skal være offentlige ladestasjoner i alle de største bygdesentraene slik at etterspørselen i turistsesongen blir dekket.

Planen identifiserer reiselivet som en sentral utslippskilde. Planen mangler konkrete krav til tidsfrister for reiselivsaktørene, og det er ikke estimert hvor store utslipp som faktisk kommer fra reiselivet, og dermed er det vanskelig å måle effekt og måloppnåelse. Planverket omtaler begrepet tålegrenser i flere sammenhenger, men det angis ingen tålegrensedefinisjoner og oppfølging for dette. Det angis heller ikke terskelverdier eller grenseverdier for hva som er en akseptabel tålegrense eller når en tålegrense overskrides. Dette gjør det

derfor vanskelig å vurdere om en har overtrådt eller er tett opp mot en akseptabel tålegrense ut fra de mål som er satt i kommunedelplaner, næringsplaner og energi og klimaplaner for de to kommunene.

Som nevnt er tallene fra Miljødirektoratet fra 2023. Siden den gang har det mest sannsynlig vært en positiv utvikling i den forstand at utslipp fra cruiseskip har blitt redusert som følge av mer miljøvennlige skip som forårsaker lavere utslipp pga bedre teknologi. Fra 1.1.25 ble Tier 3 kravene innført i verdensarvfjordene. Dette stiller strengere krav til utslipp, noe som også ytterligere kan antas å ha ført til lavere utslipp fra cruiseskip i positiv retning. Cruisetrafikken har også blitt redusert i 2025 i forhold til 2024 i form av færre anløp, noe som også påvirker utslippsnivået i positiv retning. Det er derfor grunn til å anta at samlet utslipp målt i CO₂ ekvivalenter er lavere i 2024 og 2025 enn i 2022 og 2023.

Visuell forurensing

I tillegg til klima- og energi utslipp er mange opptatt av den visuelle forurensingen. Den visuelle tålegrensen dreier seg om i hvilken grad stedets estetiske kvaliteter tåler turismens påvirkning. Vestnorsk fjordlandskap er kjent for sin skjønnhet og ro, stillheten, de urørte fjellsidene og den autentiske bygdekulturen som er en viktig del av produktet. Hvis turismen fører til skjemmende elementer eller visuell støy kan det undergrave opplevelsen både for besøkende og fastboende.

I tillegg mener mange at de store cruiseskipene representerer en visuell forsøpling og et fremmedelement som bryter med landskapet når de største skipene seiler inn og ligger til anker i trange fjorder. Noen opplever at fjorden fremstår som en travel havn mer enn en naturscene, noen ganger med røyk (damp) fra cruiseskipene. Andre mener dette er en ekstra dimensjon som gjør det totale bildet og uttrykket mer spennende og eksotisk og som en naturlig del av bygden.

Det store volum av turister på enkelte dager i noen av bygdene øker presset på infrastrukturen både ved at mange turister er samlet i små bygder som ikke er dimensjonert for dette volumet. Dette skaper trengsel og irritasjon hos lokalbefolkningen, og man opplever det som at bygdens identitet forsvinner. Noen innbyggere uttrykker at de ikke ønsker å gå på butikken midt på dagen, da er det kø og kaos. Denne fortrengningen er også en visuell forsøpling der lokalbefolkningen opplever det som utrivelig og uoversiktlig i egen bygd.

Det visuelle bildet er preget, men ikke ødelagt. Ingen av innslagene som skip, busser og biler er permanente, skipene seiler og bussene og bilene kjører videre. Det er på mange måter snakk om midlertidige forstyrrelser. Likevel er det en grense for hvor langt man kan strekke dette før verdensarvopplevelsen blir betydelig redusert.

Cruisetrafikken er den klart største kilden til klimagassutslipp i Stranda kommune. Kunnskapen om lokale utslipp er ikke tilgjengelig og kan derfor ikke vurderes. Det er en økning i det totale utslipp av klimagasser fra cruiseskip fra 2022 til 2023, mens utslipp fra veitrafikken er stabil. Cruiseskipenes andel av utslipp forventes å gå ned fra 2023 til 2024 og 2025 som følge av strengere utslippskrav og færre anløp. Utviklingen fra 2022 til 2023 støtter ikke opp om fylkets og kommunenes mål om nullutslipp innen 2030.

Situasjonen for utviklingen innenfor denne dimensjonen vurderes til ikke å være i tråd med lokale mål og kommunale planer. På bakgrunn av dette vurderes situasjonen i området til ikke å være tilfredsstillende der akseptable tålegrenser overskrides mht utslipp av klimagasser. Natur- og kulturminner er også under press i forhold til denne dimensjonen. Dette gjelder spesielt i Stranda kommune som står for 73% av klimagassutslippene i området. Klima og miljødimensjonen er presset, spesielt av utslipp fra skip, busser og biler. Den totale belastningen er større enn akseptabelt for et verdensarvområde. Visuelt ligger tålegrensen nært oppunder et ikke-akseptabelt nivå i de mest populære områdene. Vurdering: Gul

16.6 Økonomisk tålegrense

Økonomisk tålegrense skiller seg litt ut fra de andre dimensjonene. En øvre, økonomisk tålegrense er lite relevant å vurdere i den forstand at jo større lokal og regional verdiskaping turismen medfører, jo mer positivt er dette for området og den enkelte bygd og kommune, 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 turisme vil kunne medføre at færre lokale leverandører finner det økonomisk lønnsomt og bærekraftig å drive innenfor turisme. Økonomisk er reiselivsnæringen viktig for området samtidig som man er sårbar for store endringer i trafikkvolum. Hensikten med turisme til Stranda og Fjord kommune er bl.a. at næringen skal bidra til høy, regional verdiskaping. Rent økonomisk er det derfor ingen øvre tålegrenser som skulle tilsa begrensninger i trafikken til området.

Reiselivet er en av de viktigste næringene for Stranda og Fjord kommune. Samlet verdiskaping fra reiselivsnæringen i de to kommunene i 2023 var kr. 279 mill. Av dette sto Stranda kommune for kr. 240 mill. mens verdiskapingen i Fjord kommune var 39 mill. kr. De kommunale inntektene fra personskatt fra sysselsatte innen reiseliv er hhv 12 mill. kr. og 2, 5 mill. kr, til sammen 14,5 mill. kroner i skatter. (*NHO Reiseliv*).

Overnattingsvirksomhet er den største sektoren og representerer 46% av den totale verdiskapingen i området og vel 90% av verdiskapingen skjer i Stranda kommune. Basert på gjennomsnittlig forbruk for de ulike type tilreisende i tbl. 2 tilsvarer dette en total omsetning på ca. 700 mill. kr. i området i 2024.

Det er imidlertid noen forhold som bør påpekes sett i relasjon til den økonomiske effekten av turismen. Vi har tidligere beskrevet nullutslippsvedtak for verdensarvfjordene knyttet til sjøtrafikk. Fom 2025 ble Tier III kravene innført for verdensarvfjordene og f.o.m. 2026 gjelder nullutslippskravet som vil påvirke cruisetrafikken ved at mindre skip (under 10 000 br.t.) som ikke har nullutslipp ikke kan seile inn i verdensarvfjordene.

På lengre sikt, dvs. innen 2032, skal all sjøtrafikk på verdensarvfjordene være utslippsfri. Teknologien i dag er ikke utviklet til å kunne levere store cruiseskip med nullutslipp. Det er heller ikke i dag kapasitet til å bygge ut landstrøm infrastruktur i de eksisterende havnene i området. Det forventes derfor at det fom 2032 vil skje en drastisk reduksjon i cruiseskipsanløp til Geiranger og Hellesylt. Dette vil da medføre en betydelig reduksjon i reiselivsrelatert omsetning og verdiskaping fra cruisetrafikk. Cruiseskipene kan enten gå til andre havner utenom området, eller de søker til havner som ligger utenfor verdensarvområdet som f.eks. Eidsdal. I sistnevnte tilfelle vil det rent økonomisk bety at omsetningen knyttet til cruise til en viss grad forblir i området, men dette vil også medføre økt trafikk på veiene da de fleste vil til Geiranger.

Spørsmålet er om cruiserederiene gradvis vil fase ut verdensarvfjordene eller om det vil bli en brå og kraftig nedgang i 2032. Dette vil kunne påvirke den økonomiske tålegrensen i negativ retning da det er mange lokale og regionale bedrifter som nyter økonomisk godt av cruisetrafikken til området. Busselskaper, fergerederier, landoperatører, aktivitetsleverandører, attraksjoner og severdigheter vil alle merke dette da cruisetrafikken er en viktig del av kundegrunnlaget deres. Mange av de lokale leverandørene til cruiseturismen i området er også leverandører til den landbaserte turismen. 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.

Et annet forhold er fergedriften mellom Geiranger og Hellesylt som også er pålagt nullutslipp fom 2026. Hvilke konsekvenser dette vil få er ikke kjent pr. i dag, men det kan tenkes at det blir mindre kapasitet på fergene eller færre ferger dersom man ikke klarer å fremskaffe materiell som har nullutslipp innen 1.1.26.

Da Trollstigen stengte sommeren 2024 ble det godt dokumentert at dette medførte store økonomiske tap for en del aktører i området, noe som også påvirket næringen i Stranda og Fjord kommune økonomisk i negativ forstand.

Det er fra flere næringsaktører påpekt at det er en del leverandører som er til stede i området kun i sommer-sesongen for å hente ut økonomisk gevinst når det er stor trafikk. Utover dette er de ikke til stede og bidrar til f.eks. å etablere et helårlig tilbud. Eksempler på dette er busselskapene som driver Hop on Hop off busser og noen lokale operatører som selger utflukter til cruisepassasjerer, utenom de offisielle landoperatørene. Dette er ofte selskaper som ikke hører hjemme i området, og som bruker busser og guider fra andre steder. Denne virksomheten medfører ifølge informantene liten eller ingen økonomisk verdiskaping for området.

Flere av de kommersielle overnattingsbedriftene, severdighetene og aktivitetsleverandørene melder om gode økonomiske resultater i 2024. En nedgang i trafikken til området vil kunne gi negative økonomiske ringvirkninger for disse. Det er også bekymringsverdig at de største hotellene i Geiranger leverer negative resultater for drift i 2024. En del andre hoteller i området kan vise til positive driftsresultater for 2024.

Villcamping er tidligere påpekt som et problem som berører flere dimensjoner i analysen. Også økonomisk er dette et forhold som er negativt for hele området. Villcamperne sjekker priser på campingplasser, men velger svært ofte å parkere for natten på steder der det ikke tas betaling og gjerne som en ulovlig parkering. Dette er i stor grad «gratispassasjerer» som området har liten økonomisk glede av. (NRK Møre og Romsdal, 21.6.25)

En kan også reise spørsmålet om det finnes et punkt hvor mer besøk ikke gir mer igjen økonomisk til området. F.eks. hvis alt er fullt kan de tenkes at den siste turisten ikke legger igjen særlig penger fordi de bare kjører gjennom området. Videre kan en spørre seg om hva som skjer rent økonomisk dersom man reduserer toppene og heller klarer å forlenge sesongen.

Stranda Parkering innførte i 2024 betalt parkering i Geiranger. I 2024 hadde selskapet en omsetning på 3,2 mill. og et overskudd på 1,2 mill. kr. mot et lite underskudd på kr. 35 000 i 2023. (Nyss, 15.7.25). Stranda Hamnevesen leverte et overskudd på 29 mill. kr. for 2024 og betalte et eieruttak til Stranda kommune på 12 mill. kr. for 2024. For Stranda Hamnevesen er inntekter fra cruiseturismen en betydelig del av inntektsgrunnlaget og som gjør at de kan levere store overskudd som igjen gir kommunen økte inntekter gjennom overføringer fra havneselskapet. (Stranda Hamnevesen, Årsberetning 2024). Også her kan man forvente en nedgang i inntekter og overføringer som kan bidra til å svekke kommunens økonomi.

Joker Stordal holder til i Fjord kommune, som ifølge en oversikt fra NHO hadde 23,1 prosent av all handel gjennom året i sommermånedene juli og august i 2024. *Turister og hyttefolk betyr svært mye for oss, det er alfa og omega for vår butikk*, sier innehaver av Jokerbutikken i et intervju med lokalavisen Nyss.

Ifølge NHO Service og Handel opplevde Møre og Romsdal solid vekst i sommerhandelen i 2024. «Totalt ble det handlet for store beløp, og omsetningen økte med 5,6 prosent. Sommerhandelen er svært viktig for verdiskaping og arbeidsplasser og det forventes sterk vekst i fylket i år også, forteller regiondirektør i NHO, Lene Trude Solheim. 17,3 prosent av all årsomsetning i handelen i Møre og Romsdal skjer i løpet av sommermånedene. Det gjør sommeren til en viktig driver for omsetningen i hele fylket vårt».

Det er ingen faktorer som tyder på at man har nådd en nedre økonomisk tålegrense i dag. Totalt sett vurderes turismen som økonomisk positiv for området. Den legger grunnlag for arbeidsplasser man ellers ikke ville hatt, og bidrar til å opprettholde et servicetilbud som også lokalbefolkningen nyter godt av. Området kan vise til en høy regional verdiskaping fra turismen, men det store volumet i høysesongen har en del negative konsekvenser som frustrasjon hos lokalbefolkning og i noen tilfeller misfornøyde gjester. En del handelslekkasje ut fra området er også påvist. Det er mange bedrifter som har stor økonomisk glede av turismen og selvfølgelig noen som ikke har samme økonomiske utbytte. Reiselivsnæringen skaper mange arbeidsplasser, men i stor grad sesong- og deltidsarbeidsplasser. Mange innbyggere i området har glede av reiselivsnæringen enten som arbeidstaker eller som næringsdrivende.

En utfordring med turismen i området i dag er at det er en veldig sesongbetont bransje der det meste av inntjeningen skjer i 4-5 måneder, mens for mange bedrifter må resten av året subsidieres fra sommerdriften. I lavsesongen er det grunnlag for å hevde at man er under en økonomisk tålegrense når vi ser på området samlet, selv om det er en del lokale variasjoner. Et annet forhold vi tidligere har påpekt er at turismen til området også påfører kommunene en del kostnader knyttet til turismen. Dette er en ekstra belastning for en allerede presset kommuneøkonomi.

Analysen av flere av de andre dimensjonene indikerer at sommertrafikken bør begrenses i volum. Det vil også kunne svekke de økonomiske resultatene for en del virksomheter. Løsningen på dette kan være å få til sesongutvidelse eller økt trafikk i andre sesonger for å kompensere dette. Forventet nedgang i årene fremover i cruisetrafikken vil også påvirke en del bedrifter rent økonomisk. Dette kan også kompenseres med økt trafikk fra andre kundesegmenter som betaler mer, og helst utenom sommersesongen. Det er også et negativt trekk med bransjen at det er en viss økonomisk lekkasje ved at det er en del bedrifter utenfor området som kun er til stede og «høster» i høysesong.

En nedre tålegrense økonomisk sett er når turismen blir så lav at bedrifter ikke klarer seg. Den økonomiske dimensjonen anses som grønn i høysesongen. I lavsesongen er det lite aktivitet og trafikk til området, noe som preger mange av reiselivsbedriftenes regnskaper. Lavsesongen må derfor anses å være under en økonomisk tålegrense (gul). Turismen gir positive økonomiske bidrag, men marginene kunnet vært bedre. Reiselivet er svært viktig for sysselsetting og verdiskaping, men for høyt volum i høysesong gir dårligere gjesteopplevelse og redusert betalingsvilje. Det er en nedre tålegrense for å sikre helårsdrift, men dagens toppvolum er også økonomisk uheldig. Stor grad av sesongvarighet gir sårbarhet for området. Den økonomiske tålegrensen handler derfor mye om å gjøre turismen mer lønnsom og mindre sårbar. Vurdering: Grønn i høysesong og gul i lavsesong.

16.7 Juridisk, politisk og forvaltningsmessig tålegrense

Den juridiske, politiske og forvaltningsmessige dimensjonen av tålegrensen omfatter lover, regler, politiske vedtak og planverk som påvirker reiselivet, samt samfunnssikkerhet og beredskap. Her ser vi både på hvilke begrensninger som finnes eller mangler i dagens regelverk, og hvilket handlingsrom kommunene har for å styre turismen.

Som verdensarvkommune er Stranda underlagt føringer fra verdensarvforskriften. Dette regulerer arealbruk og virksomhet i verdensarvområdet strengt, men inneholder ingen konkrete kvoter eller maks. tall på antall turister. Verdensarvområdet inkluderer arealer både i Fjord kommune og Stranda kommune og er totalt på 597 km². Ca. 84% av arealet er vernet etter Naturvernloven.

Videre gjelder generelle lover som Plan- og bygningsloven, Naturmangfoldloven, Kulturminneloven, Veitrafikkloven, Forurensningsloven, Friluftsløven og Havne og farvannsloven, som gir kommunene verktøy til å styre utbygging, verne natur, regulere ferdsel m.m.

Innenfor lovverket har kommunene en del virkemidler. De kan via arealplaner styre hvor nye reiselivsanlegg kan komme og de kan innføre lokale forskrifter for trafikk og parkering. Juridisk sett er en av de strengeste reguleringene som nå kommer, nullutslippskravet i verdensarvfjordene, som er fastsatt i nasjonal forskrift. Kommunene må forholde seg til dette og legge planer ut fra kravene i nullutslippsvedtaket.

Området må forholde seg til en rekke lokale, regionale og nasjonale føringer gjennom avtaler og nasjonale mål, samt lokale verneforskrifter som legger føringer for ferdsel og bruk av verneområdene.

Politisk har både Stranda og Fjord kommune vedtatt at reiseliv skal satses på, men med klare bærekraftsrammer. Dette gir politisk dekning for å gjennomføre nødvendige tiltak, selv om noen kan være kontroversielle, som avgifter eller restriksjoner. Lokalt synes det å være ganske bred politisk enighet om kursen.

Friluftsløven

Friluftsløven inneholder bl.a. de viktigste reglene om allemannsretten, noe som betyr at man ikke kan forby ferdsel i utmark uten videre. Dette setter grenser for hvor mye man kan regulere turistenes bevegelser i naturen. I §15 i Friluftsløven heter det;

«Til regulering av ferdselen på områder hvor utfarten er stor, kan kommunen med samtykke av eieren eller brukeren fastsette atferdsregler som enhver som ferdes på området plikter å følge. Reglene skal særlig ta sikte på å opprettholde ro og orden, verne dyre- og plantelivet og fremme helsetiltak og sanitære forhold.»

Denne paragrafen kan lokal kommune benytte seg av og vedta en forskrift som regulerer bl.a. villcampingen som er påvist som et stort problem mange steder i området.

Den til tider omfattende parkeringen og stopp fra busser, biler og bobiler på steder der det ikke er tillatt, f.eks. i veiskuldre i 80 soner og ved utsiktspunkter, overskrider en juridisk tålegrense da dette i en rekke tilfeller er i strid med Veitrafikkloven.

Bruk av droner i verneområder er forbudt, men overholdes ikke alltid av turister. Også her overskrider man en juridisk tålegrense. På flere steder har grunneiere sperret av utkjørsler på egen eiendom med stor steiner. Man opplever at steinene blir fjernet av turister og at biler kjører så langt ut i terrenget at det her meste sannsynlig er brudd på lovverket om motorferdsel i utmark.

Ny besøksbidragslov

Stortinget har vedtatt en ny besøksbidragslov. Besøksbidragsloven ble vedtatt av Stortinget 10. juni 2025 og inneholder en frivillig kommunal overnattingsavgift. Når det gjelder besøksbidrag fra cruisevirksomhet, skal det utredes og høres før en forskrift kan fastsettes.

Løven gir reiselivskommuner et nytt verktøy i møte med mange besøkende. Formålet med loven er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder gjennom besøksbidrag i form av avgift i områder med særlig stor belastning fra reiselivet.

«Med denne loven får kommuner med høyt reiselivs press et verktøy de har etterspurt i lang tid. Dette vil gjøre det lettere for kommunene å finansiere viktige fellesgoder, og kan bidra til å legge grunnlaget for en bærekraftig utvikling i næringen», sa næringsminister Cecilie Myrseth i en uttalelse fra departementet i forbindelse med at loven ble vedtatt.

Overnattingsavgiften er frivillig for kommunene å innføre og må vedtas i forskrift av kommunestyret. Overnattingsavgiften kan innføres for alle eller noen måneder av kalenderåret.

Havne- og farvannsloven

Et annet eksempel er bruk av Havne- og farvannsloven. 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.

I utgangspunktet må havnene si ja til forespørsler fra cruiserederier 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. Havnestyret kan vedta reguleringer av cruiseanløp (antall, størrelse) ut fra sikkerhet og miljøhensyn.

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 havneier eller annen begrenset bruk.

Det er ikke tilstrekkelig å begrunne avvisning av skip for eksempel med at antallet passasjerer som anløper havn, vil føre til 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).

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 havneier nedjusterer omfanget av havnen eller havnevirksomheten, eller reserverer visse havneavsnitt for spesielle typer sjøtransport»*.

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). 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.

Stranda Hamnevesen har allerede brukt dette til å angi sesongvarighet og dagsbegrensninger for cruiseanløp og har vedtatt en maks. grense på 6 000 passasjerer pr. dag til Geiranger i høysesongen. Både i 2024 og i 2025 er imidlertid denne grensen overskredet flere dager i løpet av høysesongen. Det vil være naturlig å vurdere denne grensen på nytt og i sammenheng med totaltrafikken til Geirangerområdet.

Beredskap

En viktig funksjon knyttet til turisme i området er beredskapen ved nødsituasjoner og områdets evne til å håndtere uønskede hendelser med mange turister involvert. I Geiranger åpnet det i 2024 et nytt beredskap senter der alle nødetatene er representert. Med så mange mennesker samlet i relativt små bygder med store utfordringer knyttet spesielt til veitrafikken, må en være forberedt på at det kan skje ulykker på veien, i naturen

og i form av brann eller medisinske akuttbehov. Den beredskapsmessige infrastrukturen er ikke dimensjonert for antall besøkende i området og kan være en stor utfordring. Jo høyere besøkstall i området, jo større er potensialet for uønskede hendelser og dermed større press på beredskapsapparatet. Dette underbygger også behovet for andre tiltak som kan bidra til å spre trafikken og unngå dagens nivå av trafikk-konsentrasjon.

Det ustabile fjellpartiet Åkneset i Sunnulfsvfjorden representerer en spesiell risiko. Et stort skred her kan utløse en flodbølge som rammer Geiranger. Dette er et scenario der potensielt flere tusen turister og innbyggere må evakueres på kort varsel. Stranda kommune har jobbet aktivt for å være en foregangskommune på samfunnssikkerhet. Det finnes i dag gode varslingssystemer og evakueringsrutiner for Geiranger ved et stort skred.

Det opplyses av informanter at vindforholdene innerst i Geirangerfjorden kan være farlig for store cruiseskip som anløper Geiranger. Dette har også medført noen tilfeller av nestenulykker tidligere år. Det har midlertid ikke forekommet reelle ulykker som følge av dette, og det gjøres ulike sikkerhetstiltak når man forventer farlige vindforhold. Fenomenet med vind er imidlertid en faktor som kan føre til ulykker med fare for skade på naturen, skip og i verste fall på mennesker.

Ved en hendelse i Geirangerveien sommeren 2025 der en buss kjørte i grøften, medførte dette store trafikale problemer med stengt vei en hel dag og lange køer på begge sider av Geiranger. Bergingsbil var ikke tilgjengelig i Geirangerområdet der hendelsen skjedde, og måtte rekvireres fra Vestnes, et godt stykke fra Geirangerveien. Pga. stor trafikk og tildels smale veier har også utrykningskjøretøy i flere tilfeller hatt problemer med å komme frem til ulykkesstedet.

Det er ikke kommet frem opplysninger om at turismen påfører lokal helsetjeneste uakseptabelt høyt press, men det rapporteres om økende antall lete- og redningsaksjoner fra regionalt hjelpekorps som også representerer frivilligheten i lokalsamfunnet. I Møre og Romsdal hadde hjelpekorpsene mellom 35 og 40 oppdrag i juni og juli 2025, noe som tilsvarer utrykning nesten annenhver dag. (*Norges Røde Kors*, 25.8.25). Beredskapstjenesten må fortsatt dimensjoneres i takt med turismen.

Det er bred enighet blant næringsaktørene om at bedre samarbeid på tvers av kommuner og bygder må til for å håndtere turiststrømmene. I dag skjer mye ad hoc, og Geiranger blir lett overbelastet, mens nærliggende områder har ledig kapasitet. Flere etterlyser en felles strategi mellom Stranda og Fjord kommune og større involvering fra fylkeskommunen for å styre trafikken både på land og sjø mer helhetlig. Innad i hver kommune påpekes det behov for bedre koordinering mellom etater og bedre samarbeid med lokalt næringsliv. Det etterlyses bedre oppfølging og effektivering av kommunale planer. I Stranda kommune etterlyser reiselivsaktørene en mer proaktiv holdning, og de ønsker å bli hørt og involvert i utviklingsprosjekter. Lovverket gir muligheter til å styre utviklingen i riktig retning. Forskrifter gir rammer og muligheter for reguleringer som ikke er iverksatt. Informanter påpeker at det mangler konkrete mål og begrensninger og at det er svak koordinering mellom kommunene. Vurdering: **Gul.**

16.8 Sosial tålegrense

Den sosiale tålegrensen handler om i hvilken grad lokalsamfunnene i Stranda og Fjord kommune aksepterer og trives med turismenivået. Et sentralt spørsmål er når antallet besøkende blir så høyt eller turistenes atferd

så inngripende at det går ut over livskvaliteten til de fastboende. I et lite samfunn som Geiranger med om lag 230 fastboende kan det til tider store antallet av turister i bygden medføre alt fra irritasjon til konkrete hindringer i hverdagen.

Innbyggerundersøkelsen 2025

I innbyggerundersøkelsen kommer det frem en rekke synspunkter og kommentarer knyttet til turismen i området. Generelt er innbyggerne positiv til turisme, 72% svarte svært positiv eller nokså positiv. Andelen positive er noe lavere i Geiranger enn i de andre bygdene. Det er store forskjeller mellom bygdene om hvorvidt man mener det er for mange turister. 72% av respondentene i Geiranger mente det er alt for mange turister, mens i de andre bygdene var denne andelen betydelig lavere. I Stranda var det 61% som mente det var for få turister. I Geiranger svarte 72% at de var enig i at bygden oppleves som overfylt, mens tallene fra de andre bygdene er betydelig lavere.

Hovedutfordringene knyttes til for mye trafikk og veinettet, villcamping og forsøpling, cruise og sjøtrafikk samt manglende infrastruktur og belastning på lokalsamfunnet. Turismen gir viktige inntekter til lokalsamfunnet, men dagens besøkstrykk er mange steder over tålegrensen for både natur og innbyggere.

Lokale innbyggere har delte meninger om turismen. Mange erkjenner at turistene skaper arbeidsplasser og opprettholder tilbud, men samtidig finnes det frustrasjon over ulempene. Særlig cruiseskipene får kritikk fra enkelte fastboende for visuell forurensning og antatt negativ miljøpåvirkning, og det har vokst frem en skepsis mot masseturisme hos noen. Samtidig påpeker næringsaktører at landturismen skaper vel så mye trengsel og slitasje totalt sett – cruise blir gjerne syndebukk fordi den er mest synlig. Mange mener at tålegrensen i høysesongen er overskredet. Det er for mye trafikk til samme tid i enkelte av bygdene, og særlig i Geiranger.

Turismen påvirker dagliglivet til folk som bor i området, både positivt og negativt. I høysesongen opplever store deler av lokalbefolkningen kø på veiene, kamp om parkeringsplasser og generelt mange fremmede i nærmiljøet. Samtidig gir turistene grunnlag for et tjenestetilbud som butikker og serveringstilbud som også fastboende nyter godt av, spesielt om sommeren.

Et problem som tas opp er boligmarkedet. Fordi korttidsutleie til turister er lukrativt, leies mange hus og leiligheter ut via Airbnb i stedet for til faste innbyggere. Både i Hellsøylt og Geiranger rapporteres det at dette hindrer rekruttering av nye fastboende. Folk som ønsker å bosette seg fast sliter med å finne tilgjengelige boliger. Resultatet er stagnasjon i folketallet selv om det er økonomisk aktivitet i sesongen. Skal bygdene forbli levende lokalsamfunn året rundt, er det viktig å tilrettelegge for at vanlige boliger ikke utelukkende blir ferieboliger, påpeker noen respondenter.

Det etterlyses bedre dialog mellom kommune, innbyggere og reiselivsnæring. I Stranda kommune føler reiselivsbedrifter at kommunen har vært passive og lite flinke til å involvere næringen i planlegging og beslutninger. Næringslivet savner en tydelig strategi og støtte fra kommunen.

Flere lokale krefter engasjerer seg for å gjøre turismen positiv for bygden. Også enkeltpersoner og gårdbrukere bidrar ved å starte små reiselivstilbud (gårdsbesøk, overnatting, guiding m.m.) som gir autentiske opplevelser og ekstra inntekt. Samarbeid mellom fastboende, bedrifter og myndigheter trekkes frem som avgjørende for å skape en balansert utvikling. Hvis lokalsamfunnet inkluderes og får ta del i verdiskapingen, vil også aksepten for turiststrømmen være større. Generelt er budskapet at man må finne en balanse der bygdene både får nytte av og lever godt med turismen – og dette krever at de får en stemme i beslutninger og planlegging fremover.

Stranda kommune erkjenner tydelig i sin planlegging at det er en fare for at for mye turisme og trengsel kan forringe det som er attraktivt ved kommunen som reisemål, og at dette også går ut over de fastboende. Kommunen legger vekt på at fokus på lokalbefolkningens trivsel ikke bare er bra for de lokale, men også en forutsetning for et bærekraftig reiseliv på lang sikt. Det understrekes at man må unngå å nå et punkt hvor *“det å leve og trivast i Stranda kommune vert ei utfordring”* på grunn av turismen. Særlig Geiranger trekkes frem som et område der problemstillingen allerede er aktuell: *«Lokalbefolkninga melder om trengsel og ofte kaos i sommarmånadene, og utrivelege tilhøve som følge av manglande fasilitetar for dei besøkande.»*. Dette sitatet fra samfunnsplanen illustrerer godt stemningsbildet – mange i Geiranger opplever sommeren som anstrengende, med trafikkaos, fulle gater, støy og avfall, der lokalsamfunnet føler seg nedprioritert.

I Fjord kommune er ikke turismepresset like ekstremt, men også der kan det oppstå friksjon. Grunneiere langs turistveiene har rapportert om villcamping og forsøpling, og i Eidsdal har fergekøene enkelte dager vært så lange at de blokkerer for lokaltrafikken og skaper trafikkfarlige situasjoner for myke trafikanter. Slike hendelser påvirker holdningen til turister. I Valldal oppleve man mye gjennomgangstrafikk som også skaper farlige trafikksituasjoner for lokalbefolkningen. Generelt er likevel innbyggerne i Fjord mer berørt av hyttebygging og sesonginnflyttere enn av masseturisme, ettersom de største turiststrømmene berører utkanten av kommunen.

Et sentralt delmål for Stranda er å finne en balanse mellom hensynet til de som bor der og de som kommer på besøk. Mange fastboende er også engasjert i reiselivet og ser verdien av turistene, men de ønsker “kvalitet framfor kvantitet” i turismen. Et paradoks er at reiselivet skaper arbeidsplasser og attraktivitet som kan få folk til å bosette seg – men hvis turismen går på bekostning av bokvalitet, kan det igjen skremme folk vekk og undergrave målet om økt bosetting. Det rapporteres for eksempel om noen barnefamilier i Geiranger som har flyttet, og andre som vurderer å flytte fordi de synes bygden blir for invadert om sommeren (ubehagelig trafikkforhold, vanskelig å få gjort ærender, etc.). Samtidig har Stranda generelt befolkningsnedgang, så det å sikre at Geiranger forblir et godt sted å bo er kritisk.

Den sosiale tålegrensen i Geiranger og tildels i Valldal er overskredet og ikke akseptabel. Mange lokale opplever at tålegrensen er overskredet der deler av sommersesongen tidvis oppleves som “utrivelig”. Dette må tolkes som et klart gult nivå, der tiltak må iverksettes for at det ikke skal tippe til rødt (alvorlig misnøye og motstand mot turisme). Den sosiale tålegrensen er overskredet i de mest trafikkerte områdene i sommersesongen. I de andre bygdene er situasjonen grønn; der er turismen stort sett ønsket og tåles godt fordi volumet er håndterlig. I lavsesongen er situasjonen på grønt nivå i hele området da turismen er svært lav og dermed ikke medfører negative konsekvenser for lokalbefolkningen.

Vurdering: Lavsesong: Grønn. Høysesong: Gul i tettsteder som Geiranger og Valldal og grønn i andre bygder som har mindre grad av turisme.

16.9 Oppsummering av dimensjonene i tålegrenseanalysen

Dimensjon -vurdering i høysesong	Grønt nivå 0%-35%	Gult nivå 35%-65%	Rødt nivå 65%-100%
	Situasjonen er god og innenfor akseptabelt tålegrensenivå. Trenger ingen spesielle tiltak.	Situasjonen er ikke god nok og har til dels overskredet akseptabelt tålegrensenivå. Noen tiltak er nødvendig.	Situasjonen er alvorlig og uakseptabel. Tålegrensen er overskredet. Raske tiltak er nødvendig.
Infrastruktur og transport		Regionen	Geiranger
Trafikk til regionen		Regionen	Geiranger/Valldal
Miljø og klima		Tenderer mot rødt nivå	
Sosial tålegrense	Noen bygder med lav turisme	Regionen og særlig Geiranger og Valldal	
Økonomisk tålegrense	God inntjening i høysesong hos mange aktører	Behov for økt økonomisk aktivitet i lavsesong.	
Sentrum og periferi	Resten av regionen	Valldal	Geiranger
Kulturminner og naturressurser		Kulturminner	Naturressurser
Juridisk, politisk og forvaltningsmessig		Bedre oppfølging og effektivisering av kommunale planer. Utnytte mulighetene i lovverket.	

17. Konklusjoner

- Sentrale deler av området er overbelastet i deler av høysesongen. Veikapasiteten er sprengt i, særlig i Geiranger og langs fv. 63. Infrastruktur, miljø og sosial tålegrense er overskredet. Hvis utviklingen fortsetter kan dette true verdensarvstatus, de tilreisende sin opplevelse og lokal trivsel for innbyggere. Noen innbyggere i Geiranger og også i Valldal opplever en «utrivelig» sommersesong og flere vurderer å flytte. Andre bygder opplever ledig kapasitet og ønsker mer trafikk.
- Trafikkvolumet i deler av sommersesongen er for høyt i Geiranger, både når det gjelder landbasert og sjøbasert trafikk. Vi har estimert antall besøkende til området til å være opp mot 15 000 personer som maks. antall pr. dag. I juli er det flere dager med 13 000 -15 000 besøkende i området og opptil 10 000 personer i Geiranger. Cruisetrafikken er redusert betydelig i 2025, spesielt i Hellesylt der nedgangen er på 45% fra 2024. For området samlet er cruisetrafikken ned 17% fra 2024 i sommersesongen.
- For området samlet betyr dette en netto nedgang på ca. 27 000 tilreisende i sommersesongen som følge av stor nedgang i cruisetrafikken og noe økning i den landbaserte trafikken.
- Turismen er svært ujevnt fordelt geografisk i området. Det er en ubalanse mellom Geiranger og øvrige bygder. Geiranger utgjør tyngdepunktet (sentrum) som trekker de fleste av de besøkende til området, mens andre deler av Stranda og Fjord kommune (periferien) har langt lavere besøkstall. Geiranger er overbelastet i deler av sommersesongen, preget av store køproblemer, manglende parkeringsmuligheter, dårlig kapasitet på sanitæranlegg og elbilladere. En bedre geografisk fordeling kan øke verdiskapingen og redusere de negative konsekvensene av trafikkvolum, slitasje og lokal misnøye.
- Den sosiale tålegrensen er overskredet i de mest trafikkerte områdene i sommersesongen. I de andre bygdene er situasjonen akseptabel og tåles godt fordi volumet er håndterlig. I lavsesongen er turismen svært lav de fleste steder i området og medfører ingen negative konsekvenser for lokalbefolkningen.

- Cruisetrafikken er den klart største kilden til klimagassutslipp i Stranda kommune. Det har vært en økning i det totale utslipp av klimagasser fra cruiseskip fra 2022 til 2023, mens utslipp fra veitrafikken er stabil. Cruiseskipenes relative andel av utslippene har vært økende. Utviklingen fra 2022 til 2023 støtter ikke opp om fylkets og kommunenes mål om nullutslipp innen 2030.
- Cruisetrafikken er hovedutfordringen for miljø og klima. Cruise står for en tredjedel av de totale klimagassutslippene i området. Tiltak mot cruise i form av mindre konsentrasjon, bedre spredning og totalt sett lavere volum vil være mest effektivt for å redusere presset. Det forventes lavere utslipp av klimagasser fom 2025 som følge av strengere utslippskrav fra cruiseskip og lavere antall cruiseanløp målt mot 2024.
- Turismen medfører stort press på natur- og kulturminneressurser der slitasje, villcamping og forsøpling medfører en fare for store skader og fare for svekket verdensarvstatus. Det rapporteres om et økende problem med villcamping der besøkende camper utenfor tilrettelagte plasser. Dette fører til forsøpling og skader på naturen når turister kjører i utmark der det er forbud. I tillegg er dette en trussel både mot villdyr og husdyr. Beiteområder blir forstyrret av bobiler og telting, og dette skaper konflikt mellom næring og friluftsliv. Villrein og dyreliv er under press og nye former for sightseeing samt bruk av droner skaper støy som kan forstyrre dyreliv og friluftsliv i sårbar natur.
- Økonomisk er turismen til området viktig både for den lokale og regionale verdiskapingen, arbeidsplasser og for et bedre lokalt tilbud for lokalbefolkningen. Næringen er sårbar, preget av sterk sesongvariasjon som gir ustabilitet og begrenset lønnsomhet for helårsdrift. En del økonomisk lekkasje ut av regionen er negativt.
- Forvaltning og regulering henger etter i forhold til behov. Mangel på «grenser» for total trafikk til området, regulering og koordinering fører til kaos i deler av sommersesongen. Klarere rammer og samordning i området er nødvendig for en bærekraftig utvikling. Offentlige planer er ikke fullt ut gjennomført. Beredskapen er godt planlagt for kjente farer og må opprettholdes og forbedres i takt med trafikkøkningen. Belastningen på det frivillige beredskapsapparatet er økende.

18. Anbefalinger

- Det bør etableres en øvre grense for totalt antall besøkende i samtid som gjelder både cruise og landbasert trafikk til Geiranger. Denne grensen bør være betydelig lavere enn det som er maks. trafikk pr. dag i 2025. Man bør redusere maks. grensen for både antall cruisepassasjerer og for antall landbaserte turister. Vi har beregnet at antall tilreisende pr. dag i 2025 er opp mot 15 000 på enkelte dager. Maks. tallet bør være ned mot 10 000-12 000 pr. dag. Fordelingen mellom landbasert og sjøbasert turisme bør man vurdere lokalt/regionalt ut fra hvilke segmenter man ønsker å satse på i fremtiden. En øvre grense bør også ses i sammenheng med beredskap og hvor mange mennesker man er i stand til å evakuere til et sikkert punkt i tilfelle et plutselig skred eller rasfare oppstår.
- Havnens kapasitet i seg selv bør ikke være dimensjonerende for antall cruiseanløp til samme tid. Det er reisemålets samlede kapasitet som er avgjørende og som må vurderes i en total sammenheng. Videre bør man innføre reguleringer som reduserer den landbaserte trafikken i samtid i høysesongen.

En anbefalt grense på antall cruisepassasjerer pr. dag bør gjelde for totalt antall cruisepassasjerer for Geiranger og Hellesylt og event. andre havner i området. Vi foreslår at antall cruisepassasjerer pr. dag til hele området ikke bør overstige 6 000 i til samme tid. Videre bør det ikke tillates mer enn 2 skip pr. dag i området. (1 stort eller to mindre skip). Antall landbaserte turister til Geiranger på samme dag bør ligge på samme nivå, dvs. ca. 5 -6 000 pr. dag.

- Det bør være kommunene som i felleskap bestemmer hva som skal være anbefalt øvre grense for totalt antall turister til området. Det er viktig at man faktisk praktiserer og holder seg innenfor de vedtatt øvre grensene. Dette bør skje gjennom en regional havne- og besøkskoordinering.
- Trafikken med større kjøretøy bør reguleres. Dette kan f.eks. gjøres ved å innføre et bookingsystem for organiserte bussutflukter til og fra verdensarvområdet slik at busser må bestille før de kan kjøre inn i området. På denne måten kan man forvalte og regulere trafikken inn og ut av området og redusere belastningen. En bør også vurdere om man skal inkludere bobiltrafikken i systemet der det innføres kvoter for hvor mange som kan kjøre inn i området til samme tid.
- Et system med trafikklys der man regulerer trafikken opp og ned Geirangerveien og Ørnevegen bør også vurderes slik at man har enveis kjøring i de mest trafikkerte periodene i høysesongen. Systemet må sikre at alle busser som skal stoppe i Geiranger for overnatting blir prioritert og får automatiske tillatelse. Et slikt system må utredes i detalj og muligens bør det innføres en bompengoordning som en del av systemet der kun busser og bobil med oblat tillates innkjøring i travle perioder. Dette vil kreve koordinering og politisk forankring, men er et kjerneelement for å holde seg innenfor tålegrensen for opplevd trengsel og infrastrukturbruk. Dette vil gi et redusert press og økt livskvalitet for lokalbefolkning. Da dette er fylkesvei, må et eventuelt tiltak utarbeides i nært samarbeid med fylkeskommunen.
- Trafikkvolumet i Geiranger i høysesong kan operasjonaliseres ved at cruiserederier og turoperatører må bestille slot tider på forhånd, og at havnevesen avviser anløp som vil føre til at man bryter med vedtatt grense.
- Den kommersielle trafikken på indre deler av Geirangerfjorden har økt betydelig de senere årene. En bør vurder å innføre konsesjonskrav for sightseeingbåter og annen kommersiell båtaktivitet på fjorden for å sikre at det ikke blir for mye trafikk til samme tid, noe som er viktig for å unngå overtredelse av flere tålegrensedimensjoner som miljø, sikkerhet, støy, og for å ta større hensyn til lokalbefolkningens interesser.
- På kort sikt må en få på plass avbøtende tiltak foran kommende høysesonger – f.eks. bedre trafikkavvikling, parkeringsvakter på de mest utsatte trafikkpunktene, flere toaletter og tydeligere bortvisning av ulovlig adferd – for å gjøre sommeren mer levelig for de fastboende. Dette gjelder særlig i Geiranger området. Samtidig bør Stranda kommune jobbe med å styrke helårssamfunnet Geiranger og legge tilrette for at fastboende har de nødvendige tilbud slik at de ikke føler seg oversett i skyggen av reiselivsnæringen. Det bør innføres tydeligere kontroll- og sanksjonsmekanismer mot villcamping, ulovlig parkering og forsøpling. På det mest usatte stedene bør det innføres manuell trafikkstyring/dirigering som hindrer ulovlig parkering og av- og påstigning på områder som hindrer trafikkflyt.

- I Valldal bør en utnytte muligheten til å profilere bygden som et attraktivt stoppested på veien mellom Geiranger og Trollstigen, med mål om å få flere til å overnatte og bruke mer tid der. Dette vil også kunne bidra til å avlaste Geiranger og øke den lokale verdiskapingen.
- På lengre sikt må det utarbeides en strategi for spredning av trafikken, slik at antallet besøkende ikke øker uten at opplevelsen pr turist (og pr innbygger) blir bedre. Man bør ha fokus på kvalitet fremfor volumvekst i høysesong ved å prioritere målgrupper som gir høyere betalingsvilje pr gjest.
- Dialogen med lokalbefolkningen må holdes ved like for å fange opp problemer før de eskalerer, og på den måten sikre at reiselivsutviklingen skjer på lokalsamfunnets premisser.
- Man bør jobbe aktivt for sesongutjevning og sesongforlengelse for å gjøre næringen mer robust året rundt. Helårsturisme bør være et mål. Den samlede trafikken i høysesong må være noe lavere pr. dag og trafikken utenom høysesong bør økes. Området bør også jobbe for en mer jevnere geografisk spredning av trafikken og bedre kapasitetsutnyttelse i lavsesong. Samtidig bør man redusere sårbarheten ved å jobbe for økt diversifisering av målgrupper og markeder med fokus på kvalitetsturisme, dvs. besøkende som øker inntekten per gjest.
- Kommunene bør vedta og håndheve en forskrift som regulerer villcamping i regionen, jfr. det som Friluftsløven åpner opp for.
- Kommersiell helikoptertrafikk inn og ut fra Geiranger bør begrenses eller totalforbys. Denne type trafikk bør begrenses til å foregå utenfor verdensarvområdet.
- Samarbeidet mellom kommunene bør styrkes for å få til en bedre koordinert regulering og for å kunne etablere og gjennomføre en bærekraftig besøksforvaltning i området. Dette bør gjøres gjennom en helhetlig besøksstrategi som må forankres politisk i begge kommuner og hos næringsaktørene.
- Både Stranda og Fjord kommune har planer som skisserer en rekke tiltak som er gode og vil påvirke regionen positivt mht turisme. Kommunene bør bli flinkere til å iverksette og effektivisere tiltakene i planene, da dette haster.
- Trafikkforholdene flere steder er farlig og spesielt for myke trafikanter. Gang- og sykkelveier må tilrettelegges slik at en unngår fatale ulykker i fremtiden. Man bør prioritere de mest belastede områdene som Geiranger og Valldal. Parkeringsforholdene i Geiranger må forbedres, både for buss bobil og privatbiler. Av- og påstigningsforholdene for busser og biler ved Flydalsjuvet bør forbedres.
- Begge kommuner bør innføre et system for regelmessige, årlige målinger og synliggjøring av utslippsregnskapet for turisme i området. Dette vil gjøre det mulig å følge med på om man når klimamålene for kommunene. Videre bør man innføre et system med en årlig gjennomgang av nøkkelindikatorer for tålegrenser. Her kan man følge med på tall som antall turister pr. dag, innbyggerundersøkelsens resultater om tilfredshet, slitasjemålinger i naturen, luftkvalitet,

vannkvalitet og støy m.m. Da gjør man tålegrenseanalysen til et levende verktøy og dynamisk kunnskapsgrunnlag, og ikke kun en engangsutredning.

- Beredskapen i Geiranger bør forbedres med bl.a. permanent stasjonert redningsbil og døgnbemannet ambulanse i høysesongen. Man bør også vurdere å etablere et permanent evakueringspunkt og merkede evakueringsruter fra attraksjoner som samler mange mennesker. Man bør vurdere å få på plass et system som gir lokale myndigheter en oversikt over hvor mange tilreisende som til enhver tid er i området. Slikt finnes ikke i dag, og dette er viktig informasjon dersom en evakuering eller annen uønsket situasjon oppstår.
- Kommunene må følge opp og håndheve nullutslippskravet som blir gjeldende f.o.m. 2026 for skip under 10 000 brt. Det bør ikke gis dispensasjon for kravet da dette vil gi et feil signal om kravets betydning og ikke bidra til lavere utslipp i verdensarvfjordene. På sikt må kommunene forberede seg på nullutslippskravet f.o.m. 2032 som vil kunne medføre at det ikke blir cruiseanløp til verdensarvfjordene. Konsekvensene av dette bør utredes og man bør allerede nå starte arbeidet med en strategi som kan kompensere for eventuelt bortfall av cruisegjester og bygge opp fremtidig turisttrafikk som erstatter denne.
- Som verdensarvområde bør området jobbe for at det innføres nullutslippskrav også for landbasert trafikk og ikke bare sjøbasert trafikk. Dette vil være en logisk videreføring for å ivareta verdensarven og skape likhet for alle aktører. I første omgang bør man stille krav til at kun Euroklasse 6 busser tillates å kjøre inn i området. På sikt bør det innføres krav om at kun el busser eller hydrogendrevne busser, biler og ferger tillates i verdensarvområdet. Innen 2030 bør all veitransport være utslippsfri. Det gir bedre luftkvalitet for innbyggerne og for tilreisende.
- Det burde være helt unødvendig med tre selskaper som kjører sightseeingbusser i Geiranger. (Hop on Hop off) i sesongen. Tiltaket gir liten økonomisk gevinst for lokalsamfunnet og bidrar til å forsterke de trafikale problemene. Kommunen bør sammen med fylkeskommunen finne løsninger som er juridisk holdbar med tanke på å begrense antall løyver.
- Begge kommuner bør vurdere å søke om å få ta i bruk den nye besøksbidragsloven som Stortinget vedtok våren 2025. Loven gir reiselivskommuner et nytt verktøy i møte med mange besøkende. Formålet med loven er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder gjennom besøksbidrag i form av avgift i områder med særlig stor belastning fra reiselivet.
- Kommunene bør følge nøye med på hvilke fremtidige handlingsrom man vil få mht å regulere privat utleie som f.eks. Airbnb. Dette for å skape bedre balanse i boligmarkedet slik at det er leiligheter og hus tilgjengelig for folk som skal arbeide i området og som vil bosette seg. Den utstrakte korttidsutleie virksomheten er i dag et hinder for å skaffe boliger til arbeidskraft i området og for økt bosetting.
- Statens Vegvesen gjennomfører i 2025 et pilotprosjekt på to av de nasjonale turistvegstrekingene for å se på tiltak som kan hindre køer og opphopping på bl.a. utsiktspunkter. Området bør følge dette prosjektet og event. benytte de erfaringer man henter fra pilotprosjektet. Dersom prosjektet skal videreføres i 2026 bør kommunene søke om å få bli mer her, da dette er meget relevant for området.