Vedta ei toleevne som verktøy for ansvarleg vekst

Innspel til Luster kommunestyre frå Foreininga for ansvarleg besøksforvalting i Luster (FAB) · 9. november 2026



Spirit of Discovery ved kai på Skjolden 13. mai 2026 – eitt av dei minste skipa som kjem, med 999 køyeplassar. Same dag låg òg Sky Princess inne, og til saman gjekk 4 625 gjester i land. Foto: FAB.

Skjolden treng ei politisk vedteken toleevne for å kome vidare med ansvarleg besøksforvaltning og forsvarleg cruisevekst. Cruise er ein del av reiselivet i bygda. Toleevna stoppar ikkje veksten, men spreier han betre utover sesongen og tek toppane som i dag gjev overturisme. Det er kommunestyret som har ansvaret for å forvalte Skjolden og fellesområda våre, og Vestlandsforsking sine rapportar (VF-rapport 9-2025 og 1-2026) gjev eit godt fagleg grunnlag for ei snarleg avgjerd.

Om FAB

Dette innspelet kjem frå Foreininga for ansvarleg besøksforvalting i Luster (FAB), stifta i juni 2026. Vi er ei partipolitisk uavhengig foreining som på kort tid fekk 232 medlemer. Foreininga arbeider for at cruiseturismen på Skjolden og elles i Luster skal vere innanfor

toleevna til lokalsamfunnet og naturen, og for at natur-, verne- og kulturverdiane i Luster blir forvalta til det beste for dei som er unge i dag og for komande generasjonar.

Vi er ikkje «imot cruise». Vi støttar reiselivsverksemd innanfor toleevna, slik at det er plass til både cruise og andre reiselivsverksemder og næringar side om side. Føremålet vårt står i vedlegget «Om foreininga».

Medlemene våre er:

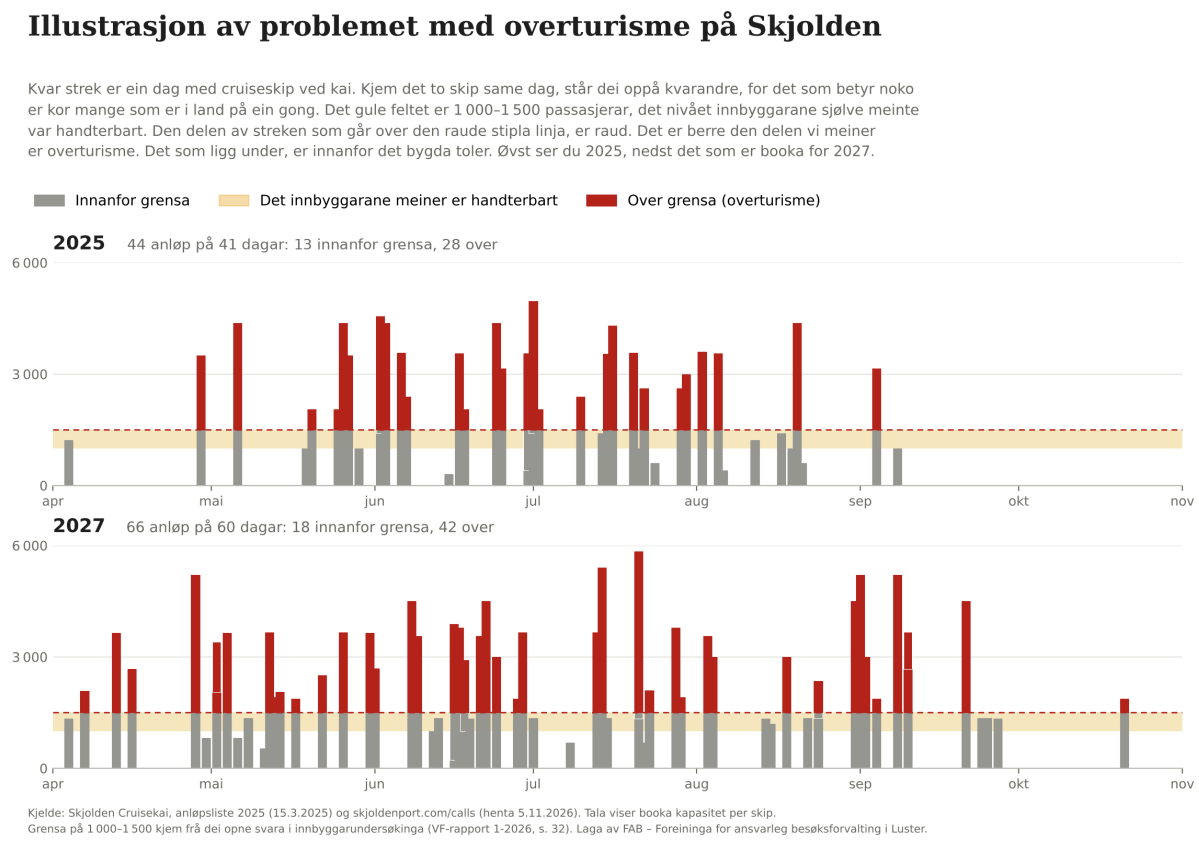
- **Unge vaksne:** Over halvparten (51 %) er under 45 år. Den største gruppa er 30–44 år (78 medlemer, 34 %) – aldersgruppa som ofte er i etableringsfasen, med born i barnehage og skule.
- **Neste generasjon:** 40 medlemer (17 %) er under 30 år.
- **Lokalt forankra:** 140 medlemer (60 %) bur i Luster kommune. Dei andre har vakse opp her, har arbeid eller næring her, eller har fritidseigedom i kommunen. Etter vedtektene kan berre personar med tilknyting til Luster bli medlemer.

FAB er altså ei foreining for oss som skal bu, arbeide og drive næring i bygda dei neste tiåra, og som vil at Skjolden framleis skal vere gjestfri og inkluderande – ein god stad å bu og ein god stad å besøkje.

Problemet med overturisme

Overturisme er turistbesøk som overskrid grensene for akseptable påverknader på natur og landskap (nokre vil hevde at vi har natur og kulturlandskap i verdsklasse!), sosialt miljø og livsvilkår. Kort sagt: når det blir så mange turistar på same tid at det går ut over naturen, livet i bygda og kvardagen til dei som bur her.

Neste år er det booka 66 cruiseanløp til Skjolden, fordelt på 60 dagar i sesongen. På 42 av desse dagane kjem det over 1 500 passasjerar på ein gong. Det er meir enn det innbyggjarane sjølve meiner bygda toler. I figuren under viser dei raude søylene den delen vi meiner er overturisme.



Figur 1: Cruisedagar på Skjolden i 2025 og 2027. Raudt er passasjerar over 1 500 same dag. Kjelde: Skjolden Cruisekai, anløpsliste 2025 og skjoldenport.com (44 anløp i 2025, slik hamna sjølv oppgjev).

Tala i figuren gjeld køyeplassar, altså to per lugar. Det faktiske talet på passasjerar kan bli langt høgare. AIDAnova har plass til 6 654 passasjerar når skipet er fullt, 27 prosent meir enn dei 5 252 køyeplassane. I 2026 gjekk det til dømes 5 318 gjester i land på Skjolden frå Arvia, som har 5 200 køyeplassar. Figuren viser difor heller for få enn for mange.

Korleis oppstår overturisme?

Ta 21. juli 2027 som døme. Denne dagen ligg det to cruiseskip ved Skjolden. MSC Meraviglia har 4 500 køyeplassar og om lag 1 536 i mannskap. Bolette har 1 338 køyeplassar og om lag 645 i mannskap. Til saman er det om lag 8 000 menneske ekstra. Det er nesten to og ein halv gong så mange menneske i heile Luster som til vanleg (ein auke på 146 % av 5 478 innbyggjarar). Det er triveleg at det er folksamt på Kulturdagane eller Lustramarknaden, men når så mange kjem samstundes til ei bygd med 277 fastbuande, blir dei fleste påverka i kvardagen sin.

Kaia har rekna ut kor mange dei kan ta med på utfluktar, noko som reduserer trykket frå fotgjengarar. Med 13 eigne bussar, 10 innleigde bussar, katamaran og shuttlar er det plass til om lag 1 000 gjester ute på tur samstundes. Kaia skriv sjølv at dette er kapasitet og ikkje ei prognose, og at 30 prosent av gjestene kjøpte utflukt i 2026.

Av dei 5 838 passasjerane kan altså om lag 1 000 vere på tur. Om alle går i land, vil det likevel vere over 4 800 cruisegjester i bygda på ein gong, sjølv når kvar buss og kvar båt er full. Spørsmålet blir då: Korleis opplever innbyggjarane det?

Korleis opplever innbyggjarane overturisme?

Dei individuelle opplevingane set ord på korleis born, unge, vaksne og eldre opplever kvardagen på cruisedagar. Sidetala viser til Vestlandsforsking sin rapport (VF-rapport 1-2026).

Ei kjensle av at privatlivet blir invadert

> «mine sambygdingar som bur nede på flata brukar sterke ord som 'terror' om cruisedagane, og dei kjenner at privatlivet blir invadert.» (s. 32)

> «Nokon turistar tek ikkje omsyn ved fotografering og bruk av drone. Og det gjev litt kjensle av å bli invadert» (s. 32)

Born blir fotograferte

> «Sommardagane på stranda vert øydelagt av alle menneska som tek bilete av borna og droneflyging, og freden og roa som er Skjolden sitt varemerke er revet vekk» (s. 32)

Kvardagen blir snudd på hovudet

> «Kvardagen til Skjoldingane blir snudd på håve pga cruisebåtar. Ein får ikkje nytta denne fine plassen me bur i på finaste tiden av året» (s. 32)

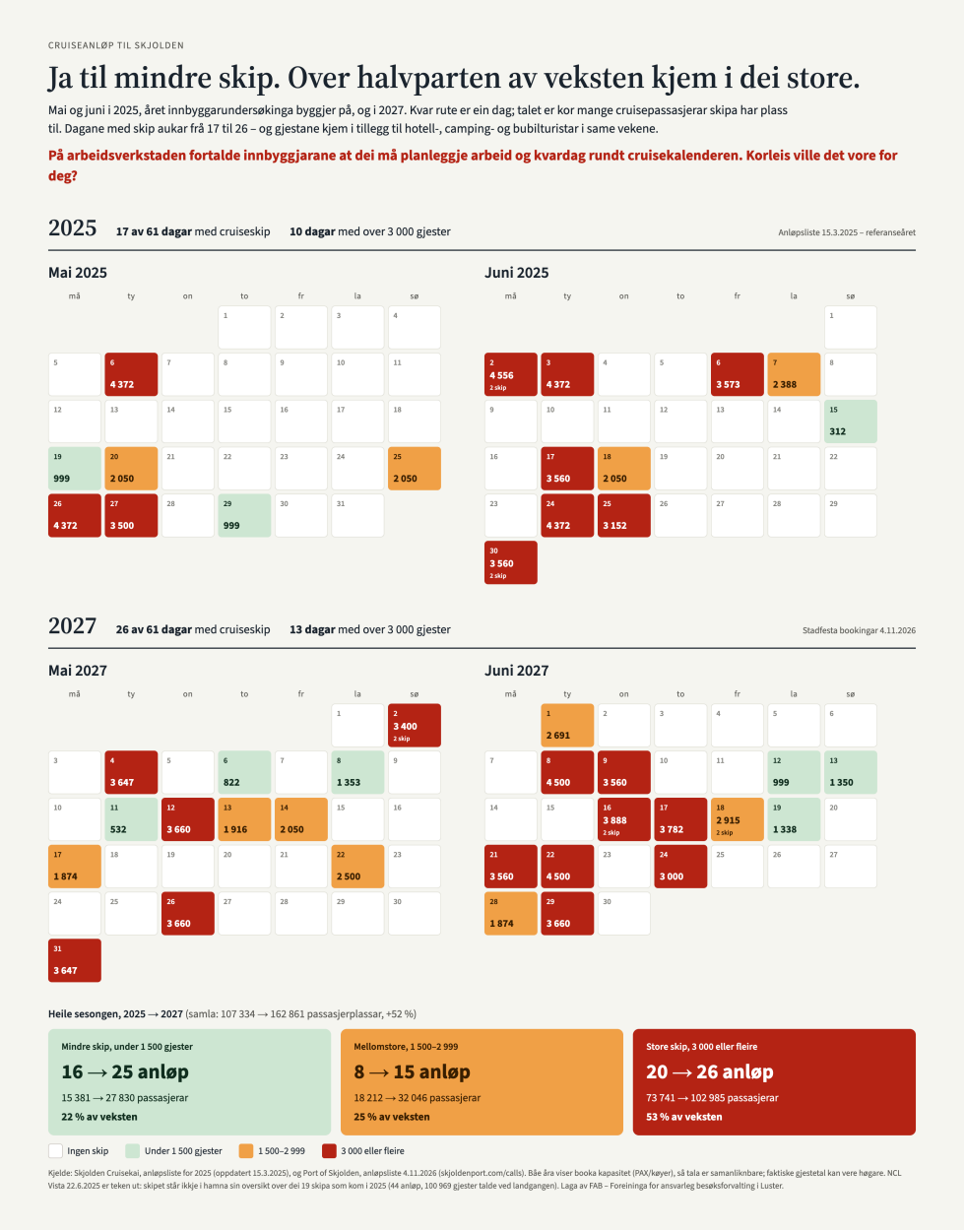
Identiteten til bygda blir borte

> «Skjolden blir forvandlet til noe det egentlig ikke er» (s. 32)

Korleis staden blir opplevd (Ornes)

> «I den tida kjennes ikkje plassen ut som seg sjølv» (s. 47)

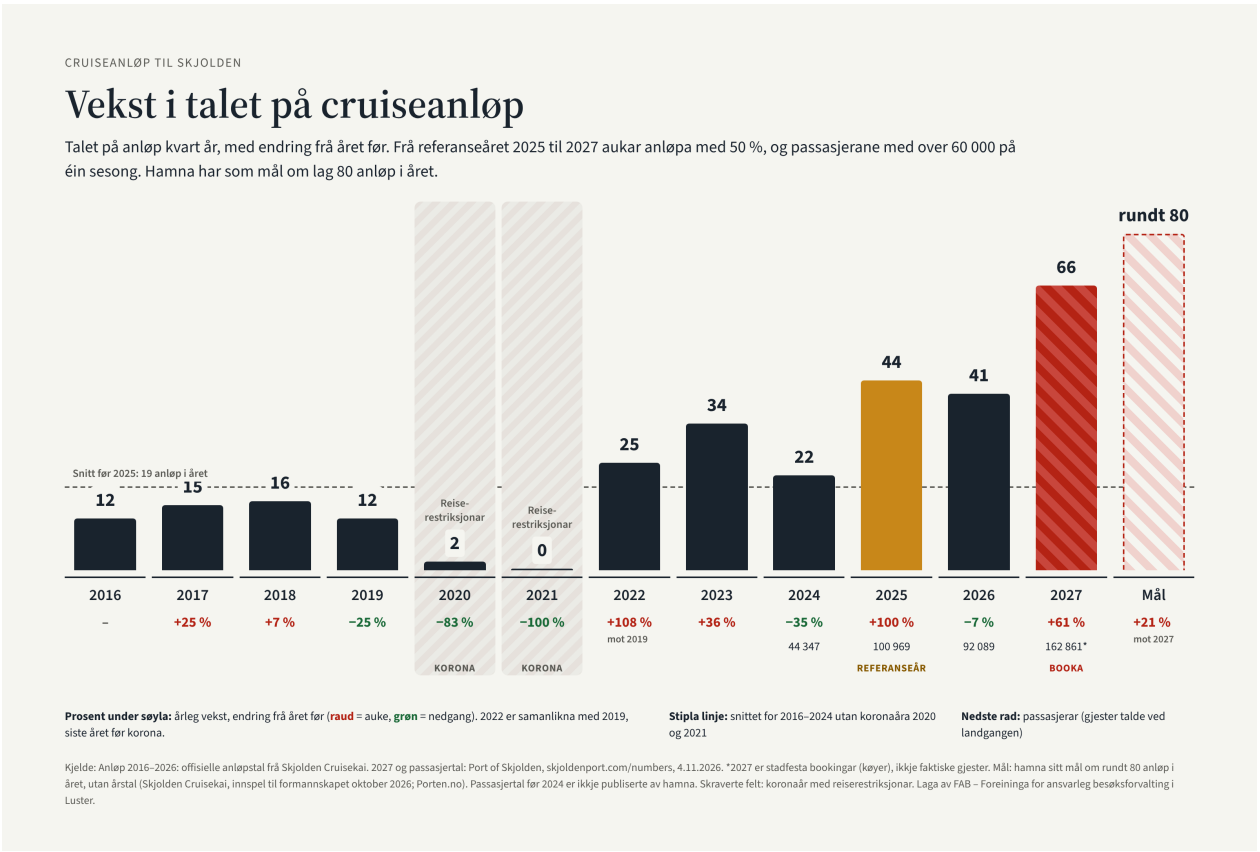
Forskarane si eiga oppsummering er at «mange opplever at privatlivet vert alvorleg forstyrra» (s. 22), og at «Fleire skildrar cruisedagane som svært belastande, med store folkemengder tett på bustader, fotografering, dronebruk og ei kjensle av å bu i ei kulisse heller enn i ei bygd. Dette går direkte ut over trivsel og bruk av eige nærområde i sommarhalvåret.» (s. 7)



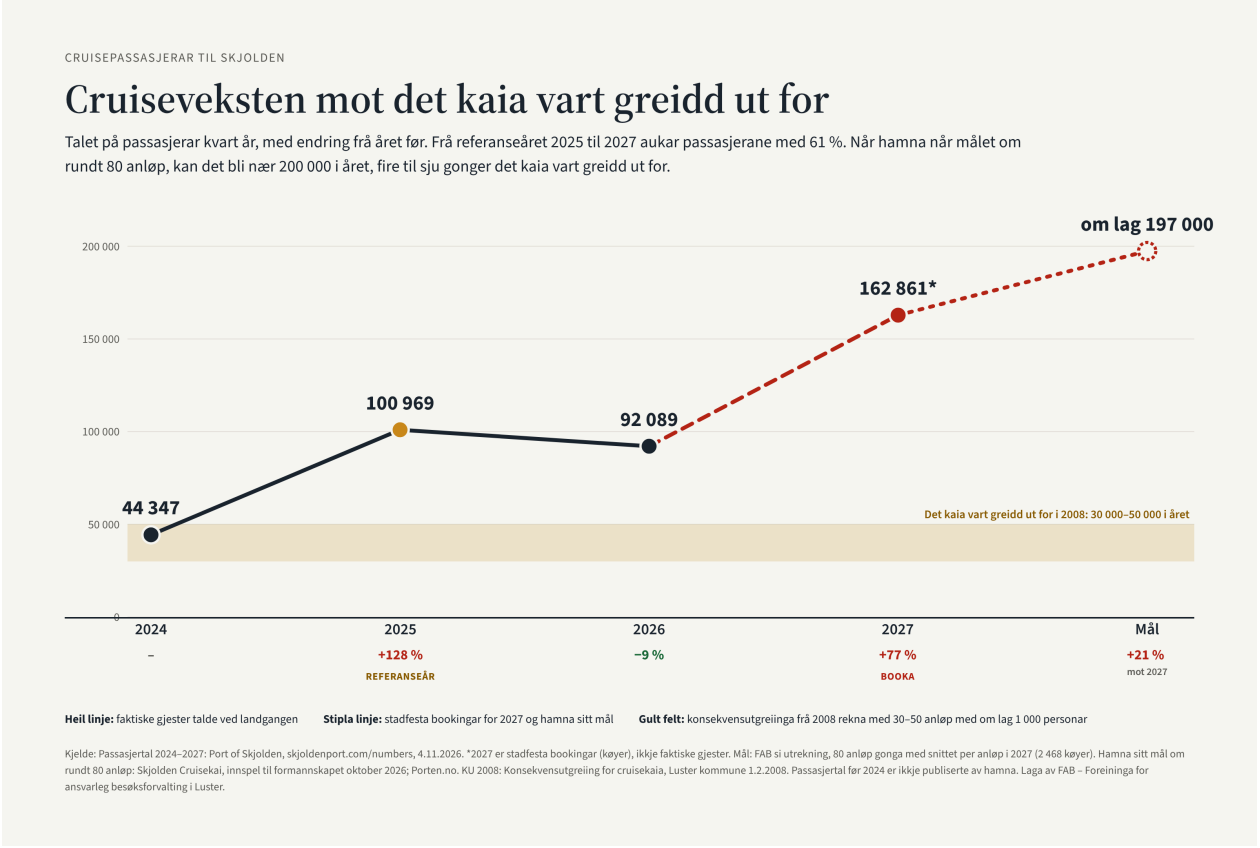
Figur 2: Cruisekalender for mai og juni i 2025 og 2027. Kjelde: Skjolden Cruisekai, anløpsliste 15.3.2025 og skjoldenport.com/calls.

Skjolden var ikkje førespegla dagens cruisetrafikk

Konsekvensutgreiinga frå 2008, som Luster kommune utarbeidde då kaia vart planlagd, rekna med om lag 30 anløp i sesongen (50 i meldingsbrevet) à 1 000 personar – altså 30 000–50 000 passasjerar i året. For 2027 er det booka 162 861 køyeplassar. Kaia vart med andre ord greidd ut for om lag 20–30 % av trafikken som kjem i 2027. Når det faktiske passasjertalet kan vere opp mot 30 % høgare enn talet på køyeplassar, og mannskapet i tillegg kan gå i land, er situasjonen og påverknaden på lokalsamfunnet og andre næringar heilt annleis no enn då kaia vart etablert.



Figur 3: Vekst i talet på cruiseanløp 2016–2027 og hamna sitt mål om rundt 80 anløp.



Figur 4: Vekst i talet på cruisepassasjerar 2024–2027, samanlikna med det kaia vart greidd ut for i 2008.

Med ei oppdatert konsekvensutgreiing som tek høgde for dagens passasjertal og den sprangvise auken i talet på skip, kan alle partar som blir råka kome med innspel – også dei som ikkje har økonomiske interesser i veksten. Det er difor på høg tid å sjå på heilskapen i utviklinga og ta nokre gode vegval.

Tenk deg frysaren heime, kanskje han er full av hjortekjøt og molter eller andre bær? (Om du ikkje har nytta all fritida til å lese sakspapir.) Både viltet og bæra er noko av det beste vi har. Men fyller du han så full at lokket ikkje går att, held han ikkje lenger på kulda. Det er ikkje innhaldet det er noko gale med. Det er at frysaren har ei grense for kor mykje du kan fylle han før han mistar funksjonen sin. Når kapasiteten blir overskriden, blir det gode vi ville ta vare på, øydelagt.

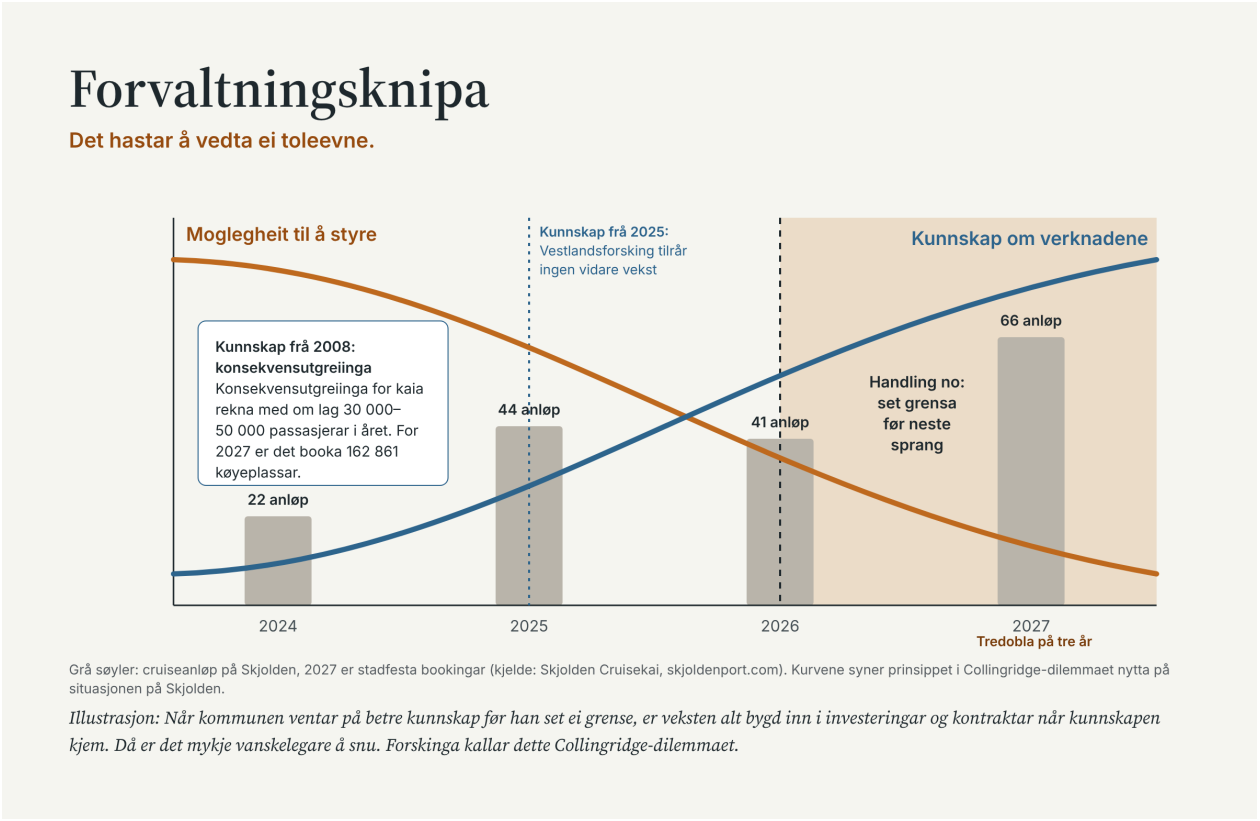
Slik er det med Skjolden òg.

Kommunen må kome seg ut av forvaltningsknipa

Lokale politikarar har etter vårt syn kome på etterskot i besøksforvaltninga på Skjolden, og no hastar det å ta styringa. Vi kan kalle det forvaltningsknipa. Kommunen ventar på betre kunnskap før det blir sett ei grense, men når kunnskapen kjem, har veksten alt skjedd og er låst inne i investeringar og kontraktar. Det er mykje vanskelegare å redusere ein vekst som alt har materialisert seg i form av at vi tek imot verdas største cruiseskip, enn å ta ei avgjerd no før veksten tek nye sprang.

Dette er eit kjent problem, kalla Collingridge-dilemmaet: Avgjerdstakarar må vere tidleg ute med å ta kontroll og regulere ein ny marknad. Ventar ein for lenge, mistar ein høvet til å styre utviklinga sjølv. Til dømes er det først no ein ser verknadene av at born har smarttelefonar frå tidleg alder. Ein kan aldri vite om alle verknader før endringa har skjedd, men ein må ta tydelege standpunkt tidleg ut frå dei verknadene som alt er synlege i samfunnet og fanga opp av forskarar. Mange negative verknader har alt oppstått, og dei vil forsterkast med vidare vekst.

Åtvaringa er ikkje ny. Alt i 2009, medan kaia på Skjolden vart bygd, spurde Kjetil Smørås, styreleiar i Fjord Norge: «Hvor går grensen for steder som Bergen, Geiranger og Flåm? Det må vi debattere nå, før det er for sent» (DN 19.6.2009). I dag er det Skjolden som står der Flåm og Geiranger stod den gongen.



Figur 5: Forvaltningsknipa – Collingridge-dilemmaet nytta på Skjolden. Anløp: Skjolden Cruisekai og skjoldenport.com (2027 er stadfesta bookingar).

Ein kan argumentere for at dette er situasjonen på Skjolden. Sidan bygdelaget vart uroa og bad om ein toleevneanalyse, har talet på anløp auka frå 22 i 2024 til 66 booka i 2027. 60 anløp, nei 66, nei, no er det visst 67? Talet flyttar seg medan vi diskuterer det, og nettopp difor treng kommunen ei fast toleevne å måle mot. Kvar gong det kjem ny kunnskap, har trafikken auka igjen, og så blir kunnskapen avvist som utdatert – og avgjerda blir skuva fram i tid medan veksten held fram uhindra. Hamna gjer nettopp dette når ho seier at innbyggjarundersøkinga vart gjord «før endringane». Då blir det vi som bur her som må prove at det er for mykje, medan dei som vil ha vekst, ikkje treng å dokumentere noko. Slik hamnar lokalpolitikarane på etterskot med viktige avgjerder, sjølv om det hastar.

Ein kjem seg ut av forvaltningsknipa ved å vedta ei toleevne no, og så leggje provbyrda dit ho høyrer heime: Dei som står for veksten, må dokumentere (med uavhengige fagrapportar) at bygda toler trykket og vidare vekst.

Vi meiner kommunen har eit godt nok grunnlag no til å vedta ei toleevne. Var ikkje det nettopp ein stor del av føremålet med undersøkinga frå Vestlandsforsking – å få det faglege grunnlaget slik at ein kunne vedta ei toleevne?

Kunnskapsgrunnlaget er breiare enn innbyggjarundersøkinga

Kunnskapsgrunnlaget er langt breiare enn innbyggjarundersøkinga. Vestlandsforsking vurderer toleevna ut frå fem dimensjonar: økonomi, miljø, sosiale forhold, infrastruktur og juridisk handlingsrom. Rapporten byggjer på dokument- og litteraturstudiar,

verdiskapingstal frå Menon Economics, utsleppstal frå Kystverket og anløpslister frå hamnene. I tillegg kjem ni tilknytte notat og rapportar, mellom anna om beredskap og utrykking på utsette vegstrekningar. Forskarane var òg sjølve på synfaring i Skjolden på dagar med cruisetrafikk.

Funna peikar same veg i alle dimensjonane som er undersøkte:

- **Infrastruktur:** Det hastar med tiltak på Skjolden.
- **Miljø:** Forskarane tilrår færre cruiseanløp.
- **Økonomi:** Cruise er eit segment med lågt forbruk.
- **Sosialt:** Store mengder cruisepassasjerar skaper frustrasjon i bygda.

Kaia har i notata sine freista å så tvil om innbyggjarundersøkinga. Det er vanleg at ei slik undersøking ikkje byggjer på eit representativt utval, og forskarane gjer sjølve greie for det. Det gjer ikkje funna ugyldige; det er ei open forklaring på ein heilt vanleg forskingsmetode. Det er viktig å hugse at tilrådinga om ikkje å auke talet på anløp eller passasjerar ikkje kviler på undersøkinga åleine, men på eit breitt fagleg grunnlag. Meiner kaia at kunnskapen ikkje held, er løysinga at ho sjølv legg fram uavhengig dokumentasjon på at bygda toler meir. Det er rett og rimeleg at provbyrda blir lagd på dei som ønskjer å tene på bruken av fellesområda i bygda.

Set 2025 som referanseår for toleevna

Kunnskapsgrunnlaget er, som nemnt over, mellom anna Vestlandsforsking sitt arbeid med toleevneanalysen for Sognefjorden, der innbyggjarane i Luster vart spurde (VF-rapport 9-2025 og 1-2026).

480 svara, 173 av dei frå Skjolden, og undersøkinga vart gjord hausten 2025. Det året var det 44 anløp, medan snittet for 2016–2024 var 19 anløp i året (koronaåra 2020 og 2021 er ikkje med). Talet på gjester gjekk frå 44 347 i 2024 til 100 969 i 2025. Det er fornuftig å bruke 2025 som referanseår, fordi det er dette året vi har fagkunnskap frå.

Det betyr at innbyggjarundersøkinga ikkje vart gjord «før endringane», slik hamna hevdar. Ho vart gjord midt i dei. Folk svara etter ein rekordsesong, med erfaring frå eit trykk dobbelt så stort som før. Når innbyggjarane alt då melde om trengsel og belastning, og forskarane rår frå vidare vekst under dagens forhold, så er det nettopp 2025 som er «dagens forhold».

Flyttar vi i staden referanseåret kvar gong trafikken aukar, får vi det forskarane kallar glidande referansepunkt. Kvart nytt nivå blir det nye normale, og det står ingen målestokk att å samanlikne med. Då blir det aldri for mykje, berre litt meir enn i fjor.

2025 er heller ikkje eit moderat utgangspunkt. Det er det høgaste nivået bygda hadde opplevd fram til då. Rapporten omtalar sjølv 2025 som «eit tydeleg rekordår» for Skjolden (VF 9-2025, s. 48). Kunnskapen er altså henta frå eit år med høgt trykk, ikkje frå ei roleg tid før veksten tok til.

Konklusjonen er tydeleg: Forskarane vil «ikkje tilrå å auke talet på cruiseanløp eller tal passasjerar slik situasjonen er no» (VF 9-2025, s. 7).

Kvifor toleevna bør vere 1 500 i land per dag

Toleevna er eit politisk verdival, ikkje eit tal som kan reknast ut. Rettleiaren til Vestland fylkeskommune seier at ein toleevneanalyse ikkje nødvendigvis gjev eit konkret tal, men skal drøfte kva som er akseptabelt nivå, og at merket for cruisedestinasjonar føreset ein prosess for å finne eit øvre tal på anløp og gjester gjennom året (rettleiaren s. 2–3; jf. Stankey mfl. 1985). Kommunestyret må difor velje eit tal. Fleire kjelder peikar mot eit nivå mellom 1 000 og 1 500 passasjerar i land per dag, og vi føreslår den øvste delen av det spennet: 1 500.

- **Kommunen planla for dette omfanget då kaia vart etablert.** Konsekvensutgreiinga frå 2008 rekna med anløp «á 1000 personar».
- **Innbyggjarane peikar på same nivå.** I dei opne svara i innbyggjarundersøkinga føreslår nokre maks 1 000 passasjerar, og andre skriv at «Skip med opp mot 1500 menneske er handterbart» (VF 1-2026, s. 33).
- **Forskarane tilrår ingen vekst i passasjertalet.** Vestlandsforsking rår frå å auke talet på anløp eller passasjerar slik situasjonen er no, og peikar på tak på cruiseanløp eller passasjerar per dag som eitt av tiltaka (VF 9-2025, s. 6–7).
- **Grensa er romsleg samanlikna med andre.** Bergen har tak på 8 000 passasjerar per dag (VF 1-2026, s. 68), med om lag 290 000 innbyggjarar. Det er om lag éin turist per 36 innbyggjarar. På Skjolden, med 277 innbyggjarar, tyder 1 500 i land over fem turistar per innbyggjar.
- **Grensa er enkel å gjennomføre.** Skipa tel alle som går i land, så å sleppe i land maks 1 500 passasjerar per dag er praktisk gjennomførbart.
- **Grensa stoppar ikkje veksten.** Med 1 500 per dag kunne Skjolden ha teke imot 83 564 passasjerar i 2027, nesten dobbelt så mange som i heile 2024. Veksten blir spreidd utover sesongen i staden for å kome som toppar der fleire tusen menneske går i land samstundes.

Toleevna kan aukast når det er dokumentert at bygda toler meir

Å vedta ei toleevne på 1 500 betyr ikkje at ho er sett for all framtid. Rettleiaren skildrar toleevna som elastisk: Ho kan betrast gjennom gode tiltak (s. 19).

Kommunestyret kan heve grensa når uavhengige målingar viser at lokalsamfunnet toler meir – til dømes at kaia legg fram betre innbyggjarundersøkingar, trafikkteljingar og målingar av lokal luftkvalitet i kaiområdet. Bergen har òg justert taket sitt etter kvart som dei har fått erfaring. Regelen bør vere enkel: Veksten skal kome etter at kunnskapen syner dokumentert forbetring på land.

Forsvarleg cruisevekst og kaia sitt mål kan nåast innanfor toleevna

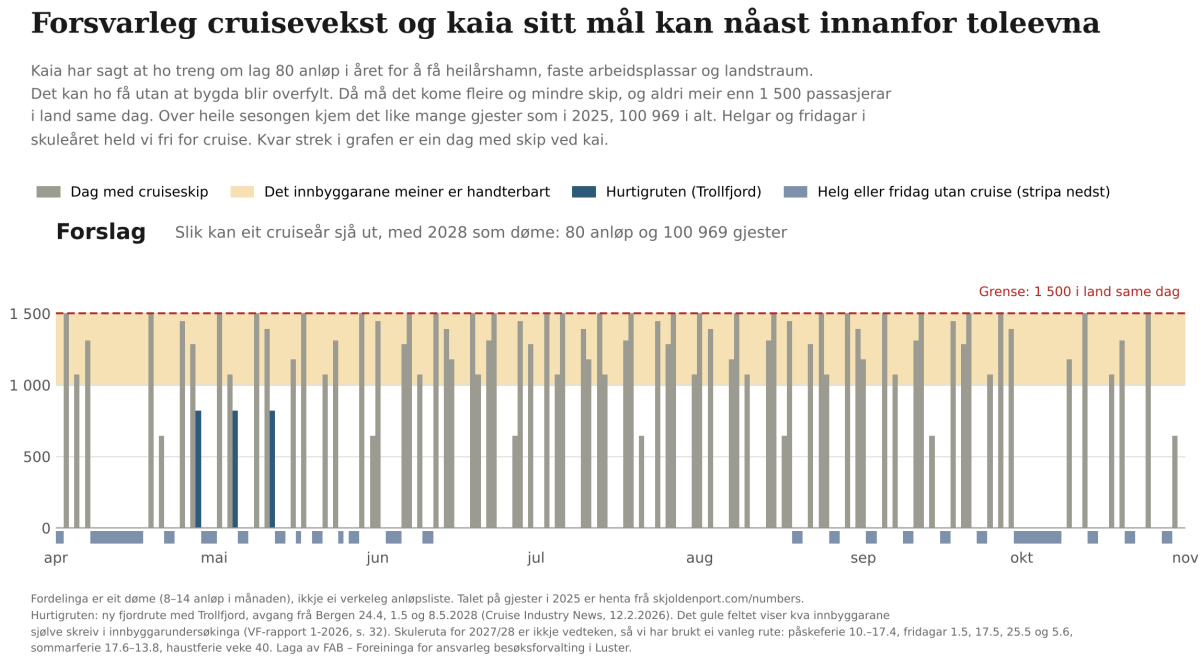
Kaia har sjølv sagt at ho treng rundt 80 anløp i året for å få heilårshamn, faste arbeidsplassar og landstraum. Det målet kan faktisk nåast innanfor toleevna til bygda, og vi meiner det er vegen å gå vidare.

FAB føreslår tre grep:

1. **Per dag:** maks 1 500 passasjerar fritt i land på Skjolden.
2. **Per sesong:** maks 100 969 gjester, same nivå som i referanseåret 2025.
3. **Cruisefrie helgar og fridagar i skuleåret** (sommarferien er unnateken).

I 2025 kom 100 969 gjester med 44 anløp, dei fleste tett i juni og juli. Fordeler vi det same talet gjester på 80 anløp frå april til oktober, blir det i snitt om lag 1 260 gjester per anløp og rundt tolv anløp i månaden. Kaia får nesten dobbelt så mange anløp. Bygda får ikkje fleire turistar, men dei kjem jamnare fordelt. Det blir framleis fullbooka utflukter, guiding, turar til Lom og Ornes og lokale aktivitetstilbod.

Cruisefrie helgar krev lite endring i anløpsplanane til kaia. I 2025 kom 38 av dei 44 anløpa på kvardagar. Dei seks helgeanløpa kan flyttast til kvardagar ved at ein bookar inn mindre skip på andre dagar. Frå april til oktober 2027 er det om lag 160 moglege cruisedagar når helgane er skjerma. Då er det god plass til 80 anløp, med éi skipslast i land om gongen og helgane fri.



Figur 6: Forslag – slik kan eit cruiseår sjå ut med 80 anløp og 100 969 gjester (2028 som døme).

Dei nye anløpa frå Hurtigruten viser at dette er ein farbar veg som gjer Skjolden til ein meir eksklusiv og lukrativ destinasjon. Frå 2027 kjem Hurtigruten til Skjolden med ei ny premiumrute med Trollfjord, eit skip med 822 køyeplassar og lange opphald i hamn. Anløpa kjem om våren og hausten, då bygda har ledig kapasitet i dag.

Kaia får veksten ho ber om, med fleire anløp, jamnare drift og fulle bussar på utfluktene. Bygda får arbeidsplassar, reinare hamn og ro i kvardagen, og det blir rom for anna reiseliv, landbruk og lokale næringar. Det einaste vi endrar med dette forslaget, er korleis veksten kjem: ikkje i toppar med stadig større skip, men med fleire anløp av mindre skip spreidde over lengre tid. Det gjev mindre trykk av masseturisme samstundes, og lokale næringsaktørar får gjester til tilboda sine.

Konklusjon

Kommunestyret bør snarast vedta ei toleevne for Skjolden. Rapportane frå Vestlandsforsking (VF-rapport 9-2025 og 1-2026) gjev eit godt fagleg grunnlag. Vi tilrår at 2025 blir referanseåret, slik at vi har eit fast utgangspunkt for å måle utviklinga vidare.

Toleevna bør byggje på dei tre grepa FAB føreslår:

1. **Per dag:** maks 1 500 passasjerar fritt i land på Skjolden.
2. **Per sesong:** maks 100 969 gjester, same nivå som i referanseåret 2025.
3. **Cruisefrie helgar og fridagar i skuleåret** (sommarferien er unnateken).

Innanfor desse rammene kan kaia nå målet sitt om om lag 80 anløp, så lenge veksten blir spreidd utover sesongen frå april til oktober.

Toleevna er eit forvaltningsgrep frå kommunen. Ho kan òg bli grunnlaget for forhandlingar med kaia, slik at Luster kommune kan arbeide for ein frivillig avtale mellom kaia, reiselivet og kommunen etter Bergensmodellen. Med dette innspelet vil vi spele kvarandre gode, slik at kommunestyret kan vedta ei slik toleevne.

Når kommunen styrer, veit næringslivet kva rammer som gjeld. Då kan veksten skje innanfor det lokalsamfunnet toler.

Avslutning

Volum utan styring slit ned Luster sitt reiselivsprodukt. Det går ut over trivselen til innbyggjarane og undergrev det bygda har bygd opp gjennom mange år for å få folk til å flytte hit.

Kommunen må ta eit aktivt forvaltningsansvar for Skjolden. No kan vi velje bort overturisme og bli ein føregangskommune i berekraftig besøksforvaltning, innanfor det natur, landskap, miljø, lokalsamfunn og lokal kultur toler.

Kjelder

- Vestlandsforsking: *Moglegheitsstudie og tolegrenseanalyse for Sognefjorden*, VF-rapport 9-2025.
- Vestlandsforsking: *Tålegrenseanalysen – innbyggarundersøking Luster*, VF-rapport 1-2026.
- Vestland fylkeskommune: *Veileder for tåleevneanalyser*. vestlandfylke.no
- Luster kommune: Konsekvensutgreiing – cruisekai og utleigehytter i Skjolden, 1.2.2008.

- Skjolden Cruisekai: anløpsliste 2025 (15.3.2025); innspel til formannskapet, sak 155/26 og 167/26; brev til Luster kommune, oktober 2026.
- Port of Skjolden: skjoldenport.com/numbers og skjoldenport.com/calls, henta 9.11.2026.
- SSB tabell 07459: folkemengd i Luster 1.1.2026 (5 478).
- Dagens Næringsliv 19.6.2009: intervju med Kjetil Smørås, styreleiar i Fjord Norge.