

2024

Kunnskapsgrunnlag – cruiseaktivitet i Vik kommune



Prosjektgruppe: Sigrid Skjerdal, Ole Petter
Ramberg, Geir Johansen, Morten Jacobsen
Sogn Næring/Vik kommune
12/09/2024

Kunnskapsgrunnlag - utvikling av cruiseaktivitet i Vik

Kunnskapsgrunnlag - utvikling av cruiseaktivitet i Vik	0
1 Bakgrunn for kartlegginga.....	1
2 Nasjonale trendar og regional utvikling.....	2
3 Klima – og miljøpåverknad frå cruise.....	4
4 Regional utvikling.....	8
5 Besøksforvaltning og reisemålsleiing i Vik	10
6 Verdiskaping i samband med cruiseaktivitet	14
7 Innsikt – slik opplever næringslivet cruiseaktiviteten i dag	19
8 Natur og kulturverdiar	23
9 Slik kan kommunen organisere og regulere ei satsing på cruise	25
10 Scenario for utvikling eller avvikling av cruisehamna	30
11 Oppsummering	31

1 Bakgrunn for kartlegginga

Vik kommunestyre bestilte i juni 2023 ei utgreiing frå administrasjonen i samband med ei venta auke i cruiseanløp i kommunen. Mandatet prosjektgruppa fekk frå styringsgruppa, er å lage eit kunnskapsgrunnlag som politikarane kan ha med seg i vidare utvikling av Vik som reisemål for framtida.

Mandat: Bestilling frå kommunestyret - Sak 051/23, 22.6.2023

Vik kommune vil vurdere å satse offensivt på cruiseturisme. Før kommunestyret tek endeleg stilling til spørsmålet, må administrasjonen gi svar på følgjande spørsmål:

Korleis kan Vik kommune organisere og regulere ei satsing på cruise?

Korleis påverkar ulike nivå av cruisesatsinga kommunen sitt klimarekneskap og slitasje på natur- og kulturminne?

Korleis kan ei satsing inngå i regionalt utviklingsarbeid?

Korleis kan Vik kommune organisere turistinformasjonen?

Korleis skal Vik kommune leggje til rette for ilandstigning?

Korleis skal kommunen løyse utfordringane med tilgang på offentlege toalett?

Kva er inntektspotensialet for lokalt næringsliv og kva må til frå private og offentlege aktørar for å hente ut dette potensialet?

Kva er inntektspotensialet for Vik kommune?

Kva utfordringar vil Vik kommune få med tanke på forsterka innsats på stell og vedlikahald inkl.av park- og uteområde, trafikkorganisering inkl mjuke trafikkantar?

Ivaretaking av- og tilrettelegging for besøk ved attraksjonar og kulturminne?

Tiltak for å spreie aktiviteten i tid og rom?

Effektmål: Verdiskaping i Vik kommune som er forankra i ønskjene til lokalt næringsliv, innbyggjarar og hos politikarane

Resultatmål: Ei kartlegging som skal leggjast fram for kommunestyret, og vere kunnskapsgrunnlag for vidare utvikling av Vik som reisemål

Styringsgruppa: Roy Stadheim (ordførar), Geir Svendsen (Vik kommune, ass.kommunedirektør), Siri Fahlvik Pettersen (Kommunedirektør, frå 1. mars 2024) Espen Skjerven Holen (kommunalsjef, samfunn, næring og kultur), Line Bjelde (Dagleg leiar, Sogn Næring), Ole Petter Ramberg (Vik kommune, kommunalsjef tekniske tenester)

Arbeidsgruppa: Sigrid Skjerdal (prosjektleiar, Sogn Næring), Geir Johansen (Rep. Vik næringssamskipnad, Sylvringen), Morten Jacobsen (rep. Vik Næringssamskipnad, Vik adventure), Ole Petter Ramberg (Vik kommune, kommunalsjef for tekniske tenester).

Arbeidsgruppa er sett saman av representantar frå næringslivet og kommunen. Visit Sognefjord var også invitert inn, men hadde ikkje anledning til å bidra. Dei har bidrege i kunnskapsgrunnlaget gjennom samtalar. Karen Weichert (rådgjevar, Vik kommune) har bidrege med statistikk på EPI.

1.1 Innleiing

Det viktigaste spørsmålet Vik kommune må ta stilling til er kva slags reisemål Vik skal vere i framtida. Kva er kjernequalitetane de ønskjer å ta vare på, identiteten til kommunen som reisemål og som stad der innbyggjarane lever gode liv. Og kva omfang er innanfor sirkelen der både befolkning og ulike næringar trivst? Ingen ønsker å hamne i ein situasjon der innbyggjarar og reisande er misnøgde. Målet til Vik kommune bør vere å finne det gyldne punktet der både innbyggjarar, alle delar av næringslivet og gjester trivst. Besøksforvaltning og samfunnsutvikling heng tett i hop, og dette må vere ein integrert del av kommunen sitt planverk, som samfunnsdel og arealplan.

I denne kartlegginga har arbeidsgruppa kun fokusert på cruiseaktiviteten, ikkje på landbasert turisme. Det er også ein viktig del av utviklinga av Vik som reisemål.

I denne rapporten har prosjektgruppa belyst og omtalt spørsmåla som vart reist av kommunestyret, og gitt som mandat til administrasjonen å svare ut. Nokre av spørsmåla som er reist er store og omfattande å svare ut, og bør løysast på eit regionalt eller nasjonalt nivå. Vi har belyst temaa og peika på moglege tiltak, der det let seg gjere. Prosjektgruppa er av oppfattinga at rapporten gir eit fakta- og kunnskapsgrunnlag som kan ligge til grunn for å utvikle Vik kommune som ein attraktiv og robust turistdestinasjon, som samstundes ivaretek innbyggjarane i kommunen.

1.2 Dette er gjort i prosjektet

- Innspelsmøter med reiselivsnæring og landbruksnæringa
- Opent kontor på FUS
- Innsiktssamtalar med Vestlandsforskning, Visit Sognefjord, Nærøyfjorden verdsarvpark, Aurland hamnevesen, Aida cruises, Carnival group
- Deltaking på føredrag om besøksforvaltningsprosjektet til Vestland fylkeskommune
- Kunnskapsinnhenting frå nasjonale, regionale og lokale kjelder

2 Nasjonale trendar og regional utvikling

2.1 Nasjonale og internasjonale trendar i reiselivet

Reisebarometeret til Visit Norway tek føre seg trendane i det europeiske markedet. Hovudfunna i reisebarometeret hausten 2023 er fortel at reiselysta er tilbake på nivået frå før pandemien, i dei fleste land utanom Tyskland. Nokre hovudfunn er:

- 42 prosent vurderer eller planlegg å reise til Norge dei neste 3 åra
- 4 prosent vurderer å reise til Norge i løpet av dei neste 12 månadane
- Det er framleis stor usikkerheit: Andelen som er påverka av ein krevande økonomisk situasjon er stabil. Risiko for ekstremvær påverkar nesten halvparten av dei reisande i større eller mindre grad.
- Fjord, fjell og naturopplevingar er høgt på lista til dei som ønskjer å besøke Norge

2.2 Utvikling cruise i Norge

Cruiseaktiviteten i Norge har hatt stor auke dei siste ti åra. Frå 2023 til 2024 er det venta ei auke på 28 prosent (anslag frå den internasjonale cruiseorganisasjonen CLIA), med over 5000 anløp til Norge gjennom sesongen (Berglinh, 2024). Til samanlikning var det 1975 anløp i 2015. Nokre av årsakene som blir peika på er klimaendringar og krig og konflikt i andre delar av verda som gjer Noreg til ein meir attraktiv og trygg destinasjon. Ein generell trend globalt er at cruiseskipa blir større grunna skalafordelar. Dei aller største skipa kjem ikkje til Norge grunna avgrensingar i infrastruktur og hamnekapasitet. Det er likevel venta at storleiken på skipa til norske hamner vil auke, fordi eldre skip med plass til 1500-3000 personar blir erstatta av større skip (Stakeholder, 2021).

2015	1 975
2016	2 122
2017	2 293
2018	2 623
2019	2 882
2020	467
2021	417
2022	3 469
2023	3 943
2024	5 049

Antall anløp i 2024 er basert på et anslag fra Cruise Lines International Association som indikerer 28 prosent vekst i antall anløp fra 2023.

Kilde: [Kystdatahuset/Cruise Lines International Association/DN](#)

Samstundes har det skjedd ei bevisstgjerling om besøksforvaltning, kommunen si rolle i reisemålet og den samla påverknaden frå reisemålet i fleire destinasjonar. Til eksempel har store destinasjonar som Stavanger, Bergen og Svalbard gjennomført tolegrenseanalyser, for å sjå på den samla påverknaden av cruiseanløpa (NOU 2023:10: 11, s 133). Eidfjord har no gjort ei tilsvarandre bestilling, som Vestlandsforskning skal gjennomføre. Luster kommune har også vedteke å gjennomføre ei tolegrenseanalyse for Skjolden.

Stortinget har vedteke strengare miljøkrav for verdsarvfjordane frå 2026, med [ein overgangsperiode for dei største skipa fram til 2032](#). (NRK, 2024) Det er allereie ei auke i anløp i nabohamner i Sognefjorden som Vik og Skjolden frå 2024 og 2025.

[Reisemålsutvalet](#), eit offentleg utval som utreder eit meir berekraftig reiseliv i Noreg, anbefalar at Noreg som skipsnasjon må vera i front for å kreve utsleppsfrie skip, og vere ein pådrivar for å sette fart på omstillinga til ein meir berekraftig cruisenæring. Dei anbefalar også at nullutsleppskravet til turistskip og ferjer i verdsarvfjordane også bør stillast til øvrige norske farvatn, med overgangsmoglegheiter for å gje næringa høve til å omstille seg (NOU 2023:10: 11, s. 145).

3 Klima – og miljøpåverknad frå cruise

3.1 Klimamål og strategiar

Vik kommune har ikkje sett egne mål for reduksjon av klimagassutslepp.

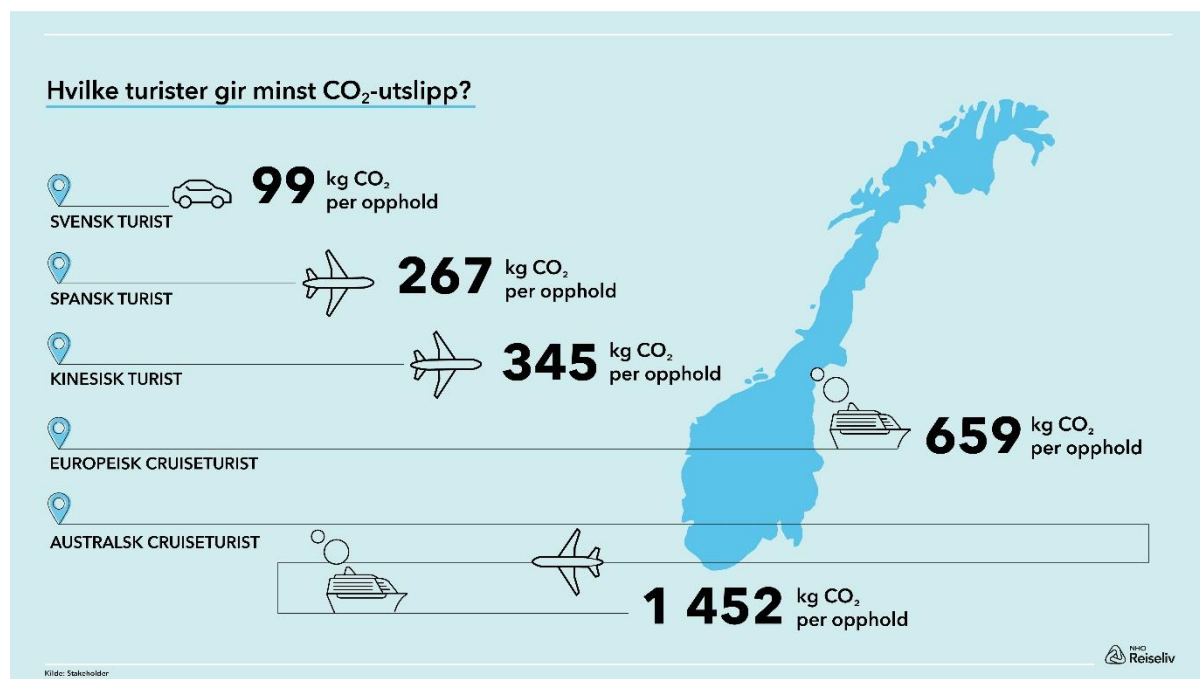
Vestland fylkeskommune har vedteke [Regional plan for klima, 2022-2025 i Fylkestinget](#). Det første plantemaet er “Redusere direkte klimagassutslepp”, med måla:

- Vestland reduserer direkte klimagassutslepp med mål om netto nulutslepp innan 2030
- I Vestland har vi eit effektivt transportsystem basert på låg- og nullutsleppsløysingar og berekraftig mobilitet

3.2 Klimapåverknad frå cruise

Det er ei satsing i industrien på å utvikle meir miljøvennlege løysingar for eksisterande og nye skip. Den internasjonale cruiseorganisasjonen CLIA har som ambisjon å vere ein karbonnøytral cruiseflåte innan 2050, og syner til at 15 prosent av skipa som sjøsettjast dei neste fem åra får brenselceller eller batteridrift. Dei antek også at 85 prosent av flåten i verda har moglegheit til å koble seg på landstraum innan fem år (NOU 2023:10: 11, s 133).

Vestlandsforskning har gjort fleire undersøkingar på cruise som reiseform. Til dagens næringsliv seier Hans Jacob Walnum, seniorforskar og gruppeleiar for klima og miljø hos Vestlandsforskning, at cruiseferiar gir høge utslepp per passasjer og at det saman med langdistansefly til starthamn og slutthamn er ei ferieform med høg miljøpåverknad. Det er fordi mange av skipa framleis nyttar tungolje. Strengare reglar for NOx og svovel i hamner (som Environmental Port Index), bidreg positivt til å redusere lokale utslepp. Grunna avhengigheiten av fossile drivstoff, bidreg denne formen for turisme framleis for høge utslepp per person (Berglihn, 2024).



Kjelde: Stakeholder for NHO Reiseliv, 2021.

3.3 EU sin klimapakke “Klar for 55”

Klimakvoter for reise i EU og EØS. Det er venta at også større skip vil bli omfatta av reduksjonskrav på 75 prosent fram mot 2050. Reglane vil omfatte cruise og andre passasjerskip med utsleppskrav

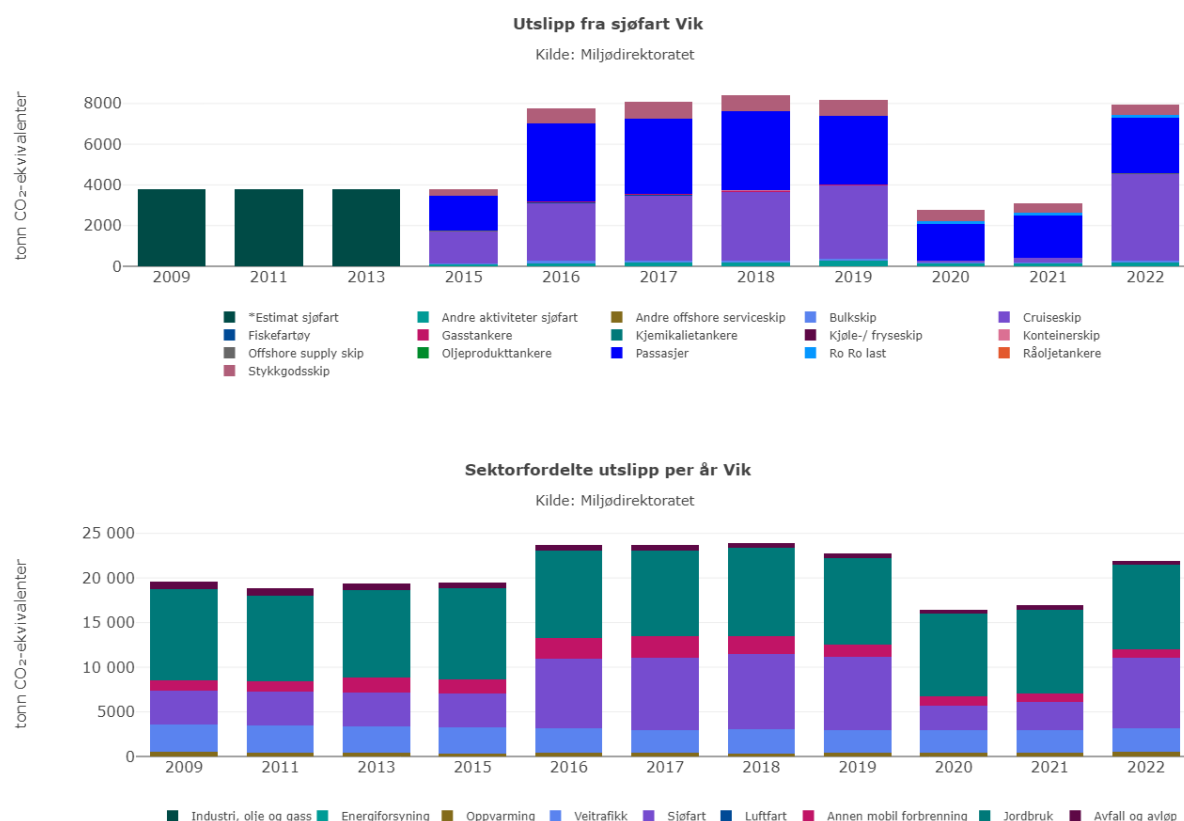
for kvart enkelt skip. Det vil også bli stilt krav til landstraum eller nullutsleppsteknologi (Stakeholder for NHO Reiseliv, 2021).

3.4 Korleis vil ei auke i cruisetrafikken påverke kommunen sitt rekneskap for utslepp av klimagassar?

Då Miljødirektoratet sine tal for klimagassutslepp i Vik kommune reknar all ferdsle innan kommunegrensene, må ein sjå på venta utvikling i regionen samla sett. CLIA ventar at interessa for Noreg vil flate ut noko i åra som kjem, då dei asiatiske marknadene vil opne opp att og dei rundt 350 skipa (og 70 som er under bygging) vil få fleire hamner å fordele seg ut på i verda (Berglihn, 2024).

Allereie frå 2025 er det ei auke i meldte anløp til Vik hamn, med over 50 innmeldte anløp per mai 2024. I 2024 er det 331 anløp. Ser ein på dei nasjonale trendane med auke i cruisetrafikk nasjonalt, kan vi rekne med ei auke i klimagassutslepp frå cruise innan Vik sine grenser. Ein må også pårekne noko auke i utslepp frå landbasert transport i form av utflukter og bussreiser frå skipa. Dette er vanskeleg å talfeste, og dersom det er ønskt meir informasjon om dette bør det gjerast ei fullstendig konsekvensutgreiing.

Skal Vik kommune møte kommande krav om nullutslepp til store skip og få ned dei samla utsleppa frå cruisetrafikken, kan det leggjast til rette for landstraum. I Flåm er kostnaden for etablering landstraumanlegg estimert til 120 mill. kroner. Landstraum fordrar per i dag at hamna har Seawalk eller djupvasskai. Det jobbast også med løysingar for straum via bøyer, men per i dag er det ikkje utvikla løysingar som er tekne i bruk som vi har funne ut om i denne kartlegginga.



Kjelde: Miljødirektoratet

Gjennom Miljødirektoratet sine statistikkar for direkte klimagassutslepp i kommunen ligg det føre ei utrekning som viser kor mykje cruise har bidrege til sjøfartsektoren sine klimagassutslepp. Dei nyaste

tala er frå 2022. Utslepp frå cruiseskip utgjer 19,3 prosent av kommunen sine samla klimagassutslepp i 2022. Ei auke i cruiseanløp vil truleg føre til at denne prosentdelen vil auke.

Metoden:

Miljødirektoratet sine tal er levert av kystverket. Alle utslepp innan kommunen sitt geografiske område er inkludert. Den ytre avgrensinga er 12 nautiske mil utanfor grunnlinja (Miljødirektoratet, 2024). Det betyr at passerande skip som ikkje legg til i Vik også kjem med i kommunen sine tal.

Usikkerheit: *Det er noe trafikk som det ikke er beregnet utslipp for, på grunn av manglende informasjon om skipstyper. Noe trafikk kan også mangle, som følge av at AIS-dataene ikke blir fanget opp. Dette kan for eksempel være tilfelle i trange fjorder med bratte fjell rundt. Denne usikkerheten er større for de tidligste årene i regnskapet, ettersom det utover i perioden er blitt bedre dekning for mottak av AIS-signaler.*

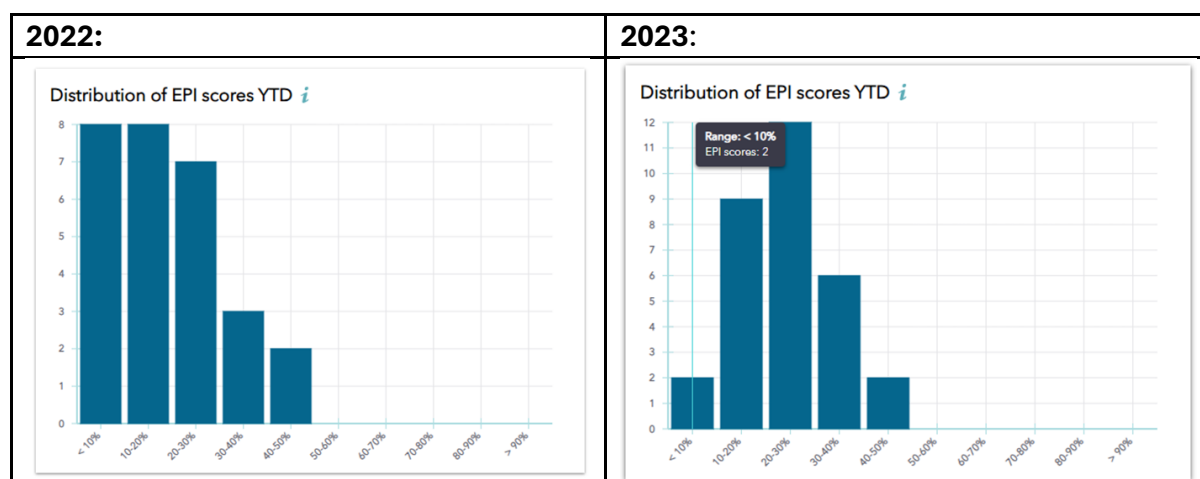
Det er særlig stor usikkerhet knyttet til beregnet utslipp i havn. Dette er fordi antatt effektforbruk under havneopphold i modellen ikke nødvendigvis samsvarer med det faktiske effektbehovet til det enkelte skipet, eller fordi hjelpemotor/generator har en annen utslippsfaktor enn det som ligger til grunn i modellen. I tillegg kan skip være knyttet til landstrøm uten at vi har informasjon om dette. Ved feil antagelser i modellen, kan særlig kommuner med mange skip i havn over lengre perioder få særlig store avvik/usikkerheter i beregnet utslipp. Dette kan for eksempel gjelde kommuner med verft eller offshorebaser, fast trafikk fra passasjerskip eller kaier for skip i opplag. Videre er bruk av alternative drivstofftyper (annet enn marin gassolje eller marin dieselolje) ikke fanget opp i statistikken per dags dato. På lavutslipp.kystverket.no finner du Kystverkets informasjon om anlegg i havner (Miljødirektoratet, 2024).

[3.3 Environmental Port Index](#)

I 2022 meldte Vik kommune seg inn i EPI (Environmental Port Index), ei teneste levert av DNV, eit globalt selskap innan kvalitetssikring og risikohandtering. EPI blei til etter initiativ av ei gruppe norske cruisehamner som ville identifisere tiltak for å redusere miljøavtrykket frå cruiseskip som ligg til kai. Rederia gjev på frivillig basis opplysingar til EPI, t. d. om motortype og -storleik, eksosreinsketeknologi, drivstoffbruk og -kvalitet. På dette grunnlaget blir det rekna ut ein EPI-score for kvart skip, som ein indikator for skipet sitt miljøavtrykk. Scoren kan vere mellom 0 og 100 %, der 100 er mest miljøvenleg. Hamner kan då operere med differensierte hamneavgifter avhengig av miljøavtrykket skipa har. På denne måten skal EPI gjere det meir freistande for rederia til å ta i bruk miljøvenlege løysingar (Myklebust, 2022, kapittel 2.1).

EPI score	
0	• Skipet er på eller dårligere enn baseline for utslipp i alle utslippskomponenter • Landstrøm, eksosrensing eller annen utslippsreducerende teknologi er ikke i bruk • Motor(er) i bruk har ikke NOx-rating innenfor IMO Tier I-krav • Drivstofforbruk har vært over baseline for størrelseskategorien
25-35	• Skipet er bedre i minst én baseline for en utslippskomponent • Eksempel: 30% av total kraftforbruk er fra landstrøm • Eksempel: Gjennomsnittlig fuelkvalitet er 75% bedre enn baseline. Gir en vektet score på 15 + 15 for SOx og PM-reduksjon • Eksempel: Drivstofforbruk er 80% bedre enn baseline, NOx-rensing gir 35% reduksjon. Gir en vektet score på 16 + 14 for hhv. CO2 og NOx-reduksjon
70-80	• Skipet er blant de 5 beste i utslippsreducerende tiltak • Med en score på 80 har skipet ofte tatt i bruk flere utslippsreducerende teknologier (eks. NOx- og SOx-rensing) • Skipet har brukt alternative fuel (eks. LNG), som gir ingen utslipp av NOx og SOx

Kjelde: EPI



EPI-score for anløp til Vik hamn i 2022 og 2023.

Frå 2022 til 2023 har det skjedd ei endring i at større del av skipa scorar høgare på EPI-skalaen. I 2023 fall 20 av 31 anløp i kategoriane frå 20 prosent eller høgare. I 2022 var over halvparten av alle skip under 20 prosent eller dårlegare. Skipa scorar samla sett framleis låg.

3.4 Oppsummering

- Miljø- og klimapåverknad frå cruisetrafikken er ikkje avgrensa til kommunegrensene. Det er hensiktsmessig at Vik kommune ser på dette i samarbeid med dei andre kommunane i regionen, og Vestland forøvrig.
- Environmental Port Index er eit godt verktøy for å stille krav til cruisenæringa. Det er også eit styringsverktøy for å få færre av skipa med stor miljøpåverknad. Kommunestyret vedtek prisstigen for EPI, og kan nytte denne til å dytte skipa i retninga ein ønskjer, og få færre av dei mest forureinande skipa inn i kommunen sine farvatn.
- Landstraum kan bidra til å minske klimagassutsleppa frå skipa som kjem til Vik. Per i dag er det ikkje teke i bruk landstraumanlegg som kan fungere med skip som ligg til anker, men det er mogleg at det er under utvikling.

4 Regional utvikling

“Korleis kan cruiseaktiviteten i Vik inngå i regional utvikling”

Vik som reisemål fungerer i tett samspel med resten av Sogn og Vestland. Fleire aktørar jobbar med utvikling av Sogn som reisemål som heilskap.

4.1 Masterplan for reismålet Sogn

Vik kommunestyre har vedteke Masterplan for reisemålet Sogn. Masterplanen legg nokre strategiske føringar og overordna mål for kva retning regionen skal utvikle seg. Per 2024 jobbar Visit Sognefjord med handlingsprogrammet for masterplanen saman med ei arbeidsgruppe med representantar frå kommunane. Kommunane må truleg ta ei meir aktiv rolle i punkta i handlingsplann som går på besøksforvaltning.

Masterplan for reisemålet Sogn er det overordna styringsdokumentet for arbeidet med å utvikle reisemålet Sogn. Planen er utarbeidd av Visit Sognefjord på oppdrag frå Sogn Regionråd, og vedteken av Vik kommune og dei andre kommunane i Sogn i 2021.

Reisemålsutviklinga i Sogn skal skape reiselyst og lokal verdiskaping gjennom utvikling av kvalitativt gode reiselivsprodukt, opplevingar og tilstrekkeleg infrastruktur, og regionen skal ha flest mogleg besøkande innanfor definerte tålegrenser heile året som blir lenge, betaler godt, opplever og smakar mykje, forureinar lite og har minst mogleg negativ verknad for natur, kultur og lokalsamfunna (Visit Sognefjord, 2024).

Ellen Fivelstad er tilsett i ei treårig prosjektstilling i Visit Sognefjord for å jobbe med handlingsprogrammet som skal følgje masterplanen, samt resertifisering av Sogn som berekraftig reisemål. (Visit Sognefjord, 2021)

Sogn næring representerer Vik kommune i arbeidsgruppa som skal følge opp masterplanen.

4.2 Visit Norway: Merket for berekraftig reisemål

Innovasjon Norge står bak den nasjonale merkeordninga “Merket for berekraftig reisemål”. Merket betyr at destinasjonen jobbar strategisk og langsiktig for å skape eit berekraftig reiseliv over tid. Visit Sognefjord skal re-merkast i løpet av sommaren 2026.

I samband med re-merkinga må destinasjonen syne til forbetringar på 106 ulike indikatorar, mellom anna kriterium for cruisetrafikk til destinasjonen. Ein del kriterium går på besøksforvaltning, og ansvaret ligg hos kommunane.

4.2.1 Cruise Kriterium i merkeordninga for berekraftig reisemål

Reisemål der cruise gjestar/cruiseanløp er en vesentlig del av gjestegrunnlaget må levere på cruisekriteria for å merkast som eit berekraftig reisemål. Alle kommunar som har hamn må levere på indikatorane. Merkeordninga reviderer no cruiseindikatorane. Det er ikkje kjend korleis det vil sjå ut.

<i>Kriterium</i>	<i>Indikator</i>
K-B1 Det skal eksistere en flerårig reisemålsstrategi (ikke eldre enn 36 mnd.), utviklet gjennom en åpen prosess, for en samlet utvikling av cruise- og landbasert turisme (Ref. std. A2.1)	1. Er sentrale reiselivsbedrifter fra cruise- og landbasert turisme, Havnevesen, kommunen(e) og lokalsamfunn løpende involvert i planlegging, gjennomføring og overvåking av planen 2. Er planen og resultatene av den offentlig kommunisert

K-B2 Destinasjonsledelsen skal arbeide for økt antall miljøsertifiseringer på destinasjonen (Ref. std. C4-1)	1. Lokalt havnevesen er miljøsertifisert
K-C1 Destinasjonsledelsen inklusiv Havnevesen skal gjennom en involverende prosess på reisemålet finne et omforent nivå på antall cruiseanløp og cruisegjester gjennom året	1. Er det satt en grense for maksimalt antall cruiseankomster (pax og skip) fordelt på dager gjennom sesong og år 2. Er denne grensen identifisert gjennom vurdering av kapasitet på vei- og transportmidler, toalettfasiliteter, attraksjoner, antall landbaserte turister og lokalbefolkningens behov 3. Antall gjennomførte incentiver eller tiltak som bidrar til å fordele anløp i tid og sesong
K-C2 Destinasjonsledelsen skal sikre nødvendig infrastruktur for å minimere belastning fra store grupper.	1. Har destinasjonen en plan (ikke eldre enn 36 mnd) for skilting fra anløpsområdet for cruise til relevante attraksjoner og bussoppstillingsplass(er) 2. Er antall oppstillingsplasser for buss og bil i anløpsområdet for cruisegjester tilpasset behovet i høysesong 3. Er toalettfasiliteter i anløpsområdet for cruisegjester tilpasset og lokalisert ift. behovet i høysesong 4. Er sykler eller andre miljøvennlige transportalternativ tilgjengelig for cruisegjester i anløpsområdet
K-C3 Destinasjonsledelsen skal, i samarbeid med Havnevesen og andre relevante aktører, aktivt kartlegge miljøutfordringer knyttet til cruiseanløp	1. Har Havnevesenet innført Environmental Port Index (EPI) 2. Gjennomsnittlig EPI score samtlige anløp forrige kalenderår 3. Er månedlig statistikk over utslipp til luft og sjø fra anløpende cruiseskip tilgjengelig 4. Andel cruiseanløp hvor skipet på gjeldende seiling i hovedsak benytter fornybart drivstoff som fremdriftsmiddel 5. Andel cruiseanløp hvor skipet benytter scrubbteknologi
K-E1 Destinasjonsledelsen skal i størst mulig grad fremme lokal verdiskaping	1. Hvor stor økonomisk verdiskaping genererer cruiseanløpene lokalt 2. Andel cruisepassasjerer på organiserte utflukter/aktiviteter 3. Gjennomsnittlig liggetid høysesong 4. Gjennomsnittlig liggetid lavsesong 5. Andel cruiseanløp i lavsesong

Kjelde: Standard for bærekraftig reisemål, tillegg – kriterier og indikatorer for cruisedestinasjoner (versjon 2.0, 2017, [Cruisekriterier Versjon 1 0 20082019 2a905d7d-d853-4c3b-90ee-c501d51cd3ed.pdf](https://simpleviewcms.com/2019/02/2a905d7d-d853-4c3b-90ee-c501d51cd3ed.pdf) (simpleviewcms.com))

4.4 Besøksforvaltning - Hovudprosjekt i Vestland fylkeskommune 2024

Hovudprosjektet har som mål å utvikle eller ta i bruk modeller og verktøy for langsiktig satsing der reisemålsorganisasjonar, kommunane og fylke kan leggje til rette for ei strategisk satsing på besøksforvaltning. Dei vil i samarbeid med kommunane arbeide med ulike problemstillingar knytt til besøksforvaltning. Kommunane som blir med i prosjektet må bidra med ressursar i form av eige arbeid og vere ein aktiv deltakar. Kunnskapen som blir arbeida fram skal kunne overførast til fleire stader i Vestland og sikre at flest mogeleg av kommunane i fylket har ein strategi for besøksforvaltning som del av kommuneplanane. Spesielt gjeld dette korleis besøksforvaltning bør

vere ein del av arealplan og samfunnsdel i kommunane, og rolla kommunane bør ta i å koordinere reisemålsleiinga i sitt område. Dei fleste kommunar i Vestland har meldt interesse for å vere pilot i Fylkeskommunen sitt besøksforvaltningsprosjekt, inkludert Vik. Vik kommune deltok i første samling i prosjektet i mai 2024, ved Espen Skjerven Holen, kommunalsjef for kultur, næring og samfunn.

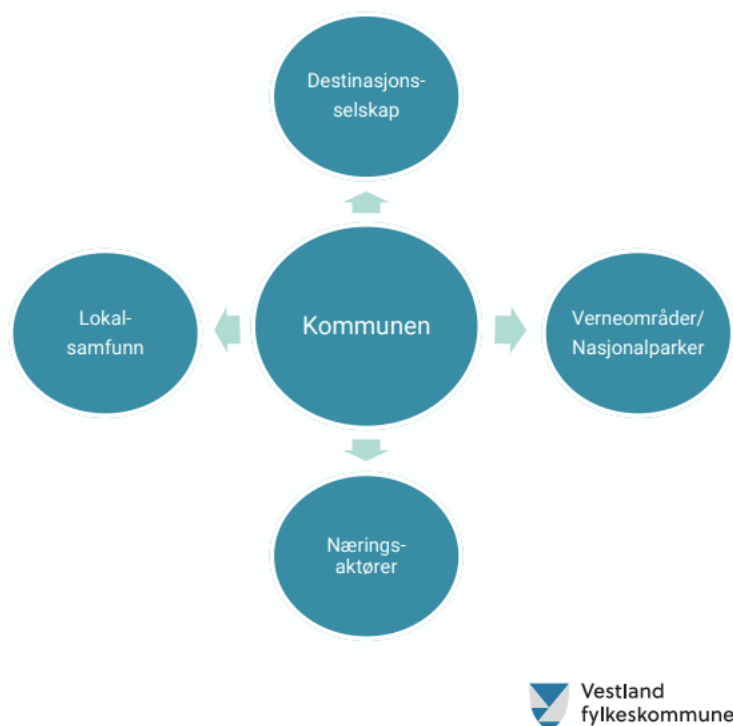
Visit Sognefjord deltek også i prosjektet, og ønskjer å gjennomføre ei tolegrenseanalyse for heile Sognefjord-regionen. Vestland Fylkeskommune vurderer å lage ein felles cruisestrategi for Vestland, men dette er på planleggingsstadiet (Ellen Fivelstad, Visit Sognefjord, 2024)

5 Besøksforvaltning og reisemålsleiing i Vik

Besøksforvaltning på ein destinasjon går på tvers av sektorane næring, samfunnsutvikling og drift i kommunen, og inneber eit samarbeid med næringsliv, forvaltningsorganisasjonar, destinasjonsselskap og kommunikasjon med innbyggjarar. Reisemålsutvalet, som ligg under nærings- og fiskeridepartementet, peikar på at ingen aleine kontrollerer eit reisemål, og at reisemålsutvikling og samfunnsutvikling må sjåast i samanheng. Vi lukkast med heilskapleg utvikling når verdiskaping, ringverknadar og gjestetilfredsheit aukar samstundes som lokalsamfunna blir meir attraktive, innbyggjarane meir nøgde og klimaavtrykket, miljøbelastninga og slitasjen reduserast. Utvalet understrekar at det er behov for ei reisemålsleiing som tek samfunnsmessige hensyn (*NOU 2023:10 Leve og oppleve*)

Per i dag er ikkje samarbeidet reisemålsleiinga i Vik er formalisert. Det er eit etablert samarbeid på Kristianhus mellom Sylvringen som driftar turistinformasjonen, og kommunen som eig bygg og hamn. Det er gjort eit vedtak i kommunestyret for sesongen 2024 for denne modellen, som gjeld for eitt år (Vik kommunestyre, Saksnr. 027/24, 21.03.2024).

Visit Sognefjord driv marknadsføring og sal på vegne av medlemsbedriftene. Dei har også bidrege med råd og hjelp med cruisemanual, og utvikling av nye produkt. Representantar frå kommunen deltek også på Visit Sognefjord sine medlemsmøte for evaluering av turistsesongen.



Reisemålsleinga. (Vestland fylkeskommune, 2024)

5.1 Vik Cruisehamn

Vik Cruisehamn har godkjende sårbarheits vurderingar og sikringsplanar, som er gyldig fram til 01.12.2025. Desse er godkjent av Kystverket – sist ved tilsyn 2. juli 2020 - og i planane ligg det at Aurland hamn støtter Vik kommune med sikringsleiar knytt opp til ISPS (International Ship and Port Facility Security) godkjenning. Vaktmannskap knytt til anløp er leigd inn av Vik kommune – og er i dialog med Aurland hamnevesen i forkant av kvart anløp (Myklebust, 2022). Vik kommune har avtale med Aurland Hamnevesen ut 2024, og må etablere eigen organisasjon som tek over desse oppgåvene før sesongen 2025. Det er sett i gang overføring av system og kunnskap frå Aurland hamnevesen til Vik kommune no. Ansvar er ligg per mai 2024 hos Ole Petter Ramberg, kommunalsjef for kommunalteknikk.

5.1.1 Utvikling i tal anløp til Vik cruisehamn

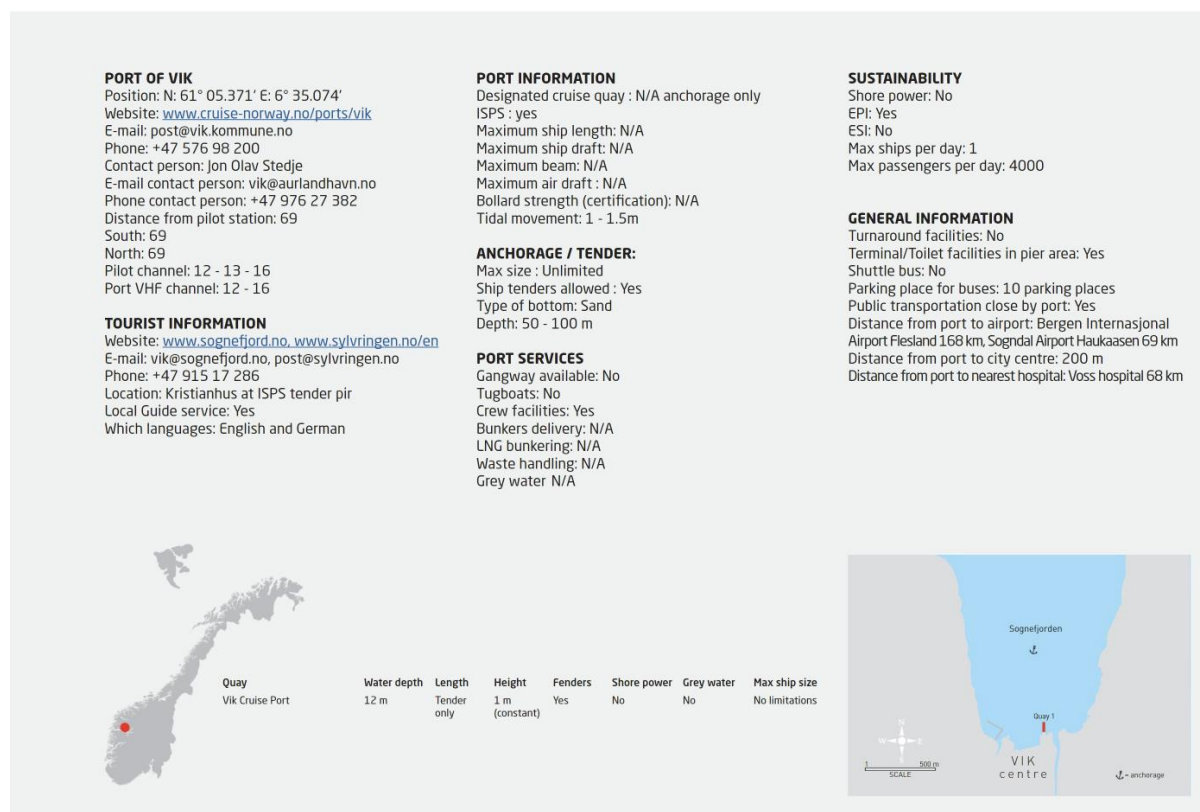
År	Tal anløp
2022	20
2023	31
2024	34
2025	57 (per mai 2024)
2026	34 (per mai 2024)
2027	12 (per mai 2024)

Det er ei auke i anløp frå 2024 til 2025, og trenden ser ut til halde fram i 2026 og 2027. Auken skjer både i skuldersesongane (vår og haust) og i hovudsesongen. I 2025 er det første anløpet venta 4. april, mot 24. april i 2024. Fem skip har meldt anløp i oktober 2025, mot tre i 2024.

Den største auka kjem i høgsesongen. I juli 2025 er det meldt 14 anløp, mot 6 anløp i 2024. Dette kan føre til at totalbelastninga for andre næringsdrivande og lokalbefolkninga samla sett opplevast større sjølv om trafikken ikkje aukar per dag, avhengig av korleis reisemålsleiinga (kommune, næringsliv, destinasjonsselskap) jobbar med tiltaka for å handtere folka.

5.2 Kapasitet på hamna

Vik hamn er per i dag ei tenderkai, noko som betyr at skipa ikkje kan legge til land. Passasjerane blir frakta i land med tenderbåtar, og kjem i land i puljer. Det betyr at hamna ikkje er aktuell for skip over 3500-4000 pax, i følgje Sandra Bratland i Carnival Brands. Det avgrensar også tal skip til eitt per dag, då det blir for stort trykk på ilandstigning med fleire tenderløp samstundes. Det er enkelte unntak, når skipa som melder anløp er små. Tilbakemeldingane frå aktørane på Kristianhus (Sylvringen, v/Geir Svendsen, Morten Jacobsen, Vik Adventure, Ole Petter Ramberg, Vik kommune) er at dette fungerer bra.



Kjelde: Cruise Norway, Cruise manual Norway 2024

5.2.1 Kapasitet på infrastruktur og fasilitetar på hamna

Bussane som plukkar opp turistar til ekskursjonar hentar og set av ved Kristianhus. I evalueringa frå 2022-sesongen vart det lagt fram nokre alternativ til denne løysinga. Det er plass til om lag 8 bussar om gongen. Det set føringar for avgangstidene til bussane, og må kommuniserast i cruise manualen til rederia.

Det blir i større grad teke i bruk elektriske bussar på destinasjonane no enn tidligare. Tilrettelegging for elektrisk transport på destinasjonen kan også bidra til å få ned utslepp frå transport innan

kommunegrensene. Per i dag finst det ikkje lademoglegheiter for tungtransport i Vik. Her finst det eit stort moglegheitsrom for Vik kommune eller kommersielle aktørar for å legge til rette for lading for bussar og andre tunge køyretøy.

5.2.2 Kristianhus

Rapporten Evaluering av cruisesesongen 2022 greier ut utviklinga på Kristianhus sidan ombygginga i 2022. Per i dag fungerer Kristianhus som mottak for gjestene som kjem med tenderbåtane frå skipa, samt turistinformasjon og toalettfasilitetar som kan nyttast av alle. Tilbakemeldingane frå aktørane på hamna er at den fungerer godt som mottak for gjester.

Stiftinga Kristian Otterskreds Motorsamling tek opp omlag to tredjedelar av bygget. I si årsmelding for 2023 skriv stiftinga Kristian Otterskreds Motorsamling at dei har hatt auka aktivitet i året som gjekk, med dugnadar kvar tysdag. Turistinformasjonen sel inngangsbillettar til museet og det blir gjennomført omvisning til grupper som har bestilt på førehand.

Bygget og området utanfor har potensiale for å utviklast for å legge til rette for lokal verdiskaping. Sjå eksempel frå Flåm i kapittel 9.6.

5.2.2 Beredskap

Det finst legevakt, ambulanse og brannvesen i Vik, som er ein viktig føresetnad for å ta imot skip. Skipsagenten er bindeleddet ved akutte hendelsar eller ved behov for helsehjelp. Ei utfordring er at helsevesenet og beredskapen ikkje er dimensjonert for dobling av innbyggjartalet, som det er på ein cruisedag. Dette er noko ein må ha med seg om det blir spørsmål om endring i struktur på beredskapsaktørane.

5.4 Korleis kan Vik kommune løyse utfordringar med toalett-tilgang?

Det er framleis behov for oppgradering av eksisterande fasilitetar og fleire tilgjengelege toalett på Kristianhus. Dei eksisterande toaletta bør merkast betre, som det også kom fram i evalueringa av cruisesesongen 2022. Nærleiken til badestranda gjer at toalettfasilitetar her også kan nyttast av lokalbefolkning og andre gjester som nyttar den offentlege badestranda.

Før 2024 sesongen er det opna eit nytt sanitæranlegg ved Hopperstad Stavkyrkje. Anlegget er plassert på areal eigd av Vik kommune, og er eit midlertidig tiltak. Det betyr at dette må flyttast innan to år, og det er derfor svært viktig at arbeidet med eit besøkssenter ved stavkyrkja held fram, slik at ein erstatning for dette anlegget er på plass innan sesongen 2027.

Anlegget ved Hopperstad er tenkt flytta til Hove Steinkyrkje etter sesongen 2026. Kostnaden knytt til dette er relativt liten, kan utførast i eigen regi.

I innsiktsarbeidet kjem det fram at utfordringa med manglande toalettfasilitetar er størst i Vik sentrum, kring kyrkjene og i Storesvingen. Presset på private aktørar i sentrum er stort på cruisedagar.

5.5 Kapasitet på attraksjonar

Ei gjennomgang av aktivitetsleverandørane, kafèane og fortidsminneforeninga sine tilbod syner at ein makskapasitet på alle lokale tilbod ligg på rundt 1300 pax per dag. Det fordrar at alle plassar på alle avgangar/turar/tidspunkt er fylte opp.

Tilbakemeldingar frå cruiseaktørar fortel at det er stort behov for fleire halvdagsaktivitetar og utflukter, samt fleire mat-og drikketilbod i sentrum.

5.6 Oppsummering:

- Vik kommune bør sjå på løysingar for å betre toalett-tilgang ved Hove steinkyrkje i samråd med Fortidsminneforeninga før sesongen 2026, då vi allereie veit at det er venta ei stor auke i anløp frå sesongen 2025.
- Toalettkapasitet ved Kristianhus må aukast med fleire toalett.
- Vik kommune bør gå i dialog med private aktørar ved Storesvingen for å sjå på moglegheiter for å halde toalettet ope
- Vik kommune kan gå i dialog med Vik IL for å sjå på moglegheiter for å halde toalett ved idrettsbana opne gjennom høgsesongen.
- Merking og skilting av eksisterande toalett ved Rutebilstasjonen (2 stk) og Kristianhus (3 stk).
- Vik kommune må halde god dialog med private aktørar i sentrum, for å ha eit inntrykk av korleis situasjonen er og utviklar seg
- Vik kommune har moglegheit til å leggje føringar for korleis Kristianhus skal nyttast, for å leggje til rette for lokalt næringsliv og auka sal av lokale produkt. Sjå eksemåel frå Flåm, kapittel 9.6.

6 Verdiskaping i samband med cruiseaktivitet

6.1 Kommunen sine inntekter og utgifter i samband med cruiseaktivitet

Vik kommune sine inntekter knytt til cruisetrafikken er basert på ilandstigningsavgift.

Avgifta bereknast basert på eit grunnbeløp per passasjer som er om bord på kvart enkelt skip. Beløpet justerast opp eller ned – avhengig av kva slags EPI-score kvart skip har. Grunnbeløpet og denne berekningsmodellen ligg i Vik kommune sitt gebyrregulativ, og kan såleis endrast ved kvart år i samband med budsjettmøte. I 2023 er dette grunnbeløpet sett til kr 29 – og det er ei lineær berekning av frådrag/tillegg som gjer at det ikkje er store sprang frå ein kategori til ein annan.

Avhengig av tal skip og type skip, vil Vik kommune sine inntekter ligge frå 2 – 4 mill Nkr i året. Det er også avhengig av belegg på skipa, kor mange passasjerar skipa har med seg.

Snittet for ilandstigningsavgift per anløp i 2023 var 47 500,-. I 2024 har belegget på skipa (kor mange passasjerar det er på skipet i høve til kapasitet) vore høgare, og ilandstigningsavgifta har vore tilsvarandre høgre.

År	Inntekter frå landstigningsavgift (anslag)
2024	2 200 000,-
2025	3 970 000,-

6.1.1 Kostnader ved drift av turistinformasjon og hamn

Vik kommune har ein driftsavtale med Aurland Hamn ut sesongen 2024. Vik kommune betalar 10 prosent av avgifta tatt inn over cruisehamna til dei for denne tenesta. Ved å flytte ansvaret til Vik, vil denne provisjonen falle bort, og kan nyttast til å dekke kostnader for den auka bemanninga det vil eventuelt vil vere behov for i Vik.

Kva utgifter kommunen vil ha knytt til framtidig drift av hamna og Turistinformasjon vil avhenge av kva planar kommunedirektøren legg fram i budsjett og økonomiplanar.

I ljøs av varsla driftstilpassning i Vik kommune er det naturleg at kommunen ser på denne organiseringa i den prosessen.

6.1.2 Kva utfordringar vil Vik kommune få med tanke på forsterka innsats på stell og vedlikehald inkl. av park- og uteområde, trafikkorganisering inkl. mjuke trafikkantar?

Det er ikkje venta at cruisetrafikken isolert sett vil føre til auka kostnader for stell- og vedlikehald av park- og uteområde og trafikkorganisering, ut over det kommunen uansett må gjere for å ivareta innbyggjarar og besøkande.

Midlar frå ilandstigningsavgift kan nyttast til å utvilke og vedlikehalde grøntareal som kjem alle innbyggjarane til gode. (Kommunalsjef for tekniske tenester, Ole Petter Ramberg).

Det er eit behov for gjennomgang av RV13 saman med Statens vegvesen for å vurdere løysingar for å trygge sentrum for mjuke trafikkantar. Ved auka trafikk i sentrum bør det vurderast avbøtande tiltak for å sikre trafikktryggleiken.

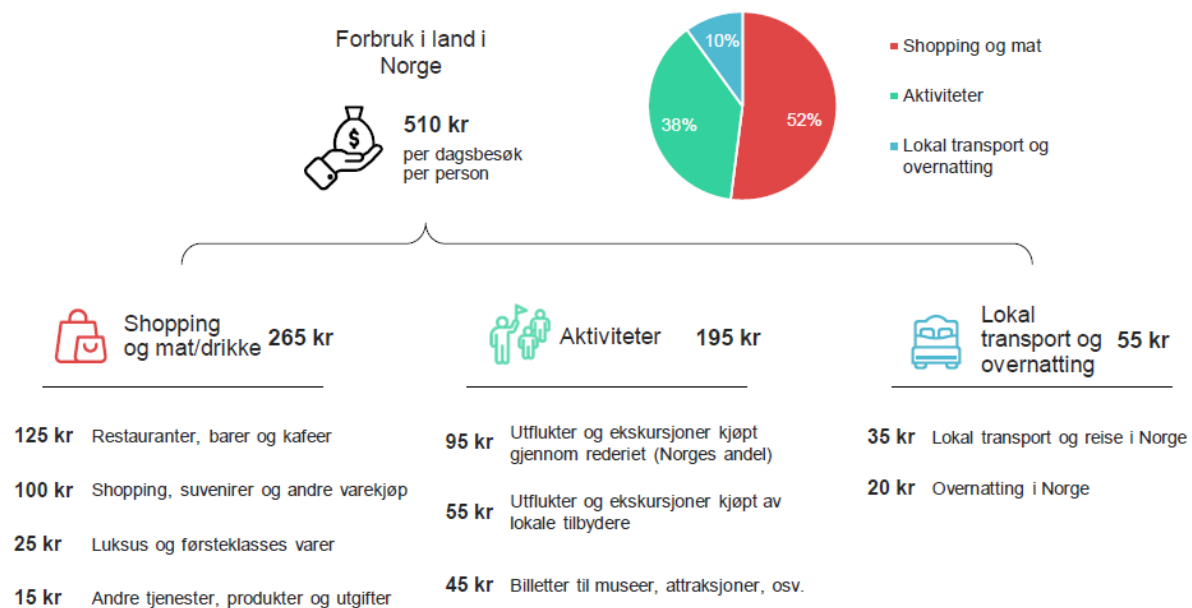
Skilting og tilrettelegging for mjuke trafikkantar langs dei mykje brukte rutene mellom hamna, Hopperstad stavkyrkje og Hove steinkyrkje kan føre til auka kostnadar for kommunen. Ruta blir nytta både av cruiseturistar, landbaserte turistar og øvrig befolkning, og innsikta frå innsplesmøtene syner det oppstår farlege situasjonar slik det er organisert i dag.

6.2 Lokal verdiskaping

Ei undersøking gjort av Epinion for Innovasjon Norge (2019) syner at cruiseturisten sitt forbruk i land er omlag 510 kroner per dagsbesøk per person. Dei brukar mest pengar på shopping, souvenirar, mat og drikke, og deretter på aktivitetar og ekskursjonar. Hovudfunna er at cruiseturistane er betalingsvillige og brukar mykje pengar på reisa til Noreg. Størstedelen av forbruket er betaling for cruisepakka og påslag for ekskursjonar solgt på skipa, som i stor grad går til rederia. Cruiseturistar brukar mindre enn dei øvrige feriereisande i Noreg, fordi dei ikkje brukar pengar på overnatting og transport. Ut over dette brukar dei like mykje som dei øvrige turistane på handel og aktivitet (Innovasjon Norge, 2019). Omlag 10 prosent av cruiseturistane sitt forbruk blir att i Noreg.

Fordelingen av cruiseturistenes forbruk i land i Norge

Gjennomsnittlig forbruk per dagsbesøk i land per person



(Innovasjon Norge, 2019)

Det er vanskeleg å finne nøyaktige tal på verdiskapinga frå cruise lokalt i Vik. Oppsummering av sesongen 2023 syner at av omlag 35 000 gjester, deltok 7700 på førehandskjøpte ekskursjonar. Omlag 24 prosent av desse, ca 1850, deltok på aktivitetar av lokale aktørar (Sylvringen, Vik Adventure, Steim gard). I tillegg har truleg ein del kjøpt aktivitetar direkte på destinasjonen, som RIB-båttur, gardsbesøk, leige av fiskeutstyr/transportmiddel.

Voss og Fjordane guide service, eig av European Cruise Service, står for ekskursjonar både lokalt i Vik og ut av Vik. Turane går gjerne til Gudvangen, Nærøyfjorden og Flåm, men også i Vik. Fleire av bussturane har stopp og guiding ved Hopperstad Stavkyrkje. Sylvringen og Vik Adventure (RIB-turar) er dei lokale aktørane i dette eksempelet. Av dei som er att på skipet eller går rundt på eiga hand, kan også ha kjøpt lokale ekskursjonar gjennom turistinformasjonen eller brukt pengar på kafè eller butikkar i Vik.

6.1 Lokalt næringsliv

Arbeidsgruppa har vore i dialog med lokalt næringsliv og butikkar. Det vart òg gjennomført ei evaluering av cruisesesongen i desember 2023, i samarbeid mellom Vik Næringsssamskipnad og Visit Sognefjord.

Coop i Sentrumsgata anslår ei 2-4 prosent omsetningsauke på dagar med cruiseanløp. Spar melder også om auke på cruisedagar, men har ikkje konkrete tal. Knut Mykkeltvedt i Fjordsylv fortel at han hadde auke på 15 prosent i omsetning sesongen 2023.

Serveringsstadene (Blix og Ostebaren) opplever større trafikk på dagar med cruiseanløp. Gjestene frå skipa handlar generelt meir småmat og kaffi enn større lunsjrettar. På evalueringsmøtet for sesongen 2023 fortel dagleg leiar på Ostebaren, Magnus Skjerven, at dei har auka omsetning

sesongen 2023 knytt til cruiseturisme. Men dei må også ha fleire på jobb, og det er utfordrande å setje prisar og finne rette produkt for denne marknaden. Ostebaren jobbar med produktutvikling mot sesongen 2024.

Turistinformasjonen sel aktivitetar og varer på vegne av lokale aktørar i Vik. Dei omsette for 667 000 i 2023. Det var ei auke på 10 prosent frå 2022. Det vart gjort 2324 sal i 2023, opp 1 prosent frå 2022. I snitt handlar gjestene for 294,35 per person, ei auke på 13 prosent frå 2022.

Erfaringane frå Sylvringen og Vik adventure er at cruisereisande gjerne brukar pengar, men det er for få tilbod å bruke pengar på.

6.2.1 Anslag på omsetning frå cruisereisande

Tala er ikkje fullstendige, og er basert på erfaringane frå sesongane 2022 og 2023, samt informasjon frå cruiserederia.

Utrekningane er basert på at skipa har i snitt 80 prosent belegg på passasjertal, som var gjennomsnittet for skipa som kom til Vik i 2023. I snitt går 30 prosent av gjestene i land på kvar destinasjon (tal frå Aida cruises). Ein del av desse er med på førehandskjøpte aktivitetar. Frå tidlegare sesongar syner tellingar at omlag ein fjerdedel av dei som går i land deltek på ekskursjonar i regi av lokale aktørar, førehandskjøpt på skipa.

Her nyttar vi tala frå Innovasjon Noreg til på 510 per gjest per dagsbesøk for å gjere eit anslag på omsetningen for cruise gjester i Vik.

	Max kap	80 prosent belegg	30 prosent går i land	Forbruk per p, per dagsbesøk 510,- (Innovasjon Norge, 2019)	25 prosent brukar pengar på aktivitetar med lokale aktørar i Vik, eller går rundt på eigahand
2023		35000	10500	5 355 000	1 285 200
2024	53248	42598	12780	6 517 555	1 564 213
2025	85500	68400	20520	10 465 200	2 511 648

Det presiserast at tala ikkje er ein fasit. Det må takast høgde for at det kan vera færre som går i land i Vik enn på andre destinasjonar, då det kanskje er mindre kjende attraksjonar her enn i til dømes Flåm. Belegget på skipa kan også variere.

6.2.2 Eit lokalt eksempel: Vik Adventure

Vik adventure driv med guida RIB-turar, utleige av bil, scooter, fiskeutstyr m.m. Vik Adventure (Gamle trevaren fiske og båtutleige AS) har hatt god auke i omsetning etter investering av rib og satsing opp mot cruise-anløpa i Vik frå 2021 og fram til idag. Cruise utgjorde omlag 25 prosent av omsetninga i 2023, og dei ser allereie no at det vil auka for 2024. Cruise gjer at dei har kunne utvida tenestene både med ein rib-båt til, nye produkt som utleige av bilar og guida fisketurar m.m. For 2024 har dei tilsett fleire rib-pilotar og guidar for å ta unna etterspurnad. I 2023 hadde dei 7 sesongarbeidarar som totalt i timar utgjorde 1 årsverk, i 2024 vert dei 8-9 stk og reknar med at antall årsverk vert dobla.

Grunna auke i cruise og at gjestene blir i bygda gjer det mulig å satse vidare, og dei ser føre seg heilårsstillingar og drift av butikk og tenester tilnærma heile året.

Vik adventure jobbar med produktutvikling saman med andre lokale tilbydarar for å skapa fleire tilbod til både cruisegjester og andre tilreisande turistar, samt bygdefolk.

6.2.3 Balanse mellom cruiseturisme og landbasert turisme

I denne kartlegginga har vi kun sett på konsekvensar og moglegheiter for cruiseturisme, ikkje landbasert turisme. Ein balanse mellom målgrupper og god besøksforvaltning er ein føresetnad for at alle aktørar kan utvikle seg og trivast. For mange cruisereisande som ikkje har ein stad å gå eller aktivitet å vera med på, kan gjere at andre turistar blir pressa ut eller oppsøker andre destinasjonar.

6.3 Utnytta potensiale

Det er eit potensiale for å auke verdiskapinga ved å ha fleire tilbod til gjestene som går rundt på eiga hand eller vel å bli att på skipet fordi dei ikkje veit om aktuelle tilbod. Det er få leverandørar av aktivitetstilbod lokalt i dag, og dei som finst har per i dag har høg dekning på aktivitetane, spesielt i høgsesong juni/juli.

Det er mogleg for å auke verdiskapinga lokalt ved å stimulere fleire leverandørar til å etablerere seg i turistnæringa i Vik og betre kommunikasjonen til skipa om lokale tilbod (shore manual). Auke i anløp vil truleg føre til auka omsetnad hos dei etablerte aktørane, og kan motivere til nye investeringar og nye etableringar. Sandra Bratland (Carnival Group) seier det er behov for halvdagsturar lokalt i Vik.

6.4 Kva kan private og offentlege aktørar gjere for å auke verdiskapinga?

[Strategisk næringsplan](#) legg føringar for satsingsområde i Vik kommune.

Handels- og trivselsbygda Vik, mat og drikke - frå jord til bord, knoppskyting og veskt gjennom nettverk og samarbeid, besøkande for lokalsamfunnsutvikling, rekruttering og profilering.

Premissa for å nå strategiane er samarbeid som hovudarbeidsform, og heilskapstekning i botn. Utvikling av eit reisemål skjer i samarbeid mellom private og offentlege aktørar, i dialog med lokalbefolkning, destinasjonsselskap og forvaltningsorganisasjonar.

Kommunen har fleire verktøy for å auke verdiskapinga i samband med cruise og øvrig reiseliv:

- Innarbeide besøksforvaltning i samfunnsplan og arealplan: Ei vellykka reisemålsutvikling må skje i augehøgde med lokalbefolkninga. Samhandling med næringsliv og øvrig befolkning for å utvikle reisemålet på ein måte som gagnar innbyggjarane.
- Ta ei koordinerande rolle i reisemålsleiinga: leggje til rette for god dialog med næring, befolkning og destinasjonsselskap. Til dømes kan ein gjennomføre oppstartsmøte og evalueringsmøte før og etter sesong for å sikre at alle partar blir høyrte, og idear kjem til i samarbeid.
- Leggje til rette for og setje krav til næringsaktørar på hamna/kristianhus for å sikre bruk av lokale råvarer og tilbydarar
- Nytte konsesjonsfondet til å stimulere til nyetableringar og investeringar innan reiseliv
- Nytte inntektene frå ilandstigningsavgift for å leggje til rette for gode grøntareal og sentrumsareal som kjem lokalbefolkninga og gjester til gode

- Drive mobiliseringsaktivitetar, inspirasjonskveldar og synleggjere rådgjevingstilbod som finst gjennom Sogn Næring, Visit Sognefjord, Kompetansenavet for lokalmat og fleire.
- Synleggjere ledige lokale og næringsareal som kommunen har tilgjengeleg

Kva kan private aktørar gjere for å auke verdiskapinga?

- Nettverk og dialog for å dele erfaringar og samordne tiltak for å stimulere til handel og
- Nytte kompetansen i Sogn Næring, Visit sognefjord, Innovasjon Norge, kompetansenavet for lokalmat og andre for å utvikle produkt som treff marknaden
- Leggje til rette for dialog og samarbeid med offentlege aktørar og kvarandre
- Leggje til rette for at lokala i sentrumsgata fyllast med aktivitet. Synleggjere for andre aktørar kva som finst av fasilitetar.

7 Innsikt – slik opplever næringslivet cruiseaktiviteten i dag

I kartlegginga har det vore gjennomført fleire aktivitetar for å få innsikt i korleis næringsaktørar opplever situasjonen i dag. Arbeidsgruppa tilrår at dette arbeidet blir videreført i arbeidet med samfunnsdelen til kommunen. Involvering av innbyggjarar er svært viktig for å lukkast med reisemålsleiing, og er også eit parameter destinasjonen må levere på i arbeidet med merket for berekraftig reisemål.

7.1 Landbruket

Det vart gjennomført ei innspelsøkt med medlemmer i Bondelaget i Vik. Møtet var også ope for dei som ikkje er medlemmer. 17 personar deltok. Denne innsikta er basert på tilbakemeldingane frå desse, og er ikkje utdjupande eller einsarta med kva alle aktørane meiner.

“Vi må ikkje øydeleggje for kulturlandskapet turistane kjem hit for å oppleve”

Landbruket står for ein stor del av verdiskapinga i Vik kommune. Ut i frå tilbakemeldingane frå cruiseundersøkingane (Evaluering av cruisesesongen 2022) er det levande kulturlandskapet ein av dei viktige attraksjonane i Vik. Deira hovudbodskap til politikarane er at dei i vidare reisemålsutvikling i Vik må ein passe på å ikkje slå føtene under landbruket, som er reisemålet sine viktigaste særpreg.

“Bondelaget meiner at det med dagens tilrettelegging er over grensa for kva me kan tåla av cruisetrafikk, men blir tilltaka som er vist til i skrevet tatt til følge kan me opprethalda den mengden turisme som er idag. Ellers må det reduserast.”

- Kristian Dvergsdal Sætre, leiar for Bondelaget i Vik

Trafikktryggleik

Trafikktryggleik og farlege situasjonar som oppstår når traktorar skal passere turistar som går i breidda på smale vegar er eit problem. Bøndene er redde for å køyre på folk som går i vegane, då dei har breie traktorar og hengarar og turistane går i breidda. Spesielt stort er problemet i nærleiken av attraksjonane Hopperstad stavkyrkje og Hove steinkyrkje.

Tiltaksforslag:

- Skilting
- Legge Sylvringen vekk frå vegane som er mykje brukt av landbruket
- Setje i stand gamle vassvegar og stiar
- Dialog med landbruksaktørane når ein skal skilte og lage kart til turistane

Kulturforståing og mangel på toalett er ein trugsel for mattryggleiken

Manglande kulturforståing og turistane sin manglande kunnskap om kvar ein kan og ikkje kan gå, utgjer ei fare for mattryggleik og dyrevelferd. Turistar som går over dyrkamark, inn i tun, opnar grindar eller matar dyr utgjer smittefare og kan true mattryggleiken. Mangel på bosspann og toalettfasilitetar gjer at boss hamnar på dyrka mark og i fôr, og turistar gjer frå seg på dyrka mark. Her er problemområda størst kring Hove steinkyrkje, Hopperstad stavkyrkje og Storesvingen. Turistar som går inn i tun, uthus og hagar og ikkje respekterer privatliv er eit irritasjonsmoment. Bøndene har allereie gjort tiltak sjølv, ved å henge opp skilt på tre språk på grunder i mykje brukte turområde.

Tiltaksforslag:

- Kontaktperson i kommunen
- Informasjon på båtane og når turistane kjem i land (Slik gjer vi det i Vik)
- Fleire offentlege toalett og bosspann langs områda folk beveger seg mest

Få ønskjer eller har tid/ressursar til å drive med reiseliv i tillegg til gardsdrift

Landbruksaktørane opplever å vere pressa på tid og ressursar, og at tilleggsnæring som reiselivsaktivitetar og lokalmatproduksjon er lite aktuelt for dei som driv fullskala tradisjonelt landbruk i dag. Dei er likevel interesserte i aktivitetar og informasjon for dei landbruksaktørane som er interesserte, og meir innsikt i betalingsvilja til cruiseturistar for gardsturisme. Dei ser også eit potensiale for verdiskaping og merkevarebyggjing for Vikja og Meieriet med bringebærjus og gamalosten, og at cruiseturismen kan vera ei brikke for å få omsetnad og bygd merkevara kring lokalmatprodukt basert på råvarene dei produserer.

Tiltaksforslag:

- Bruke merkevarane Gamlaosten og Vikja og liknande for å synleggjere matkultur og betre inntening for produsentane
- Mobiliseringsaktivitetar for bønder som er interesserte i reiselivsutvikling. Temakveldar, kurs o.l.

7.2 Reiselivsaktørar

På møtet med reiseliv og næringsliv deltok 15 personar. Dei representerer aktørar som driv reiseliv i dag, eller som kan tenkje seg å drive med reiseliv. Det overordna inntrykket er at dei er nøgde med mengda turistar som kjem frå cruise i dag. Inntrykket er at det fungerer godt med tenderkai som slusar folk inn til sentrum, istadenfor at skipa legg til kai. Cruisetrafikken gir eit føreseieleg kundegrunnlag, og gir aktørane moglegheit til å byggje opp tilbod som også passar landbaserte reisande. Det viktigaste for dei er er forutsigbarheit og tydeleg kommunikasjon frå politikarane på om cruiseaktiviteten skal halde fram, eller om det kjem til å skje raske endringar. Aktørane er opptekne av at trafikken må liggje på eit nivå som øvrige innbyggjarar og næring som ikkje driv med reiseliv er nøgde med. Dei ser eit stort utviklingspotensiale, og opplever det er stor etterspurnad etter fleire aktivitetar turistane kan delta på i Vik.

Toalett

Som det også vart påpeikt i evalueringa etter cruisesesongen 2022, er det framleis for få tilgjengelege og synlege offentlege toalett. Dei etablerte serveringsaktørane opplever press på sine fasilitetar, og etterlyser fleire tilgjengelege toalett i sentrum og kring attraksjonane. "Vi vil spare mykje vaskemidlar når det kjem fleire offentlege toalett" er eitt sitat frå møtet.

Tiltaksforslag:

- Byggje fleire sanitæranlegg i sentrum og skilte til eksisterande. Kr.hus, ved badestrand
- Bidra til betre toalettfasilitetar ved Hove steinkyrkje og Storesvingen
- Reisemålsleiing/kommunen bør oppretthalde god dialog med private aktørar i sentrum for å følgje med på korleis dei opplever trykket

Skilting og trafikkale utfordringar

Turistar som virrar i gatene i sentrum og på veg til attraksjonar oppleveres som ei utfordring. Stort ønske om å legge betre til rette for mjuke trafikkantar med fortau, turstiar og skilting.

Det er behov for ein skiltplan, ein designmanual som gjer at skilta blir sjåande fine ut og bidreg til informasjon og vertskapskjensle. Det er behov for meir skilting til attraksjonar, og kring Sylvringen. Reiselivsaktørane peiker på at det kan løyse ein del av dei trafikkale utfordringane og synleggjer fasilitetar og attraksjonar som finst. Eksempel som er trekt fram, er Flåm og Aurland sine skiltprosjekt.

Tiltaksforslag:

- Gjennomføre og løyve ressursar til skiltplan, designmanual og skilting. Byrje med Vikøyri, og utvide til dei andre bygdene etterkvart
- Leggje til rette for transport til attraksjonane
- Gangveggar og stiar til kyrkjene

Kulturforståing og flokk

Mange turistar som kjem på ein gong er krevande når ein også skal ta imot andre gjester som ikkje kjem med skipa. Gruppene frå cruiseskipa overheld ikkje alltid tidene dei har booka til. Spesielt er dette ein utfordring for fortidsminneforeninga i kyrkjene. Krevande med kulturforståing og forklare lovar, reglar og normer på tvers av språk. Til dømes alkohollover, at ein ikkje kan ta med seg alkohol utanfor sjenkeområda. Aktørane frå næringslivet er bekymra for at turistar som går inn på private område og hagar kan føre til slitasje og irritasjon hos innbyggjarane.

Tiltaksforslag:

- Vidareutvikling av Kristianhus, og betre nytting av fasilitetane der
- Bidra til bygging av besøkssenter ved Hopperstad
- Innbyggjarbarometer - undersøke korleis innbyggjarane opplever trafikken
- Mini-shoremanual til turistane: Slik gjer me det i Vik
- Eitt kontaktpunkt frå Vik mot cruiseagentane som kan kommunisere vidare til skipa
- Ein hamnesjef/turistsjef lokalt

Lågterskelfasilitetar og næringsutvikling

Det er behov for fleire benkar, grøntområde og leikeareal for barnefamiliar i sentrum.

Reiselivsaktørane trekk fram at dette er tiltak som også kjem lokalbefolkninga til gode, og at ein kan nytte inntekter frå cruise til gi tilbake til bygda.

Det er stort behov for fleire tilbyddarar av aktivitetar til turistane, kafètilbod og transporttilbod både på og ut av destinasjonen. Serveringsstadene opplever at det er vanskeleg å berekne kor mange dei må ha på jobb når det er cruiseanløp. Vêret avgjer kor mange som går i land på eigahand.

Tiltaksforslag:

- Engasjere skuleelevar til å byggje benkar etc i faget "Innsats for andre"
- Mobiliseringsaktivitetar mot oppstartsbedrifter innan reiseliv, innblikk i kva tilbod det er behov for
- Betre kommunikasjon av kva Sogn Næring og Visit Sognefjord kan bidra med i ein oppstartsfase

7.3 Opent kontor på FUS

For å gi innbyggjarar og andre moglegheit til å komme med sine innspel, hadde arbeidsgruppa ope kontor på FUS 2. mai. To personar som ville seie si meining om cruiseturismen kom innom, samt to personar med gründeridear innan reiseliv som ønskja rådgjeving frå Sogn Næring.

Erfaringa frå ope kontor er at det krever meir mobilisering og kommunikasjon å få til god innsikt frå eit breidt utval innbyggjarar. Medverknad blant innbyggjarar er viktig i vidare arbeid med Vik som reisemål, og kan til dømes gjerast i arbeid med samfunnsplan.

7.4 Carnival Group og Aida Cruises

Kartleggingssamtale med Pia Winkelmann (Aida) og Sandra Bratland (Carnival brands)

Det er viktig for rederia at dei operer i hamner der alle er nøgde, og at dei er velkomne. Dei legg ikkje skjul på at Vik er attraktivt fordi det er ein bra plass å reise vidare til Flåm. Carnival er opptekne av kva ein kan gjere for å legge til rette for dei som er att på skipa. Tilgang på bussjåførar er eit stort problem. Ønskjer fleire halvdagsturar på destinasjonen for å kunne ha eit tilbod til dei som er att. Tilfredsheiten frå Aida sine gjester for Vik som hamn ligg på 8,9 av 10. Dei som er mindre mobile opplever tender som ein utfordring.

"You will see an increase in ships in Vik from 2025 and 2026, and this is something you should be aware of. Aida and carnival will respect the frames the politicians set. But we urge them to do it quickly. The most important for Aida is that Vik knows what kind of destination they want to be." -

Sandra Bratland, Carnival Group

Tiltaksforslag:

- Det viktigaste for Aida og dei andre rederia i Carnival Group er å vite kva rammer som kjem for aktiviteten i Vik - om trafikken skal avgrensast meir enn i dag.
- Oppmodar om å mobilisere aktørar som ønskjer å drive med halvdags-ekskursjonar
- Carnival group kan bidra med å spre informasjon til turistane om attraksjonar og korleis ein oppfører seg på destinasjonen

8 Natur og kulturverdiar

«Korleis påverkar cruiseturismen slitasje på kommunen sine natur- og kulturminne?»

[Vik kommune sin kulturminneplan](#) har ei utfyllande oversikt over verdifulle kulturminne i kommunen. Denne bør nyttast aktivt i reisemålsutviklinga, og for å sørge for at utviklinga ivaretek kulturminna. Det er sett tre overordna mål for ivaretaking av kulturminne i kommunen:

1. Redusera tapet av faste kulturminne til 0,5 % per år i samsvar med nasjonale mål
2. Sikra eit representativt utval av verdifulle kulturminne i bygdene i Vik kommune
3. Gjera kulturminne til viktig ressurs for lokal samfunnsutvikling og omdømebygging

8.1 Verdsarvkommunen Vik

Vestnorsk fjordlandskap - nærøyfjordområdet går over fire kommunar: Aurland, Lærdal, Voss og Vik. Verdsarvstatusen kom til i 2006, og Vik kommune har alltid ein representant i styret som skal forvalte statusen.

“Den fortel at Vestnorsk Fjordlandskap har ein så stor universell verdi at det skal takast ekstra godt vare på, til glede for heile verda – no og for komande generasjonar. ”

Nærøyfjorden verdsarvområde strekk seg inn over Fresvikbreen og til Feios, og Fresvik er ein av innfallsportane til parken.

Moglegheiter:

Verdsarvstatus i Unesco er ei merkevare som er kjend over heile verda. Det er eit trekkplaster og har potensiale for formidling og utvikling av nye reiselivsprodukt, både ved bruk av Fresvik som utfartspunkt til fjellturar og andre opplevingar, og til meir bruk av sjøen.

- I Flåm og Nærøyfjorden er allereie mange etablerte aktørar, og det er potensiale for samarbeid på tvers av kommunegrenser. The fjords har mellom anna nullutslepps fartøy som allereie går i trafikk i fjorden. Moglegheitsrom i å utvide ruter til å omfatte andre delar av Sogn, som Vik og Fresvik.
- Mogleg strengare utsleppskrav til fartøy i fjordane kan potensielt gjere området enda meir attraktivt, då ein tek ansvaret på alvor.
- Cruiseturistane kan styrast i større grad enn andre, og ein har kontroll på kvar dei reiser, når og kor mange. Mogleg å styre trafikken i sårbare område.

Utfordringar:

Som ein av kommunane som forvaltar av verdsarven har Vik eit ansvar for at området sin natur og kulturarv blir ivareteke.

- Auka trafikk til “instagram-lokasjonar” som Skomakarnipa
- Nullutsleppskrav i verdsarvfjordane kan leggje føringar for fartøya som kan ferdast i verdsarvområdet
- Med Flåm og Gudvangen som svært etablerte utfartspunkt for å besøke verdsarven, kan det vera vanskeleg å ta ein posisjon.

Kjelde: [Verdsarvrådet — Nærøyfjorden Verdsarvpark \(naroyfjorden.no\)](https://naroyfjorden.no/)

Samtalar med dagleg leiar i verdsarvparken, Erling Oppheim

8.2 Fjellheimen villreinområde

Villreinområdet har et samla teljande areal på ca. 1705 km². Reinen i Fjellheimen er et eksempel på en bestand, i et kystnært fjellandskap, som til tross for svært små vinterbeiter er i godt hold. Mange

gamle fangstgraver tyder på at det her har vore villrein også i tidligere tider. Villreinen er raudlista, og under press i fleire fjellområde. Vikafjellet er ikkje eit unntak. Per i dag utgjer scooterførarar, skiløparar og landbaserte turistar den største gruppa som ferdast i områda.

“Organisert ferdsel og guida turar bør leggjast utanom viktige funksjonsområde for rein. Villrein er ekstra var for vindsegling og liknande aktivitetar. Det bør derfor ikkje tilretteleggjast for slik aktivitet. Det bør utarbeidast ein samordna sti- og løypeplan for planområdet. Traseane for evt. nye merka stiar og stikka løyper skal leggjast utanom stader der dei kjem i konflikt med villreintrekk eller viktige funksjonsområde for den aktuelle årstida. Dersom eksisterande trasear ligg i vesentleg konflikt med trekkveggar eller hindrar trekk i flaskehalsar for reinen bør justering av ruta takast opp til vurdering.”

(Interkommunal kommunedelplan for villreinområdet 2016-2027)

Moglegheiter:

- Formidling av kulturhistorie, fangstgraver og jakthistorie kan danne eit spennande grunnlag for reiselivsprodukt. Kommunikasjon om korleis Vik kommune ivaretek ein sårbar art.

Utfordringar:

- Meir landbasert turisme kan føre til auka press på leveområda til Villreinen. Cruiseturistane oppheld seg i liten grad i områda til villreinen per i dag.

Anbefalingar:

- Gjennomføre tiltaka i forvaltningsplanen
- Dialog med forvaltningsorgana (SNO, Fjellstyra, Villreinutvalet)
- Kommunikasjon til reisande om villreinområda og kvar ein skal og ikkje skal gå
- Legge til rette for kommersiell aktivitet med lokale aktørar *utanfor* villreinområde

8.3 Stølsheimen landskapsvernområde

Stølsheimen landskapsvernområde strekkjer seg frå fjord til fjell på sørsida av Sognefjorden. Her er få moderne inngrep men mange spor etter tidlegare tiders bruk. Dette er Vestlandet med rikeleg nedbør som gir ein frodig natur, mange elvar og høge fossar. Arnafjorden er eitt av utferdspunkta til landskapsvernområdet. Bygda har ei rik historie både innan industri og landbruk. Det er ei rekke buførsveggar som går frå Arnafjorden og opp til stølane i fjellsidane kring bygda, og inn i landskapsvernområde. Her ligg det til rette for både kortare dagsturar og lengre turar inn i fjellet.

(stolsheimen.info, 2024)

Moglegheiter:

- Merkevarer og formidling om landskapsvernområdet
- Utvikling av reiselivsprodukt knytt til formidling av industrihistoria
- Guida turar langs buførsvegane til stølane
- Nytte fjorden

Utfordringar:

- Per i dag er ikkje områda i særleg grad nytta i samband med cruiseaktivitet.
- Skulle cruiseaktiviteten auke, ligg det eit særleg ansvar for å styre trafikken og ivareta landskap og menneske som bur der.
- Transport – det er lite offentleg transport til Arnafjorden. Moglegheiter for å nytte fjorden som transportåre, og for aktørar innan transportnæring.

Fortidsminneforeninga

Hopperstad stavkyrkje og Hove stavkyrkje

Stavkyrkja frå rundt 1130 er ein av dei viktigaste attraksjonane i Vik. Med beliggenheit midt i kulturlandskapet, har den blitt eit ynda mål for reisande frå heile verda. Hove Steinkyrkje er datert til rundt 1170, og er ei av dei eldste steinkyrkjene i landet. Fortidsminneforeninga har konkrete planar for å etablere eit besøkscenter på Hopperstad, og jobbar for å få dette finansiert. Det at kommunen har bidrege med toalettfasilitetar der no, gjer at det har blitt fortgang i arbeidet med å planlegge besøkscenteret.

Utfordringar i samband med ivaretaking av kulturminna:

- Utfordrande å finne nok personell i kyrkjene
- Opnar ikkje før 18. Mai. Før den tid går turistane gjerne rundt på eigahand, legg ikkje att pengar og har ingen som kan fortelje dei om opplevinga og korleis dei skal oppføre seg.
- Problem at gruppene frå cruiseskipa ikkje kjem når dei har booka, og risikerer å presse ut andre gjester som ikkje kjem med skip.

(Fortidsminneforeningen, 2024)

Anbefalingar:

- Vik kommune bør halde fram samarbeid for å leggje til rette for toalettfasilitetar ved kyrkjene.
- Vik kommune bør jobbe for å realisere besøkscenteret ved Hopperstad stavkyrkje
- Informasjon til turistar på skip og når dei kjem i land er viktig for å hindre press på kulturminna
- Vik kommune må oppretthalde god dialog med fortidsminnereininga, og involvere dei i vidare planar for reisemålsutvikling

Fridtjov-parken

Parken er statleg eigd. Vik kommune har gjort vedlikehaldet, men det er uavklart kvar ansvaret eigentleg ligg. Administrasjonen i Vik kommune jobbar med å finne ut korleis ansvaret skal fordelast.

Utfordringar:

- Det er få transportmoglegheiter for gjester som ønskjer å oppleve parken
- Uavklarte ansvarsområde

9 Slik kan kommunen organisere og regulere ei satsing på cruise

9.1 Hamne- og farvatnlova

Kommunen har moglegheit til å tilpasse hamnetilbodet til ønska verksemd (NOU 2023:10).

- Havne- og farvannsloven § 27 handlar om mottaksplikta. Hovudregelen er at hamneeigar og operatør har plikt til å motta fartøy som ønskjer å anløpe hamna. Plikta til å ta imot fartøy gjeld berre«[...] så langt kapasiteten i hamna tilsier det [...]» (§ 27).
- Eigaren eller operatøren har høve til å fastsettje kva omfang hamneverksemda skal ha eller kva marknadssegment verksemda skal rettast mot.
- Hamneeigar kan nedjustere omfanget av hamna eller hamneverksemda, eller reservere visse delar av hamna for spesielle typar sjøtransport.

- Iverksettingsrundskriv om havne- og farvannsloven opplyser at: «Dersom havnen innretter sin havnevirksomhet gjennom bemanning, åpningstider eller lignende, slik at den for eksempel bare kan ta imot mindre cruiseskip med et mindre antall passasjerer, eller at åpningstidene for cruiseterminalen bare gjør det mulig å ta imot et visst antall skip i døgnet, vil dette være innenfor begrepet «så langt kapasiteten i havnen tilsier det».»
- Kommunen kan gjennom eigarstyring leggje føringar for korleis hamneverksemnda skal rettast inn
- Reisemålsutvalen anbefalar reisemålsleiinga på cruisedestinasjonar å lage ein strategi for å styre utviklinga slik at tal besøkande dimensjonerast ut i frå reisemålet sin kapasitet. Besøksstrategien må formaliserast i kommunen sin samfunnsplanlegging og gjennom god medverknad frå alle interessentar og aktørar
- Hamnene kan differensiere avgifter og vederlag for å stimulere til klima- og miljøvenleg ferdsle (EPI)

(NOU 2023:10 Leve og oppleve)

9.2 Environmental Port Index

Kommunestyret vedtek EPI-avgiftene i prisheftet kvart år. Denne kan nyttast for å motivere skip med mindre utslepp til å velje Vik, og skip med høge utslepp til å velge vekk Vik. Her har kommunestyret mynde til å setje prisstigen gjennom kommunen sitt prisregulativ. Les meir om EPI i kapittel 3.3 Environmental Port Index.

9.3 Cruisemanual

Cruise Norway lagar kvart år ein cruisemanual for rundt førti hamner i Noreg. I 2024 har Geir Johansen (Sylvringen/Vik Næringssamskipnad), Morten Jacobsen (Vik Adventure/Vik Næringssamskipnad) og Ole Petter Ramberg (Vik kommune) med bidrag frå Renate Kvåle Hagen (Visit Sognefjord) jobba saman for å lage manualen for Vik cruisehamn. Den inneheld informasjon om attraksjonar, turistinformasjon og praktisk informasjon kring cruisehamna. Målgruppa er rederia. Manualen er ein viktig kommunikasjonskanal mot rederia for å handtere trafikken.

I cruisemanualen er det per 2024 lagt inn ei avgrensing på 1 skip per dag, og max 4000 pa om gongen (Cruise Norway, 2024) . I praksis er det sjeldant skip med opp til 4000 menneske nyttar hamna, då det er for omfattande med tendring av så mange menneske.

Cruisemanualen ligg tilgjengeleg på Cruise Norway sine sider. Den bør også vera tilgjengeleg i hamneeigar sine kanalar. Eksempelvis har mange hamner eigne nettsider der dei presenterer informasjon til rederia om hamna og attraksjonar (sjå flamport.no og portofnordfjordeid.no).

cruise-norway.no/wp-content/uploads/2024/04/CN-manual-2024.pdf

9.4 Kommunikasjon med shoreagentar og rederi

I bookingprosessen der rederia melder anløp til hamna er det mogleg å gjere justeringar. Eit døme frå hamnevesenet i Aurland som tek imot førespurnadar på vegne av Vik hamn, er at dei flytta anløp som var meldt 17. Mai, til ein seinare dato. Dette opplever dei at rederia har stor forståing for.

Eit anna døme som Sandra Bratland i Carnival Brands kom med, er Rosendal i Hardanger. Dei har sagt tydeleg i frå til rederia at dei ikkje ønskjer skip med meir enn 1000 passasjerar. Dette respekterer dei aller fleste rederia. Men det fører også med seg tap av trafikk, då rederia ser seg om etter andre hamner som kan ta fleire av skipa deira.

9.5 Tiltak for å spreie cruiseaktiviteten i tid og rom

Visit Sognefjord jobbar kontinuerleg med å marknadsføre regionen som vinterdestinasjon, og løfte skuldersesongane. Dei jobbar ikkje så mykje mot cruiserederia, men mot landbasert turisme i form av individuelle reisande og turoperatørar.

Vik kommune kan nytte alle verktøya nemt i kapittelet over, handlingsrommet til kommunen, for å spreie aktiviteten i tid og rom. Det viktigaste er tilbakemeldingane frå Aida og Carnival group om at dei ikkje ønskjer å komme til destinasjonar dei ikkje er velkomne på. Det er rom for å seie at ein ikkje vil ha anløp kvar dag, eller setje ei avgrensing på maks tal anløp i høgsesong. Det fordrar at kommunen sjølv eig og driv hamna, og har god og tydeleg kommunikasjon med rederia som vil melde anløp. Det kan føre til at nokre skip vel Vik hamn vekk ved seinare høve.

9.6 Eksempel på organisering av andre hamner

Flåm

Aurland Hamnevesent KF er eit kommunalt selskap som opererer og utviklar hamna i Flåm. Organisasjonen vart stifta i 1999, då cruisehamna vart tatt i bruk.

Hamnevesenet har ansvar for booking, drift, tryggleik og marknadsføring av destinasjonen. Dei har også kontroll over næringsaktørar på hamna, og legg føringar for desse slik for å sikre lokal verdiskaping. Eksempelvis har dei kriterium for opptak til torgplass, der føremål med små miljøulemper, handel med kortreiste landbruks- og handtverksprodukt, frukt, bær, blomar og gartnarvarer blir prioritert. Andre kriterium er avfallssomfang og val av emballasje, visuelle kvalitetar og mangfald i produktsamansetting for heilskap i torget.

Hamnevesenet har også nettsida [Flåm Port \(flamport.no\)](https://flamport.no), der dei formidlar alt frå informasjon til rederia til attraksjonar. Dei leverer også materialet til cruisemanual til Cruise Norway, med informasjon om hamn og attraksjonar på destinasjonen.

Norways Best Group eig Flåmsbana og Fretheim hotel. Det er eit tett samarbeid mellom selskapa, og Norway's best fungerer litt som eit destinasjonsselskap som formidlar alt frå overnatting og opplevingar. Dei driv også turistinformasjonen i Flåm.

Eidfjord

Drift av hamn:

Visit Eidfjord KF er 100 prosent eigd av Eidfjord kommune. Dei driv turistinformasjonen og hamna på vegne av kommunen. I bestillinga frå kommunen ligg også oppgåver som tryggleiksansvar på land med ansvar for vakthald. Dei bookar anløp, har kontakt med cruiseselskap og driv marknadsføring av cruisehamna. Dei samarbeider med Ulvik hamn om kunnskapsutveksling og marknadsføring i eit cruisenettverk.

Sidan 2022 har Eidfjord som destinasjon gjennomgått ei omorganisering, som følgje av auka trafikk både av skip og andre besøkande. Visit Eidfjord AS er under avvikling, og Visit Eidfjord KF vart oppretta i 2023. Hamna er framleis eigd av Eidfjord kommune, medan driftsoppgåvene ligg til Visit Eidfjord KF. Dei driv no og landar grensesnittet mellom kva kommunen skal eige, og kva Visit Eidfjord KF skal eige.

Sal og marknadsføring:

Selskapet Book Hardanger AS har tatt over sal av aktivitetar til gjester som går i land., som TI tidlegare hadde ansvar for. Dei har som formål å kommersialisere og selge turistprodukt i heile

Hardanger, og utvikle destinasjonen gjennom kreative initiativ, nye produkt og pakkar. I Eidfjord er dei samlokalisert med turistinformasjonen, og har også mobile salsstasjonar og sal av produkt og pakkar på nett til enkeltreisande og reisebyrå. Dei lagar også produktmanualen, der både cruiserederia og turoperatørar kan sjå dei ulike tilbydarane.

2024-sesongen den første sesongen dei testar denne arbeidsfordelinga.

(M.Stadheim, personlig kommunikasjon, 28.5.24)

Måløy

Drift av hamn og marknadsføring av hamna:

Hamnevesenet i Måløy er Nordfjord Havn IKS. Dei har ansvar for hamnene i Kinn, Gloppen og Stryn. Dei tek imot bookingar frå skip, og reiser på cruisemesser rundt i verda for å promotere hamnene sine i Måløy, Olden og Sandane for å marknadsføre hamnene.

Måløy er ein relativt ny cruisedestinasjon, som fekk auke i anløp under og etter covid då det var restriksjonar på dei etablerte hamnene. Måløy Vekst vart engasjert av Nordfjord Havn til å koordinere aktiviteten i sentrum og vere et bindeledd for reiselivsnæringa då cruisesatsingen starta i Måløy i 2022.

Sal av aktivitetar:

Med bakgrunn i cruisesatsinga som starta i Måløy, gjekk 27 bedrifter saman om å etablere eit regionalt reiselivsselskap i august 2022, det som no er Måløy Adventure. Måløy Vekst tok initiativ til, og jobba med utviklinga av Måløy Adventure, og vekstselskapet er og engasjert til å leie og drifte det nye reiselivsselskapet. Selskapet sitt formål er å levere de beste reiseopplevingane til gjester som besøker regionen. Selskapet leverer komplette pakkar til både cruiseturister, grupper eller enkeltreisende. Dette kan være utflukter, aktiviteter, guida turer, utleie av guider, transport eller andre tjenester. Dei samarbeider tett med Nordfjord havn IKS (Måløy Vekst, 2024).

Nordfjordeid

Drift av hamn:

På Nordfjordeid gjekk dåverande Eid kommune og private investorar (Arthur Kordt gjennom Seawalk AS, John Olav Lefdal gjennom Lefdal Invest) saman for å etablere Seawalk Nordfjord AS i 2018. Etableringa kosta rundt 30 millionar. Avtalen hadde klausul om at majoriteten kunne kjøpe ut kommunen etter nokre år, om kommunen ønska det. Kommunen selde seg ut, og Seawalk Nordfjord AS er no eigd av Lefdal Invest AS og Seawalk AS.

I oppstarten av cruisehamna var det eit «trepertssamarbeid» kring utvikling av CruiseDay som konsept i samhandling mellom kommunen, næringsliv og organisasjonar. Dette fungerer ikkje lenger, i følgje Eli Førde Aarskog, dagleg leiar ved Sagastad.

Sagastad samhandlar tett med hamneselskapet. Kommunen har inga rolle i drift av hamna. Dei er involvert som planmynde i detaljregulering av hamneområdet, i samband med utbygging av landstrøm.

Marknadsføring og sal:

Marknadsføring av Eid som cruisedestinasjon skjer i fellesskap og samarbeid mellom Seawalk Nordfjord AS og Sagastad Drift AS. I 2024 deler dei på utgifter til påmelding til messer, reise og opphald, samt arbeidstid for forarbeid og oppfølging. Markedskompetansen er ved Sagastad.

Visit Nordfjord marknadsfører Nordfjord nasjonalt og internasjonalt som reiselivsdestinasjon. Dei jobbar lite eller ikkje i det heile med cruise. Turane som blir selde til cruise på Nordfjordeid er enten utvikla av Eli Førde Aarskog (tidligere marknadssjef for Seawalk Nordfjord, no dagleg leiar for Sagastad Vikingsenter) eller no av Visit Nordfjordeid som sel pakkar til reisande i området.

Sagastad har tatt stort ansvar for marknadsføringa av Eid som The Viking Destination. Vi har framheva andre produkt, (Fjordhestsenteret) (Skårhaug) (Eidsgata) (Alti) uten at dei har betalt fem øre. Dei fleste cruisedestinasjonar har marknadsfellesskap der alle bidreg med pengar. Nordfjordeid var ikkje moden for dette og vi har ikkje våga gå over den streken. Vi har innsett at vi må bygge dette stein for stein og så får i sjå. Den enorme omtalen som vi har fått i forbindelse med sjøsettinga osv. har gitt fleire både i handelen og i kommuna litt å tenke på. No skal alle til Nordfjordeid og oppleve vikingskipet.

- Eli Førde Aarskog, dagleg leiar ved Sagastad

(Kjelde: Personlig kommunikasjon, Eli Førde Aarskog, 2024)

Skjolden

Cruisehamna i Skjolden i Luster kommune er eigd av Oddvar Røysi, og drifta av eige selskap. Dei har sjølv ansvar for marknadsføring og drift av hamna. Skjolden Bygdelag driv nettsida skjolden.no, der dei presenterer attraksjonar og aktivitetar, og legg ut anløpslista.

Kommunen har lite å gjere med anløpa eller hamna å gjere.

9.7 Kva rolle kan Vik kommune ta i reisemålsutviklinga?

Råda frå hamnevesen i Eidfjord og Flåm er at kommunen bør ha eigarskap i hamn og styring på drifta. Slik kan ein regulere trafikken, og bidra til utvikling av reisemålet i retninga ein ønskjer. I Eidfjord og i Flåm har dei oppretta kommunalt føretak (KF) som driftar hamna. Dei utviklar reisemålet i samarbeid med private aktørar. Det er eit organisering Vik kommune kan sjå til om politikarane ønskjer å halde fram å ta imot cruiseskip i Vik.

Oppgåver kartlegginga syner det er behov for at blir dekkja av aktørane i reisemålsleinga:

- Drift av Vik havn: Booking av anløp, informasjon om Vik som reisemål, marknadsføring av hamn. Kontaktperson inn mot cruiserederia. Drift, vakthald og tryggleik på havna.
- Koordinering og dialog med aktørane på reisemålet (destinasjonsselskap, næringsliv innan reiseliv og andre næringar, forvaltningsorganisasjonar, øvrig befolkning)
- Kontaktpunkt for innbyggjarar og andre næringsaktørar
- Koordinering mot regionale satsingar, i samråd med administrasjon i kommunen
- Turistinformasjon
- Marknadsføring og sal
 - Visit Sognefjord marknadsfører regionen nasjonalt og internasjonalt.
 - Hamneigar/drivar marknadsfører havna mot målgruppene dei ønskjer å nå. Kan løysast gjennom eit samarbeid med andre havner i regionen. Aurland havnevesen har gjort denne jobben for Vik til no.

- Sal av lokale produkt og aktivitetar. Bør gjerast av næringa sjølv.

9.7.1 Organisering av turistinformasjon

Drift av turistinformasjonen administrerast av Sylvringen i sesongen 2024, mot ein kompensasjon på kr 70 000,- frå Vik kommune. Midlane ligg i budsjettet til Vik hamn. Kommunestyret løyver kr 200 000,- + sosiale omkostningar for vikarar til å betjene turistinformasjonen i 2024. Vikarane skal ha arbeidsavtale med Vik kommune som i 2023. Kostnadane dekkast inn ved bruk av inntekter frå Vik hamn. Overskotet i Vik hamn blir redusert med tilsvarende beløp (sak 027/24, Vik kommunestyre). Turistinformasjonen får også ei finansiering frå Visit Sognefjord for å vera "Sognavert".

Ei varig organisering er viktig for å bidra til føreseielege rammer for dei reisande og dei som skal drifte turistinformasjonen. Vik kommune kan sjå til organiseringa i Eidfjord. Der ligg drift av turistinformasjonen til Visit Eidfjord KF (kommunalt føretak), og er finansiert av inntektene frå hamnedrifta. Dei ivaretek både cruisepassasjerar og landbaserte turistar. Som hamneeigar må Vik kommune fylle ein del vertskapsfunksjonar knytt til ilandstigning, vakthald, fasilitetar som toalett og reinhald, og informasjon om kvar gjestene skal gå og kva dei kan gjere (og ikkje skal gå, eller gjere). Desse funksjonane kan samordnast med turistinformasjonen, som kan ivareta same funksjonar ovanfor turistar som kjem frå landsida.

Ansvar for sal og marknadsføring av turar og opplevingar bør ligge hos reiselivsaktørane. I dag er det Sylvringen som sel turar og aktivitetar på vegne av andre aktørar, i tillegg til at gjestene kan bruke Visit Sognefjord sine infoskjermer til å finne tilboda som finst lokalt i Vik og resten av Sogn.

Ved å leggje til rette for at sal av turar og produkt frå lokale tilbydarar kan skje i turistinformasjonen, kan kommunen legge til rette for lokale verdiskaping.

Visit Sognefjord om organisering av turistinformasjon

Det er tydelig at kommunane har eit vertskapsansvar. Måten det er gjort på i Vik er veldig bra, og kommunen tek ansvar som vertskapskommune og hamneeigar. Visit Sognefjord har også eit vertskapsansvar, men kan ikkje bære heile kostnaden. I Vik har ein moglegheit til å øyremerka hamneavgift/ilandsigningsavgift til dekke vertskapsfunksjonar. I tillegg til å finansiere hamnevertar, ivaretaking av grøntareal og tilrettelegging i utfartsområde. På sikt kan ei fellesgodefinansiering bidra til å finansiere dette. Det er viktig at det også er areal tilgjengeleg for å ta inn næringsaktørar.

- Heidi Hauge, direktør i Visit Sognefjord, 29.05.24

10 Scenario for utvikling eller avvikling av cruisehamna

10.1 Avvikle isps-hamn-status

Å ha ei godkjent cruisehamn krever nokre tryggleikstiltak som må følgjast for å oppretthalde statusen. Vik kommune har handlingsrom for å fjerne denne statusen, og såleis stanse ilandstigninga frå skipa. Skipa kan likevel legge anker i bukta om dei ønskjer.

Å seie frå seg statusen som isps-hamn har fleire følgjer. Det kan bidra positivt på utsleppsstatistikkar for Vik kommune, så lenge ikkje skipa vel å gå til ei anna hamn som gjer at dei likevel må segle gjennom kommunen sitt farvatn. For å finne fordelinga på desse kategoriane må det gjerast ei analyse av EPI-tala og kommunen sin utsleppsstatistikk for å skilje mellom passerande skip og skip som ligg i hamna.

Bortfall av cruisegjester kan føre til mindre transportutslepp frå buss innanfor kommunegrensene. Transport er i dag kommunen sin tredje største utsleppspost.

Avvikling av isps-hamna kan føre til mogleg tapt verdiskaping. For fleire av reiselivsaktørane som byggjer seg opp i Vik vil bortfall av cruiseaktiviteten bety ein fot mindre å stå på. For Vik adventure og Sylvringen utgjer cruisepassasjerer ein viktig del av inntektsgrunnlaget i sommarhalvåret. Eit bortfall av cruiseinntekter vil kunne føre til at færre lokale leverandørar finn det økonomisk berekraftig å drive eller etablere seg innan turisme (Amland, 2024).

For kommunen vil det føre til eit tap av inntekter frå hamneavgift og ilandstigningsavgift. Det vil også gi mindre behov for personell til drift av hamn og hamnetryggleik, og truleg mindre behov for personell ved turistinformasjon (sjå kapt. 6.1). Vedlikehald på grøntområde og tilrettelegging med toalett og infrastruktur vil likevel vere eit behov, då besøksforvaltning handlar om alle reisande og innbyggjarar.

10.2 Auke kapasitet på cruisehamna

Den venta auken i cruisetrafikk til Noreg og dei nye krava til verdsarvfjordane gjer at det kan vere potensiale for å ta imot fleire og større skip til Vik. Seawalk eller djupvasskai er ein vesentleg investering, og ein må også rekne inn ei investering i landstraumanlegg for å møte framtidens krav og teknologi. Djupvasskai har vore oppe i Vik kommunestyre tidlegare, og vart då lagt vekk grunna arealbruk og kostnader i samband med etablering.

Det er ei tydeleg anbefaling frå mellom andre Aurland hamnevesen at kommunen bør ha eigarskap i hamna sjølv. Hamneeigar kan setje krav til tal anløp og maks passasjertal, og får også inntektene som følger med som kan nyttast i utvikling av reisemålet og tiltak som kjem lokalsamfunnet til gode.

Aktørane i cruisenæringa seier at moglegheita for å legge til kai ved Seawalk eller djupvasskai vil gjere Vik meir aktuell for større og nyare skip. Aida og carnival cruises seier det ikkje er ein føresetnad for at dei vil komme til Vik, då dei har mange skip som tek rundt 2500 passasjerar og færre. Detet eit stort behov for fleire attraksjonar og leverandørar av tilbod lokalt før Vik i seg sjølv skal vere attraktivt og få auka verdiskaping av investeringa det er å etablere eit hamnetilbod som gjer at større skip kan ligge til kai.

11 Oppsummering

Per i dag ser det ut som om cruisetrafikken til norske hamner vil auke i åra framover. Nasjonale og internasjonale reguleringar kan endre dette. Det er sannsynleg at det kjem nasjonale eller regionale strategiar for cruise, som kan påverke trafikken i framtida.

Anbefalingar frå andre hamner er at kommunen sølv bør ha eigarskap i drift og utvikling av hamn. Då kan kommunen bruke styringsverktøya (kapittel 9) til å spreie aktiviteten i tid og rom, og regulere aktiviteten kring cruiseanløpa. Kommunen bør også ta ei rolle å koordinere reisemålsleiinga, for å sikre god dialog med næringsliv og innbyggjarar.

Dagens løysing med at skipa må ligge på anker og nytte tenderbåtar fungerer som ei god regulering av trafikken til Vik hamn. Båtar med over 2500 passasjerar vel bort hamna, og trykket på ilandstigninga blir spreidd i tid. Arbeidsgruppa anbefalar å halde på denne modellen, fordi det fungerer som ein naturleg avgrensing på mengda av mennesker som oppheld seg i hamneområdet og sentrum på same tid.

Sjølv med avgrensinga i trafikk som tendring fører med seg, er det venta ei auke i anløp til Vik dei neste åra. Det gir auka inntekter til kommunen som hamnemynde. Inntektene bør nyttast for å utvikle Vik på ein måte som kjem lokalbefolkninga til gode.

Det ligg eit uforløyst potensiale for lokal verdiskaping i dei cruisegjestene som ikkje deltek på aktivitetar i dag, då det er få lokale aktivitetstilbod. Kommunen har fleire verktøy dei kan bruke for å bidra til å auke denne (sjå kapittel 6.2). Cruisetrafikken til Vik kan fungere som eit springbrett for å utvikle reiselivsnæringa i kommunen, og gi føreseielege gjestestraumar som nye aktørar kan bygge opp produkt rundt. I *Masterplanen for reisemålet Sognefjord* (Visit Sognefjord, 2024) er det mål om å satse på turistar som blir lenger, brukar meir pengar og genererer mindre utslepp. Det er viktig at produkta som utviklast også kan rettast mot landbaserte reisande, for å spreie verdiskapinga mot fleire målgrupper og ein større del av året. Vik kommune bør vurdere å bruke handlingsrommet dei har for å avgrense cruiseanløp i høgsesongen, og skyve meir aktivitet til skuldersesong.

Landbruket er ei stor næring i Vik, og bøndene opplever oftare problem i samband med turistar no enn tidligare. Utfordringane er også knytt til landbaserte turistar. Dette må takast på alvor, og tiltaka dei etterspør kring forbetring av toalett, skilting, søppelhandtering og trafikktryggleik bør prioriterast. Det er viktig at landbruket blir involvert i vidare planprosessar, og ha kontaktpersonar i reisemålsleiinga for å sikre god dialog.

Den andre trugselen er mangel på ei tydeleg retning frå kommunen som reiselivsbedriftene lokalt opplever. Reiselivsaktørane fryktar at cruisetrafikken skal stoppast brått, og at grunnlaget for investeringane dei har gjort og ønskjer å gjere i framtida blir borte. Både cruisenæringa og lokalt reiseliv har behov for ei avklaring frå politikarane på kva reisemål Vik skal vere i framtida, og om cruisetrafikken skal halde fram.

Ein tredje trugsel er at mange av skipa kjem til Vik fordi dei skal sende gjestene vidare til Flåm og Nærøyfjorden. Dersom det manglar lokale tilbod, vil Vik fungere som "transitthamn", og få ulemper med større press på lokalbefolkning og auka trafikk, utan tilsvarande auka verdiskaping.

Utviklinga av Vik som reisemål og besøksforvaltning må inkluderast i kommunen sitt planverk, som samfunnsdel og arealdel, for å sikre medverknad frå innbyggjarane og næringa.

Cruisegjestene har eit høgare klima- og miljøavtrykk enn andre reisande. Trafikken påverkar utsleppstala til kommunen, både gjennom forbipasserande skip og skip som legg til på anker. Det bør vera dialog med andre kommunar i regionen og fylket om korleis regionen i heilskap skal handtere dette. Vestland fylkeskommunen vurderer å lage ein cruisestrategi for fylket, og det er viktig at Vik kommune er oppdatert på prosessen.

Tiltaksforslag

- Etablere kommunalt hamnevesen. Avtalen med Aurland hamn går ut i 2024, og overføring av kunnskap til kommunalsjef Ole Petter Ramberg er i gang. Sjå eksempel på korleis andre kommunar har løyst organisering av hamn i kapt. 9.6.
- Bruke midlar frå hamneinntekter til tiltak for god besøksforvaltning, som skiltplan, designmanual, toalett og boshandtering.

- Gjennomgang av trafikktryggleik langs RV13 med Statens vegvesen
- Utvikling av turruter og turistruter til attraksjonar
 - I samarbeid med Vik Turlag og andre organisasjonar som jobbar med tilrettelegging av turruter
 - Sjå på alternative turruter i samband med Sylvringen, for å lette presset på dei mest trafikkerte landbruksvegane
- Næringsutvikling
 - Arrangere mobiliseringsaktivitetar for aktørar som ønskjer å utvikle reiselivsprodukt, både for landbruket og andre (Sogn Næring, Visit Sognefjord, Innovasjon Norge)
 - Kommunen deltek på oppstarts-og evalueringsmøter i regi av næringslivet før og etter hovudsesongen. Sikre god dialog mellom private og offentlege aktørar.
 - Kommunisere tilboda som finst for etablerarstøtte, rådgjeving og produktutvikling (konsesjonsfond, rådgjeving gjennom Sogn Næring og Visit Sognefjord, Innovasjon Norge).

Kjelder:

Amland, T. (2024, 11.april) *Tolegrenseanalyse for Nordfjord*. Henta frå Stryn kommune:

[Tolegrenseanalysen for Nordfjord - Hovedportal \(stryn.kommune.no\)](https://stryn.kommune.no/Tolegrenseanalysen%20for%20Nordfjord%20-%20Hovedportal)

Berglinh, H. (2024, 5.4.2024). *Venter rekordmange cruiseskip – kritisk til store utslipp*. Dagens næringsliv: [Venter rekordmange cruiseskip – kritisk til store utslipp | DN](#)

EPI. Environmental port index (2024, 18. mars) Henta frå: [How it works — Environmental Port Index \(epiport.org\)](https://epiport.org/How%20it%20works%20-%20Environmental%20Port%20Index)

Epinion, Innovasjon Norge. (2019) *Cruiseturismen i Norge 2019. Cruiseundersøkelsen - sommeren 2019*. [PowerPoint Presentation \(simpleviewcms.com\)](https://simpleviewcms.com/PowerPoint%20Presentation)

Fortidsminneforeninga. (2024) *Hopperstad stavkyrkje*. Henta frå : [Fortidsminneforeningen](#)

Fortidsminneforeninga (2024) *Hove steinkyrkje*. Henta frå: [Fortidsminneforeningen](#)

NHO Reiseliv, Hovedfunn fra Klimarapport for norsk reiseliv, 2021 [Klimarapport for norsk reiseliv 2021 Hovedfunn \(nhoreiseliv.no\)](https://nhoreiseliv.no/Klimarapport%20for%20norsk%20reiseliv%202021%20Hovedfunn)

Innovasjon Norge (2019). *Standard for bærekraftig reisemål, tillegg – kriterier og indikatorer for cruisedestinasjoner (K)*. Henta frå: [Cruisekriterier Versjon 1 0 20082019 2a905d7d-d853-4c3b-90ee-c501d51cd3ed.pdf \(simpleviewcms.com\)](https://simpleviewcms.com/Cruise%20kriterier%20Versjon%201%200%2020082019%202a905d7d-d853-4c3b-90ee-c501d51cd3ed.pdf)

Miljødirektoratet. (2024) *Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker*. Vik kommune. Henta frå: [Utslipp av klimagasser i Norges kommuner og fylker - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](https://miljodirektoratet.no/Utslipp%20av%20klimagasser%20i%20Norges%20kommuner%20og%20fylker)

Måløy Adventure (2024, 26. mai). [Måløy Adventure – Måløy Adventure \(maloyadventure.no\)](https://maloyadventure.no/Maloy%20Adventure)

Måløy Vekst (2024, 27. mai) *Reiseliv i Måløy*. [Reiseliv i Måløy - Måløy Vekst \(maloyvekst.no\)](https://maloyvekst.no/Reiseliv%20i%20Maloy)

Nordfjord havn IKS, (2024, 26.mai) . [Forside - Nordfjord Havn](#)

NOU 2023:10 *Leve og oppleve. Reisemål for en bærekraftig fremtid* (2023). Nærings- og fiskeridepartementet, Reisemålsutvalget. [NOU 2023: 10 - regjeringen.no](https://regjeringen.no/NOU%2023%3A10)

Nærings- og fiskeridepartementet. (2024, 8. februar) *Veikart for reiselivsnæringen*. Henta frå: [Veikart for reiselivsnæringen - regjeringen.no](#)

Nyhus, H (NRK). 2024. *Staten innfører nullutsleppskrav i norske fjordar*. Henta frå nrk.no 3.9.2024: [Berekraftig turisme: Staten innfører nullutsleppskrav i norske fjordar – NRK Vestland](#)

Vestland fylkeskommune (2022) Regional plan for klima 2022-2035. Henta frå: [Regional plan for klima 2022-2035 \(vestlandfylke.no\)](#)

Vestland fylkeskommune (2024). Besøksforvaltning i Vestland fylke. Henta frå: [PowerPoint-presentasjon \(vestlandfylke.no\)](#)

Visit Norway. (2024, 16.4). *Merket for bærekraftig reisemål. Kommunens rolle og oppgaver*. Henta 16. April 2024 frå [Kommune \(visitnorway.com\)](#)

Vik kommune (2016). *Interkommunal kommunedelplan om for Fjellheimen villreinområde, 2016-2027*. Henta frå [Microsoft Word - Villreinplan 2016-2027 vedteken \(vik.kommune.no\)](#)

Vik kommune. (2022) *Handlingsplan for næringsutvikling i Vik kommune*. Henta frå: [handlingsplan-for-naringsutvikling-2022-vik-kommune-l537294.pdf](#)

Vik kommune. (2018) *Kulturminneplan Vik kommune 2018-2029*. Henta frå: [Microsoft Word - Kulturminneplan Vik 2018-2021 20181127](#)