FORSTUDIE

Gloppen som cruisedestinasjon

Oktober 2026



MIMIR

Endringsagenter for norsk reiseliv

Foto: Sandane-sentrum v/Thomas Sagvik

Forstudien vurderer dei samfunnsmessige konsekvensane av ei eventuell etablering av Gloppen som cruisehamn.

– Gloppen kommune



Foto: Vinter i Gloppen v/Saltnwax

Innhold

Sammendrag 4
1. Bakgrunn og formål 6
1.1. Bakgrunn 6
1.2. Formål og innretning på forstudien 7
1.3. Avgrensninger 9
1.4. Aktørbilde 10
2. Metode 12
2.1. Datainnhenting og medvirkning 12
2.2. Tilnærming og prinsipper 14
3. Lokale, regionale og nasjonale føringer 15
3.1. Det kommunale planverket 15
3.2. Merket for bærekraftig reisemål, inkludert cruisekriterier 17
3.3. Tålegrenseanalyse for cruise i Nordfjord 18
3.4. Masterplan for Nordfjord som reisemål 20
3.5. Veileder for tåleevneanalyser (Vestland fylkeskommune) 22
3.6. Nasjonal reiselivsstrategi 23
3.7. NOU 2023:10 Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid 24
4. Situasjonsanalyse av reiselivet i Gloppen 26
4.1. Om reiselivet i Gloppen 26

4.2. Ressursgrunnlaget 28
4.3. Overnattingsmarkedet 31
4.4. Attraksjoner og aktiviteter: besøkstall og kapasitet 34
4.5. Trafikk og infrastruktur 38
4.6. Cruise 39
4.7. Verdiskaping og sysselsetting 43
4.8. Potensial for Gloppen som reisemål 45
5. Innbygger- og interessentperspektivet 50
5.1. Innbyggerundersøkelsen 50
5.2. Åpent møte i september 53
5.3. Innspill fra ungdommen 56
5.4. Næringsaktørene 57
6. Gloppens potensial innen cruiseturisme 59
6.1. Relevante trender innen cruiseturisme 59
6.2. Klima- og miljømessige effekter av cruise 61
6.3. Muligheter og utfordringer ved en cruisesatsing i Gloppen 65
7. De tre scenarioene – beskrivelse og vurdering 68
7.1. Beskrivelse av de tre scenarioene 68
7.2. Vurdering av scenarioene etter tåleevnedimensjonene 72
8. Anbefaling 79

8.1. Anbefalt scenario: 0+ 79
8.2. Scenariokryss for cruiseutvikling i Gloppen 80
8.3. Muligheten for trinnvis utvikling 82
Referanser 85





Foto (begge): Vinter i Gloppen v/Saltnwax

Sammendrag

Gloppen kommune har i Strategisk næringsplan 2025–2033 vedtatt å arbeide for utvikling av cruiseturisme, og har sammen med Nordfjord Havn IKS bestilt denne forstudien som kunnskapsgrunnlag for videre politisk behandling. Hovedformålet har vært å vurdere de samfunnsmessige konsekvensene av en videre satsing. I tillegg gjøres overordnede vurderinger av klima, miljø og næringsutvikling.

Forstudien vurderer tre scenarioer: scenario 0+ (videreutvikling av dagens tenderanløp), scenario 1 (fast kai for større skip og høyere volum) og scenario X (mindre kaianlegg rettet mot små og mellomstore skip i ekspedisjons- og high end-segmentet). Analysen bygger på dokumentstudier, statistikk, befaring, samtaler med aktører, innbyggerundersøkelsen for Nordfjord, et åpent innbyggermøte og to møter med ungdom. 4R-prinsippet – rette volumer av rette gjester på rett sted til rett tid – og Vestland fylkeskommunes veileder for tåleevneanalyser er brukt som analytisk rammeverk.

Gloppen er i dag et småskala reisemål i tidlig fase, med sterke natur- og kulturressurser, lokalmat og et levende lokalsamfunn, men med få kommersialiserte opplevelser og begrenset kapasitet til å ta imot store grupper samtidig. Cruiseaktiviteten er beskjeden, med to til fem tenderanløp per år de siste årene, og vertskapet hviler i stor grad på frivillig innsats. Innbyggere, ungdom og næringsaktører er i hovedsak positive til reiseliv og til en moderat utvikling av cruise, men skeptiske til store skip, høyt volum og store offentlige investeringer.

Vurderingen etter tåleevnekriteriene viser at scenario 0+ og scenario X er mest i tråd med lokale planer, innbyggernes ønsker og Gloppens kapasitet. Scenario 1 gir størst potensial for omsetning hos enkeltaktører og havn, men innebærer høy risiko for trengsel, visuell belastning og lekkasje av verdiskaping til volumattraksjoner i regionen. Konsekvensene avhenger mindre av kaien i seg selv enn av hvor stort volum som slippes inn, og hvor godt kommunen evner å styre det (se scenariokrysset i figur 24).

Hovedanbefalingen er at Gloppen satser systematisk på scenario 0+, og at cruise utvikles i sammenheng med det landbaserte reiselivet. Satsingen bør omfatte produktutvikling, profesjonalisering av mottaksapparatet, kompetanseoppbygging og markedsarbeid, blant annet gjennom medlemskap i Cruise Norway. Videre utvikling bør skje trinnvis, der hvert nytt trinn krever et eget politisk vedtak basert på dokumenterte kriterier for lokal verdiskaping, aksept og styringsevne.

1. Bakgrunn og formål

1.1. Bakgrunn

Gloppen kommune har gjennom Strategisk næringsplan 2025–2033 vedtatt å arbeide for utvikling av cruiseturisme, herunder å avklare om Gloppen skal etableres som fast cruisehavn. Det er også politisk vedtatt at de samfunnsmessige konsekvensene av en eventuell videre satsing skal utredes.

Som oppfølging av vedtaket har Nordfjord Havn IKS, som forvalter havneanløp i Gloppen, Stryn og deler av Kinn kommune, gjennomført grunnundersøkelser for to mulige lokaliseringer av cruisekai ved Sandane: Øyrane og Sandane sentrum. Undersøkelsene viser at en fast cruisekai er teknisk gjennomførbar.

Gloppen har så langt begrenset erfaring med cruiseturisme. De siste årene har kommunen hatt enkelte anløp av mindre cruiseskip som har ligget til anker, med passasjerene fraktet i land med tenderbåter. I 2025 ble det registrert fem slike anløp, i 2026 to. Utredningen er dermed ikke utløst av utfordringer med masseturisme eller høyt besøksvolum, men av et lokalpolitisk ønske om å vurdere om og hvordan cruiseturisme kan bidra til lokal utvikling, verdiskaping og attraktivitet.

På denne bakgrunn har Gloppen kommune, i samarbeid med Nordfjord Havn IKS, bestilt en forstudie som kunnskapsgrunnlag for videre politisk behandling.

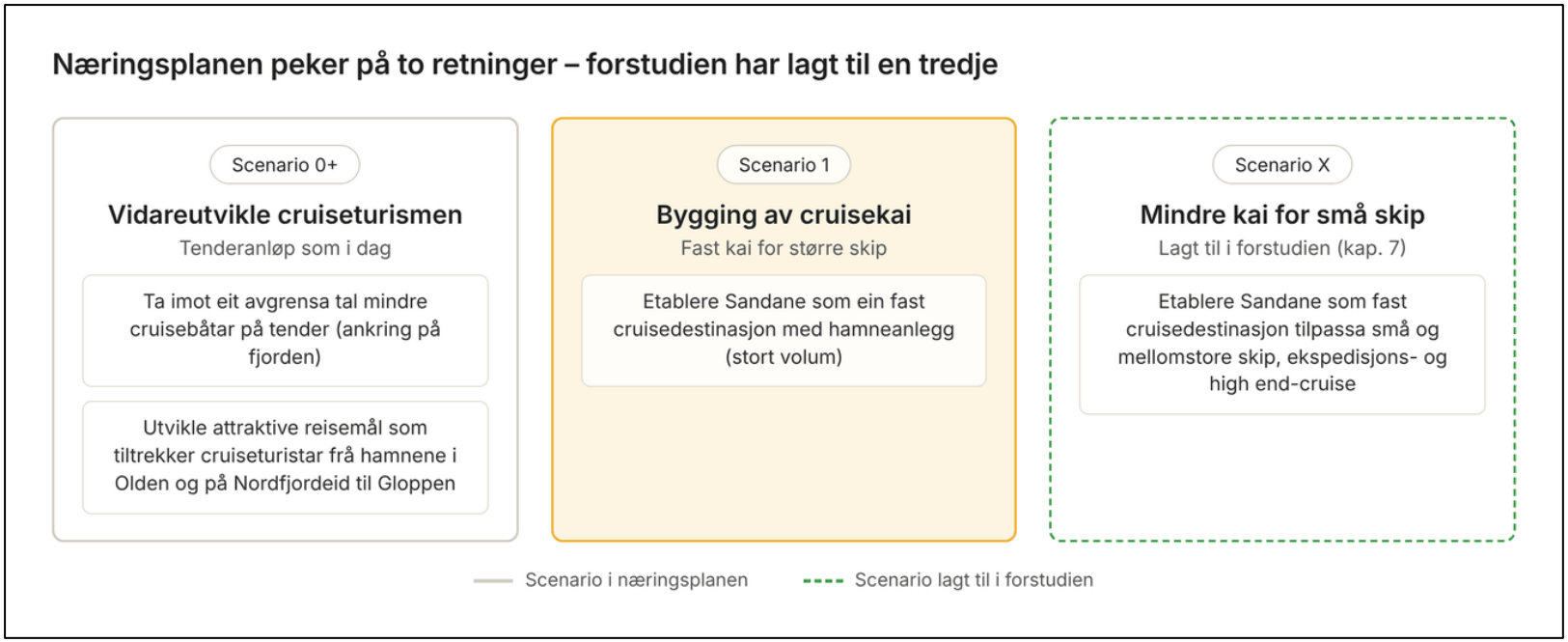
1.2. Formål og innretning på forstudien

Formålet med oppdraget er å vurdere de samfunnsmessige konsekvensene av en eventuell etablering av Gloppen som cruisehavn. Konkurransegrunnlaget tar utgangspunkt i to hovedscenarioer: videreføring av dagens løsning og bygging av fast kai for store skip.

Konkurransegrunnlaget åpner for at «andre moglegheiter og scenario kan også synleggjerast i forstudien» (Gloppen kommune, 2026). Vi har derfor lagt til et tredje scenario, scenario X, som vurderer et mindre kaianlegg rettet mot små og mellomstore skip i ekspedisjons- og high end-segmentet. Dette representerer en egen kategori cruisehavn, med andre tilbud på land og andre forutsetninger enn både rene tenderhavner og volumhavner. Dette er et segment som i norsk reiseliv fremstår som svært attraktivt, og som det faglig sett er viktig å belyse. Vi mener også at det ville blitt etterspurt dersom vi ikke hadde tatt det med. For Gloppen kan scenarioet gi et bedre grunnlag for å vurdere hvordan cruise kan inngå som en kontrollert og målrettet del av samfunns- og næringsutviklingen, i stedet for å bli et enten–eller-spørsmål.

Forstudien omfatter derfor tre scenarioer:

- **Scenario 0+:** Videreføring av dagens løsning med mottak via tenderbåter, kombinert med utvikling av attraktive besøksmål og tilbud i kommunen, også med sikte på å tiltrekke seg cruisegjester fra andre havner i Nordfjord.
- **Scenario 1**: Etablering av et nytt, fullskala kaianlegg for cruise, tilrettelagt for større skip og høyere volum.
- **Scenario X:** Mottak av små og mellomstore cruiseskip ved et mindre kaianlegg, som egen utviklingsretning.



Figur 1: Scenarioene for cruisesatsing i Strategisk næringsplan 2025–2033, og scenario X som er lagt til i forstudien

Forstudien skal overordnet svare på følgende spørsmål (sitat fra konkurransegrunnlaget):

1. *Kva er utgangspunktet for reiselivsutviklinga i Gloppen (situasjonsanalyse)?*
2. *Kva er dei aktuelle attraksjonane i Gloppen, og kva er toleevna deira?*
3. *Kva må til for at vi skal oppnå positive effektar av ei satsing på cruiseturisme?*
4. *Kva er dei samfunnsmessige konsekvensane av og moglegheitene ved å satse på utvikling av Gloppen som ny cruisedestinasjon?*

- *Basert på scenario 0+ – videreutvikling av dagens situasjon*
- *Basert på scenario 1 – dypvannskai*

Oppdragsgiver ønsker i tillegg at forstudien belyser:

- konsekvenser for lokalsamfunn og sosial bærekraft
- miljømessige konsekvenser
- lokal verdiskaping
- fysisk kapasitet, infrastruktur og destinasjonsutvikling

1.3. Avgrensninger

Forstudien er en mulighets- og konsekvensvurdering på overordnet nivå. Den omfatter ikke:

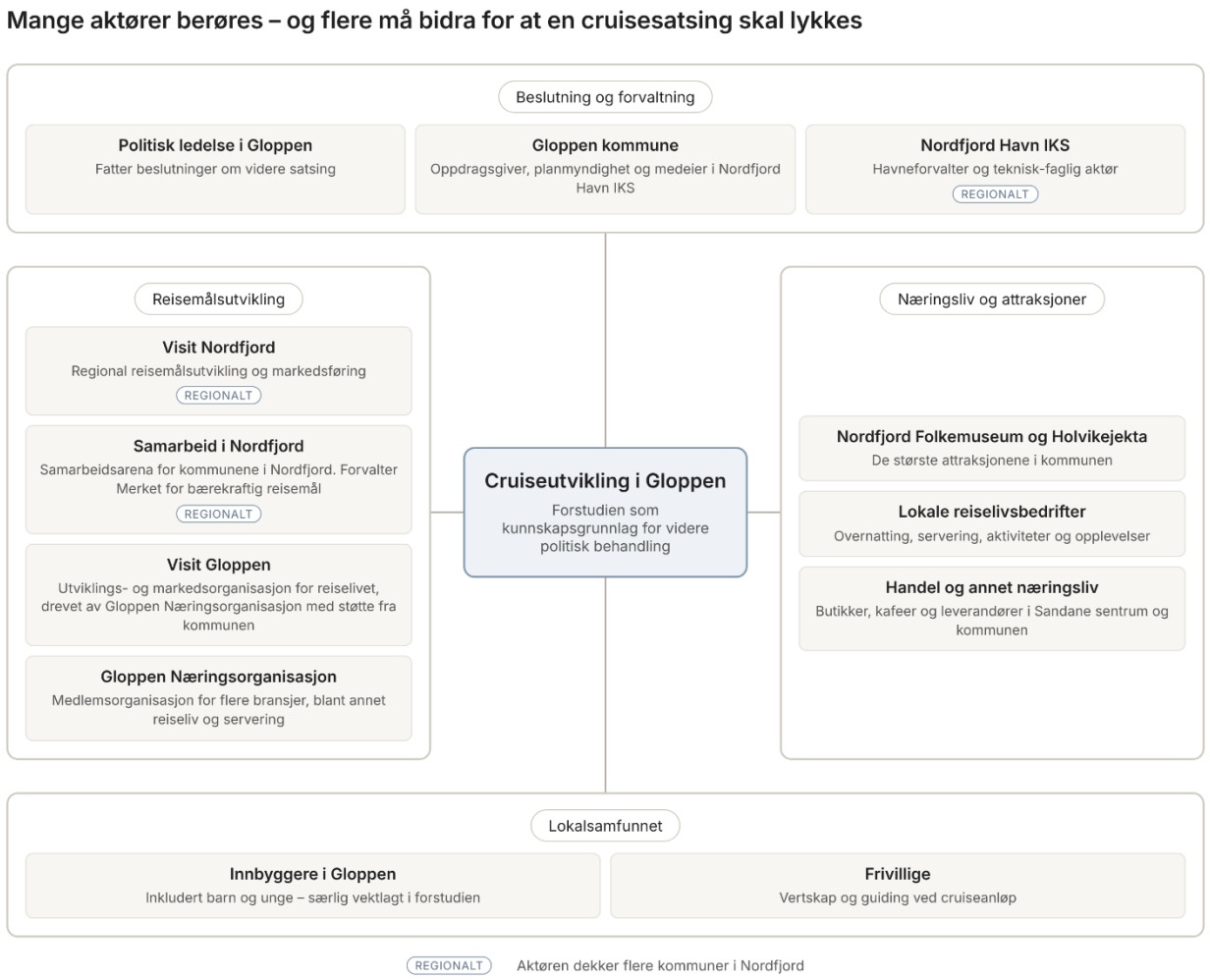
- detaljert lokalisering eller sammenligning av konkrete kaialternativer innenfor scenario 1
- konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven
- teknisk prosjektering av kaianlegg
- vurdering av beredskap, herunder håndtering av ulykker, brann, smitte eller pågående livstruende vold (PLIVO)

Slike tema må eventuelt utredes i senere plan- og utredningsfaser dersom det fattes politisk vedtak om videre satsing.

1.4. Aktørbilde

Utvikling av cruiseturisme i Gloppen berører et bredt spekter av aktører og interesser, lokalt og regionalt. De sentrale aktørene i denne forstudien er (se også figur 2):

- **Gloppen kommune**, som oppdragsgiver, planmyndighet og medeier i Nordfjord Havn IKS
- **Nordfjord Havn IKS**, som havneforvalter og teknisk-faglig aktør
- **Politisk ledelse i Gloppen kommune**, med ansvar for videre beslutninger
- **Visit Nordfjord**, destinasjonsselskap for Nordfjord. Jobber med regional reisemålsutvikling og markedsføring. Forvalter Merket for bærekraftig reisemål sammen med Samarbeid i Nordfjord.
- **Samarbeid i Nordfjord**, politisk og administrativ samarbeidsarena for kommunene i Nordfjord. Forvalter Merket for bærekraftig reisemål sammen med Visit Nordfjord. Herunder også Reiselivsrådet i Nordfjord.
- **Gloppen Næringsorganisasjon**, en medlemsorganisasjon med satsinger innen flere bransjer, blant annet reiseliv og servering
- **Visit Gloppen**, utviklings- og markedsorganisasjon for reiselivet, drevet av Gloppen Næringsorganisasjon med støtte fra kommunen
- **Lokale reiselivsbedrifter, handelsnæring og annet næringsliv**
- **Nordfjord Folkemuseum og Holvikejekta**, som de største attraksjonene i kommunen
- **Innbyggere i Gloppen**, inkludert barn og unge
- **Frivillige**, blant annet de som bidrar med vertskap og guiding ved cruiseanløp



Figur 2: Aktørbildet for cruiseutvikling i Gloppen

Forstudien legger vekt på medvirkning fra berørte aktører, og særlig på innbyggernes perspektiv, i tråd med nasjonale og regionale føringer for bærekraftig reisemålsutvikling.

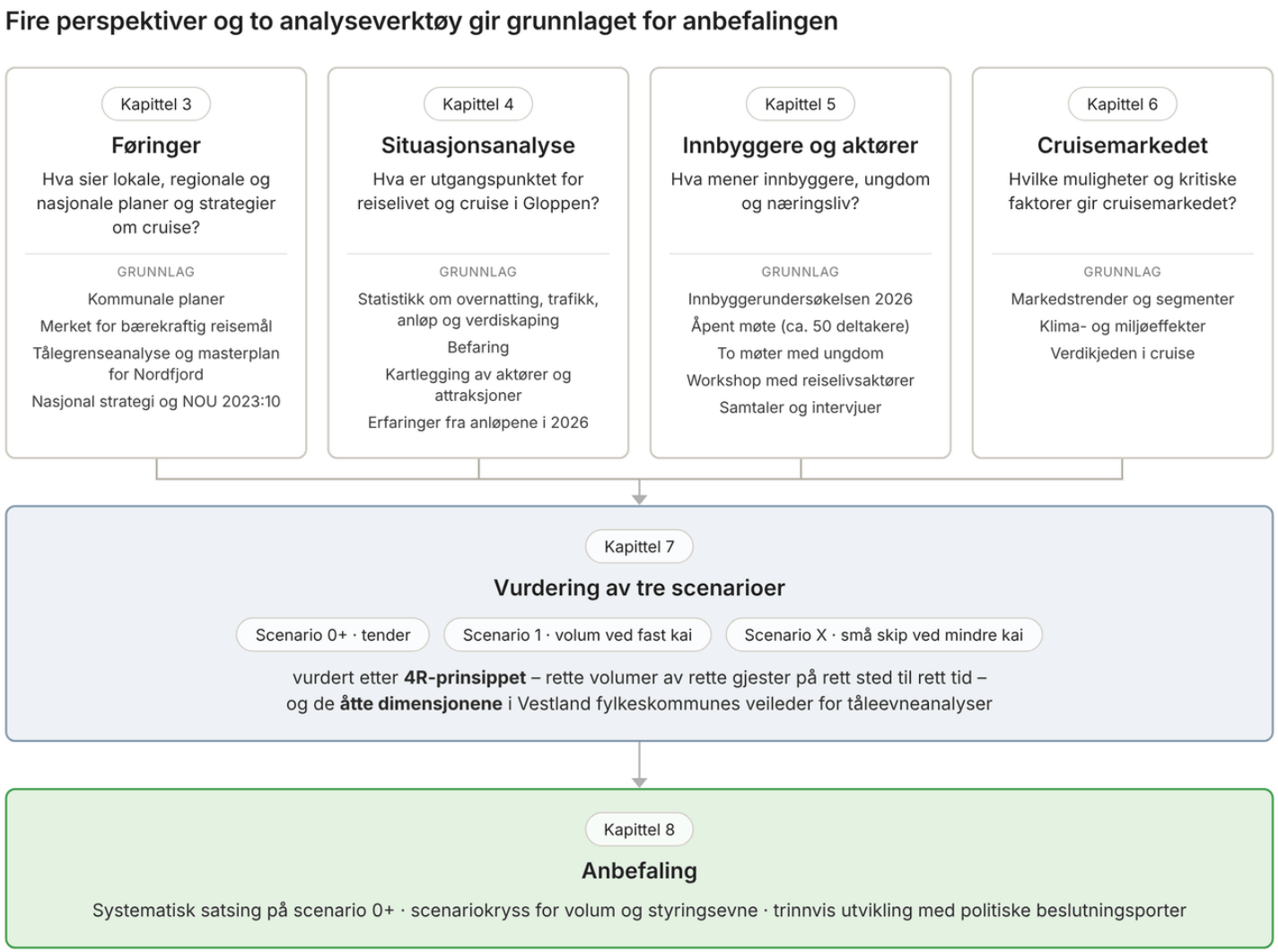
2. Metode

For å vurdere de samfunnsmessige konsekvensene av scenarioene bygger analysen på et sammensatt datagrunnlag: kvalitative og kvantitative data, befaring og dokumentanalyse. Datainnhentingen er oppsummert nedenfor.

2.1. Datainnhenting og medvirkning

- **Dokumentanalyse:** Gjennomgang av relevant plan- og kunnskapsgrunnlag, herunder kommunale planer og strategier, tidligere utredninger, anløpsdata og tilgjengelig statistikk (besøkstall, verdiskaping, utslipp, trafikk m.m.).
- **Befaring:** Befaring i Sandane sentrum, ved aktuelle attraksjoner og besøksmål og av servicetilbudet for cruisegjester. Befaringen ble brukt til å vurdere attraktivitet, gjesteflyt, flaskehalser og praktisk kapasitet (toaletter, skilting, trafikkavvikling, parkering og universell utforming), kombinert med møter med nøkkelpersoner lokalt.
- **Innbyggermøte:** Åpent møte der deltakerne ga innspill via Mentimeter og i gruppearbeid som ble oppsummert muntlig (se kapittel 5.2).
- **Møter med ungdom:** Ett digitalt møte med ungdomsrådet tidlig i prosessen og ett fysisk møte med en større gruppe mot slutten av arbeidet (se kapittel 5.3).
- **Innbyggerundersøkelse:** Som bærekraftig reisemål skal Nordfjord gjennomføre innbyggerundersøkelser minst hvert tredje år. Undersøkelsen ble sist gjennomført sommeren 2026, og det ble da lagt inn egne spørsmål til innbyggerne i Gloppen knyttet til forstudien (se kapittel 5.1).
- **Samtaler og intervjuer:** Telefonsamtaler og møter med enkeltaktører for å få kunnskap om virksomhetene deres og hvordan de vurderer potensialet knyttet til cruise i Gloppen.

Rapporten belyser mulighetsrommet for cruise gjennom fire hovedtema: 1) lokale, regionale og nasjonale føringer, 2) situasjonsanalyse for Gloppen som reisemål, 3) innbygger- og interessentperspektivet og 4) muligheter og kritiske faktorer i cruisenæringen. Til sammen danner dette grunnlaget for å svare på spørsmålene i konkurransegrunnlaget (figur 3).



Figur 3: Analysens oppbygging: fire perspektiver, vurdering av scenarioene og anbefaling

2.2. Tilnærming og prinsipper

> *Bærekraftige løsninger handler ikke bare om tekniske tiltak eller volumreduksjon, men om hvordan cruisetrafikken organiseres, styres og forankres lokalt.*
>
> *(Hoarau-Heemstra mfl., 2023)*

Cruiseturisme beskrives i forskningen ofte som et tveegget fenomen for lokalsamfunn. Cruiseanløp kan gi økonomisk aktivitet, synlighet og forutsigbar verdiskaping for lokale næringer. Samtidig viser både internasjonal og nordisk forskning at cruiseturisme kan belaste natur, infrastruktur og lokalsamfunn betydelig, særlig når besøkene er konsentrert i tid og rom og lokale aktører har begrenset styringsmulighet. Små og mellomstore reisemål erfarer ofte at gevinster og kostnader ikke fordeles jevnt, verken mellom aktører eller over tid.

Nyere forskning vektlegger derfor at cruiseturisme må forstås som et helhetlig system der skip, passasjerer, havn, lokalt næringsliv, innbyggere og natur inngår i et tett samspill. Bærekraftige løsninger handler ikke bare om havner, tekniske tiltak eller volumreduksjon, men om hvordan cruisetrafikken organiseres, styres og forankres lokalt. Sentrale tema er lokal verdiskaping, sosial aksept, håndtering av toppbelastninger, miljøpåvirkning og graden av lokal medvirkning og kontroll (Hoarau-Heemstra mfl., 2023).



Analysen tar utgangspunkt i prinsippet om «rette volumer av rette gjester på rett sted til rett tid», som vi kaller 4R-prinsippet. Prinsippet er et rammeverk for bærekraftig besøksforvaltning og handler om å tilrettelegge og styre turismen slik at det oppnås bedre balanse mellom verdiskaping, kapasitet/tålegrenser og lokal aksept.

Forstudien bygger videre på metodikk fra standarder og veiledere for bærekraftig reisemålsutvikling og besøksforvaltning, særlig Merket for bærekraftig reisemål med cruisetillegg og Vestland fylkeskommunes veileder for tåleevneanalyser (se kapittel 3.2 og 3.5). Metoden vektlegger innbygger- og lokalsamfunnsperspektivet, med tidlig involvering, tydelig forventningsavklaring og løpende kvalitetssikring av datagrunnlag og vurderinger.

3. Lokale, regionale og nasjonale føringer

3.1. Det kommunale planverket

Kommuneplanens samfunnsdel 2018–2030

Samfunnsdelen samler kommunen om posisjonen «Ein rikare kvardag – midt i verda» (Gloppen kommune, 2018). Gloppen skal være et attraktivt sted å bo og arbeide, samtidig som kommunen er åpen mot omverdenen og tar del i utviklingstrekk som teknologi, samarbeid og grønt skifte. Framtidsbildet for 2030 konkretiseres gjennom tre hovedmålområder:

> *Samfunnsdelen til Gloppen kommune gir et tydelig signal om at reiselivet skal utvikles slik at det er: kvalitets- og innholdsbasert (opplevelser, kulturminner, mat, aktivitet), i tråd med klima- og miljøhensyn, og styrker lokalsamfunnet og sentrum – ikke svekker livsmiljø og hverdagsfunksjoner.*
> (Gloppen kommune, 2018)

1. **Rike og rause livsmiljø**
   Et inkluderende lokalsamfunn med gode oppvekstsvilkår, tjenester, møteplasser og et rikt kultur- og idrettsliv.
2. **Næring og arbeid**
   Flere/trygge arbeidsplasser, tett samspill med næringslivet, innovasjon og attraktivitet. Sandane omtales som en attraktiv fjordlandsby og «hjertet i kommunen», med levende sentrum.
3. **Klima, miljø og beredskap**
   Klima- og miljøhensyn gjennom valg av fornybar energi og miljøvennlige løsninger, samt et trygt lokalsamfunn med god beredskap.

I tillegg løftes den overordnede strategien «I forkant», der kommunen skal jobbe langsiktig og på tvers, med vekt på samskaping og forebygging. Reiselivet omtales som en del av den brede næringsutviklingen og knyttes tett til kultur, natur og stedskvaliteter. Sentrale føringer for reiselivet i samfunnsdelen er:

- Gloppen skal være kjent for et reiseliv med tilrettelagte naturbaserte aktiviteter, opplevelser, kortreist mat og nisjeprodukter, og for tydelig formidling av historie og kulturminner.
- Sandane skal utvikles som en attraktiv fjordlandsby med levende sentrum, og skal også tiltrekke seg besøkende gjennom sentrumskvaliteter og «nære opplevelser».

- Planen legger opp til småskalaturisme, kortreiste matopplevelser, aktiviteter og kulturtilbud for besøkende, samt styrket formidling og ivaretakelse av kulturminner i samspill med reiselivsaktørene.

Strategisk næringsplan 2025–2033

Strategisk næringsplan 2025–2033 har som overordnet mål å styrke lokal verdiskaping, sysselsetting og attraktivitet gjennom utvikling av prioriterte næringer og gode rammevilkår for næringslivet (Gloppen kommune, 2025). Målstrukturen legger opp til en balansert næringsutvikling der både tradisjonelle, stedbundne næringer og framtidsrettede næringer inngår.

> *Reiselivsnæringa kan tilby eit breitt spekter av aktivitetar som vandring, fiske, stølsbesøk, sykling og aktivitetar på vatn. Gloppen kommune er i ein tidleg fase i satsinga på reiseliv, og har eit stort utviklingspotensial innanfor denne næringa.*
>
> (Gloppen kommune, 2025)

Reiselivet omtales som en næring som kan bygge på kommunens natur- og kulturressurser og supplere øvrige næringer gjennom samspill og tilleggsnæringer. Reiselivet behandles imidlertid på et overordnet strategisk nivå, uten prioriteringer mellom ulike former for besøksnæring eller konkrete mål for omfang. Planen åpner dermed for videre utvikling av reiselivet innenfor rammene av bærekraftig og lokalt forankret næringsutvikling, men forutsetter at konkrete satsinger utredes nærmere.

Primærnæringer, industri og handels- og tjenesteyting framstår i større grad som grunnpilarer i næringsstrukturen, med tydelig kobling til stabile arbeidsplasser og langsiktig verdiskaping. Samlet gir planen reiselivet en tydelig, men ikke dominerende posisjon, der videre utvikling skal skje i samspill med andre næringer og med hensyn til lokalsamfunnets bæreevne.

Kommunedelplan for klima og miljø 2024–2030

Planen (Gloppen kommune, 2024) peker på at Gloppen må redusere sine utslipp betydelig for å nå det nasjonale utslippsmålet. Den fastsetter et mål om at «*Direkte utslepp i Gloppen foruten landbruk er redusert til 12000 tCO2-e innan 2030*», og at næringslivet innen samme tid har redusert utslippene av klimagasser med 55 prosent. Planen peker på at det har vært en økning i utslipp fra sjøfart de siste årene, og at en del av dette skyldes cruiseskip som passerer gjennom kommunen på vei til andre havner i Nordfjord. Den slår videre fast at kommunen selv kan påvirke utslippene ved å avgrense antall cruiseanløp i Gloppen, og ved å legge til rette for utslippsreduserende tiltak i havn.

3.2. Merket for bærekraftig reisemål, inkludert cruisekriterier

Nordfjord ble tildelt Merket for bærekraftig reisemål høsten 2025, etter en merkeprosess over flere år i regi av Visit Nordfjord. Merket forvaltes av Visit Nordfjord og Samarbeid i Nordfjord i fellesskap.

Merkeordningen ble etablert i 2013 og eies av Innovasjon Norge. Formålet er å styrke og systematisere arbeidet med tiltak som bidrar til et mer bærekraftig reiseliv på norske reisemål. Det er ikke et miljømerke på linje med for eksempel Miljøfyrtårn, men et styrings- og utviklingssystem på reisemålsnivå. Ordningen har 31 kriterier og 84 indikatorer som dekker sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft. Den siste versjonen (3.0) legger større vekt enn tidligere på innbyggerperspektivet, lokal livskvalitet og besøksstyring. Reisemålene skal gjennomføre innbygger- og gjesteundersøkelser jevnlig; den siste innbyggerundersøkelsen i Nordfjord ble gjennomført sommeren 2026 (se kapittel 5.1).

> *Merket betyr ikke at reisemålet er bærekraftig, men at det arbeides systematisk og dokumenterbart for å bli mer bærekraftig over tid.*
>
> (Visit Norway, u.å.)

Reisemål med cruisetrafikk må i tillegg dokumentere 9 kriterier og 16 indikatorer knyttet til cruise (Innovasjon Norge, 2025b). Formålet er bedre styringsverktøy og å se cruise og landbasert turisme i sammenheng. Lenke ligger i referanselisten (Innovasjon Norge, 2025b). Kort oppsummert skal de:

- flytte fokus fra anløp til styring
- kreve aktive valg og grenser, ikke bare kartlegging
- koble havn, kommune og reisemål i én felles styringslogikk
- legge til rette for differensiering mellom ulike typer cruise

Reisemålet skal i tillegg fastsette en øvre grense for antall cruiseanløp og cruisegjester. I Nordfjord ble grensen ved første gangs merking satt lik kapasiteten i havnene.

3.3. Tålegrenseanalyse for cruise i Nordfjord

Som ledd i arbeidet med Merket for bærekraftig reisemål og prosjektet «Grønn transport Nordfjord» ble det gjennomført en tålegrenseanalyse for cruise i Nordfjord (Amland, 2024).

Analysen vurderer sju dimensjoner – regionen, havnene, miljø og klima, visuell, sosial, økonomisk og juridisk tålegrense – og oppsummerer dem i en matrise basert på en trafikklysmodell (figur 4). Den konkluderer med at tålegrensene for regionen, miljø og klima, sosiale forhold og juridiske forhold er på gult nivå, det vil si at det er behov for tiltak.

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

Figur 4: Oppsummering av tålegrenser for cruise i Nordfjord (Amland, 2024, s. 49)

> *Besøksstrømmene i 2023 går til dels på tvers i regionen med en klar tendens til at hovedtyngden av trafikken er i og til indre Nordfjord der de attraksjonene med størst kapasitet er lokalisert.*
>
> *Hver for seg har de tre havnene god nok kapasitet til å håndtere trafikken på dagens nivå, men pga. trafikkstrømmene spesielt til indre Nordfjord fra de to andre havnene og fra Geiranger i tillegg til egen trafikk, blir belastningen på denne delen av Nordfjord enkelte dager meget stor.*
>
> (Amland, 2024, s. 26)

Analysen viser videre at det i sommersesongen 2023 var 12 dager med mer enn 10 000 cruisepassasjerer, og at toppdagen hadde over 17 000. Havnenes samlede kapasitet er 32 500 passasjerer per dag, nesten det dobbelte av toppdagen.

Tålegrenseanalysen er tydelig på at cruiseturismen må vurderes regionalt, fordi utfluktsmønstrene går på tvers av havner og kommuner. Presset oppstår særlig når det er anløp i flere havner samtidig og besøksstrømmene overlapper på veiene og ved attraksjonene. Analysen presiserer at det er infrastrukturen og innbyggernes tåleevne, ikke havnekapasiteten, som bør være avgjørende for dimensjoneringen av anløp og passasjerer i Nordfjord, og at cruiseaktiviteten må koordineres for å gi helhetlige løsninger for besøksflyt, verdiskaping og miljø. Styring av volum, tidspunkt og flyt (visitor flow management), lokalt og regionalt, er dermed avgjørende for å unngå kø, trengsel og uakseptabel belastning på vei- og besøksinfrastruktur.

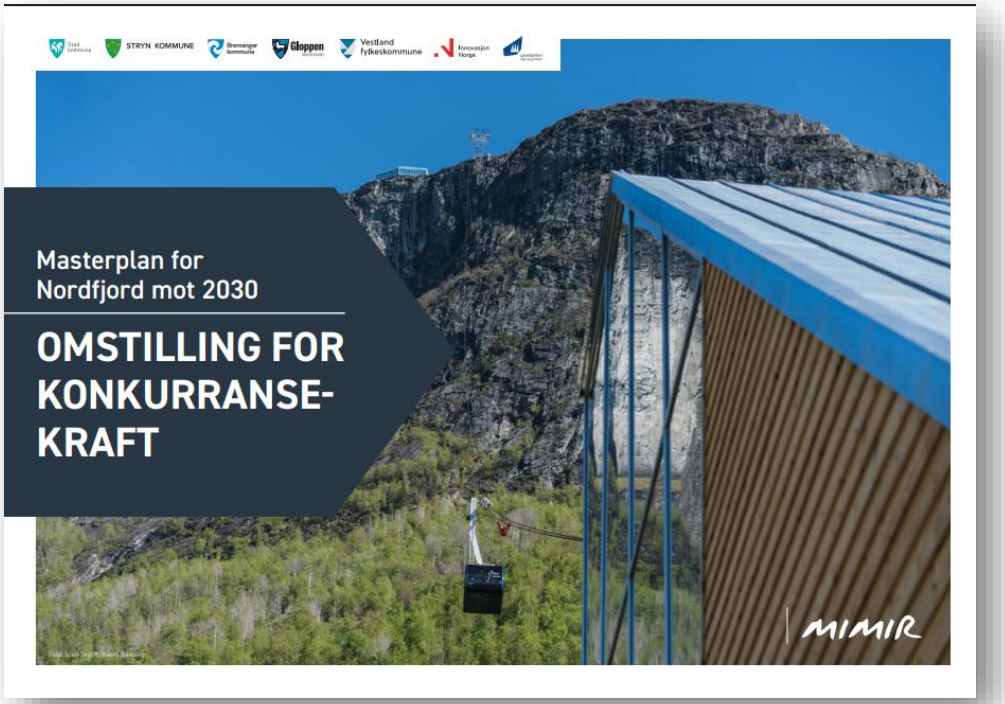
Hovedkonklusjonen er at Nordfjord ikke trenger mer cruisetrafikk i toppsesongen (særlig juni–august), men at regionen kan håndtere omtrent samme årsvolum som i 2023 dersom trafikken fordeles bedre i tid og rom. For en mer bærekraftig utvikling vektlegges blant annet landstrøm, økt bruk av Environmental Port Index (EPI)[1] i alle havner og prioritering av skip med lavere utslipp, inkludert LNG-drevne skip[2]. Anbefalingene sier eksplisitt at Sandane bør vurderes for flere anløp for å avlaste de tre andre havnene og bidra til bedre spredning av cruisetrafikken i regionen. Rapporten fastslår også at utviklingen fra 2019 til 2022 ikke støtter opp om fylkets og kommunenes mål om nullutslipp innen 2030.

[1] Environmental Port Index, en miljøindeks for havner etablert av norske havner i 2019. Se faktaboks i kapittel 6.2.
[2] LNG: flytende naturgass (Liquefied Natural Gas).

3.4. Masterplan for Nordfjord som reisemål

I arbeidet med Merket for bærekraftig reisemål ble det utarbeidet en helhetlig strategi, en masterplan, med Visit Nordfjord som prosjekteier (Visit Nordfjord, 2025). Planen er signert av en styringsgruppe der blant annet alle kommunedirektørene i regionen deltok.

Masterplanen tar utgangspunkt i følgende situasjonsbeskrivelse: «*Nordfjord har 440 000 gjestedøgn i kommersielle anlegg og 621 000 cruisepassasjerar per år. I tillegg kjem besøkande hos slekt og venner, Airbnb-gjester, gjennomfartsturistar, bubilturistar som fricampar, m.m. Dette er eit formidabelt besøksvolum sett i forhold til ei lokalbefolkning på rundt 30 000. Det viser at det er behov for å bygge opp både handteringsevne og infrastruktur.*»



Figur 5: Forsiden av masterplanen for Nordfjord (Visit Nordfjord, 2025)

Situasjonsbeskrivelsen viser også at lokalbefolkningen ser reiselivet som viktig, både for verdiskaping og lokal stolthet, men at presset knyttet til cruise tok så mye oppmerksomhet at det overskygget arbeidet med andre utfordringer og muligheter.

Masterplanen har fem strategiske innsatsområder:

- Helhetlig besøksforvaltning
- Koordinert cruiseinnsats

- Hele Nordfjord hele året
- Koble lokalsamfunn og reiseliv
- Bygge Team Nordfjord

Om innsatsområdet koordinert cruiseinnsats sier planen:

- *Operasjonalisere anbefalingane i masterplanen og tolegrenseanalysen i eit eige styringsverktøy for cruise, gjerne i samarbeid med nabokommunane. Tenke på Nordfjord som éi eining, unngå at hamnene konkurrerer mot kvarandre, men at «rett skip blir kanalisert til rett hamn til rett tid». Fastsette eit tak på kor mange cruisepassasjerar det kan vere i fjorden samtidig. Utnytte attraksjonskrafta i fjorden til å påverke anløpstider, anløpsstader og utfluktsprogram, og til å prioritere skip og landbaserte løysingar med lågast mogleg utslepp og høgast mogleg verdiskaping.*
- *Etablere ein koordinerande funksjon med mandat, vilje og evne til å sjå heile fjorden under eitt. Sjå eksempel frå mellom anna Svalbard og Lofoten.*
- *Bruke cruisenæringa strategisk til å utvikle nye sesongar og nye bedrifter. Kanalisere besøkande til kassaapparat og besøksmål som toler volum. Bruke mindre grupper til å styrke driftsgrunnlaget for småbedrifter og nyetableringar. Heile tida med mål om gode opplevingar for cruisepassasjerane.*
- *Koordinere marknadsføringa av cruise- og landbasert reiseliv. Utvikle cruisemanualar per hamn for å få fram tilboda i dei ulike områda og dermed spreie trafikken.*
- *Innføre ei lokal ordning med økonomisk bidrag frå cruise for å finansiere nødvendig tilrettelegging lokalt.*
- *Ta høgde for moglege reguleringar*



Foto: Dans på vannet i Gloppen Foto: Rebecca-Boyesen

3.5. Veileder for tåleevneanalyser (Vestland fylkeskommune)

Vestland fylkeskommune har utarbeidet en veileder for tåleevneanalyser fordi økt besøk på flere reisemål har skapt press på infrastruktur, natur og lokalsamfunn som ikke fanges godt nok opp av rene volumtall (Vestland fylkeskommune, 2026). Veilederen inngår i prosjektet Besøksforvaltning i Vestland, er koblet til arbeidet med Merket for bærekraftig reisemål og gir en felles metodikk og «beste praksis» for kommuner og reisemål.

Metoden er tverrfaglig og ser tåleevne som et samspill mellom flere dimensjoner. Reisemålet vurderes på åtte områder: infrastruktur og transport, besøkstrykk og trafikk, naturressurser og kulturminner, sosial tåleevne, klima og miljø, økonomisk tåleevne, visuell tåleevne samt juss, politikk og forvaltning. Data fra planer og statistikk kombineres med lokal kunnskap fra befaringer, intervjuer og medvirkning, og munner ut i en samlet vurdering.

Utgangspunktet er at bærekraftig reisemålsutvikling ikke bare handler om samlet volum, men om fordeling i tid og rom, type besøkende, lokal kapasitet og aksept i lokalsamfunnet.

Tåleevneanalysen har ikke som mål å finne én fast grense, men er en metode for å identifisere kritiske terskler og risikosoner (figur 6).

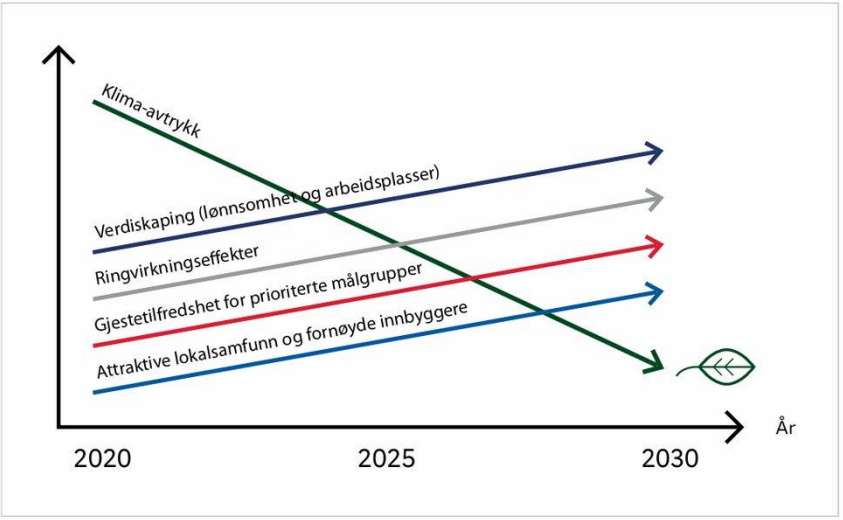


Figur 6: Tåleevneanalyser som del av heilskapelig reisemålsutvikling (Vestland fylkeskommune, 2026, s. 5)

3.6. Nasjonal reiselivsstrategi

Nasjonal reiselivsstrategi 2030 ble utarbeidet av Innovasjon Norge på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet i 2021 (Innovasjon Norge, 2021). Strategien er fortsatt retningsgivende for reiselivspolitikken nasjonalt, og er dermed et viktig bakteppe også for utvikling av cruiseturisme.

Det overordnede målet er å utvikle reiselivet til en robust og framtidsrettet næring som bidrar til positiv utvikling av lokalsamfunnene. Reiselivet ses både som næringsutvikling og som en sentral del av lokalsamfunnsutviklingen.



Figur 7: Pilene for norsk reiseliv mot 2030 (Innovasjon Norge, 2021)

Strategien har også et tydelig klimafokus: Utvikling av reiselivet krever valg der verdiskaping veies opp mot klimautslipp, omtalt som «klimasmart markedsutvikling». Ifølge strategien må «norsk reiselivsposisjon internasjonalt bygges på målgrupper med høy økonomisk verdi og lavt klimaavtrykk». I samarbeid med Norsk institutt for luftforskning (NILU) er det utviklet en «klimakalkulator» for å identifisere slike målgrupper, og det er også gjort beregninger for cruise (Innovasjon Norge, u.å.).

For landbasert turisme viser flere studier at transporten til, fra og på reisemålet utgjør om lag 75 prosent av klimautslippene fra en reise. Selv om man holder transporten utenfor også for cruise, er det betydelige forskjeller i forbruk per kilo CO_2 mellom cruise og andre reiseformer. Det generelle prinsippet er at lengre oppholdstid, bidrag til sesongutvikling og økt bruk av lokale leverandører kan gi samme lokale verdiskaping med færre besøkende og et lavere avtrykk. Dette er derfor en viktig prioritering for de fleste norske reisemål.

> *Ambisjonene i strategien er å gi reiselivet en langsiktig fremtidsrettet plattform for å ta ut sitt potensial som **verdiskapende og samfunnsbyggende næring**.*
>
> *Samtidig skal reiselivsnæringen bidra til at Norge når bærekraftsmålene og målene for lavutslippssamfunnet. For å kunne realisere målene og ambisjonen er det nødvendig å styrke reiselivets kapasitet – eller evne – til økt verdiskaping og bærekraftig vekst, noe som krever både omstilling og økt samhandling.*
>
> *(Innovasjon Norge, 2021, s. 51)*

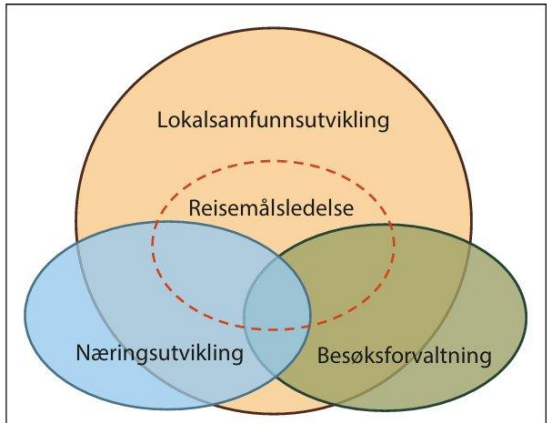
3.7. NOU 2023:10 Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid

Reisemålsutvalget fikk i oppdrag å utrede hvordan norske kommuner kan utvikle og forvalte reisemål på en mer bærekraftig måte (NOU 2023:10). Mandatet omfattet kommunenes handlingsrom for besøksforvaltning, roller og ansvar i reisemålsutviklingen, finansiering av fellesgoder, regulering av transport og cruise og nye organisatoriske modeller for bærekraftige reisemål.



Utvalget legger til grunn at cruiseturisme må utvikles innenfor rammene av lokalsamfunnets behov, natur- og miljøhensyn og kommunenes styringsrolle. Cruisetrafikk skiller seg fra annen turisme ved høy konsentrasjon av besøk, kort oppholdstid og betydelig press på fellesgoder, noe som krever styring på reisemålsnivå – ikke bare på havnenivå. Utvalget anbefaler at kommunene får et tydeligere handlingsrom til å styre cruisetrafikken, blant annet for å:

- flytte fokus fra omfang til vilkår for cruise
- fastsette lokale rammer for antall anløp og passasjerer
- legge føringer for tidsfordeling og samordning med annen turisme
- sikre at cruisetrafikken vurderes som del av en helhetlig besøksforvaltning
- sikre at cruisetrafikken bidrar til lokal verdiskaping og finansiering av fellesgoder
- la cruise inngå i kommunenes klima- og transportvurderinger, blant annet gjennom:
    - bruk av landstrøm og insentiver for lavutslippsskip
    - differensiering av avgifter og havnevilkår
    - samordning av cruisetrafikken med øvrig mobilitet på land



Figur 8: Forholdet mellom lokalsamfunnsutvikling, næringsutvikling og besøksforvaltning i reisemålsledelsen (NOU 2023:10, s. 145)

For Gloppen og Nordfjord innebærer dette at cruise bør vurderes i sammenheng med øvrig besøksaktivitet i fjorden og regionen, ikke isolert per havn. Å se fjorden som en helhet er også budskapet i både masterplanen og tålegrenseanalysen for Nordfjord.

Oppsummering: lokale, regionale og nasjonale føringer

Føringene gir samlet et tydelig rammeverk for videre reiselivs- og cruiseutvikling i Gloppen. Kommunens egne planer vektlegger småskalaturisme, natur- og kulturbaserte opplevelser, lokalmat, levende lokalsamfunn og lokal verdiskaping, og reiselivet skal utvikles i balanse med andre næringer og stedets kvaliteter.

Merket for bærekraftig reisemål, masterplanen og tålegrenseanalysen for Nordfjord stiller tydeligere krav til aktiv besøksstyring. Cruise skal ses i sammenheng med landbasert turisme, og utviklingen må tilpasses lokal og regional tåleevne. For Nordfjord betyr dette blant annet bedre fordeling av trafikken i tid og rom, koordinering mellom havnene og styring av hvilke skip og besøksmengder de ulike stedene tar imot. Sandane trekkes fram som aktuell for flere anløp som del av en regional spredningsstrategi, forutsatt kontrollert vekst.

Nasjonale føringer understreker at verdiskaping må veies mot klima- og miljøbelastning, og at reiselivet skal bidra positivt til lokalsamfunnene. Målet er dermed ikke flest mulig besøkende, men rette gjester på rett sted til rett tid, med størst mulig lokal verdi og akseptabel belastning.





Foto (begge): Classic Norway Hotels. Gloppen Hotel

4. Situasjonsanalyse av reiselivet i Gloppen

4.1. Om reiselivet i Gloppen

Masterplanen for Nordfjord beskriver reiselivet i Gloppen som småskala, lokalt forankret og med sterkt fokus på natur- og kulturbaserte opplevelser. Kommunen har færre kommersielle gjestedøgn og cruiseanløp enn de store reiselivskommunene i regionen, som Stryn og Stad. Gloppen har en høy andel norske gjester og et reiseliv preget av mindre bedrifter, lokalmat, kulturarv og nærhet til naturen. Kommunen skiller seg ut som et roligere reisemål for dem som søker nisjeopplevelser, mindre trengsel og fredelige omgivelser, i kontrast til de mer volumbaserte reisemålene i regionen.

Sammenlignet med pressområdene i indre Nordfjord har Gloppen mindre utfordringer med overturisme, og innbyggerne har et mer positivt syn på reiselivet enn i flere av nabokommunene (se kapittel 5.1).

Gloppen er tett integrert i Nordfjord som reisemål. Masterplanen påpeker at mye av besøket i regionen er kombinasjonsreiser, der gjestene besøker flere kommuner og attraksjoner i løpet av samme ferie. I dette bildet fungerer Gloppen ofte som 1) et naturlig stopp langs reiseruta, 2) et sted for opplevelser, måltider eller aktiviteter og 3) en base for dagsturer i regionen (figur 9).



Foto: Vinter_Gloppen_Saltnwax



Figur 9: Turistkart for Gloppen (Gloppen kommune)

4.2. Ressursgrunnlaget

Kulturminner

Gloppen har et omfattende og mangfoldig kulturminnegrunnlag med stor tidsdybde og høy grad av autentisitet. Kulturminnene spenner fra automatisk fredete fornminner (gravhauger, gravrøyser, bautasteiner og steinkors) via kulturmiljøer og historiske bygninger til tekniske kulturminner og immateriell kulturarv knyttet til jordbruk, sjøbruk og ferdsel. Kulturminnene er sterkt forankret i landskapet og ligger ofte synlig langs fjord, vann, ferdselsårer og dyrket mark. Mange inngår i helhetlige kulturmiljøer, der sammenhengen mellom natur, bosetting og bruk er sentral for forståelsen og opplevelsesverdien (Gloppen kommune, u.å.-a).

Kulturminnene er i hovedsak lite kommersialisert og i begrenset grad tilrettelagt for større besøksvolum. Enkelte ligger på privat grunn eller er i aktiv bruk, noe som stiller krav til varsomme former for formidling og bruk i reiselivet. De som er mest tilrettelagt eller i størst grad benyttes for formidling er:

- **Holvikejekta** – Klinkbygd jekt, den eneste som er igjen av sitt slag i hele verden. Sannsynligvis også den største av alle Nordfjordjektene. Brukt til frakt av ved, materialer, tønnebånd m.m. mellom Nordfjord og Bergen fram til 1906 (se også kap. 4.4).
- **Nordfjord Folkemuseum** – Friluftsmuseum med 44 bygninger fra regionen, fine uteområder, utstillingslokaler og kafé.
- **Eidehøvdingens gard** – Funn av et hovedhus på 43 x 8 m og et fjøs på 24 x 7 m fra folkevandringstiden (400–800 e.Kr.). Del av Eide natur- og kultursti og er delvis tilrettelagt med informasjon. Ved garden (på privat eiendom) er det også gjort gravfunn som tyder på at høvdingen hadde kontakter langt utenfor Norge, blant annet et glassbeger som trolig er produsert i Syria (Universitetsmuseet i Bergen, u.å.).
- **Sandane sentrum** – Historisk vandring i Sandane sentrum. Skilting og eget teksthefte som omfatter 14 særpregede hus.
- **Reed kultursti** – Kultursti på rundt 30 minutter i Reed sentrum ved Breimsvatnet
- **Gamle Gimmestad kirke** – Langkirke fra 1692 med særpreget inventar og spesiell rosemaling.
- **Vereide kirke** – Langkirke fra middelalderen, hvitkalket stein (romansk stil), trolig oppført på 1100-tallet

Disse kulturminnene fungerer i dag primært som korte stopp eller som del av kombinerte natur- og kulturopplevelser. Kulturminnegrunnlaget tilsier at en eventuell videre utvikling av cruiseturisme bør bygge på kvalitativ formidling, begrensede besøksvolum og sterk lokal forankring, framfor høy gjennomstrømning og standardiserte utflukter. Lokalt pekes det på at særlig historien om Eidehøvdingen har potensial, men at videre utvikling krever avklaring med grunneier og betydelige ressurser til tilrettelegging.

Natur og friluftsliv

Gloppen har store og varierte naturressurser som danner grunnlaget for et omfattende friluftsliv. Fjord, elver, innsjøer, kulturlandskap, skog og fjell gir mange muligheter for fysisk aktivitet, rekreasjon og naturopplevelser hele året. I kommunens planverk framheves friluftslivet som en sentral del av folkehelsearbeidet og en viktig kvalitet for bosetting, identitet og livskvalitet. Naturen er i hovedsak lett tilgjengelig, og mye av friluftslivet er basert på allemannsretten og egenorganisert bruk.

Tilretteleggingen er i hovedsak rettet mot lokalbefolkningen og daglig bruk, men er ofte også relevant for tilreisende. Planen «Idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet mot 2030» vektlegger lavterskeltiltak framfor tung infrastruktur, med fokus på tilgjengelighet, sikkerhet og helårsbruk (Gloppen kommune, u.å.-b). Infrastrukturen er i stor grad desentralisert, og få områder er tilrettelagt for høy besøksintensitet.



Foto: Reinsdyr på Utvikfjellet, Gloppen. VisitNorway

Viktige elementer i tilretteleggingen er:

- **Eggenipa** – et karakteristisk fjell på 1338 moh., ofte kalt «Norges Matterhorn». Tilrettelagt med parkering og sherpatrapp. Gradert som svart (krevende), 5–8 timer tur–retur.
- **Nærfriluftsområder** i og rundt tettstedene, med merkede stier, turveier, lysløyper og universelt utformede traseer. Områdene er sentrale i folkehelsearbeidet og brukes daglig av innbyggerne, men er også lett tilgjengelige for besøkende uten behov for transport eller spesialutstyr. Trivselsskogen på Sandane er her i en særstilling:
    - **Trivselsskogen** er tilrettelagt med sherpatrapper, amfi, dagsturhytte, buldreområde og den populære Kjærlighetsskogen. Området ligger tett på Sandane sentrum og er trolig det naturområdet som er mest synlig og tilgjengelig for turister (se også kapittel 4.4). Trivselsskogen har rundt 30 000 besøk i året. Andelen turister er ukjent, men reiselivsaktører rapporterer at området, og særlig Kjærlighetsskogen, vekker stor begeistring hos besøkende.
- **Stisykling:** Flere stier som er tilrettelagt for stisykling
- **Tilgang til vann** gjennom badeplasser, fiskeplasser, enkle brygger og oppholdsarealer ved fjord og innsjøer, blant annet ved Breimsvatnet og Gloppefjorden. Slike tiltak er primært etablert for lokal bruk, men gir også kvalitet for besøkende.



4.3. Overnattingsmarkedet

Overnattingstilbudet i Gloppen består av aktører med begrenset volum, men gjennomgående god kvalitet: det ærverdige Gloppen Hotell, Sølvane Gard, Engeset Trehytter og Gloppen Camping og Fritidssenter, i tillegg til tre andre campingplasser, bobilparkering og en rekke ferieboliger og privat utleie. Tabell 1 gir en oversikt over et utvalg kommersielle overnattingsbedrifter. Etter planen åpner også Gordon Hotel på Breim våren 2027.

Tabell 1: Utvalgte kommersielle overnattingsbedrifter i Gloppen

Overnattingsbedrift	Kapasitet	Fasiliteter	Målgruppe
Gloppen Hotell	60 rom / 120 senger	Tradisjonsrikt hotell, etablert i 1866. Rik historie knyttet til laksefiskere. Drives nå av Classic Norway. Gode omtaler og høy standard. Formidler en rekke aktiviteter. Fokus på mat- og drikkeopplevelser. Selskapslokaler og uteservering.	Forretningsreisende og kurs/konferanse Par og voksne feriereisende (kultur, natur, gastronomi) Mindre grupper og selskaper Ikke primært barnefamiliefokus
Sølvane Gard/Kandal klyngetun	6 rom / 12 senger	Hotellstandard/deluxe boenheter i et moderne klyngetun. Jacuzzi, kalddusj. Måltidsopplevelser. Konserter og arrangementer. Foredling og salg av lam- og geitekjøtt.	Sølvane Gard retter seg mot kulturinteresserte gjester som ønsker en kombinasjon av opera, gourmetopplevelser, naturopplevelser og eksklusiv overnatting i naturskjønne omgivelser.
Engeset Trehytter	Tre hytter / 2, 5 og 4 sengeplasser (11 senger i alt)	Selvhushold. Utgangspunkt for friluftsliv, blant annet tur i Trivselsskogen. Helårsåpent.	Par og små reisefølger Natur- og opplevelsesbaserte reisende Høyt betalingsvillige, lavt volum Ikke større grupper / buss
Gloppen Camping og Fritidssenter	15 drop inn plasser, 15 hytter, 47 sesongcamping + teltplasser	Godt servicetilbud, oppvarmet utendørsbasseng, strand, båtutleie og ulike familieaktiviteter. Formidler et bredt utvalg aktiviteter og opplevelser.	Barnefamilier Campingturister (bobil/caravan) Norske og europeiske sommerturister Lengre opphold / volumorientert turisme
Elvebakk Bed & Breakfast	4 rom / 10 – 12 sengeplasser	Småskala, enkle rom. Ingen servering utover frokost.	Bilbasert ferie på Vestlandet. Familier. Internasjonalt marked.

Gåsemyr Camping	3 campinghytter + noen få oppstillingsplasser	Rolig, liten camping, båtutleie, serviceanlegg	Fiskere og turgåere
Byrkjelo Camping	10 hytter, ca. 75 oppstillingsplasser	Oppvarmet basseng, lekeplass, grillplass m.m. Nær butikk og service.	Barnefamilier Gjennomreisende på E39 Sommergjester med lengre opphold Kombinasjon av aktivitet og ro
Reed Camping	15 oppstillingsplasser, 12 utleiehytter + teltplasser	Åpent mai – september. Nærhet til fiskevann og friluftsliv. Gode fasiliteter.	Familier, rundreise, internasjonale campinggjester
Sandane bobilparkering	4–5 oppstillingsplasser	Vann. Ellers lite fasiliteter.	Korttids bobilgjester. Gjennomreisende.
Gordon Hotel	13 dobbeltrom, 1 suite	Tradisjonsrikt hotell som renoveres til boutiquehotell med kafé og servering	Turister, selskaper, møter m.m.

Gloppen har for få statistikkpliktige hoteller til at hotellstatistikken publiseres. Tabell 2 viser registrerte overnattinger i kommunene i Nordfjord. For Gloppen omfatter tallene derfor bare campingplasser, hyttegrender og vandrerhjem.

Tabell 2: Registrerte overnattinger på hoteller og campingplasser i Nordfjord-kommunene, 2025 (SSB, 2025)

Kommune	Hotell og lignende	Campingplasser, hyttegrender og vandrerhjem	Sum	Andel	Måneder med publiserte tall
Bremanger	–	2 872	2 872	0,7 %	Camping: mai–sep.
Stad	–	28 732	28 732	7,3 %	Camping: jan.–feb. og apr.–nov.
Gloppen	–	**29 722**	**29 722**	**7,5 %**	Camping: mai–sep.
Stryn	153 348	179 404	332 752	84,4 %	Hotell: jan.–okt. Camping: hele året
Sum	**153 348**	**240 730**	**394 078**	**100 %**	

– Ikke publisert av konfidensialitetshensyn. SSB publiserer bare tall der enkeltbedrifter ikke kan identifiseres. Summene undervurderer derfor de kommersielle overnattingene i Bremanger, Stad og Gloppen, der hotelltallene ikke er med.

Tallene for Gloppen gjelder perioden mai–september. Stryn er den eneste kommunen i Nordfjord som rapporterer overnattinger for alle årets måneder.

Gloppen har en relativt høy andel overnattinger i privat utleie sammenlignet med de andre kommunene i regionen, med unntak av Stryn (tabell 3). Privat utleie øker den samlede overnattingskapasiteten og kan være et viktig supplement der den kommersielle kapasiteten er begrenset.

Tabell 3: Aktive utleieenheter på Airbnb i 2026 og endring fra 2025 (AirDNA)

	Aktive Airbnb-enheter 2026	**Vekst fra 2025**
Gloppen	35	34,6 %
Bremanger	33	200 %
Stryn	123	−7,5 %
Stad	32	–

De senere årene har det samtidig vært økt oppmerksomhet om utfordringer ved slik utleie, særlig virkningen på boligmarkedet.



Foto: Salt ´n wax / Visit Nordfjord

4.4. Attraksjoner og aktiviteter: besøkstall og kapasitet

Aktivitetstilbudet i Gloppen er i hovedsak naturbasert, lavterskel og helårsorientert, og bygger på et variert landskap med fjord, daler og fjell tett på tettstedene. Aktivitetene er i stor grad integrert i hverdagslandskapet og lokalsamfunnet, og er i liten grad kommersialiserte attraksjoner. Dette gir høy opplevd kvalitet for besøkende og potensielt kapasitet for et visst volum, men den direkte verdiskapingen fra aktivitetene er relativt begrenset.

Verdiskapingen fra aktivitetstilbudet skjer i stor grad indirekte, gjennom etterspørsel etter overnatting, servering, handel og lokale tjenester. Enkelte tilbud bidrar mer direkte til omsetning, særlig der aktiviteten er knyttet til betaling, vertskap og produktutvikling, for eksempel gårds- og rideopplevelser eller opphold der overnatting kombineres med aktivitet. Kultur- og matopplevelser er et viktig supplement til friluftsaktivitetene og gir reisemålet mer innhold og særpreg. Nordfjord Folkemuseum, Holvikejekta, lokalmatprodusenter og serveringssteder med tydelig lokal forankring kan i større grad omsettes direkte, men framstår samlet sett i begrenset grad som ferdige produkter i markedet. Tabell 4 gir en oversikt over sentrale attraksjoner og aktiviteter.

Tabell 4: Sentrale attraksjoner og aktiviteter i Gloppen: kapasitet, besøk og relevans for cruise

Navn på bedrift / attraksjon	Type bedrift / attraksjon (kort beskrivelse)	Beliggenhet	Kapasitet	Sesong / åpningstid	Besøkstall (anslag)	Skaleringspotensial	Relevans for cruiseturisme	Målgruppe / kjennetegn
Trivselsskogen	Nærturområde og frilufts-attraksjon	Sandane sentrum	Stor (spredt ferdsel)	Helår	Ca. 30 000	Stort	Middels	Lokalbefolkning, individuelle reisende. Lavterskel og sentrumsnært
Nordfjord Folkemuseum	Kulturhistorisk museum	Sandane	Stor kapasitet, opp til 1 500 utendørs	Vår–sommer Uteområdet helår	Rundt 5 500	Middels. Kan ta opp til 50 personer i en gruppe, ideelt 25	Middels–høy	Egnet for guidede grupper, gjerne med servering.
Holvikejekta	Kulturhistorisk museum	Sandane	100	Helår	Rundt 3 000	Lite, maks. to grupper	Middels-høy	Tett på sentrum, egnet for guidede grupper.
Nordfjord Distillery	Produksjon av lokale drikker, med/uten alkohol. Historiefortelling	Sandane sentrum	80	Helår	Ikke kjent	Middels	Høy. Egne opplegg for cruise	Kjent for sider, akevitt, pink gin, bringebærlikør, alkoholfrie alternativer og lokale shrubs
Eidfossen	En av Europas lengste laksetrapper	Kort kjøretur fra Sandane sentrum	Middels	Helår	Ikke kjent		Høy	Imponerende, behov for tilrettelegging

Lokale matprodusenter	Småskala lokalmat, for eksempel Kandal kjøtt, Urter og krydder frå Dvig (Høgdt og vilt), Breim Gardsmat og Gombe frå Fjellestad Gardskjøkken	Spredt	Lav	Sesong	Ikke tallfestet	Lav–middels	Middels-høy	Primært små grupper
Matamål	Lokalmatfestival med kurs, torgdager og besøk hos produsenter	Spredt	Middels	September	Ikke tallfestet	Middels – høy	Middels – høy	Potensial for nettverksutvikling og tilrettelegging for besøkende
Trivselshagen bad og idrett	Svømmehall, treningssenter, klatrevegg, håndballbaner, flerbrukshall m.m.	Sandane sentrum	Stor	Helår	Ikke tallfestet	Stort	Lite	Primært etablert for lokalbefolkningen
Guidede fjord- og bygdeturer	Guidede opplevelser	Sandane	Middels–høy	Sesong	Ikke tallfestet	Middels–høy	Høy	God cruiseprofil
Badstuer	Moderne badstuer med bademuligheter	I Sandane sentrum, ved Breimsvatnet og Påldtun	6–10 personer per sted	Hele året	Ikke oppgitt	Lavt	Middels	Primært lokale brukere
Sentrumshandel og kaféer/baker	Servering og handel	Sandane sentrum	Relativt stor	Helår	Ikke tallfestet	Middels	Middels	Tilleggstilbud
Kirker, for eksempel Vereide kirke og Gimmestad gamle kirke	Kirker, kulturhistorie, guiding	Spredt, kjøreavstand fra Sandane sentrum	Fra 70 (Gimmestad) og oppover	Helår		Middels	Høy	Egnet med transport og guide

Som tabell 4 viser, har Gloppen i dag først og fremst aktiviteter med liten eller middels kapasitet. Det er verdt å merke seg at gratistilbudet Trivselsskogen har størst kapasitet og muligens også flest turistbesøk. De største betalingsattraksjonene har begrenset kapasitet, enten på grunn av bygningsmessige forhold (som Holvikejekta) eller manglende guidekapasitet. Det er likevel mulig å skalere opp tilbudet gjennom:

- bedre koordinering mellom aktørene og sirkulasjon av besøkende
- utvikling av standardiserte, guidede produkter
- tydeligere sesongtilpasning mot konkrete målgrupper

Sandane Golfpark, Gloppen Fjordhestegård og Stall Rygg er eksempler på aktører med potensial for framtidig opplevelsesutvikling. De har i dag ikke egne tilbud rettet mot besøkende, men kan utvikle slike dersom de ønsker det. Dette vil trolig være mest relevant for andre målgrupper enn cruisegjester, blant annet individuelt reisende og gjester med lengre opphold.





Foto: Thomas Sagvik /VisitNordfjord

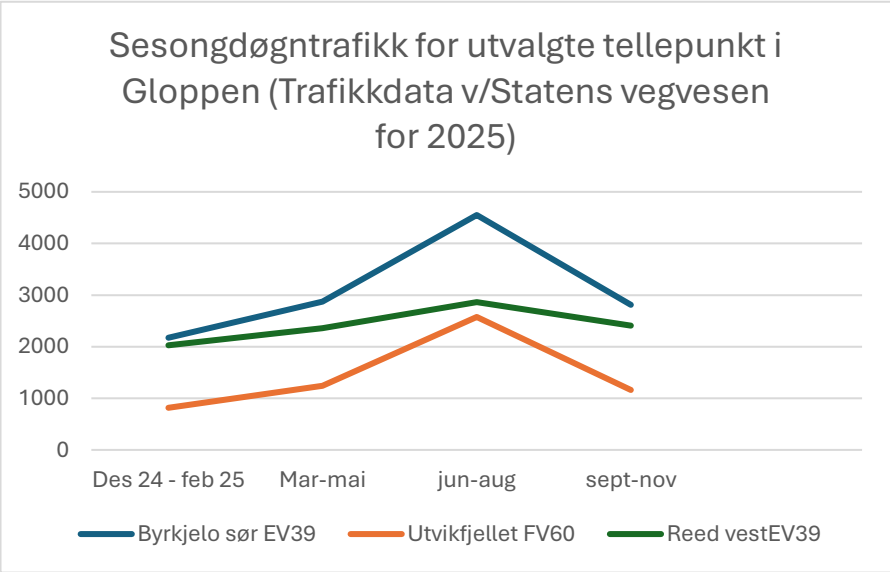
4.5. Trafikk og infrastruktur

Flyplass

Sandane har en fordel for videreutvikling av landbasert reiseliv ved å ha egen flyplass. Sandane lufthavn, Anda, har avganger til og fra Oslo og Bergen via Sogndal. I 2025 var det om lag 2 400 ruteflygninger til og fra flyplassen og nærmere 44 000 passasjerer, en økning på om lag 8 prosent fra året før (Avinor, 2026). I tillegg kommer charterfly.

Trafikksituasjonen

E39 går gjennom kommunen og gir en del gjennomgangstrafikk. Tellingene av sesongdøgntrafikk – antall passeringer per døgn innenfor fire sesonger – er mangelfulle for kommunen og de viktigste innfallsportene, men gir et bilde av hvor stor andel ferie- og fritidstrafikken utgjør av den daglige trafikken. Figur 10 viser sesongdøgntrafikken ved tre tellepunkter. Alle ligger sør i kommunen og fanger dermed ikke nødvendigvis opp trafikken fra Stryn og Stad, men de viser en betydelig økning i trafikken om sommeren.



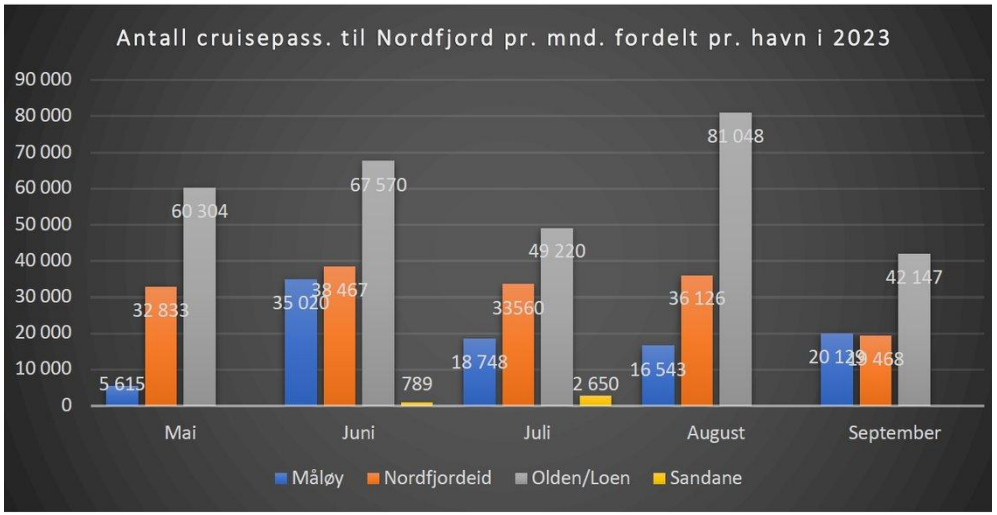
Figur 10: Sesongdøgntrafikk ved tre tellepunkter i Gloppen, 2025 (Statens vegvesen, u.å.)

Fritidsbåtturisme

Flere av campingplassene, blant annet Reed Camping, har gjestehavn. Sandane gjestehavn har om lag ti plasser for fritidsbåter, men er ikke tilgjengelig for fritidsbåter på dager med cruiseanløp.

4.6. Cruise

Cruiseturismen i Gloppen er foreløpig i en tidlig fase og har et begrenset omfang. Kommunen har ikke fast cruisekai, og mindre cruiseskip ankrer i Gloppefjorden utenfor Sandane. Passasjerene fraktes i land med tenderbåter til gjestebrygga i Sandane sentrum. Løsningen fungerer for dagens lave passasjervolum og stiller begrensede krav til permanent havneinfrastruktur, men er sårbar for vær og gir mindre forutsigbarhet i logistikk og mottak.



Figur 11: Antall cruisepassasjerer til Nordfjord per måned, fordelt på havn, mai–september 2023 (Amland, 2024)

Cruisegjestene oppholder seg i hovedsak i og rundt Sandane sentrum eller deltar på forhåndsorganiserte utflukter i Gloppen og nærliggende deler av Nordfjord, for eksempel kultur- og historieopplevelser, naturbaserte aktiviteter og besøk hos lokale aktører. En del gjester bruker sentrumstilbud som kafeer, butikker og offentlige områder. Bruken av reisemålet er dermed konsentrert i tid og rom rundt anløpene, men omfanget har så langt i liten grad påvirket dagliglivet i kommunen.

Tålegrenseanalysen for Nordfjord (cruisesesongen 2023) omtaler Sandane som en liten cruisehavn med svært lavt volum sammenlignet med de tre hovedhavnene i regionen (Amland, 2024; figur 11). Analysen peker på at Gloppen i mindre grad enn flere andre kommuner opplever cruise som et problem, og at Sandane kan vurderes for flere anløp som del av en spredningss- og avlastningsstrategi i Nordfjord. Forutsetningen er at veksten skjer kontrollert og koordineres regionalt, slik at samtidighet og trafikk mot felles attraksjoner ikke øker presset i indre Nordfjord.

Erfaringer fra cruisesesongen 2026

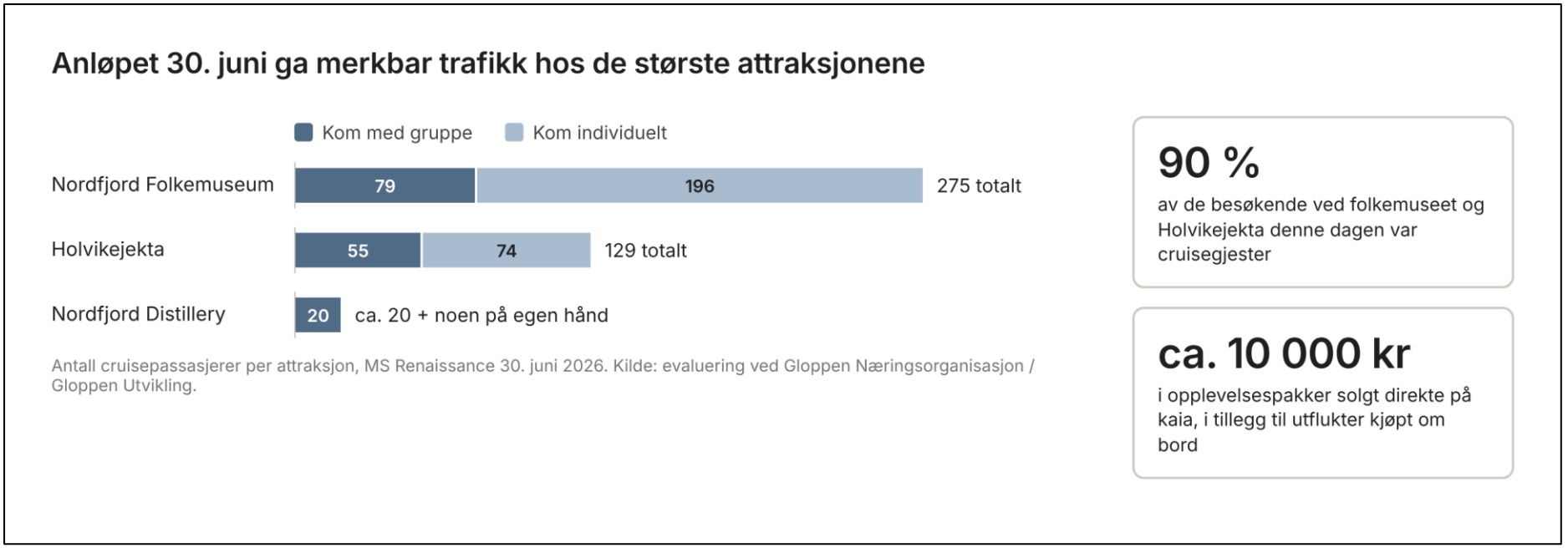
I 2023 hadde Sandane fire anløp med om lag 3 490 passasjerer, og i 2025 fem anløp med 4 620 passasjerer. I 2026 var det to anløp med samlet kapasitet på rundt 2 000 passasjerer.[3] Passasjerene ble ønsket velkommen med rød løper og varaordfører da de kom i land fra tenderbåtene, og et vertskap av lokale frivillige ga informasjon, delte ut jordbær og solgte opplevelsespakker. Løsningen gir gjestene en vennlig velkomst, men bygger på frivillig innsats og krever tidkrevende organisering ved hvert anløp. Den er derfor sårbar dersom antallet anløp øker.

De fleste passasjerene som går i land, har kjøpt utflukter om bord. Ved anløpet 30. juni ble det i tillegg solgt opplevelsespakker for rundt 10 000 kroner direkte på kaia. Besøket ved de største betalingsattraksjonene var:

- **Holvikejekta:** 55 cruisepassasjerer i gruppe og 74 individuelt
- **Nordfjord Folkemuseum:** 79 besøkende i gruppe og 196 individuelt
- **Nordfjord Distillery:** om lag 20 besøkende i gruppe, i tillegg til noen som kom på egen hånd

Cruisepassasjerene utgjorde 90 prosent av de besøkende ved folkemuseet og Holvikejekta denne dagen (figur 12). Selv om tallene er små i absolutte termer, er dette viktig trafikk for attraksjonene og opplevelsesaktørene i Gloppen. Anløpet viste også at det er avgjørende å komme inn i rederienes utfluktsprogram og å forstå cruisenæringens verdikjeder.

[3] Anløp i regi av Nordfjord Havn IKS. I tillegg kan enkeltbedrifter ha hatt besøk av cruisepassasjerer som kom med buss fra andre havner i regionen.



Figur 12: Besøk ved de største attraksjonene under anløpet 30. juni 2026 (Gloppen Næringsorganisasjon, 2026a)

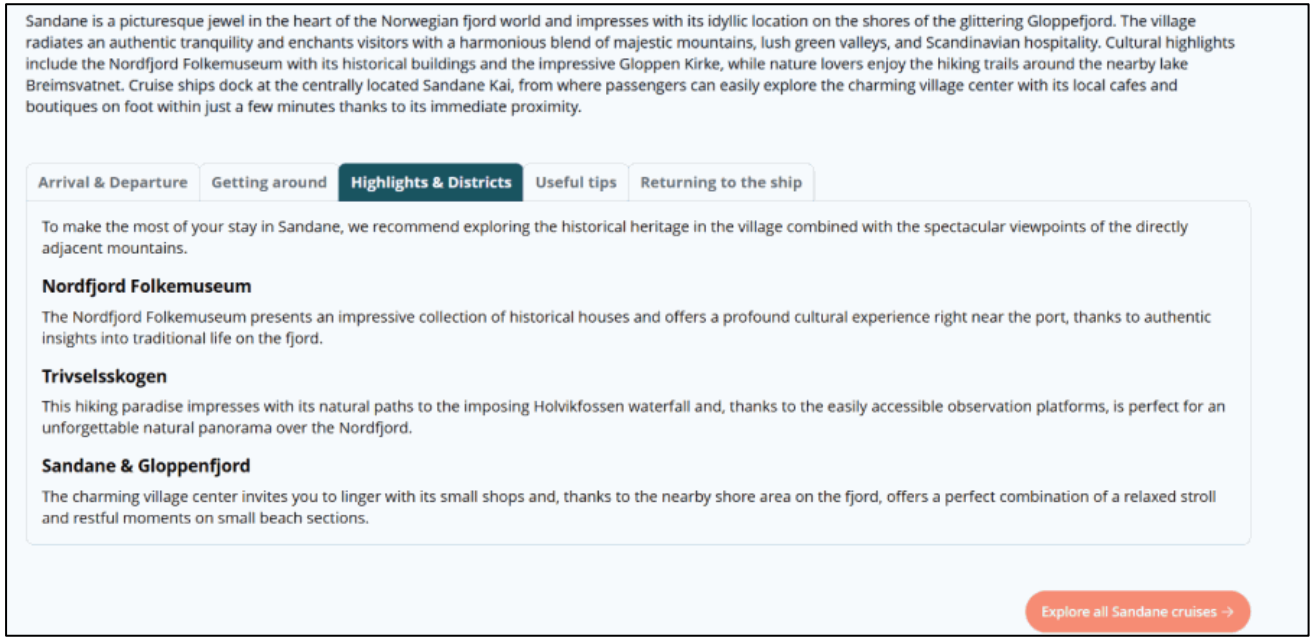
Etter anløpet med MS Renaissance 30. juni gjennomførte Gloppen Næringsorganisasjon / Gloppen Utvikling en evaluering (Gloppen Næringsorganisasjon, 2026a), som kan oppsummeres slik:

- Det lokale vertskapet fungerte svært godt, og gjestene ga positive tilbakemeldinger på Sandane og møtet med lokalbefolkningen.
- Det er behov for bedre forhåndsplanlegging, informasjon, skilting og organisering av vertskapet, særlig for å sikre god og trygg gjesteflyt.
- Utfluktene fungerte godt, men trenger tydeligere produktbeskrivelser og forventningsstyring.
- Det finnes potensial for større lokal verdiskaping, særlig gjennom lokale butikker, servering, lokalmat og videreutvikling av lokale opplevelser.
- Bedre informasjon til rederi og agent i forkant kan bidra til at flere gjester og mannskap bruker lokale tilbud.

- Erfaringen viser behov for å profesjonalisere mottaksapparatet, samtidig som det lokale, personlige vertskapet beholdes.

MS Amera anløp Sandane 28. juli 2026. Skipet har plass til under 900 passasjerer og bruker nettopp størrelsen som et fortrinn, fordi det kan gå inn i smalere fjorder og til «boutique ports» som Sandane. Utfluktsprogrammet for Sandane trekker fram Trivselsskogen, Nordfjord Folkemuseum og mat på Gloppen Hotell, men også utflukter til Loen Skylift, Briksdalsbreen og Sagastad. Dette illustrerer at bedre organisering og kobling til lokale tilbud er avgjørende for å øke den lokale verdiskapingen fra cruise.

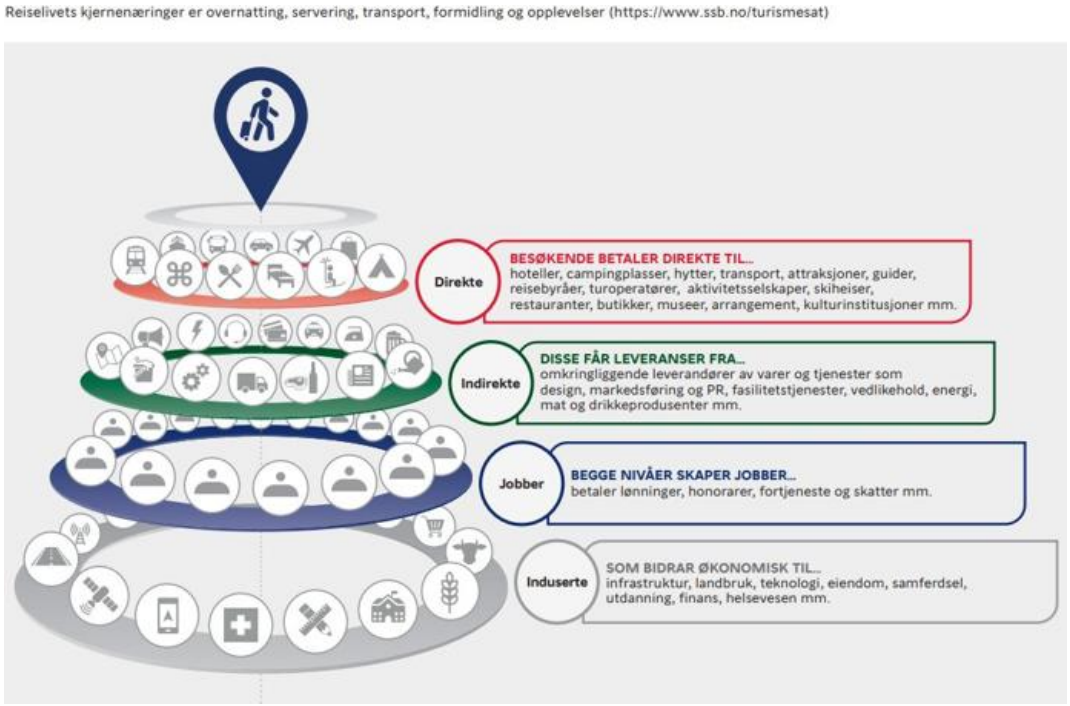
Figur 13 er hentet fra en uavhengig portal som tilbyr utflukter, havneinformasjon og reisetips for cruisepassasjerer, særlig rettet mot det tyskspråklige markedet som reiser med rederier som Phoenix Reisen (som opererer MS Amera), AIDA og TUI Cruises. Også her presenteres i hovedsak tilbud som passasjerene kan oppsøke på egen hånd, uten å gå via en lokal aktør.



Figur 13: Utdrag fra informasjon om Sandane på en utfluktsportal for cruisepassasjerer

4.7. Verdiskaping og sysselsetting

Reiselivet er en viktig verdiskapende næring også lokalt. Nasjonalt skapte reiselivet 121,8 milliarder kroner i verdiskaping i 2024, med betydelige ringvirkninger i øvrig næringsliv. Erfaringstall viser at 100 arbeidsplasser i reiselivet gir om lag 45 arbeidsplasser i andre næringer (se også figur 14). Dette illustrerer potensialet for lokal sysselsetting og verdiskaping også i kommuner som Gloppen, avhengig av omfang, innretning og lokal forankring.



Figur 14: Direkte, indirekte og induserte effekter av reiselivet (Innovasjon Norge, 2021, s. 21, basert på WTTC, 2017)

Verdiskaping er her definert som summen av selskapenes driftsresultater, lønnsutgifter og avskrivinger.

(Innovasjon Norge og Asplan Viak, 2024)

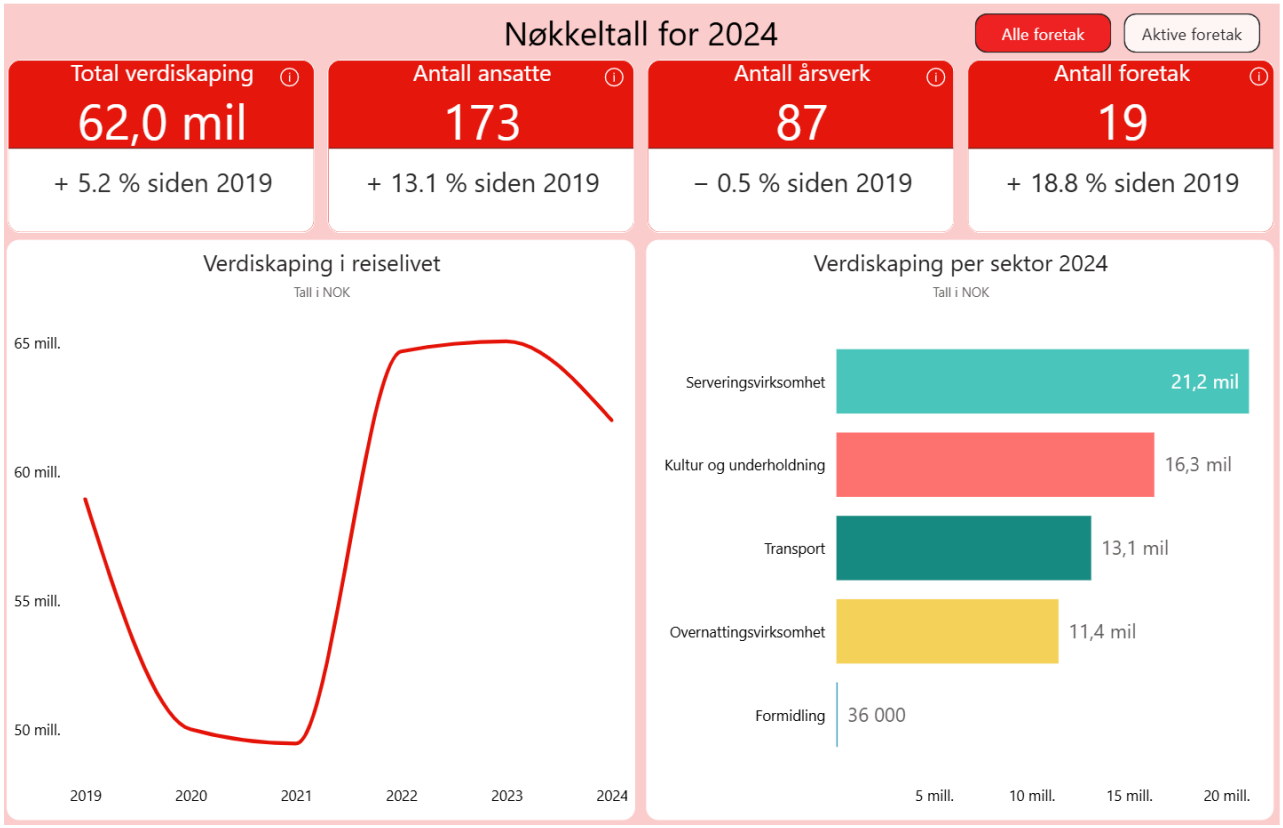
SLIK REISER PENGENE I REISELIVET – direkte, indirekte og induserte effekter av de besøkendes konsum. Figuren viser hvordan det økonomiske bidraget fra reiselivet spres langt ut over de direkte transaksjonene de besøkende foretar. Analysen fra World Travel & Tourism Council (WTTC) undersøker det økonomiske bidraget på tre nivåer:

- **DIREKTE** inkluderer bare direkte transaksjoner fra de besøkendes kjøp av tjenester og produkter som overnatting, servering, aktiviteter, opplevelser, transport, handel og andre relaterte sektorer.
- **INDIREKTE** måler innvirkning på forsyningskjeden.
- **INDUSERTE** effekter måler virkningen av penger som brukes i den lokale økonomien av ansatte i virksomhetene der de besøkende legger igjen penger (direkte), og av ansatte hos leverandørene deres (indirekte). Den samlede økonomiske effekten av reiselivet er summen av de direkte, indirekte og induserte effektene.

(Innovasjon Norge, 2021, s. 21)

Reiselivets verdiskaping i Gloppen er beregnet til 62 millioner kroner i 2024 (figur 15). Det er vesentlig lavere enn i flere av nabokommunene, særlig Stryn, og gjenspeiler et småskala reiseliv med lavere volum av kommersielle overnattinger og opplevelser og færre cruiseanløp. Den reiselivsrelaterte sysselsettingen i Gloppen er dermed også begrenset (tabell 5).

Verdiskapingen har likevel økt sammenlignet med tiden før pandemien, og 62 millioner kroner er ikke ubetydelig sett i forhold til innbyggertall og sysselsetting i kommunen.



Figur 15: Nøkkeltall for reiselivets verdiskaping i Gloppen kommune, 2024 (Innovasjon Norge og Asplan Viak, 2024)

Tabell 5: Nøkkeltall for reiselivet i Gloppen sammenlignet med nabokommunene

	Gloppen	Bremanger	Stad	Stryn
Innbyggere (SSB, 2026)	5 976	3 381	9 616	7 319
Fritidsboliger (SSB, 2026)	587	468	779	1 321
Kommersielle overnattinger (SSB, 2025)*	29 722	2 872	28 732	332 752
Aktive utleieenheter på Airbnb (vår 2026)	35	33	32	123
Cruiseanløp 2025 (Kystdatahuset, 2025)	5	3	80	118
Cruisepassasjerer 2025 (Kystdatahuset, 2025)	4 620	3 947	288 747	295 911
Sysselsatte innen overnatting og servering, 4. kvartal 2025 (SSB, 2026)	61	35	115	251
Skatteinntekter fra reiselivsnæringen (NHO Reiseliv/Menon)	4,7 mill.	1,5 mill.	5,1 mill.	13 mill.
Reiselivets verdiskaping per kommune (Innovasjon Norge og Asplan Viak, 2024)	62 mill.	38 mill.	92 mill.	444 mill.
Cruisepassasjerer per innbygger	0,77	1,17	30,03	40,43

**Kommersielle gjestedøgn må leses med forbehold. SSB-tallene er underlagt konfidensialitet og viser ikke overnattinger der antallet enheter er så lavt at enkeltbedrifter kan identifiseres. For Gloppen og Bremanger omfatter tallene derfor bare campingovernattinger. Tallene gir likevel en indikasjon på omfanget.*

4.8. Potensial for Gloppen som reisemål

Situasjonsanalysen viser at Gloppen har et godt utgangspunkt for reiselivsutvikling, først og fremst gjennom koblingen mellom natur, kultur og lokalmat.

Kommunen har satset mye på tilrettelegging av natur- og kulturtilbud. Dette er fellesgoder utviklet for lokalbefolkningen, som med markedsføring og tilrettelegging også kan fungere for besøkende. En slik utvikling må imidlertid vurderes nøye, slik at reiselivets bruk ikke kommer i konflikt med lokale brukergrupper. Gloppen har en sterk dugnadskultur og mange frivillige, og erfaringer fra andre steder viser at denne kan utfordres dersom turistene i for stor grad tar over tilbudene. Økt bruk av slike fellesgoder gir dessuten ofte mer slitasje og større behov for vedlikehold, uten tilsvarende økning i inntektene.

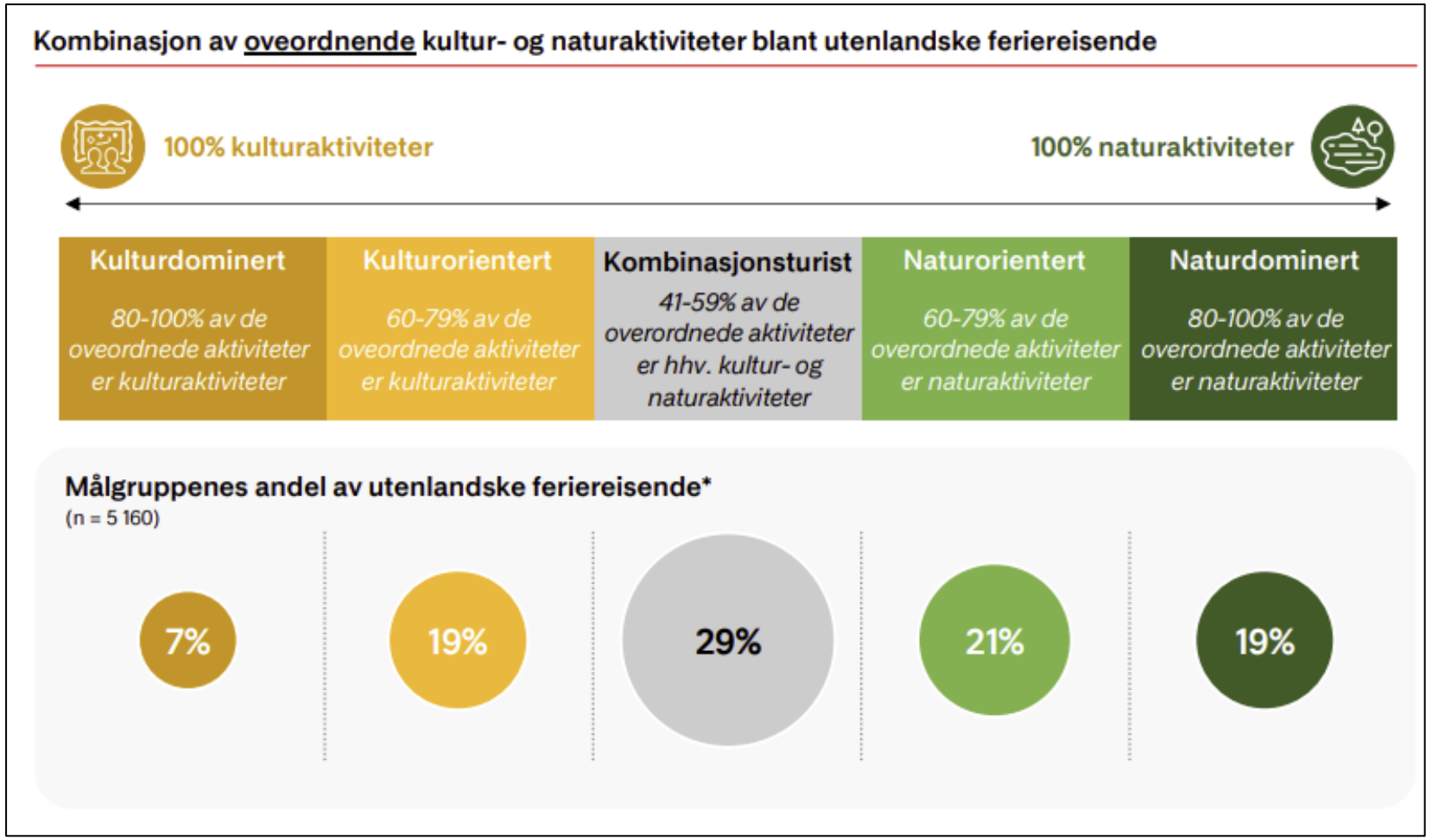
Aktøroversikten viser at kommunen har mange små aktører med egenart og tilstedeværende vertskap. Mange kobler natur og kultur og leverer tilbud av høy kvalitet, og enkelte driver reiseliv som tilleggsnæring. De fleste tilbudene har begrenset kapasitet. Både verdiskapingen og presset fra turismen er derfor mindre i Gloppen enn i andre kommuner i Nordfjord. Situasjonsanalysen kan oppsummeres med at Gloppen er et reisemål i tidlig fase, med stor kapasitet i naturen og en typisk småskala næringsstruktur.

Vår vurdering er at Gloppen som reisemål først og fremst bør posisjonere seg mot markedets ønske om autentiske opplevelser i bærekraftige lokalsamfunn – opplevelser som gir nærhet til natur, kultur og innbyggere. Naturen er fortsatt en viktig reisegrunn, men opplevelsen og betalingsviljen styrkes når den kombineres med aktivitet, lokalmat, kultur, historie og møter med mennesker som bor på stedet. For Gloppen gir dette muligheter for et bredt spekter av opplevelser, fra krevende naturaktiviteter til lavterskelaktiviteter, gårds- og matopplevelser, kultur og møter med et levende lokalsamfunn. En viktig målgruppe kan være kvalitetsbevisste voksne og unge voksne som reiser som par eller i mindre grupper, og som har høy betalingsvilje for gode opplevelser.

For å ta ut potensialet må deler av tilbudet gjøres mer salgbart uten at reisemålets karakter endres. Det som i dag er «råvarer», må foredles til kjøpbare produkter, med flere guidede og betalbare opplevelser og sterkere kobling og pakking av aktiviteter, overnatting og transport. Kort sagt må tilbudene kundetilpasses og synliggjøres mot utvalgte målgrupper, direkte eller via operatører og andre salgsledd. Dette kan gi lengre opphold, høyere forbruk per gjest og mer lokal verdiskaping, samtidig som Gloppen beholder sin posisjon som småskala natur- og kulturbasert reisemål.

Beskrivelsen av Gloppen som et reisemål i tidlig fase gjelder i enda større grad for cruise, et marked med sterke internasjonale aktører, integrerte verdikjeder og behov for langsiktig arbeid. En cruisesatsing handler ikke bare om å bygge kai, men om å ha kapasitet og kompetanse til å utvikle attraktive produkter som gir gevinster for både kommersielle aktører og lokalsamfunnet. I dag er det i praksis Nordfjord Folkemuseum, Holvikejekta, Nordfjord Distillery og Trivselsskogen som har kapasitet til å ta imot større grupper. Vår anbefaling er derfor en strategi der cruise og landbasert reiseliv ses i sammenheng, og der kompetanse og synergier bygges over tid. Slik kan den lokale verdiskapingen økes samtidig som Gloppen utvikles på egne premisser og i eget tempo.

Figur 16 viser at de fleste utenlandske ferierende kombinerer kultur- og naturaktiviteter, noe som underbygger potensialet i et reiseliv som ser natur og kultur i sammenheng. Anbefalingen er nærmere beskrevet i kapittel 8.



Figur 16: Kombinasjon av kultur- og naturaktiviteter blant utenlandske ferierende, sommersesongen 2025 (Innovasjon Norge, 2025a)

Potensialet samsvarer også med hvordan Visit Gloppen presenterer Sandane for cruisemarkedet under fanen «Port of Sandane»: som et autentisk reisemål med god plass og korte avstander (Visit Gloppen, 2026).

Se utdrag i rammen og figur 17 nedenfor.

Discover the quieter side of Nordfjord

Small port. Big experiences.

An intimate cruise destination in Western Norway, surrounded by fjords, mountains, farms and authentic local communities

A different side of the Norwegian fjords

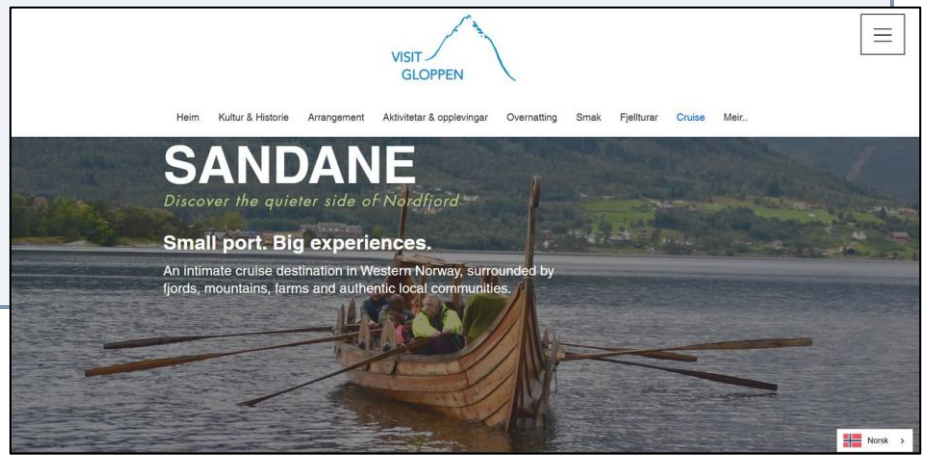
Sandane lies at the end of the beautiful Gloppefjord, in the heart of Nordfjord on Norway's west coast. Cruise ships anchor in the fjord and guests arrive by tender at a central location in Sandane. From here, the landscape opens quickly into farms, mountains, lakes and local communities.

Sandane is for cruise lines looking beyond the familiar. The destination is compact, personal and still distinctly local - giving guests the opportunity to experience Western Norway at a human scale.

Looking for something different in the Norwegian fjords?



Kilde: Visit Gloppen (2026)



Figur 17: Skjermbilde fra visit-gloppen.no/cruise (Visit Gloppen, 2026)

Oppsummering: situasjonsanalyse

Gloppen har et småskala reiseliv med sterke ressurser innen natur, kultur, lokalmat og levende lokalsamfunn. Kommunen har mange mindre aktører og attraktive natur- og kulturressurser, men relativt få kommersialiserte opplevelser. Mye av tilretteleggingen er utviklet som fellesgoder for lokalbefolkningen og er ikke dimensjonert for høy besøksintensitet.

Et viktig premiss for videre utvikling er at Gloppen mangler attraksjoner, opplevelser og besøksinfrastruktur med kapasitet til å ta imot store grupper samtidig. De fleste tilbudene har liten eller middels kapasitet, og flere er avhengige av guiding, transport eller annen organisering. Dette begrenser mulighetene for en volumbasert utvikling og er særlig relevant ved en eventuell vekst i cruise.

Nettopp småskalapreget gir samtidig et betydelig utviklingspotensial. Gloppen har gode forutsetninger for en tydelig posisjon innen natur- og kulturbasert reiseliv rettet mot gjester som søker autentisitet, aktivitet, lokalmat, historie og møter med lokalsamfunnet. Potensialet ligger særlig i å foredle eksisterende ressurser til flere kjøpbare, guidede og godt tilrettelagte opplevelser, som kan gi lengre opphold, høyere forbruk per gjest og økt lokal verdiskaping.

For cruise tilsier dette en gradvis og kontrollert utvikling, der cruise og landbasert reiseliv utvikles i sammenheng. Ambisjonen bør ikke være å håndtere størst mulig volum, men å utvikle et reiseliv som passer Gloppens kapasitet, særpreg og utviklingstakt.





Foto (begge): Thomas Sagvik / VisitNordfjord

5. Innbygger- og interessentperspektivet

5.1. Innbyggerundersøkelsen

Som bærekraftig reisemål er Visit Nordfjord og Samarbeid i Nordfjord forpliktet til å gjennomføre innbyggerundersøkelser etter Innovasjon Norges mal minst hvert tredje år. Den siste ble gjennomført sommeren 2026 som en digital undersøkelse, distribuert via lenke på e-post og lignende. Den hadde 1 065 respondenter, hvorav 93 (nesten 9 prosent) var fra Gloppen (Visit Nordfjord, 2026).

Funnene ble kvalitetssikret gjennom 801 telefonintervjuer gjennomført av Respons Analyse, der 186 (23 prosent) av respondentene var fra Gloppen. Telefonintervjuene bekreftet tendensen i den digitale undersøkelsen.

Funnene i den digitale undersøkelsen for hele Nordfjord kan kort oppsummeres slik:

- Rundt 50 prosent av respondentene mener det er altfor mange eller litt for mange turister i hjemkommunen. Omtrent like mange opplever at Nordfjord er overfylt av turister.
- Samtidig er 65 prosent positive til turismen på hjemstedet. Respondentene peker særlig på at reiselivet bidrar til arbeidsplasser, næringsutvikling, bedre tilbud til lokalbefolkningen og et mer levende lokalsamfunn.
- Av negative forhold trekkes særlig køer og trafikkfarlige situasjoner, søppel og slitasje og press på enkelte steder fram.

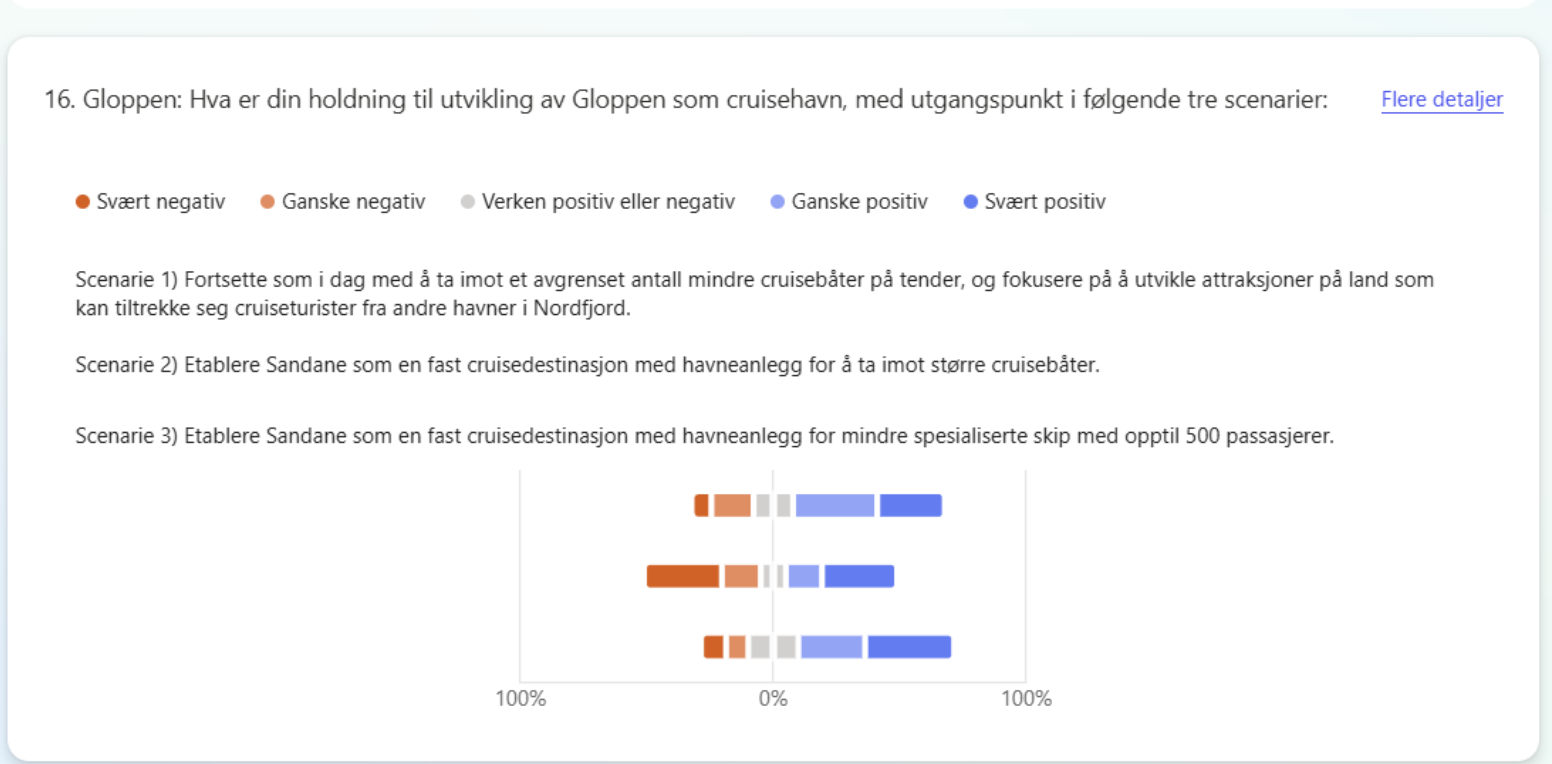


Foto: Vinter_Gloppen_Saltnwax

- Respondentene framhever bedre tilrettelegging, bedre styring, helårige arbeidsplasser og økt lokal verdiskaping som viktig i den videre utviklingen av Nordfjord som reisemål.

I telefonintervjuene sier 75 prosent av respondentene fra Gloppen at de er positive til reiselivet i kommunen, 52 prosent mener det er passe mange turister, og 38 prosent ønsker flere besøkende. Dette bekrefter tendensen fra den digitale undersøkelsen og er i tråd med signalene fra den forrige innbyggerundersøkelsen for Nordfjord.

Som del av forstudien ble det lagt inn to spørsmål i den digitale undersøkelsen som bare gikk til innbyggerne i Gloppen. Det første skulle avdekke holdningen til de ulike scenarioene. Som figur 18 viser, er respondentene generelt mest positive til å fortsette med tenderanløp eller å etablere Sandane som fast cruisehavn for mindre skip.



Figur 18: Holdning til de ulike scenarioene blant respondenter bosatt i Gloppen (Visit Nordfjord, 2026)

Det andre spørsmålet var åpent: «*Beskriv med egne ord hvilken utvikling du ønsker med tanke på cruiseturisme*.»

Svarene viser ulike holdninger til hvor mye Gloppen bør satse på cruise. Noen ønsker en gradvis oppbygging og bedre havnefasiliteter, mens andre er tydelige på at de ikke ønsker masseturisme og heller vil prioritere gjester som blir flere dager i kommunen. Flere mener at dagens anløp med mindre og mellomstore skip fungerer godt, mens de største skipene oppfattes som lite egnet for kapasiteten på Sandane.

Et gjennomgående premiss er at en eventuell vekst må gi lokal verdiskaping og komme lokalsamfunnet til gode. Cruise bør styrke butikker, servering, overnatting og andre lokale tilbud, skape aktivitet i sentrum og gi grunnlag for nye arbeidsplasser og virksomheter. Flere understreker behovet for produkter som gjør at gjestene bruker tid og penger i Gloppen, i stedet for å bli fraktet videre til attraksjoner andre steder.

Mange peker på potensialet i natur- og aktivitetsbaserte opplevelser, lokalmat, gårdsbesøk, sykling, fjellturer, kirker, fosser og Trivselsskogen. Det etterlyses mer profesjonell informasjon, guiding og bedre tilrettelegging ved attraksjonene, og flere ønsker at hele kommunen tas i bruk – blant annet trekkes Hyen og Hyenfjorden fram.

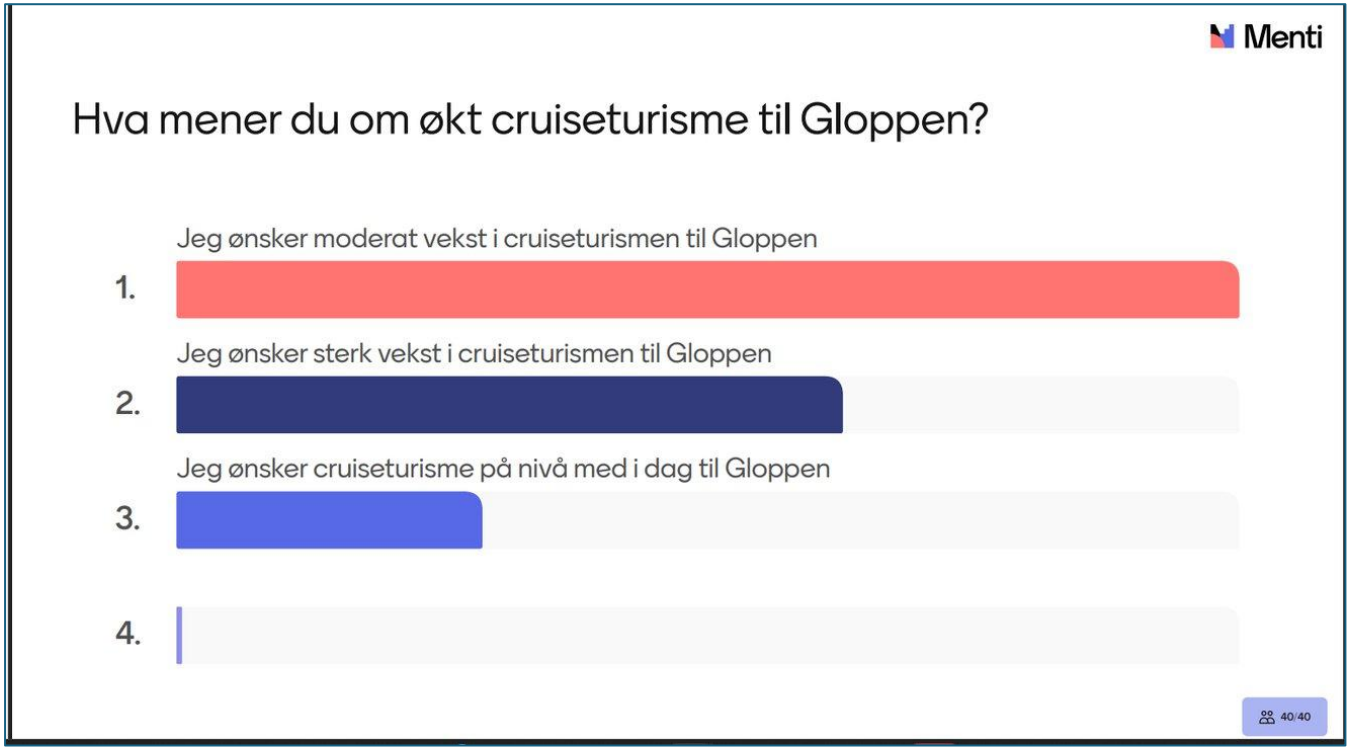
Behovet for bedre infrastruktur og kontroll med besøksmengdene understrekes også. Gang- og sykkelveier, toaletter, transport og gode forbindelser mellom sentrum og attraksjonene nevnes konkret. Flere foretrekker flere anløp med håndterbare besøksmengder framfor svært store skip med mange passasjerer samtidig.

Innspillene peker dermed ikke entydig mot ja eller nei til cruise, men mot en kontrollert utvikling der lokal verdiskaping, håndterbare besøksmengder og Gloppens egen kapasitet og kvaliteter er styrende. Det er en tydelig interesse for å utvikle flere lokale opplevelser og bedre infrastruktur, slik at besøkende blir lenger og legger igjen mer verdi i kommunen.

5.2. Åpent møte i september

For å få flere innspill fra innbyggerne ble det holdt et åpent møte 16. september med rundt 50 deltakere. Deltakerne svarte først på noen spørsmål via Mentimeter, deretter ble hovedinnholdet i forstudien presentert. Til slutt diskuterte deltakerne i grupper hvilke resultater en cruisesatsing bør gi for Gloppen, og hvilke kritiske faktorer som må ivaretas for å lykkes.

40 av deltakerne svarte på den innledende Mentimeter-øvelsen. Svarene viste at deltakerne mener reiseliv er en viktig næring for Gloppen i dag, og at den kan bli enda viktigere framover. Når det gjelder cruise, ønsket flertallet en moderat vekst og la særlig vekt på at cruise skal bidra til arbeidsplasser, lokal verdiskaping og liv og røre i sentrum (figur 19 og 20).



Figur 19: Utdrag fra Mentimeter-øvelse: «Hva mener du om økt cruiseturisme til Gloppen?» (40 respondenter)



Figur 20: Utdrag fra Mentimeter-øvelse: «Hva er viktigst for deg dersom cruiseturismen til Gloppen skal øke?» (40 respondenter)

Gruppediskusjonene viste at deltakerne mener en eventuell cruisesatsing først og fremst må styrke lokalsamfunnet og det lokale næringslivet. Flere besøkende kan gi bedre kundegrunnlag for butikker, kafeer og restauranter og dermed bidra til å opprettholde eller utvikle tilbud som også lokalbefolkningen bruker. Cruise kan også gi grunnlag for nye, små virksomheter, for eksempel innen guiding og utleie av aktivitetsutstyr. Det ble understreket at også et 0+-alternativ – med begrenset vekst og relativt små investeringer i for eksempel toaletter og annen sentrumsinfrastruktur – er en tydelig satsing. Cruise i et omfang som passer Gloppen, kan dessuten bidra til lokal stolthet og møter mellom lokalbefolkningen og mennesker fra andre deler av verden.

En gjennomgående tanke er at Gloppen ikke nødvendigvis trenger store, spektakulære attraksjoner. Erfaringene fra tidligere anløp viser interesse for Trivselsskogen, kirker, fosser, sykling, butikker og lokal mat, men også for det hverdagslige: lokalbefolkningen, landbruket, fruktproduksjonen og hvordan folk faktisk lever i Gloppen. Autentisitet, lokal kultur, fortellinger og muligheten til å lære noe trekkes fram som kvaliteter å bygge videre på. Eidehøvdingen ble nevnt som en idé med stort potensial, knyttet til formidling av hvordan mennesker levde for over 1 000 år siden.

For at cruise skal gi ønskede resultater, mener deltakerne at næringslivet må ta en sentral rolle, mens kommunen først og fremst skal være tilrettelegger. Det må utvikles mer som gir både rederiene og gjestene grunn til å velge Gloppen, og det må arbeides aktivt med salg og markedsføring mot rederiene. Dersom Gloppen satser, er det en klar forventning om at størst mulig del av verdiskapingen skjer lokalt, selv om noen passasjerer vil dra på utflukter andre steder.

Det er samtidig en tydelig forsiktighet knyttet til investeringer og avhengighet av cruise. Før større investeringer gjøres, må det være tilstrekkelig sikkerhet for at skipene faktisk kommer, og investeringene bør ikke bli så store at Gloppen blir avhengig av cruise. Flere peker derfor på en gradvis utvikling der erfaring og kapasitet bygges steg for steg.

En viktig bekymring er kapasitet og risikoen for at for mange kommer samtidig. Erfaringer fra andre reisemål viser at det kan være vanskelig å få store passasjermengder ut på aktiviteter, og at et lite sentrum kan bli belastet dersom mange blir værende der. Det ble derfor framhevet som viktig å utvikle aktiviteter som ikke krever buss, men som likevel sprer gjestene geografisk. Småskalatilbud ses som en mulighet for Gloppen, men også her kan kapasiteten bli en begrensning.

Innspillene fra ungdommen (se kapittel 5.3) ble også presentert i møtet, blant annet bekymringen for kaos, utrygghet og mistrivsel dersom det kommer for mange turister samtidig. Dagens nivå og en viss økning med tenderanløp omtales som akseptabelt, mens en utvikling tilsvarende Eid og Måløy ikke er ønsket.

Deltakerne på det åpne møtet ser i hovedsak cruise som en mulighet, dersom satsingen skjer gradvis og på Gloppens premisser. Målet må være lokal verdiskaping, et sterkere lokalt tilbud og et levende sentrum – ikke flest mulig skip eller passasjerer. Gloppen bør bygge på det som allerede særpreger stedet: småskala opplevelser, natur, lokalmat, kultur, historie og autentiske møter med lokalsamfunnet. Investeringene må stå i forhold til gevinstene, kapasiteten må håndteres, og utviklingen må ikke skape trengsel eller redusere bokvaliteten for innbyggerne.

5.3. Innspill fra ungdommen

Ungdommen i Gloppen ga innspill i to omganger: først i et digitalt møte med ungdomsrådet ved prosjektstart i mai 2026, deretter i et fysisk møte 16. september med 20 ungdommer, de fleste fra Firda vidaregåande skule.

Innspillene fra møtet med ungdomsrådet kan oppsummeres slik:

- Noen mener at kommunen ikke trenger turister, andre at det trengs mer folk i Gloppen og Sandane sentrum.
- Noen påpekte behovet for balanse.
- Noen mente at det er for mye folk i et tettsted i en nabokommune når det er cruiseanløp – stedet blir «stappa», det er fullt overalt, og ungdom føler seg ikke «hjemme».
- Noen synes cruiseskip er stygge og bråkete, andre synes enkelte skip er fine.
- Positive effekter av cruise kan være økt mangfold, flere kulturmøter, næringsutvikling og liv og røre.
- Erfaringen fra cruise på Sandane var at det ble mange folk og liv og røre, noe som ble opplevd som positivt.
- Enkelte var bekymret for den visuelle effekten av cruiseskip i fjordlandskapet.
- Fordelen med tenderbåter er at færre kommer i land, og at de kommer i puljer. Dersom alle kommer i land samtidig, kan det bli overveldende.

Det fysiske møtet utdypet dette. Ungdommene er positive til cruise på dagens nivå, der anløpene oppleves som en hyggelig «happening», men tydelig bekymret for en større satsing med vesentlig flere cruiseturister. De frykter at Gloppen kan bli et transittsted der turistene går fra skip til buss og videre til attraksjoner andre steder, slik at kommunen sitter igjen med belastningene, men lite verdiskaping. En dypvannskai og nødvendig tilrettelegging vil kreve store investeringer, og ungdommene er bekymret for at dette kan gå på bekostning av kommunale midler til tiltak som kommer lokalbefolkningen og ungdom til gode. De frykter også at store turistmengder kan gjøre det mindre attraktivt og trygt å bruke sentrum og forstyrre hverdagslivet.

Innspillene om utrygghet må ses i lys av at omtrent halvparten av elevene ved Firda vidaregåande skule er 15–16-åringer som bor på hybel. Ungdommene mener at store turistmengder i verste fall kan svekke Sandanes attraktivitet som skolested.

Hovedbudskapet fra ungdommen er at utviklingen av cruise må skje på lokalsamfunnets premisser. De ønsker ikke en utvikling med cruiseskip og store besøksmengder nesten hver dag, slik de opplever at det har blitt enkelte andre steder i Nordfjord. For dem er det viktigere å sikre et godt sted å bo, gå på skole og være ung enn å maksimere antall besøkende. Dagens moderate nivå oppleves som positivt.

5.4. Næringsaktørene

Gloppen Næringsorganisasjon/Visit Gloppen gjennomførte i januar 2026 en workshop med reiselivsaktørene (Gloppen Næringsorganisasjon, 2026b). Temaet var «identitet, stoltheit og reisemålsprofil for Gloppen, samt idear for synleggjering, signatur-opplevingar og heilårs reiseliv».

Oppsummeringen fra workshopen viser at aktørene mener Gloppen kan posisjonere seg som ekte, nær og ujålete: natur uten trengsel, tilstedeværende vertskap, et levende lokalsamfunn og «Gloppen-ånden» som del av opplevelsen. Sandane kan framheves som «den vesle fjordlandsbyen». Viktige konkurransefortrinn er lokalmaten, helheten og mulighetene for historiefortelling.

Workshopen pekte særlig på to målgrupper:

- Internasjonale, naturorienterte gjester som søker fjord og fjell, ro, stillhet og opplevelsen av urørt natur. Naturen er den primære reiseårsaken, mens mat, kultur, aktiviteter og overnatting kan bygges rundt den.
- Gjester som allerede er i eller passerer gjennom Nordfjord, men som i dag ikke har Gloppen som reisemål. Her handler det om å gi tydelige grunner til å stoppe, og tilbud som er enkle å forstå og kjøpe.

I workshopen ble det også diskutert tilbud på én til tre timer for cruisegjester, først og fremst knyttet til kirker, fosser og fjordopplevelser.

Deltakerne mener altså at Gloppen kan ta en komplementær posisjon i Nordfjord: det nære, ekte og levende Vestlandet, der gjesten får naturen, menneskene, maten og historiene mer for seg selv. Dette er i tråd med Gloppens rolle i masterplanen og med budskapet Visit Gloppen presenterer for cruisemarkedet (Visit Gloppen, 2026).

Oppsummering: innbygger- og interessentperspektivet

Innspillene fra innbyggere, ungdom og næringsaktører viser i hovedsak en positiv holdning til reiseliv og til en moderat utvikling av cruise i Gloppen, men med tydelige forutsetninger. Utviklingen må skje på lokalsamfunnets premisser, med håndterbare besøksmengder, og med lokal verdiskaping, arbeidsplasser og et levende sentrum som de viktigste målene.

Det er betydelig skepsis til store skip, masseturisme, store investeringer og en utvikling som kan skape trengsel eller redusere bokvaliteten. Særlig ungdommen er opptatt av at Sandane fortsatt skal være et godt og trygt sted å bo, gå på skole og oppholde seg.

På tvers av innspillene er det stor enighet om at Gloppen bør bygge videre på egne kvaliteter: natur uten trengsel, småskala opplevelser, lokalmat, kultur og historie, autentiske møter og et levende lokalsamfunn. Dette peker mot en gradvis og kontrollert utvikling der målet ikke er flest mulig besøkende, men besøkende som passer Gloppen og skaper mest mulig lokal verdi.



Foto: Vinter_Gloppen_Saltnwax

6. Gloppens potensial innen cruiseturisme

6.1. Relevante trender innen cruiseturisme

Cruisenæringen har hatt en sterk gjeninnhenting etter pandemien. Globalt reiste om lag 34,6 millioner passasjerer på cruise i 2024, og volumet ventes å øke til rundt 42 millioner innen 2028 (CLIA, 2025). Europa er et av de viktigste cruisemarkedene, både som destinasjon og som kildemarked.

Cruiseturismen i Europa og Norden er preget av sterk etterspørsel, samtidig som markedet og rammebetingelsene endres raskt. Ifølge CLIA (2025) har næringen passert nivåene fra før pandemien, med vekst drevet av høy kundetilfredshet, flere førstegangsreisende og økt etterspørsel etter opplevelsesbaserte og lengre reiser. Middelhavet er fortsatt det største cruisemarkedet i Europa, men Nord-Europa – inkludert Skandinavia, Island og Arktis – har styrket posisjonen gjennom økt interesse for naturbaserte, eksklusive og ekspedisjonsorienterte cruise, særlig blant yngre og mer betalingsvillige segmenter.

Rederiene er i økende grad opptatt av bærekraft, forutsigbarhet og kvalitet på reisemålene. Det investeres i ny flåte med fleksible framdriftssystemer, lavere utslipp og mulighet for landstrøm, og rederiene ønsker å samarbeide med havner som kan tilby god besøksforvaltning og attraktive landbaserte opplevelser. Europeiske og nordiske erfaringer viser også at rederiene selv ønsker å unngå overturisme, fordi trengsel svekker gjesteopplevelsen og begrenser kapasiteten på utflukter og lokale tilbud (Menon Economics, 2023).

Beste praksis for cruisehavner i Norden kjennetegnes derfor av aktiv styring av volum og tidspunkt, tydelige tak på antall skip og passasjerer per dag, differensierte havneavgifter for å spre trafikken over sesongen og investeringer i landstrøm og annen grønn infrastruktur. Menon Economics (2025) konkluderer med at «små destinasjoner bør ta imot små skip, store destinasjoner større skip», og at lokal verdiskaping øker når cruisetrafikken tilpasses reisemålets reelle kapasitet og næringsstruktur i stedet for å maksimeres i volum. Erfaringer fra både byer og mindre kystsamfunn viser at tett samarbeid mellom havn, kommune og lokale tilbydere er avgjørende for å utvikle attraktive produkter som gir lengre liggetid og høyere forbruk på land.

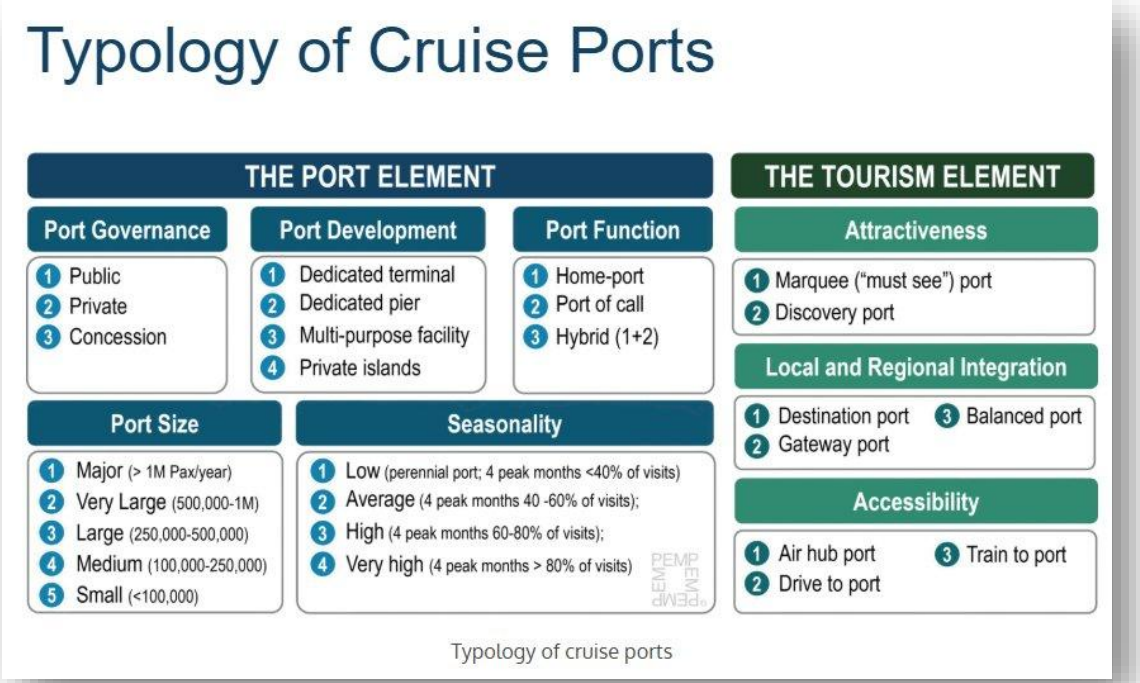
Markedstrendene viser at de store skipene blir stadig større. Mange skip har i dag 6 000–6 500 passasjerer, og det planlegges skip med opptil 8 000. Samtidig øker etterspørselen etter premium-, luksus- og ekspedisjonscruise og etter mindre og mellomstore skip, som

utgjør hovedtyngden av både eksisterende og framtidig flåte globalt (CLIA, 2025). Dette gir et konkurransefortrinn for nordiske reisemål som kan tilby autentiske opplevelser, lite trengsel og en tydelig bærekraftprofil. Målgruppene blir også stadig yngre.

Cruisehavner kan ha ulike funksjoner

Typology of Cruise Ports deler cruisehavner inn etter funksjon og rolle, snarere enn etter fysisk utforming alene (Notteboom mfl., 2022; figur 21). Det skilles blant annet mellom:

- **Destinasjonshavner**, der stedet i seg selv er hovedattraksjonen og cruisetilpasningen er tett koblet til lokale opplevelser.
- **Gjennomfarts- eller ikonhavner**, der anløpet primært er knyttet til landskap eller utsikt, ofte med kort oppholdstid.
- **Volum- og logistikknutepunkter**, der store skip, høye passasjertall og betydelig transport- og infrastrukturbelastning preger besøket.



Figur 21: Typologi for cruisehavner (Notteboom mfl., 2022)

Disse havnetypene gir fundamentalt ulike økonomiske, sosiale og miljømessige konsekvenser, selv ved tilsynelatende like anløpstall. Det er i stor grad typen cruise, ikke cruise som sådan, som avgjør hvordan besøket oppleves lokalt. Havner som tar imot store skip med kort oppholdstid, kan oppleve betydelig press på areal, transport og offentlige rom, mens den lokale verdiskapingen per passasjer er relativt begrenset. Destinasjonshavner som bevisst retter seg mot små og mellomstore skip, opplever derimot ofte:

- bedre balanse mellom besøk og lokal kapasitet
- sterkere kobling til eksisterende reiseliv og næringsstruktur
- større lokal kontroll over besøksmønster og omfang

Dette samsvarer med nasjonale analyser av cruise i Norge, som konkluderer med at cruise verken er entydig positivt eller negativt, men at samfunnsnytten avhenger av lokale rammer, strategiske valg og styring (Menon Economics, 2025).

6.2. Klima- og miljømessige effekter av cruise

Dette delkapittelet beskriver sentrale forutsetninger, risikoer og avbøtende tiltak knyttet til klima- og miljøkonsekvensene av en eventuell cruisesatsing i Gloppen. Utgangspunktet er at cruise som reiseform har et høyt klimaavtrykk, mens kommunen og havna i praksis særlig kan påvirke lokale miljøeffekter, besøksstyring og valg og prioritering av skip.

Forutsetninger

Miljøbelastningen fra cruise påvirkes blant annet av antall skip, skipenes egenskaper og hvor mye cruisetrafikk som konsentreres i tid og sted. En sentral forutsetning er derfor aktiv styring av hvilke skip som tas imot, antall anløp og hvordan trafikken fordeles. Et klima- og miljøperspektiv forutsetter også at cruiseturismen vurderes i sammenheng med øvrig reiselivsutvikling, transportmønstre og lokale klimamål. Tydelige rammer, lokal forankring og åpen dialog om miljøkonsekvenser er avgjørende for legitimitet og langsiktig bærekraft.

Risikobildet

Klimarisikoen ved cruise henger i hovedsak sammen med at cruise er en utslippsintensiv ferieform; utslippene per passasjerkilometer kan være flere ganger høyere enn for flyreiser. Klimagassutslippene er globale: CO_2 påvirker klimaet uavhengig av om det slippes ut i Barcelona eller i Nordfjord. Dette brukes ofte som argument for at lokale restriksjoner har begrenset effekt på det globale klimaregnskapet. Skipene har imidlertid også utslipp mens de ligger i havn (NOx, svovel og partikler). Dette kan reduseres gjennom bruk av landstrøm. I tillegg kommer eventuelle utslipp og miljøbelastning fra bussing av passasjerer til og fra attraksjoner.

Studier av cruisetrafikk i norske farvann anslår at skipene samlet slipper ut store mengder klimagasser, og at rundt 15 prosent av luftforurensningen avsettes lokalt i havneområdene. Det er imidlertid betydelige forskjeller mellom rederiene: Noen har langt lavere

utslipp per passasjer enn andre, noe som viser at teknologi og drift har betydning. Cruisenæringen erkjenner i økende grad klimautfordringen, og bransjeorganisasjonen CLIA har satt mål om netto nullutslipp innen 2050 (CLIA, 2025). Rederiene viser til tiltak som batteridrift, hybridløsninger, overgang til drivstoff som LNG, metanol og hydrogen, landstrøm i havn, mer energieffektive skip og optimalisert ruteplanlegging. Kritikere peker på at utviklingen går for sakte, og at veksten i antall passasjerer spiser opp mye av gevinstene. Det er også usikkert hvor raskt alternative drivstoff kan skaleres globalt.

Lokalt er særlig fire forhold relevante:

1. utslipp til luft under havneopphold (NOx, partikler og CO_2)
2. utslipp og miljøbelastning fra buss og annen landtransport
3. avfall og slitasje på natur og besøkssteder
4. støy og visuelle effekter (stedskvalitet)

Tålegrenseanalysen peker på at utfordringene i Nordfjord særlig oppstår når:

- det er anløp i flere havner samme dag
- utflukter fra ulike havner treffer de samme attraksjonene samtidig (for eksempel Loen Skylift og Briksdalsbreen)
- buss- og trafikkbelastningen blir høy på et veinett som flere steder ikke er dimensjonert for volumet

Dersom cruise skal skaleres opp (scenario 1), bør reduserte utslipp ved kai (landstrøm og energidrift) være en grunnleggende forutsetning for å begrense den lokale miljøbelastningen. Landstrøm forutsetter tilstrekkelig kapasitet i strømnettet. Samtidig fjerner landstrøm ikke utslippene under seilas, og løser derfor i liten grad det globale klimaproblemet.

Framskriving av utslipp i Gloppen – dagens nivå og mulige scenarioer

Med dagens moderate cruiseaktivitet, med bare to anløp i 2026, er de lokale CO_2-utslippene fra cruiseskip i Gloppen relativt lave sammenlignet med de større havnene i Nordfjord. Ifølge tålegrenseanalysen økte utslippene i Gloppen fra 1 279 tonn CO_2e i 2019 til 2 032 tonn CO_2e i 2022 (Amland, 2024).

Gloppen kommunes klima- og miljøplan (Gloppen kommune, 2024) viser imidlertid at kommunens utslipp fra sjøfart er steget betydelig de senere årene, og peker på at en del av dette skyldes cruiseskip som skal til indre del av Nordfjord. Dette illustrerer betydningen av å også se utviklingen i et regionalt perspektiv.

Dersom dagens nivå videreføres med mindre skip og tenderanløp, vil utslippene knyttet til anløpene i Gloppen trolig holde seg på et moderat nivå og kan framskrives lineært ut fra antall anløp og skipstype.

Dersom kommunen derimot legger til rette for store cruiseskip ved kai, kan utslippene øke betydelig. Større skip har høyere energibehov og lengre liggetid, noe som gir større utslipp både i havn og under seilas. Uten tiltak som landstrøm og prioritering av miljøvennlige skip kan utslippene i Gloppen nærme seg nivåene i de mest trafikkerte havnene i regionen. Det er derfor avgjørende at kommunen vurderer volum, skipstype og teknologikrav dersom det åpnes for større cruisetrafikk, og at styringsverktøy som EPI og landstrøm tas i bruk for å begrense utslippene.

På samme måte vil Gloppen kommunes utslipp fra cruise øke med økt cruiseaktivitet i indre Nordfjord.

ESI og EPI

Havnene kan velge å differensiere avgifter og vederlag for å stimulere til klima- og miljøvennlig ferdsel. Flere havner har lagt inn slike miljørabatter i sitt prissystem basert på miljøindeksene *Environmental Ship Index (ESI)* og *Environmental Port Index (EPI)*.

ESI er en internasjonal indeks som identifiserer skip som reduserer utslippene mer enn det gjeldende utslippsstandarder fra Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) krever. Indeksen gir skipene poeng basert på utslipp av nitrogenoksider (NOx), svoveloksider (SOx) og karbondioksid (CO_2), og premierer i tillegg skip som kan koble seg til landstrøm. ESI beregnes for seks måneder om gangen og gjelder alle typer skip (Kystverket, 2019).

EPI er en norskutviklet modell for å beregne miljødifferensierte havnevederlag ut fra hvert enkelt skips utslipp i en aktuell havn (Bergen Havn AS, 2022). Havnen beregner skipets miljøpåvirkning ut fra en miljøindeks (drivstofftype, energiforbruk i havn, rensesystemer og utslipp). Skip med lav skår betaler et gradert tillegg til havneavgiften, mens skip med høyere skår får rabatt. Ved å belønne skipene med lavest utslipp og miljøpåvirkning ønsker havnene å tiltrekke seg nettopp disse.

Avbøtende tiltak

Lokalt kan klimadilemmaet håndteres ved å erkjenne at selv om klimagassutslipp er globale, kan lokale prioriteringer påvirke hvilke aktører og teknologier som får tilgang til havnene. Gjennom havnemyndigheten i Nordfjord Havn IKS kan Gloppen stille krav som favoriserer de mest miljøvennlige skipene, for eksempel gjennom:

- differensierte havneavgifter basert på utslipp, for eksempel via Environmental Port Index (EPI), som allerede er standard i Nordfjord Havn IKS (se faktaboks)
- krav om bruk av landstrøm der det er tilgjengelig, og prioritering av skip med lav- eller nullutslippsteknologi
- grenser for maksimal skipsstørrelse og antall anløp, eller krav til drivstofftype og utslippsnivå i sårbare områder

Slik kan lokale myndigheter bidra til å trekke etterspørselen i retning av renere løsninger, selv om de globale utslippene i prinsippet kunne skjedd et annet sted. Det er samtidig viktig å være klar over at tilrettelegging for cruise ikke gir juridisk adgang til å nekte anløp. Virkemidlene i EPI er belønningsbaserte, blant annet ved å premiere skip med lave utslipp og lav energibruk under havneoppholdet. Det betyr også at EPI sier lite om skipets samlede klimafotavtrykk til sjøs. Som andre score- og insentivsystemer kan EPI gi risiko for «optimalisering mot indikatoren», der tiltak som gir høy lokal score, ikke nødvendigvis gir størst global klimaeffekt. EPI bør derfor ses som et effektivt verktøy for å redusere lokale utslipp og belastninger i havn, men fungerer best i kombinasjon med supplerende krav og indikatorer dersom målet er lavere samlede klima- og miljøkonsekvenser. Kort sagt: EPI styrer skipet, lokale tiltak styrer effekten på lokalsamfunnet.

Nordfjord Havn IKS bruker Environmental Port Index (EPI) for å belønne miljøvennlige cruiseskip med reduserte havneavgifter. Skip som bruker LNG, hydrogen eller batteri, oppnår maksimal EPI-score og får størst rabatt på kaivederlag, passasjeravgift (pax) og ISPS, noe som skal oppmuntre til lavere miljøavtrykk i havnene (Nordfjord Havn IKS, 2021).

Viktige detaljer om EPI i Nordfjord Havn:

- **Formål:** Å belønne skip med lavest mulig utslipp ved kai.
- **Gjelder:** Cruise-regulativene, inkludert kaivederlag, tenderbrygge, passasjeravgift (pax) og ISPS.
- **Maksimal score:** Skip med LNG, hydrogen eller batteridrift får automatisk maksimal EPI-score (14 prosent reduksjon ifølge tidligere regulativ).
- **Beregning:** For andre skip beregnes rabatten basert på en formel der EPI-scoren avgjør reduksjonen i avgiften.
- **Investering:** Nordfjord Havn IKS har tidligere gått inn på eiersiden i EPI AS for å fremme miljøtiltak.
- Tålegrenseanalysen viser at EPI har bidratt til 10 prosent reduksjon i utslipp siden innføringen våren 2019, ifølge DNV (Amland, 2024).

Lenke: Regulativ 2021, Nordfjord Havn IKS

6.3. Muligheter og utfordringer ved en cruisesatsing i Gloppen

Trendene som er beskrevet over, betyr at cruise ikke lenger er ett marked. Økt segmentering gir reisemål større mulighet til å velge hvilke typer cruise og gjester de vil tiltrekke seg. For Gloppen er dette interessant fordi flere segmenter etterspør nettopp det kommunen har gode forutsetninger for å tilby: småskala, autentiske natur- og kulturopplevelser, lokalmat, aktivitet og personlig vertskap. Relevante segmenter er blant annet ekspedisjonscruise, premium- og luksuscruise, yacht- og småskipscruise, tema- og aktivitetscruise og «slow cruise». Spørsmålet er dermed ikke nødvendigvis for eller imot cruise, men hva slags cruise som passer for Gloppen.

En kritisk forutsetning for å ta ut dette potensialet er attraktive opplevelser på land. Rederiene er naturlig nok opptatt av sikkerhet, forutsigbarhet og gode rutiner for oppankring, men konkurrerer seg imellom på opplevelser, og der er tilbudet på land avgjørende. Skal Gloppen få sin del av verdiskapingen, må kommunen og aktørene arbeide langsiktig og systematisk med å forstå markedet og verdikjeden i cruise, bygge relasjoner og nettverk og utvikle attraktive opplevelser og servicetilbud for cruisesegmentet. Dette krever kontinuerlig innsats, uansett hvilket av de tre scenarioene som velges. Målene om lokal verdiskaping og lokal kontroll tilsier at arbeidet ses i sammenheng med annen reiselivsutvikling og ikke overlates til havneselskapet alene.

Cruise Norway er en medlemsorganisasjon for norske cruisehavner og destinasjonsselskaper, og samarbeider med rederier, agenter, attraksjoner og andre aktører i cruisenæringen. Rapporten «CruisePlattformen» (Menon Economics, 2023), utarbeidet for Cruise Norway, CLIA og European Cruise Service, beskriver verdikjeden i cruiseturismen og gir anbefalinger om hvordan cruise kan bli mer bærekraftig.

Hovedbudskapet er at cruiseturismen må utvikles som en integrert del av reiselivsnæringen på en bærekraftig måte. Rapporten peker på tre hovedutfordringer: økt lokal verdiskaping, bedre besøksforvaltning og reduserte utslipp og mindre forurensning.

Når det gjelder økt lokal verdiskaping, framhever rapporten følgende:

- Flere og bedre lokale produkter – tilbud som cruisepassasjerene faktisk ønsker å kjøpe.
- Kultur representerer et særlig potensial. Rapporten viser til undersøkelser der cruiseturister etterspør både naturattraksjoner, kulturelle opplevelser og innsikt i lokal livsstil, og til funn om at cruiseturister som oppsøker kulturelle aktiviteter, har høyt forbruk.

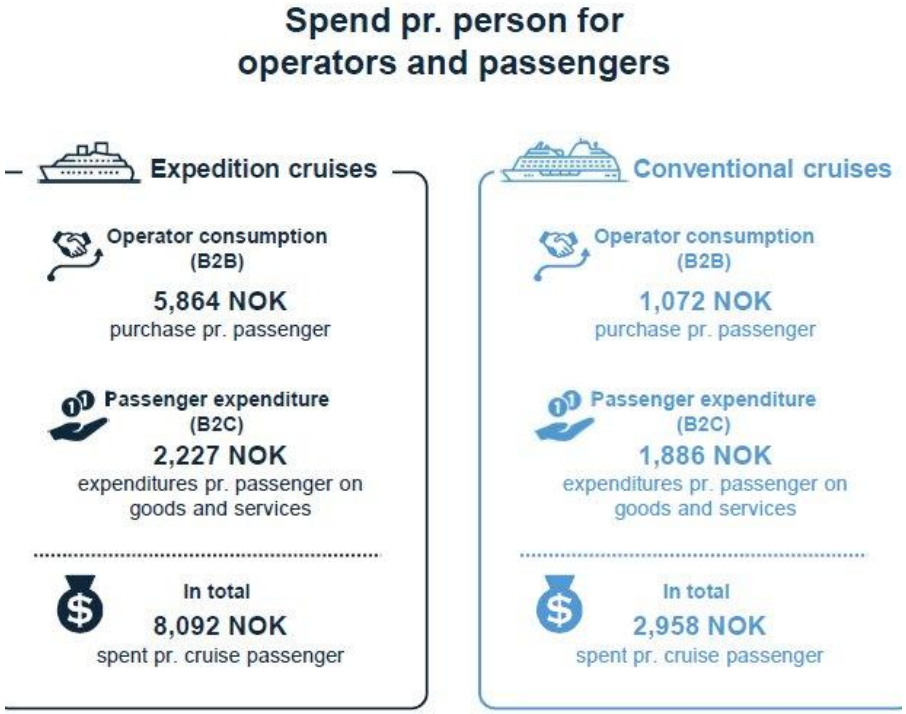
- Kvalitet og profesjonalitet er avgjørende. Rederiene må kunne stole på kvalitet, sikkerhet og leveransedyktighet. Rapporten anbefaler standarder eller beste praksis for opplevelser, guiding, turer og aktiviteter. Manglende kvalitet eller nødvendige sertifiseringer kan føre til at rederiene velger bort lokale leverandører.
- Samarbeid i verdikjeden. Cruise, transport, attraksjoner, aktiviteter, servering og handel må ses i sammenheng. Økt samarbeid mellom bransjer, og mellom offentlige og private aktører, kan styrke produktutvikling, investeringer og kvalitet. Ifølge rapporten er kvaliteten og omfanget av aktiviteter og attraksjoner avgjørende både for hvor lenge skipene ønsker å ligge i havn, og for hvor mye passasjerene bruker på land.

Rapporten peker videre på at bedre besøksforvaltning og reduserte utslipp er avgjørende for en mer bærekraftig cruiseutvikling. Besøksforvaltningen bør bygge på spredning av trafikken mellom havner og over året, regional koordinering og bedre tilpasning mellom besøksvolum og reisemålenes kapasitet. På miljøsiden framheves landstrøm, miljøbaserte insentiver, mer miljøvennlig drivstoff og utslippsfri landtransport.

Dette bekrefter at en cruisesatsing krever langsiktige investeringer i produkter, systemer og kunnskap som går langt ut over selve havna.

Erfaringer fra Svalbard illustrerer forskjellen mellom segmentene. En kartlegging fra 2024 viser at passasjerer og operatører i ekspedisjonscruise samlet la igjen om lag 8 100 kroner per passasjer, mot om lag 3 000 kroner i konvensjonelle cruise (Visit Svalbard og Svalbard Cruise Forum, 2024; figur 22).





Figur 22: Forbruk per person for ekspedisjonscruise og konvensjonelle cruise på Svalbard (Visit Svalbard og Svalbard Cruise Forum, 2024)

7. De tre scenarioene – beskrivelse og vurdering

7.1. Beskrivelse av de tre scenarioene

Som nevnt i punkt 1.2 har vi tatt inn et tredje scenario i tillegg til de to som var gitt fra oppdragsgiver. De tre scenarioene representerer ulike tilnærminger til omfang, infrastruktur, styring og type verdiskaping:

Scenario 0+ (cruise med tender) kjennetegnes av lav grad av fysisk tilrettelegging og begrensede investeringer. Løsningen gir stor fleksibilitet og moderate volum, men begrenset mulighet til å stille formelle krav til miljøstandard, besøksstyring og lokal verdiskaping. Verdiskapingen per gjest er gjennomgående lav til moderat, og scenarioet gir begrenset grunnlag for en tydelig posisjon i cruisemarkedet. Samtidig ligger det i betegnelsen 0+ at forstudien skal vurdere utviklingsmulighetene i dagens situasjon. Også dette alternativet forutsetter derfor en målrettet satsing fra kommunen og aktørene.

Ulempen er at tendring er mindre attraktivt for mange rederier, fordi det tar tid og er værutsatt. Scenarioet gir heller ikke mulighet til å styre anløpene etter EPI-standard, og i praksis kan det komme skip med høye utslipp.

Scenario 1 (volumcruise ved fast kai) innebærer tilrettelegging for større skip og høyere passasjertall. Dette gir økt samlet trafikk og potensial for betydelig omsetning hos involverte aktører, men stiller store krav til mottaksapparat, infrastruktur og koordinering. Belastningen på sentrum og transport blir konsentrert på anløpsdager. Scenarioet gir større mulighet til å stille miljøkrav gjennom havneregulativ og regelverk, men innebærer høyere risiko for trengsel, kapasitetsproblemer og overskridelse av lokal tåleevne.

En dypvannskai med alle fasiliteter krever også stort areal på land, noe som kan påvirke sentrumsutviklingen på Sandane. Kaien vil være kostnadskrevende, og det vil kreve mange anløp og stort volum å forsvare investeringen. Få aktører i Gloppen har i dag kapasitet til å ta imot de besøksvolumene løsningen innebærer. Det er derfor en reell risiko for at Gloppen blir en avlastningshavn for de store reisemålene i Nordfjord, der gjestene busses rett videre til etablerte volumattraksjoner.

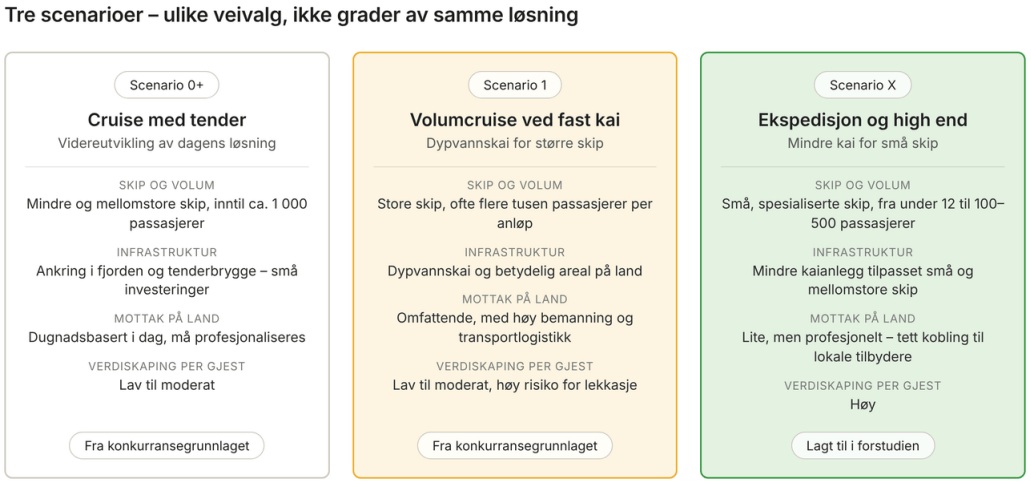
Scenario X (ekspedisjonscruise/high end) kjennetegnes av små skip, lavere volum og lengre opphold på land. Scenarioet gir lavere belastning på sentrum og infrastruktur og er ofte forbundet med høyere verdiskaping per gjest og tettere kobling til lokale aktører. Segmentet stiller samtidig svært høye krav til kvalitet, og skipene har ofte med egne guider og eget utstyr. Kvalitetskravene gjør

segmentet krevende å komme inn i, men det kan være en viktig drivkraft for aktører som vil utvikle tilbud av høy kvalitet. Ved unike tilbud kan passasjerene også velge å overnatte én eller to netter på land.

De små skipene er fleksible og kan endre seilingsplanene på kort varsel. De kan gå langt inn i trange fjorder og dermed komme tett på sårbar natur, kulturminner og mennesker, for eksempel fiskere og kajakkpadlere. Både skipene og passasjerene er derfor noe mindre forutsigbare enn i andre segmenter. Scenarioet forutsetter tydelige rammer for skipstyper og anløp og en klar prioritering av kvalitet, miljøstandard og besøksstyring framfor volum.

I beskrivelsen av scenario X brukes begrepene små og mellomstore skip, ekspedisjonscruise og high end om hverandre, selv om de delvis viser til ulike segmenter og rederier. Fellesnevneren er færre passasjerer med høy betalingsvilje for god service og unike opplevelser, og at Gloppen har ressurser som kan foredles til attraktive tilbud for disse målgruppene. Scenarioet viser også at Gloppen på sikt kan ha en ambisjon om å nå inn i den mest krevende delen av cruisemarkedet.

Analysen tar dermed utgangspunkt i tre scenarioer (figur 23):



Figur 23: De tre scenarioene i forstudien

Tabell 6 oppsummerer sentrale kjennetegn som skiller de tre scenarioene.

Tabell 6: Sentrale kjennetegn ved de tre scenarioene

Kjennetegn ved:	Scenario 0+ Cruise med tender	Scenario 1 Volumcruise ved fast kai	Scenario X Ekspedisjonscruise/high end
Type skip og volum (passasjertall)	Mindre og mellomstore skip. Typisk noen hundre til rundt 1 000 passasjerer per anløp.	Store cruiseskip. Ofte flere tusen passasjerer per anløp.	Små, spesialiserte skip. Fra under 12 til 100–500 passasjerer per skip.
Mottaksapparat på land	Enkelt mottak med midlertidige løsninger for ilandstigning, guiding og transport. Dagens løsning er «ad hoc», basert på dugnad og må profesjonaliseres.	Omfattende mottaksapparat med høy bemanning, transportlogistikk og besøksstyring. Kan være behov for 20–30 busser.	Lite, men profesjonelt mottak med tett kobling til guider og lokale tilbydere. Høye kvalitetskrav. Mange har derfor egne guider og eget utstyr, og gir dermed mindre verdiskaping lokalt.
Krav til miljøstandard (EPI*, landstrøm m.m.)	Begrensede krav. EPI kan brukes for skip, men tenderoperasjon gir liten styring med utslipp i havn.	Økende krav til EPI, landstrøm og utslippsreduksjon, og store konsekvenser ved manglende etterlevelse.	Høye miljøkrav. EPI og andre miljøstandarder ofte brukt aktivt i valg av destinasjon.
Belastning på sentrum og transport	Passasjerene kommer i land i puljer. Moderat belastning, ofte ujevn og konsentrert i kort tid.	Høy belastning på enkeltdager. Risiko for kø, trengsel og press på infrastruktur.	Mindre belastning. Små grupper og mer spredt bruk av transport og attraksjoner. Bruk av natur og eksklusive opplevelser kan være utfordrende.
Liggetid og opphold på land	Relativt kort liggetid. Mye tid på tendring. Begrenset tid i land.	Ofte kort tid og standardisert opphold (noen timer).	Lengre liggetid og lengre opphold på land. Flere og mer varierte aktiviteter. Kan også ønske overnatting på unike anlegg på land.
Verdiskaping per person**	Lav til moderat. Avhengig av lokale tilbud og korte besøk. Mye styres av skip og agenter.	Lav til moderat per person, men viktig for enkelte aktører. Stor variasjon og høy risiko for lekkasje/transfer. Mye styres av skip og agenter.	Høy verdiskaping per person. Høy betalingsvilje for rette produkter på land. Kvalitetskrav gjør at enkelte har med egne guider og eget utstyr.
CO_2-utslipp per person (relativ vurdering)***	Moderat per person. Mindre skip, men ankring og tenderbruk gir utslipp.	Høyere utslipp per person, avhengig av skipets størrelse og energibruk.	Lavere utslipp per person. Mindre skip og ofte nyere teknologi.

**EPI-systemet er i hovedsak knyttet til vurdering av skip, ikke til selve tenderoperasjonen. Ved tenderdrift har reisemålet begrenset mulighet til å påvirke utslipp i havn.*
***Verdiskaping per person er et gjennomgående skille mellom volumcruise og ekspedisjonscruise i norsk og internasjonal cruiseforskning.*
****CO_2-utslipp per person varierer betydelig mellom skip og rederier. Tabellen viser relative forskjeller, ikke absolutte tall, i tråd med tilgjengelig dokumentasjon.*

Samlet viser scenarioene at videre cruisetilrettelegging i Gloppen kan følge ulike utviklingsbaner, med ulike konsekvenser for lokalsamfunn, miljø, verdiskaping og styringsbehov. Scenarioene representerer dermed alternative strategiske valg, ikke grader av samme løsning.

Et reisemål kan i prinsippet ta imot både store skip og ekspedisjons- eller high end-skip, men det krever tydelig styring. Uten aktiv regulering og klare prioriteringer vil volumcruise ofte gå på bekostning av de mindre skipene, både når det gjelder kapasitet, opplevelseskvalitet og omdømme. Tilrettelegging for volumcruise gjør altså ikke nødvendigvis reisemålet attraktivt for små og mellomstore skip og passasjerer med høy betalingsvilje.

Erfaringer viser at volumcruise ofte:

- øker belastningen
- reduserer eksklusivitet
- svekker destinasjonens attraktivitet for ekspedisjonssegmentet

Reisemål som lykkes med ekspedisjonscruise, har som regel:

- valgt dette segmentet eksplisitt
- begrenset eller avvist volumcruise

Segmentvalget er dermed et strategisk veivalg for reisemålet, ikke bare et spørsmål om infrastruktur. Som havneeier og tilrettelegger bør kommunen også være bevisst på hvilke typer cruise den vil arbeide mot, særlig når utgangspunktet er så åpent som i Gloppen.

7.2. Vurdering av scenarioene etter tåleevnedimensjonene

Vestland fylkeskommunes veileder for tåleevneanalyser (Vestland fylkeskommune, 2026) beskriver åtte dimensjoner som til sammen avgjør et reisemåls tåleevne: infrastruktur og transport, besøkstrykk og trafikk, naturressurser og kulturminner, sosial tåleevne, klima og miljø, økonomisk tåleevne, visuell tåleevne og juss, politikk og forvaltning. Hver dimensjon har sin egen tålegrense, men tåleevnen avgjøres av den samlede vurderingen. Høy belastning på én dimensjon kan derfor være avgjørende selv om de andre er innenfor.

Denne forstudien er ikke en tåleevneanalyse. Vi har brukt dimensjonene som en sjekkliste for å vurdere de tre scenarioene skjønnsmessig, ut fra kunnskapsgrunnlaget og medvirkningen i forstudien, se side 74-78. Tabell 7 oppsummerer vurderingen med veilederens trafikklysmodell:

- **Grønt:** forholdet er tilfredsstillende, men det er alltid forbedringspotensial.
- **Gult:** forholdet må følges opp, og tiltak bør vurderes.
- **Rødt:** forholdet er ikke tilfredsstillende, og tiltak er nødvendig.

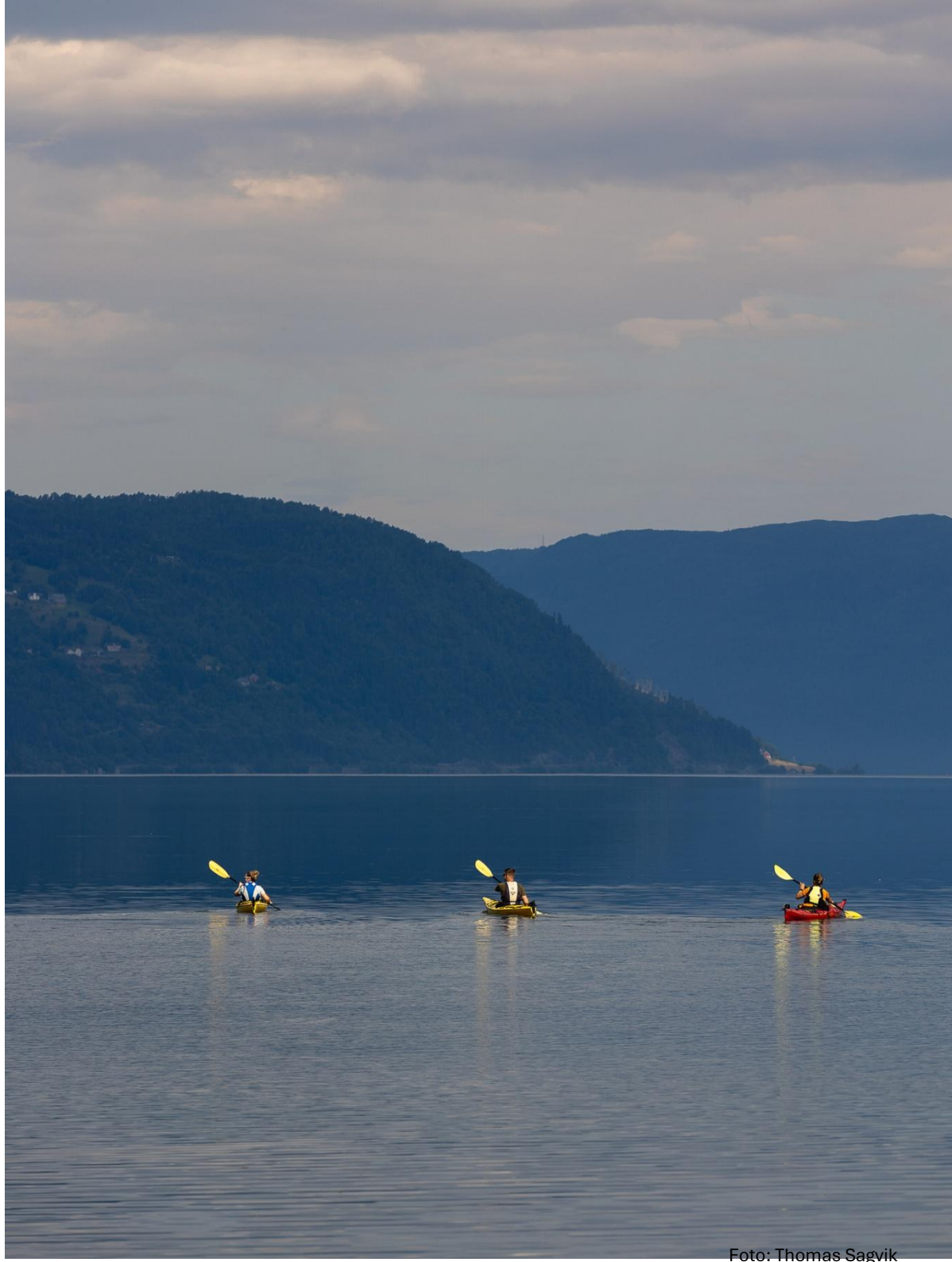


Foto: Thomas Sagvik

Vurderingen gjelder hvordan hvert scenario kan påvirke Gloppen, med vekt på Sandane sentrum. Der et scenario flytter press til resten av Nordfjord, er det nevnt. I tråd med veilederen har vi lagt særlig vekt på hvordan innbyggerne og næringsaktørene opplever reisemålet.

Tabell 7: Vurdering av scenarioene etter tåleevnens åtte dimensjoner

Vurdering av scenarioene etter tåleevnens åtte dimensjoner

	Scenario 0+ Cruise med tender	Scenario 1 Volumcruise ved fast kai	Scenario X Ekspedisjon og high end
Infrastruktur og transport Kai, tender, buss, mottak, toaletter	! Lite investering, men mottak, skilting og toaletter må styrkes ved flere anløp	✕ Krever fullskala kai og stor buss- og mottakskapasitet; flaskehalser	! Mindre kai er et investeringsbehov; transportbehovet er håndterbart
Besøkstrykk og trafikk Volum, samtidighet, fordeling	✓ Tender sprer ilandstigningen; samtidighet må styres ved vekst	✕ Flere tusen i land samtidig; press i sentrum og regionalt	✓ Lavt volum; små grupper kan spres på flere tilbud
Naturressurser og kulturminner Slitasje, grunneiere, sårbare steder	✓ Moderate grupper; tilbud og kulturminner på privat grunn må styres	✕ Småskala ressurser tåler ikke store grupper; gjester busses ut	! Godt egnet, men ferdsel til lite besøkte og sårbare steder må styres
Sosial tåleevne Innbyggere, ungdom og gjesteopplevelse	✓ Nærmest det innbyggere og ungdom støtter; god gjesteopplevelse	✕ Bekymring for trengsel og utrygghet; trengsel svekker også opplevelsen	✓ I tråd med ønsket om små grupper; avhenger av hyppighet
Klima og miljø Utslipp, klimamål, lokal forurensning	! Lavt volum, men utslipp under tendring og lite kontroll med skipene	✕ Størst utslipp; vanskelig å forene med kommunens klimamål	! Lavere volum; effekten avhenger av skipstype og miljøkrav
Økonomisk tåleevne Lokal verdiskaping, lekkasje, investering	✓ Lav investeringsrisiko; verdien avhenger av lokale produkter	! Størst omsetning, men store investeringer og høy risiko for lekkasje	! Høy verdi per gjest, men krevende marked; ikke automatisk lokalt
Visuell tåleevne Skip i fjorden, kai, busser, opphopning	✓ Skip på anker er synlige ved anløp; få permanente inngrep	✕ Store skip og fullskala kai dominerer fjord- og sentrumsbildet	! Mindre skip, men kaien er et permanent inngrep
Juss, politikk og forvaltning Planer, mål, styring, beredskap	✓ Forenlig med lokale mål; organisering og ansvar må tydeliggjøres	✕ Lite forenlig med lokale mål; store krav til planer, styring og beredskap	✓ Forenlig med lokale mål; krever kaiplan og tydelig segmentvalg
Samlet vurdering	✓ **Lavest risiko. Tiltak for mottak og organisering ved vekst**	✕ **Utfordrer flere tålegrenser. Krever omfattende tiltak og styring**	! **Aktuell videreutvikling. Krever kvalitet, produkter og styring**

✓ **Grønt:** tilfredsstillende, med forbedringspotensial ! **Gult:** må følges opp, tiltak bør vurderes ✕ **Rødt:** ikke tilfredsstillende, tiltak er nødvendig

Skjønnsmessig vurdering med trafikklysmodellen i Vestland fylkeskommunes veileder for tåleevneanalyser (2026). Illustrasjonen er ikke en tåleevneanalyse.

1. Infrastruktur og transport

Dimensjonen gjelder kapasiteten i kai og tenderløsning, transport, mottak og besøksinfrastruktur som toaletter, skilting og parkering, sett opp mot forventet bruk.

Scenario 0+ (gult). Tenderløsningen krever lite investering og begrenser hvor raskt passasjerene kommer i land. Flere anløp krever likevel et mer profesjonelt mottak med skilting, toaletter, guiding og organisering, og dagens løsning hviler mye på dugnad. Transportbehovet kan holdes moderat hvis flere tilbud utvikles i og nær Sandane.

Scenario 1 (rødt). Store skip kan gi flere tusen passasjerer samtidig. Det krever fullskala kai og langt større kapasitet til busstransport, trafikkavvikling og mottak. Gloppen har få attraksjoner som tåler store grupper, så mange gjester må transporteres ut av kommunen. Risikoen for flaskehalser er klart størst i dette scenarioet.

Scenario X (gult). Et mindre kaianlegg krever investeringer, men små og mellomstore skip gir et håndterbart transport- og kapasitetsbehov. Mindre grupper passer bedre med dagens tilbud og gjør det lettere å spre gjestene mellom ulike aktiviteter.

2. Besøkstrykk og trafikk

Dimensjonen gjelder besøksvolum, samtidighet og hvordan gjestene fordeler seg i tid og rom, sett opp mot kapasiteten i sentrum og ved attraksjonene.

Scenario 0+ (grønt). Besøkstrykket blir lavt og håndterbart. Tendringen sprer ilandstigningen over tid, og volumet kan tilpasses kapasiteten ved de lokale tilbudene. Ved flere anløp må samtidigheten styres bedre.

Scenario 1 (rødt). Scenarioet gir klart størst risiko for høyt besøkstrykk på enkeltdager. Flere tusen gjester kan komme i land på kort tid, og Sandane sentrum og de lokale attraksjonene har begrenset kapasitet til å absorbere slike volumer. Bussing til attraksjoner andre steder i Nordfjord kan bidra til press på veier og opplevelsestilbud i regionen.

Scenario X (grønt). Volumet er lavt, og små grupper kan fordeles på flere tilbud. Risikoen ligger først og fremst i besøk til steder som ikke er tilrettelagt, eller der gruppene kommer tett på natur, kulturmiljø eller lokal aktivitet.

3. Naturressurser og kulturminner

Dimensjonen gjelder slitasje og annen negativ påvirkning på natur- og kulturressursene, og forholdet til grunneiere og landbruk.

Scenario 0+ (grønt). Moderate grupper gjør det mulig å bruke lokale natur- og kulturressurser uten store inngrep. Økt bruk kan likevel slite på tilbud som er laget for lokalbefolkningen. Kulturminner på privat grunn og steder med begrenset fysisk kapasitet krever særlig styring.

Scenario 1 (rødt). Store grupper passer dårlig med dagens ressursgrunnlag i Gloppen. Mange opplevelser, kulturminner og naturtilbud er småskala, lite kommersialisert og ikke dimensjonert for mange besøkende samtidig. Resultatet blir enten stort press på enkeltsteder eller at gjestene kanaliseres til større attraksjoner utenfor kommunen.

Scenario X (gult). Små grupper passer godt med Gloppens natur- og kulturressurser og åpner for guidede opplevelser av høy kvalitet. Ekspedisjonssegmentet søker seg samtidig til mindre besøkte steder, og det kan øke presset på sårbare områder hvis ferdselen ikke styres.

4. Sosial tåleevne

Veilederen skiller mellom to perspektiver: hvordan innbyggerne opplever turismen, og hvordan gjestene opplever reisemålet.

Scenario 0+ (grønt). Scenarioet ligger nærmest det innbyggere og ungdom uttrykker støtte til i medvirkningen. Moderate anløp kan bidra til liv i sentrum uten at cruise preger hverdagen, og gjestene får en roligere opplevelse.

Scenario 1 (rødt). Her er risikoen størst. Innspillene viser tydelig bekymring for store skip, trengsel, utrygghet og et sentrum som på enkelte dager domineres av besøkende. Dette er særlig en tilbakemelding og bekymring blant ungdom som har bidratt i innspillsrunden. Trengsel kan også svekke gjestenes opplevelse av Sandane som liten fjordlandsby.

Scenario X (grønt). Scenarioet passer godt med ønsket om mindre grupper og høyere kvalitet. Effekten avhenger likevel av hvor ofte skipene kommer, og hvordan gjestene beveger seg i lokalsamfunnet.

5. Klima og miljø

Dimensjonen gjelder utslipp og lokal miljøbelastning, og om utviklingen er i tråd med lokale, regionale og nasjonale klimamål. Kommunedelplanen for klima og miljø har som mål at de direkte utslippene utenom landbruket skal ned til 12 000 tonn CO_2-ekvivalenter innen 2030. Cruise sto for om lag 2 000 tonn i 2022, og utslipp fra skip som bare passerer gjennom kommunen, regnes også med (jf. kapittel 3.1).

Scenario 0+ (gult). Lavt volum begrenser den samlede belastningen. Skipene ligger likevel på anker uten mulighet for landstrøm, og kommunen har begrenset kontroll med miljøprestasjonen deres mens de er i havn.

Scenario 1 (rødt). Scenarioet gir størst potensial for økte utslipp, fra større skip, flere passasjerer og mer landtransport. Landstrøm og miljøkrav kan redusere utslippene ved kai, men ikke under seilas. Flere og større anløp er vanskelig å forene med kommunens klimamål, og planen peker selv på færre anløp som det mest effektive tiltaket.

Scenario X (gult). Lavere volum gir lavere samlet belastning, men gevinsten avhenger av hvilke skip som kommer og hvordan de drives. Skipstype, teknologi og miljøprestasjon bør derfor være en del av styringen også her.

6. Økonomisk tåleevne

Veilederen understreker at en øvre økonomisk tålegrense sjelden er relevant. Det viktige er hvor stor den lokale verdiskapingen er, hvor mye som lekker ut, og om nytten forsvarer de offentlige og private investeringene. Det finnes også en nedre grense: blir inntektene for lave, mister lokale aktører interessen.

Scenario 0+ (grønt). Investeringsrisikoen er lav, og scenarioet gir rom for å øke den lokale verdiskapingen med eksisterende og nye produkter. Resultatet avhenger av at lokale aktører utvikler tilbud som kan inngå i cruisets verdikjede. Blir volumet for lavt, kan det bli vanskelig å holde på interessen hos leverandørene.

Scenario 1 (gult). Scenarioet har størst samlet omsetningspotensial, særlig for havn, transport og enkelte større aktører. Samtidig krever det store investeringer, og når mange gjester busses til attraksjoner utenfor Gloppen, øker lekkasjen. Det er usikkert om høyere volum gir tilsvarende høyere lokal nytte. Vi har satt dette til gult fordi usikkerheten gjelder nytten av investeringene, ikke en øvre tålegrense.

Scenario X (gult). Verdien per gjest kan bli høy, og segmentet passer godt med småskalabedriftene. Markedet er likevel kvalitetskrevende, og rederiene bruker ofte egne guider og eget utstyr. Den lokale verdiskapingen kommer derfor ikke av seg selv.

7. Visuell tåleevne

Dimensjonen gjelder hvordan reiselivet påvirker helhetsinntrykket av stedet: siktlinjer, bygningsmiljø, skip i havnen, busser og opphopning av folk. Opplevelsen er subjektiv, og effekten kan også være positiv.

Scenario 0+ (grønt). Skip på anker er synlige i fjordlandskapet under anløp, men scenarioet krever få permanente inngrep på land.

Scenario 1 (rødt). Den visuelle påvirkningen er klart størst. Store skip og et fullskala kaianlegg blir markante elementer i fjorden og i sentrumsbildet, og kan endre opplevelsen av Sandane som liten fjordlandsby.

Scenario X (gult). Mindre skip dominerer mindre, men et kaianlegg er et permanent inngrep. Plassering og utforming blir derfor viktig.

8. Juss, politikk og forvaltning

Dimensjonen gjelder planer, politiske mål og lovverk, kommunens handlingsrom og evne til å styre, og sikkerhet og beredskap.

Scenario 0+ (grønt). Scenarioet er i tråd med de lokale målene for Gloppen som reisemål og lokalsamfunn, og krever lite ny fysisk planlegging. Mer aktivitet forutsetter likevel tydeligere organisering, ansvarsdeling, besøksstyring og samordning i Nordfjord. Dagens dugnadsbaserte modell er sårbar ved vekst.

Scenario 1 (rødt). Scenarioet er lite forenlig med de lokale målene for reiseliv og lokalsamfunn. Det stiller klart størst krav til politiske beslutninger, planprosesser, investeringer, beredskap, trafikkstyring og langsiktig forvaltning, og gjør det nødvendig å sette tydelige rammer for volum, samtidighet og miljøprestasjon.

Scenario X (grønt). Scenarioet er i tråd med de lokale målene. Det krever planlegging av et mindre kaianlegg og en tydelig prioritering av hvilke skip og segmenter Gloppen vil ha. Høye ambisjoner for kvalitet og miljø forutsetter profesjonell oppfølging fra kommune, havn og reisemålsaktører.

Samlet vurdering

Forskjellene mellom scenarioene handler først og fremst om forholdet mellom volum, lokal kapasitet, verdiskaping og styringsevne. Scenario 0+ gir lavest risiko på tvers av dimensjonene, og kan gi mer lokal verdiskaping dersom mottaket og de lokale produktene profesjonaliseres. Scenario X har mange av de samme styrkene og kan være en naturlig videreutvikling dersom Gloppen lykkes med å bygge kvalitet, produkter og styringsevne. Scenario 1 har størst potensial for volum og omsetning, men utfordrer tålegrensene for infrastruktur, besøkstrykk, natur og kultur, sosial og visuell tåleevne, klima og forvaltning.

Veilederen påpeker at tåleevnen ikke er absolutt, men kan styrkes gjennom gode tiltak. Rødt betyr derfor ikke at et scenario er umulig. Det betyr at scenarioet forutsetter omfattende tiltak og aktiv styring før det kan gjennomføres innenfor det lokalsamfunnet tåler.



8. Anbefaling

8.1. Anbefalt scenario: 0+

På bakgrunn av kapittel 3–6 og beskrivelsene av scenarioene i kapittel 7 er vår anbefaling at Gloppen kommune ved en cruisesatsing prioriterer scenario 0+. Scenarioet viderefører dagens løsning, men forutsetter en reell og forsterket innsats der kommunen og aktørene må arbeide systematisk med tilrettelegging, produktutvikling, relasjoner og kunnskapsoppbygging knyttet til cruise. Cruiseutvikling er langsiktig, og det må settes av tilstrekkelige ressurser over flere år.

Gloppen har et uforløst potensial som reisemål generelt. En stor fordel med scenario 0+ er derfor også at landbasert reiseliv og cruise kan utvikles parallelt. De samme ressursene og aktørene kan inngå i tilbud til begge markeder, men produktene må tilpasses ulike behov. Landbaserte gjester kan tilbys lengre, mer fleksible og fordypende opplevelser, mens cruise krever kortere, tidsavgrensede og logistisk gjennomførbare produkter. Fordi mange aktører har begrenset kapasitet, vil ikke alle tilbud egne seg for store cruisegrupper. Cruise kan likevel gi grunnlag for mindre gruppeprodukter og nye kommersielle opplevelser som også er relevante for individuelle gjester og andre grupper utenom cruisemarkedet. Slik kan cruise gi en forutsigbar trafikk av et visst volum til små aktører og aktører i etableringsfasen. Det kommersielle potensialet kan også forsterkes gjennom å tilby opplevelser for cruisepassasjerer som kommer til andre havner i regionen.

Målet bør være å bruke cruise som ett av flere markeder for å styrke det samlede opplevelsestilbudet i Gloppen, ikke å bygge opp et eget reiselivstilbud for cruise. Slik kan utviklingen gi økt lokal verdiskaping, samtidig som Gloppen beholder det småskala, autentiske natur- og kulturpreget som er en viktig del av attraktiviteten. Fordi mange av tilbudene er utviklet for lokalbefolkningen, må reiselivsutviklingen ikke skape konflikter, slitasje eller uforholdsmessig belastning på innbyggere og frivillighet.

Kort sagt handler det om å forløse Gloppens potensial som synlig reisemål og som en særpreget del av Nordfjord. Det lokale utviklingsarbeidet kan for eksempel organiseres som et bedriftsnettverk etter Innovasjon Norges modell, et virkemiddel som kan brukes til å utvikle og teste produkter som deretter markedsføres eller inngår i overordnede konsepter i regi av lokale aktører, Visit Nordfjord eller Fjord Norge. Et alternativ er også å etablere et eget cruisenettverk. Dette er gjort med god erfaring på andre reisemål.

Satsingen på cruise må i tillegg omfatte egne tiltak for å lære premissene og spillereglene i cruisenæringen, bygge relasjoner og markedsføre Gloppen mot relevante rederier og aktører. Dette er langsiktig og kompetansekrevende arbeid. Et sentralt tiltak bør derfor være å melde seg inn i Cruise Norway for å bli del av det faglige nettverket og markedsaktivitetene som tilbys der.

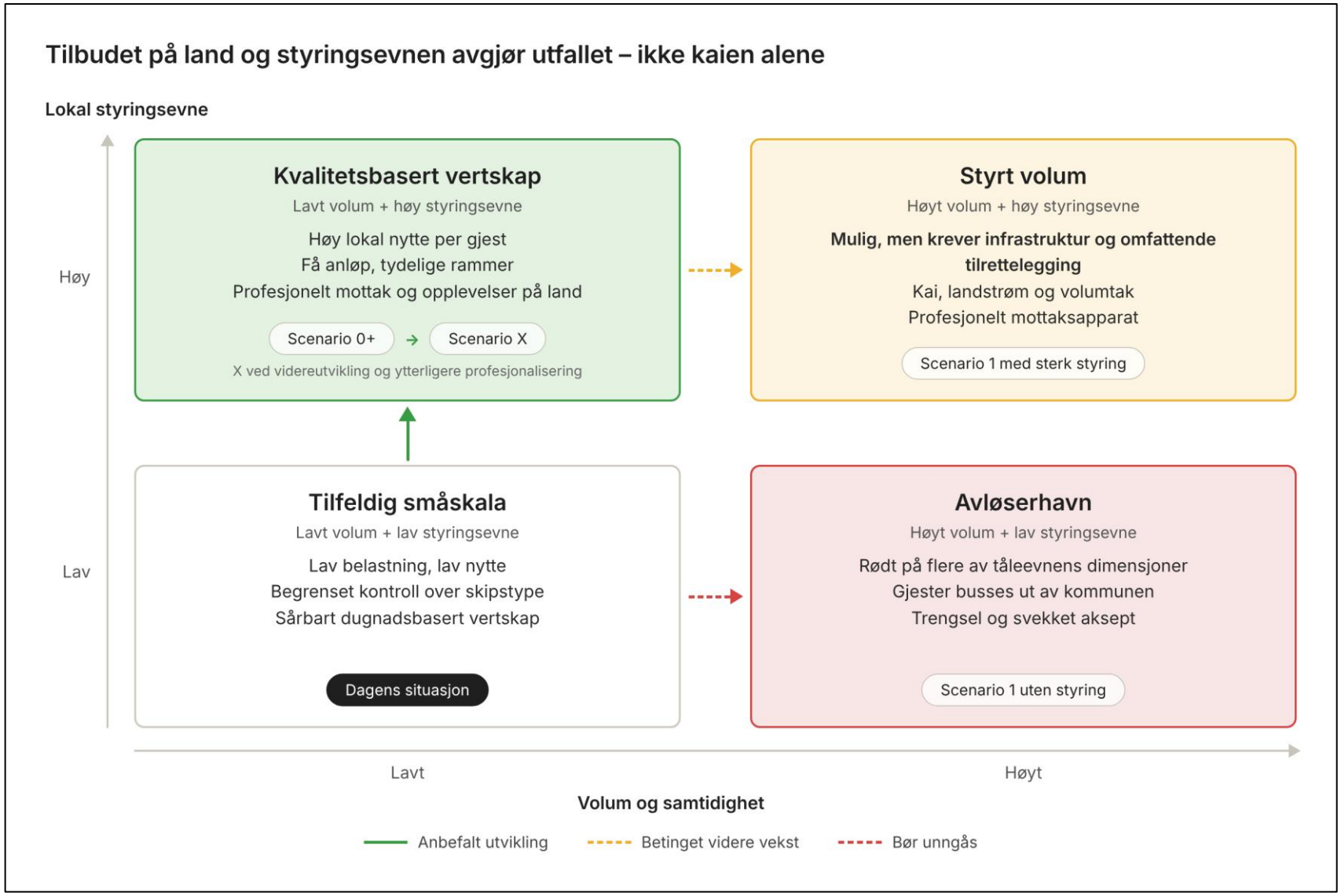
8.2. Scenariokryss for cruiseutvikling i Gloppen

For kommunens beslutning er det viktig å se at konsekvensene av en cruisesatsing ikke avgjøres av kaien alene. Suksess avhenger av opplevelsene på land, av volumet og av kommunens og reisemålets håndteringsevne. Scenariokrysset i figur 24 viser alternative utviklingsretninger for Gloppen som cruisedestinasjon. Det tar utgangspunkt i dagens situasjon og viser hvor scenarioene 0+, 1 og X kan føre.

Modellen bygger på 4R-prinsippet (rette volumer av rette gjester på rett sted til rett tid), Vestland fylkeskommunes veileder for tåleevneanalyser, tålegrenseanalysen for Nordfjord og anbefalingen i NOU 2023:10 om å flytte oppmerksomheten fra omfang til vilkår. Plasseringen av scenarioene bygger på vurderingen etter tåleevnens åtte dimensjoner i kapittel 7.2 (tabell 7).

Aksene i scenariokrysset er definert slik:

- **Volum og samtidighet:** antall anløp og passasjerer, og særlig hvor mange som er i land samtidig. Tålegrenseanalysen for Nordfjord viser at presset først og fremst oppstår ved samtidighet.
- **Lokal styringsevne:** kommunens, havnens og reisemålets reelle evne til å styre utviklingen. Det omfatter volumtak, EPI-krav, avtaler med rederier og agenter, regional koordinering og et profesjonelt mottaksapparat. Det omfatter også opplevelser på land som gjør Gloppen attraktivt og gjør det mulig å kanalisere gjestene.



Figur 24: Scenariokryss for cruiseutvikling i Gloppen

I dag befinner Gloppen seg i posisjonen vi, litt spissformulert, har kalt «Tilfeldig småskala». Belastningen er lav, men det er nytten også. Kommunen har liten kontroll over hvilke skip som kommer, og vertskapet hviler på frivillig innsats.

Den grønne pilen viser vår anbefaling: å gå fra «Tilfeldig småskala» til «Kvalitetsbasert vertskap», som tilsvarer scenario 0+. Det innebærer å bygge kompetanse om cruisesektoren og relasjoner til rederier og agenter, utvikle opplevelser på land som gir attraktivitet og verdiskaping, og bygge opp mottaksapparatet. Posisjonen er også et utgangspunkt for eventuelt å arbeide videre mot scenario X, med verdi framfor volum som mål. Scenario X forutsetter høy kvalitet i alle ledd og en egnet kai, og er derfor et mål å arbeide mot. Erfaringene fra scenario 0+ vil gi et bedre grunnlag for å vurdere den økonomiske risikoen ved å bygge og drifte et mindre kaianlegg.

Scenariokrysset viser videre at det finnes to veier til volumbasert cruise, det som i konkurransegrunnlaget er kalt scenario 1. Den første går via kvalitetsbasert vertskap, dersom erfaringene fra scenario 0+ og eventuelt scenario X tilsier at det er hensiktsmessig (gul pil og boks i figur 24). Da vil kommunen, aktørene og lokalsamfunnet ha forutsetninger for å sikre lokal håndteringsevne og verdiskaping. «Styrt volum» er mulig, men krever infrastruktur og omfattende tilrettelegging.

Den andre veien går direkte fra dagens situasjon (rød pil). Å bygge en dypvannskai uten først å ha bygd opp produkter og styringsevne vil sannsynligvis gi Gloppen en rolle som «avløserhavn», der gjestene i stor grad busses til etablerte attraksjoner utenfor kommunen, mens belastningen blir igjen lokalt. Denne posisjonen er rød på flere av tåleevnens dimensjoner.

Logikken i scenariokrysset er altså at det er tilbudet på land og styringsevnen, ikke kaien i seg selv, som avgjør hvordan cruiseturismen påvirker Gloppen.

8.3. Muligheten for trinnvis utvikling

Vår vurdering er at scenario 0+ er et selvstendig alternativ for økt verdiskaping knyttet til cruise i Gloppen. Det krever likevel en reell satsing. Å gå fra dagens situasjon til scenario 0+ forutsetter politisk prioritering, økonomiske ressurser og personell, også uten at det bygges kai.

Ressursgrunnlaget og mulighetene for å skape unike opplevelser gjør samtidig at Gloppen på sikt kan bli attraktivt for mindre ekspedisjons- og high end-skip. Det tilsvarer scenario X, som sammen med scenario 0+ utgjør «kvalitetsbasert vertskap» i scenariokrysset (figur 24).

Cruise er en kompetanse- og konkurransekrevende sektor med store lokale konsekvenser, og forutsetningene vil endre seg underveis, i markedet, i lokalsamfunnet og i regionen. Hvert nytt trinn bør derfor bygge på en ny vurdering av situasjonen og et eget politisk vedtak basert på dokumenterte kriterier. Figur 25 viser en slik utviklingsbane fra dagens situasjon, med tre trinn og to beslutningsporter:

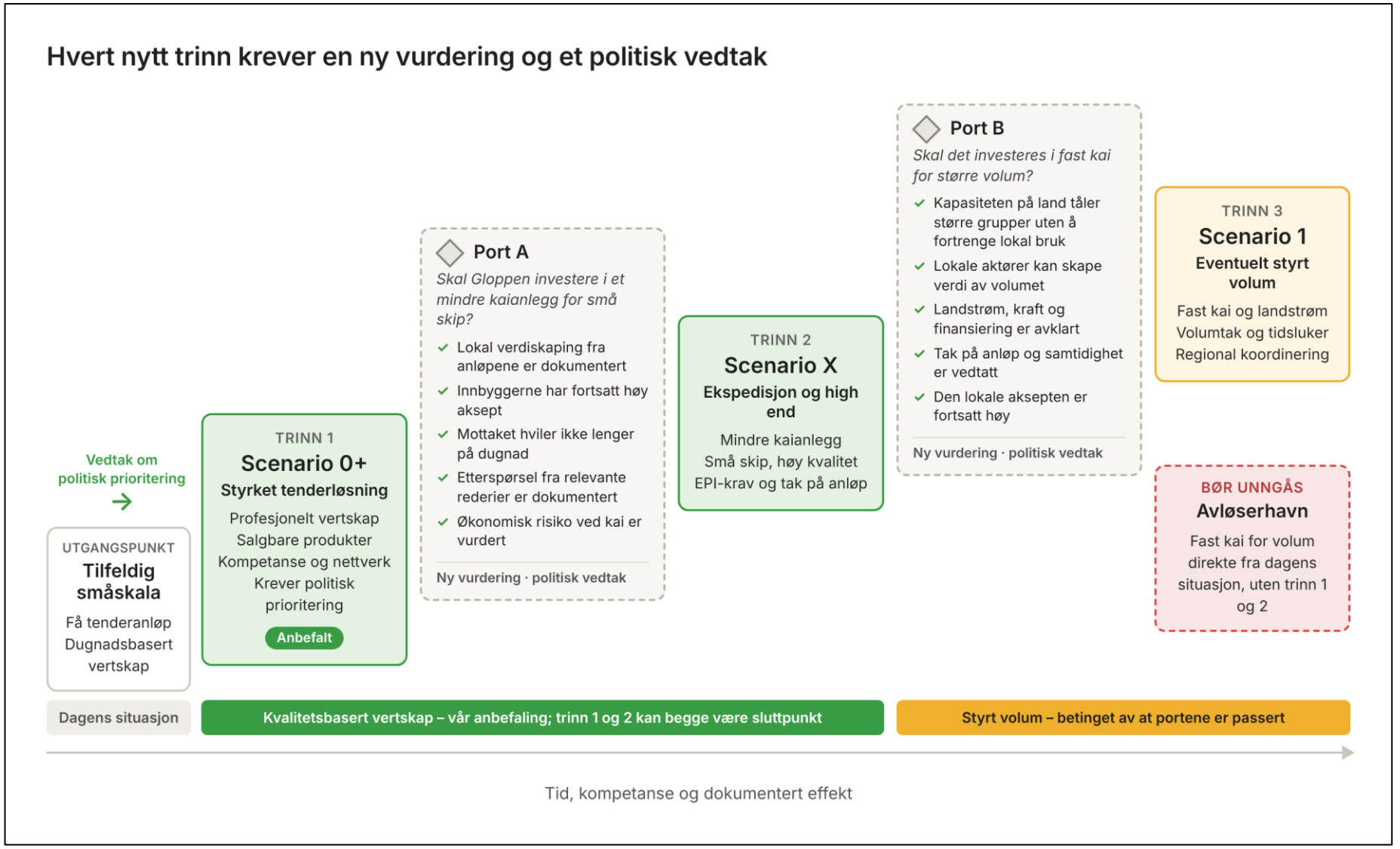
- **Trinn 1, scenario 0+:** profesjonelt vertskap, salgbare produkter og kompetanse om cruise, med dagens tenderløsning.
- **Port A:** beslutning om en eventuell investering i et mindre kaianlegg.
- **Trinn 2, scenario X:** små skip i ekspedisjons- og high end-segmentet, ved et mindre kaianlegg**.**
- **Port B:** beslutning om en eventuell investering i fast kai for større volum.
- **Trinn 3, scenario 1:** eventuelt styrt volum, med volumtak, tidsluker og regional koordinering.

Portene er beslutningspunkter der gitte kriterier bør være oppfylt før kommunen går videre. Figur 25 gir eksempler på slike kriterier. De bør knyttes til lokalpolitiske mål og til cruisekriteriene i Merket for bærekraftig reisemål. Slik kobles oppfølgingen til et system som allerede finnes i Nordfjord.

Utgangspunktet er dagens situasjon, «tilfeldig småskala» i scenariokrysset. Trinn 1 tilsvarer den grønne pilen i scenariokrysset: bevegelsen fra «tilfeldig småskala» til «kvalitetsbasert vertskap» gjennom scenario 0+. Trinn 2, scenario X, er en videreutvikling innenfor samme posisjon, med høyere krav til kvalitet og et mindre kaianlegg. Begge trinnene kan være et sluttpunkt i seg selv, og vår anbefaling forutsetter ikke at Gloppen går videre. Anbefalingen utelukker heller ikke andre scenarioer, men gjør dem betinget. Volumbasert cruise bør først bli aktuelt når den lokale styringsevnen er på plass, og når det finnes aktører som kan skape lokal verdi av volumene.

Et viktig formål med portene er å unngå posisjonen «avløserhavn», der volumet kommer før håndteringsevnen og den lokale kontrollen. Det skjer hvis kommunen bygger fast kai for større skip direkte fra dagens situasjon, uten å gå veien om trinn 1 og 2.

Se illustrasjon på neste side (figur 25).



Figur 25: Trinnvis utvikling med beslutningsporter

Referanser

Amland, T. (2024). Tålegrenseanalyse cruise Nordfjord (januar 2024). Amland Reiselivsutvikling.

Avinor. (2026). Trafikkstatistikk for Sandane lufthavn, Anda, 2025. https://avinor.no

Bergen Havn AS. (2022). Environmental Port Index (EPI). Bergen Havn.

CLIA – Cruise Lines International Association. (2025). State of the Cruise Industry Report 2025. CLIA.

Gloppen kommune. (2018). Kommuneplanen sin samfunnsdel 2018–2030. Vedteken av kommunestyret 28. februar 2018. https://gloppen.kommune.no/_f/p22/icdac5089-5383-4ff9-a6f8-60970afab488/kommuneplanen-sin-samfunnsdel-2018-2030-dobbeltsider.pdf

Gloppen kommune. (2024). Kommunedelplan for klima og miljø 2024–2030. Vedteken i kommunestyret 30. oktober 2024. https://pub.framsikt.net/plan/gloppen/plan-91a39d73-29f1-4d7e-9107-c511b22c0926-65728/

Gloppen kommune. (2025). Strategisk næringsplan 2025–2033. https://pub.framsikt.net/plan/gloppen/plan-dc6d27c1-c439-418e-9ee8-b6cbc4c83c63-81860/

Gloppen kommune. (2026). Konkurransegrunnlag: Forstudie – Gloppen som cruisedestinasjon.

Gloppen kommune. (u.å.-a). Kulturminneplan for Gloppen kommune.

Gloppen kommune. (u.å.-b). Idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet mot 2030. https://pub.framsikt.net/plan/gloppen/plan-fd3eb90e-69f3-437a-8dc0-5f61f69b9a3c-62443/

Gloppen Næringsorganisasjon. (2026a). Evaluering av cruiseanløpet med MS Renaissance 30. juni 2026 [upublisert notat, utarbeidet med Gloppen Utvikling].

Gloppen Næringsorganisasjon. (2026b). Oppsummering frå workshop med reiselivsaktørane i Gloppen, januar 2026 [upublisert notat, utarbeidet med Visit Gloppen].

Hoarau-Heemstra, H., Wigger, K. A., Olsen, J. & James, L. (2023). Cruise tourism destinations: Practices, consequences and the road to sustainability. Journal of Destination Marketing & Management, 30, 100820. https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2023.100820

Innovasjon Norge. (2021). Nasjonal reiselivsstrategi 2030. Utarbeidet på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Innovasjon Norge. (2025a). Turistundersøkelsen, sommersesongen 2025.

Innovasjon Norge. (2025b). Merket for bærekraftig reisemål – standard med cruisetillegg (versjon 3.0). https://reiseliv.innovasjonnorge.no/artikkel/standarden-i-merkeordningen

Innovasjon Norge. (u.å.). Utslippskalkulator for reiselivet. https://reiseliv.innovasjonnorge.no/artikkel/utslippskalkulator

Innovasjon Norge og Asplan Viak. (2024). Verdiskapingstall for reiselivet (kommunetall 2024). https://reiseliv.innovasjonnorge.no/artikkel/verdiskapingstall

Kystdatahuset. (2025). Cruiseanløp og cruisepassasjerer per havn, 2025 (statistikkgrunnlag). Kystverket.

Kystverket. (2019). Environmental Ship Index (ESI) – miljødifferensierte havneavgifter.

Menon Economics. (2023). CruisePlattformen (oppdatert utgave, juli 2023). Utarbeidet for Cruise Norway, CLIA og European Cruise Service.

Menon Economics. (2025). Bør norske destinasjoner etablere cruisehavn? Og hva slags strategi bør destinasjonene ha for sin cruisevirksomhet? (Menon-notat 9/2025). Utarbeidet for European Cruise Service.

Nordfjord Havn IKS. (2021). Regulativ 2021. https://www.nordfjordhavn.no/wp-content/uploads/2020/12/Regulativ-2021.pdf

Notteboom, T., Pallis, A. & Rodrigue, J.-P. (2022). Port economics, management and policy. Routledge. https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7_1/cruises-ports/typology-cruise-ports/

NOU 2023:10. (2023). Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid. Nærings- og fiskeridepartementet.

SSB – Statistisk sentralbyrå. (2025). Overnattinger i kommersielle overnattingsbedrifter, etter kommune [statistikkbanken].

SSB – Statistisk sentralbyrå. (2026). Befolkning, fritidsboliger og sysselsetting etter kommune [statistikkbanken].

Statens vegvesen. (u.å.). Trafikkdata. https://trafikkdata.no

Universitetsmuseet i Bergen. (u.å.). Høvdinggården på Eide, Gloppen. https://www.uib.no/fms/96866/høvdinggården-på-eide-gloppen

Vestland fylkeskommune. (2026). Veileder for tåleevneanalyser.

Visit Gloppen. (2026). Port of Sandane. https://www.visit-gloppen.no/cruise

Visit Nordfjord. (2025). Masterplan for Nordfjord som reisemål.

Visit Nordfjord. (2026). Innbyggerundersøkelse for Nordfjord 2026 (gjennomført med Samarbeid i Nordfjord; digital undersøkelse og telefonintervjuer ved Respons Analyse).

Visit Nordfjord. (u.å.). Turistkart for Gloppen. https://www.nordfjord.no

Visit Svalbard og Svalbard Cruise Forum. (2024). Cruise tourism in Svalbard: Economic contributions and visitor insights.



Foto: Thomas Sagvik