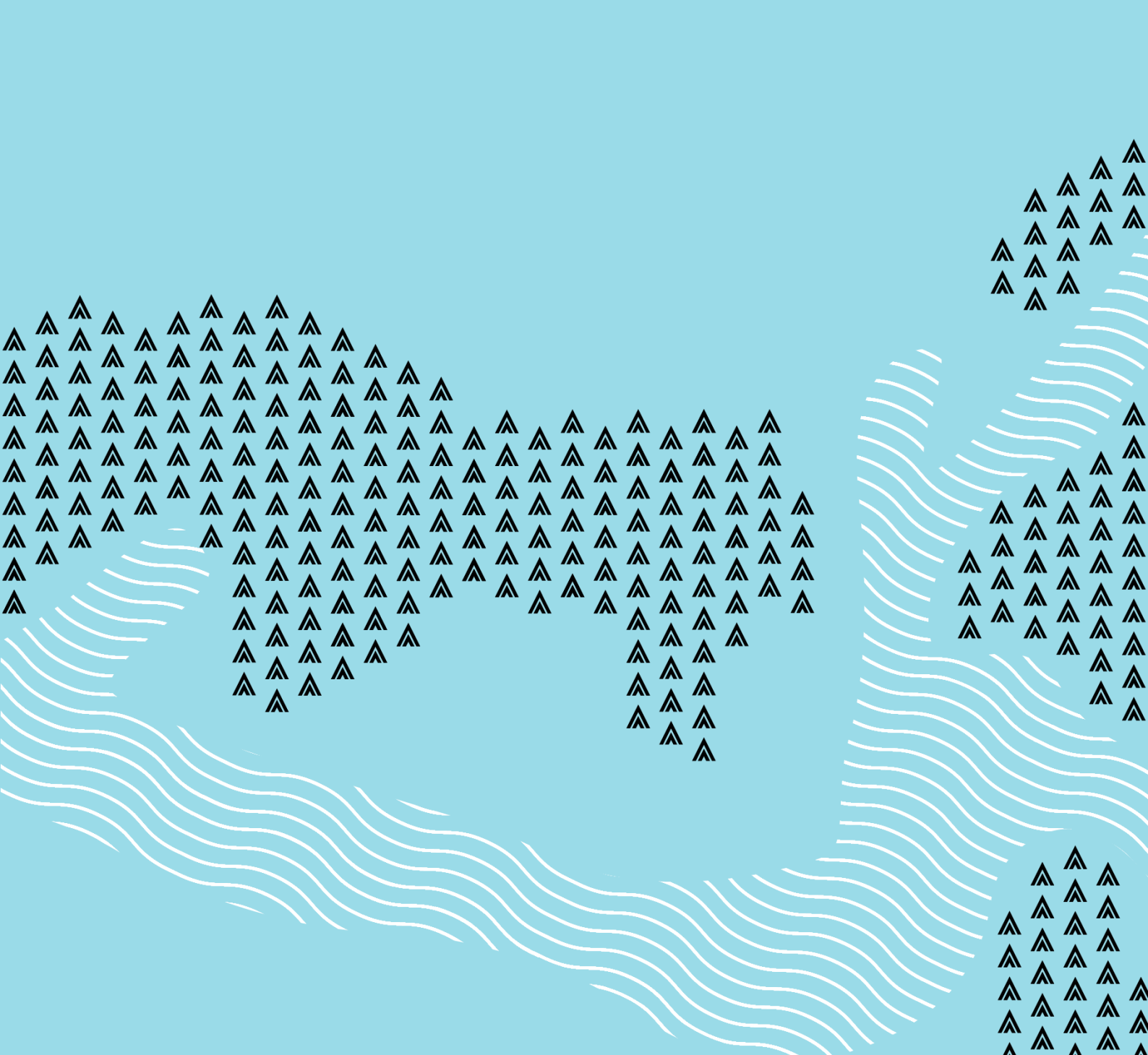




Veileder for tåleevneanalyser

Innhold

Forord	4
1. Innledning	2
2. Kort om tåleevneanalyse	3
2.1 Hva er en tåleevneanalyse?	3
2.2 Tåleevneanalyse som verktøy	4
2.3 Eierskap og involvering.....	5
2.4 Hvorfor tåleevneanalyse?	6
2.5 Tidsbruk og gjennomføring	6
2.6 Beskrivelse av reisemålet	7
3. Dimensjoner i en tåleevneanalyse	7
3.1 Infrastruktur og transport.....	8
3.2 Besøkstrykk og trafikk på reisemålet	9
3.3 Naturressurser og kulturminner.....	10
3.4 Sosial tålegrense	11
3.5 Klima og miljø	12
3.6 Økonomisk tålegrense.....	13
3.7 Visuell tålegrense.....	13
3.8 Juss, politikk og forvaltning	14
4. Metode for datainnhenting	15
4.1 Dokumentanalyse.....	16
4.2 Undersøkelser.....	16

4.3 Befaring på reisemålet	16
4.4 Samtaler og intervju med relevante aktører.....	16
4.5 Innbyggermøte	17
5. Analyse av de ulike dimensjonene	17
6. Bruk av tåleevneanalysen	18
6.1 Planer, strategier og måldokument	19
7. Kilder og datagrunnlag	20

Forord

Denne veilederen skal bidra til å styrke bestillerens evne til å vurdere hvordan man går frem og hva man vektlegger i en tåleevneanalyse for reisemålet.

Her blir det forklart hva en tåleevneanalyse bør inneholde, og hva metoder man kan benytte og hvordan bruke tåleevneanalysen som et kunnskapsgrunnlag for handlingsplaner for besøksforvaltning og reiselivsutvikling. Veilederen skal også bidra til å avklare forventninger mellom bestiller og den som skal utføre analysen. En tydelig forventningsavklaring er nødvendig for at oppdragsgiver og den som skal utføre arbeidet skal ha felles forståelse for hva som skal være inkludert.

Vestlandet har den største delen av cruiseturisme i Norge, og flere reisemål var tidlig ute med å arbeide fram tåleevneanalyser. Vestland fylkeskommune har jobbet målrettet med besøksforvaltning siden 2021, og alle destinasjonsselskapene i Vestland har gjennomført, eller er i prosess med sertifiseringsarbeidet for Merket for bærekraftig reisemål. I takt med økt fokus på behovet for besøksforvaltning, øker også kommuners og reisemåls behov for å jobbe strategisk og kunnskapsbasert med utviklingen av reisemålet. Da er det viktig at tåleevneanalysen blir et dokument som ulike aktører kan samle seg om og ha tiltro til. Videre er det ønskelig at informasjon som allerede er i offentligheten, er lett tilgjengelig. Vestland fylkeskommune har derfor tatt initiativ til å utvikle denne veilederen og samlet relevante data, i regi av prosjektet Besøksforvaltning i Vestland.

I arbeidet med veilederen har Vestland fylkeskommune samlet et panel av fagfolk som har jobbet med tåleevneanalyser på oppdrag for ulike reisemål og kommuner. Sammen har vi utviklet dette forslaget til en beste praksis for hva en tåleevneanalyse skal inkludere, og hvordan man bør gå fram i arbeidet. De som har deltatt i arbeidet er Trond Amland (2469 Reiselivsutvikling), Torill Olsson (Mimir), Haaken Christensen (Spor natur og reiseliv), Agnes Brudvik Engeset (Vestlandsforskning) og Britt Dalland, Marta Rongved og Anne Silje Sylvarnes (Vestland fylkeskommune). Dette arbeidet har bygd på faggruppens tidligere arbeid med tåleevneanalyser og reisemålsutvikling.

En referansegruppe har bestått av representanter fra destinasjonsselskap, kommuner og fylker i hele landet. Ved å lage en veileder som synligjør de ulike dimensjonene som må vurderes, er målet vårt at det skal være enklere å produsere et kunnskapsgrunnlag som reisemålet kan legge til grunn i plan- og forvaltningsarbeidet, og som er en rettesnor for hvordan næringen kan bidra til bærekraftig reiselivsutvikling på stedet.

Bergen 4. februar 2026

1. Innledning

Reiselivet er en viktig næring for Norge, som skaper arbeidsplasser, aktivitet og attraktivitet til lokalsamfunn gjennom økt bolyst og blilyst. De siste årene har Norge hatt en stor vekst i reiselivet og veksten ser ut til å fortsette.

Reiselivet skjer i stor grad i fellesområdene i et lokalsamfunn. Når turismen øker, ser vi utfordringer med det vi kaller «reiselivets skjulte kostnader». Vekst i reiselivet kan legge press på infrastruktur, lokal bostedsmarked, og føre til skader og slitasje på både natur og kulturminne. Dersom innbyggerne mister trivsel og tilhørighet til lokalsamfunnet, og den viktige dugnadsånden forsvinner, vil turismen forringe livskvaliteten til de fastboende, kvaliteten på gjesteopplevelsen og stedets omdømme som reisemål. Utslipp fra alle transportformer er en stor klimautfordring og må være med i vurderingen av reisemålets tåleevne.

Ordet «overturisme» blir ofte brukt i media for å beskrive utfordringer de lokale opplever i høgsesong. På Vestlandet er realiteten at reiselivsnæringen fortsatt trenger flere turister utenom sommersesongen for å sikre helårs sysselsetting og økonomisk bærekraft i næringen. Samtidig er det ønske om en større lokal styring over reiselivsutviklingen, slik at de press punktene som har opphopning av gjester på enkelte tidspunkt, bedre kan fordele, begrense og styre aktiviteten. Slik kan flere steder oppleve mer besøk, innenfor rammene for god besøksforvaltning.

Tåleevneanalysen vil ikke nødvendigvis gi et konkret antall på hvor mange turister reisemålet tåler, da ulike faktorer kan spille inn. Tåleevneanalysen skal derimot beskrive og drøfte hva som er det akseptable nivået på turisme på reisemålet i ulike dimensjoner.

Tåleevneanalysen er et **kunnskapsgrunnlag** for å utvikle strategier eller kommunale planer som blir konkrete styringsverktøy til arbeidet med å legge føringer for hvordan man skal utvikle reisemålet lokalt eller regionalt. I arbeidet med en tåleevneanalyse er det flere viktige hensyn som må tas for å sikre en god balanse.

Det er en fordel for god besøksforvaltning at tåleevneanalyser og andre kunnskapsgrunnlag blir brukt i handlingsplaner og blir fulgt opp gjennom konkrete tiltak og vurdert på nytt når situasjonen endrer seg. Man kan ta med seg erfaringer fra et område til andre områder med tilsvarende utfordringer.

Kunnskap om reisemålets kapasitet og bæreevne er viktig i arbeidet med besøksforvaltning. Besøksforvaltning har tradisjonelt vært utøvd i vernede områder, som for eksempel nasjonalparker. Nå fører økt besøkstall til at flere kommuner og reisemål også må se nærmere på hvordan man best skal håndtere veksten i by- og bygdemiljø. Man må se reiselivet som et helskaplig økosystem, der vi ser samfunnsutvikling, reiselivsutvikling og lokalsamfunnsutvikling i sammenheng. Tåleevneanalysen skal være et relevant verktøy for alle reisemål i hele landet.

Innovasjon Norges merkeordning «Merket for bærekraftig reisemål» er et verktøy som bidrar til mer systematisk og kunnskapsbasert utvikling på norske reisemål. Sammen med all annen kunnskap merkeprosessen gir, representerer ordningen en viktig profesjonalisering av norske reisemål. En

tåleevneanalyse er ikke noe krav i merkeordningen, men kan på mange reisemål være et viktig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med strategi og besøksstyring. Gjennom egne indikatorer i ordningen for cruisedestinasjoner ligger det for eksempel til grunn at man skal gjennomføre en involverende prosess på reisemålet for å finne et bestemt øvre antall på cruiseskipsanløp og -gjester gjennom året.

2. Kort om tåleevneanalyse

2.1 Hva er en tåleevneanalyse?

Arbeidet med tålegrenseanalyser utenfor vernede områder har historisk vært assosiert med reisemål som har opplevd trengsel, slitasje og utfordringer knyttet til store besøkstall.

Tålegrenser for turisme kan vurderes ut fra ulike dimensjoner¹, for eksempel infrastruktur og transport, besøkstrykk og trafikk på reisemålet, naturressurser og kulturminne, sosial dimensjon, klima og miljø, visuell dimensjon, økonomisk dimensjon og juss, politikk og forvaltning, for å analysere og beskrive anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Begrepet «carrying capacity»² eller «bæreevne» er definert som terskelen for når turismen har ført til at fasiliteter eller kapasitet er utnyttet maksimalt. Går man over denne terskelen, kan naturen, miljøet eller besøksopplevelsen bli forringet. *Tåleevnebegrepet* setter søkelys på reisemålets evne til å håndtere den samlede belastningen når alle dimensjonene er tatt hensyn til.

Begrepet overturisme³ er definert som reisemål der vertskap og gjester, lokalbefolkning og besøkende opplever at det er for mange besøkende, og at livskvaliteten i området eller kvaliteten på opplevelsen er forringet på en uakseptabel måte.

For å unngå, eller for å håndtere overturisme kan det være nyttig å se på begrepet «Limits of Acceptable Change» (LAC) – forstått som at all ressursbruk fører til endring. Kunnskap om hvor stor og hva slags endring som er akseptabel, er nyttig for å forvalte ressurser i et reisemål. Slik styring krever et rammeverk. Modellen for LAC ble primært utviklet for å forvalte verneområder og sårbare naturtyper og ble senere foreslått som et nyttig planleggingsverktøy for turisme, særlig dersom bærekraftig reiseliv er et hovedmål⁴. Hovedfokus er da mer rettet mot hva slags situasjon man ønsker å ha i et reisemål, mer enn å se hvor mye et område, eller et reisemål kan tåle.

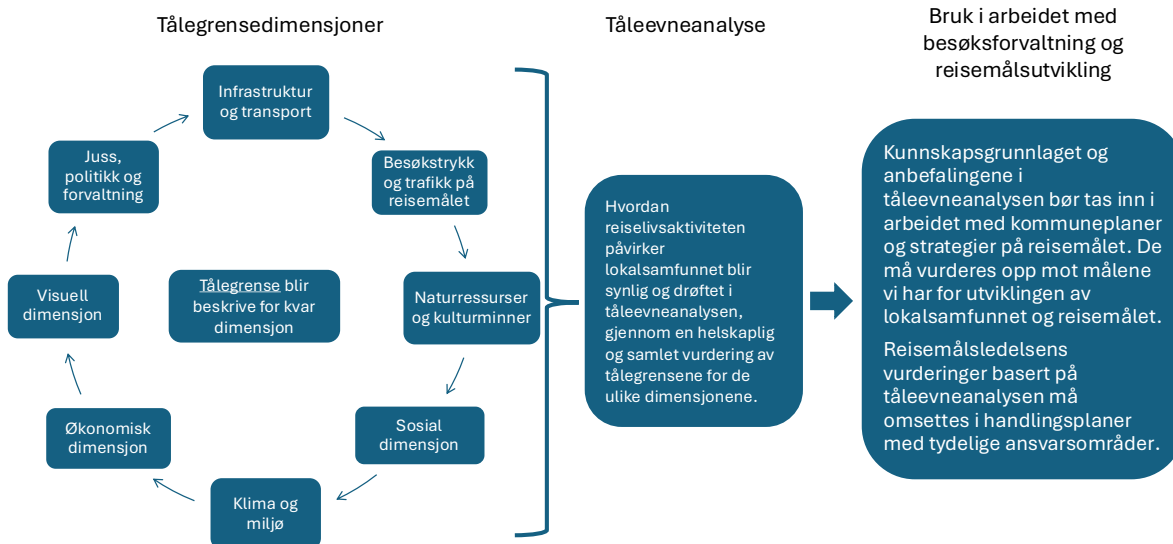
En analyse av de ulike dimensjonenes tålegrense, vil til sammen danne et kunnskapsgrunnlag. Dette kan brukes når man skal vurdere om endringene reiselivet påfører lokalsamfunnet, er innenfor de grensene innbyggerne og kommunen vurderer som akseptable. Reisemålets håndteringsevne og innstilling kan påvirke de enkelte tålegrensene, og den samlede tåleevna for reisemålet.

¹ Swarbrooke 1999, Amland 2022

² [UNWTO](#)

³ [Peeters, Gössling et al. 2018](#)

⁴ Stankey et al., 1985, McCool 2013



Figur 1: Figuren illustrerer hvordan hver dimensjon har en tålegrense som må greies ut hver for seg. Reisemålets tåleevne for turisme blir vurdert gjennom en helhetlig og samlet vurdering av tålegrensene.

2.2 Tåleevneanalyse som verktøy

En tåleevneanalyse er ett av flere verktøy som inngår i helhetlig og god besøksforvaltning av et reisemål. Tåleevneanalyser er tradisjonelt brukt på mye besøkte steder, men kan også brukes på steder som trenger mer besøk. Tåleevneanalyse er dermed kunnskapsgrunnlag både for forvaltning og utvikling. En forutsetning er at innsikten fra tåleevneanalysen blir brukt både av næring og kommune som premiss for planlegging og rammesetting for reiselivet, og for å ta vare på innbyggerne og å styrke den lokale håndteringsevnen.

Figur 2 under viser rollen til tåleevneanalysen som kunnskapsgrunnlag for strategiutvikling og planarbeid. Den sirkulære modellen illustrerer at forvaltningsarbeidet på et reisemål er en kontinuerlig prosess der utgangspunktet for forvaltning og utvikling bør være lokalsamfunnet sine ønsker og mål for reiselivsutviklingen. Det er viktig at det er et tydelig mål for hva reiselivet skal bidra med i lokalsamfunnet og hvilke lokale verdier reiselivet skal bygge på.

Situasjonsanalysen skal avdekke status, muligheter og utfordringer. Den skal også avdekke behovet for ny kunnskap, som for eksempel en tåleevneanalyse. Lokale verdigrunnlag, status og den nye kunnskapen blir utgangspunktet for å definere mål og utvikle strategi, som skal formaliseres, gjennomføres og evalueres.

Utvikling og forvaltning på reisemålsnivå vil sjelden skje så strukturert som illustrasjonen under viser. Ved å jobbe kontinuerlig med utvikling og forvaltning etter en slik modell, vil likevel all kunnskap bygge opp erfaringsgrunnlaget og den strategiske tilpassingsevnen på reisemålet.



Figur 2: Tåleevneanalyser som en del av helskaplig reisemålsutvikling

2.3 Eierskap og involvering

Arbeidet med en tåleevneanalyse bør være bredt forankret på reisemålet. Har man etablert en reisemålsledelse, vil det være naturlig at denne har en sentral rolle i arbeidet og kan fungere som en styringsgruppe. En reisemålsledelse bør være forankret i kommunen, og ha brei sammensetning fra næring, frivillige lag og organisasjoner, samt ulike sektorer i kommunen⁵. Kommunen er planmyndighet og har ansvar for samfunnsutviklingen og vil derfor ofte ha det overordnede ansvaret for mange av oppfølgingspunktene i en tåleevneanalyse.

Om reisemålsledelse ikke allerede er etablert, kan arbeidet med tåleevneanalysen være et godt anledning til å starte arbeidet med å etablere denne. Gjennom etablering av en styringsgruppe kan man få kartlagt de partene som bør være med, og sikre den breie og gode forankringen som er nødvendig.

Mange reisemål omfatter flere kommuner, noe som gjør at turismen i en kommune kan ha store konsekvenser for nabokommunene. For å kunne ta stilling til spørsmål som går på tvers av

⁵ [NOU 2023:10 Leve og oppleve](#)

kommunegrensene, trenger kommunene å samarbeide. Dette kan gjøres enten gjennom en regional reisemålsledelse, i regionale strategier eller i et allerede etablert interkommunalt samarbeid. Det er viktig at man tidlig i prosessen avklarer rollen og mandatet til styringsgruppen og det må gjøres en tydelig avklaring av omfanget av oppdraget og forventningen til leveransen.

2.4 Hvorfor tåleevneanalyse?

Å gjennomføre en tåleevneanalyse gir innsikt og kunnskap, i arbeidet med analysen må man våge å stille de vanskelige spørsmålene og ta viktige diskusjoner på reisemålet. Det kan være en fordel å få et blikk utenfra for å belyse utfordringer og muligheter som man lokalt gjerne ikke selv ser eller har blitt vant med.

Et grunnleggende premiss for en god tåleevneanalyse er at den reflekterer det aktuelle reisemålet. Vi tilrår derfor at reisemålet før oppstart avklarer bakgrunnen for hvorfor man trenger en tåleevneanalyse. Er det særskilte utfordringer som ligg til grunn? For eksempel press på enkelte lokalsamfunn, slitasje i enkelte naturområder eller på enkelte kulturminner? Eller press fra visse typer besøkende og i visse sesonger? Er det kanskje mer et ønske om å være føre var? Eller kan det være for å få en mer helhetlig oversikt over muligheter og utfordringer?

De åtte dimensjonene kan være mer eller mindre aktuelle eller viktige for reisemålet, og man bør derfor prioritere de dimensjonene som i utgangspunktet ser ut til å ha størst betydning for reisemålet. Det er viktig å ha en gjennomgang av hvilke datagrunnlag og innsikt man allerede har – og hva man må prioritere å hente inn som en del av prosessen. Slik tar man opp viktige tema og kan behandle disse med nok tyngde til at de tåler en debatt, mens andre tema kan ha lågere prioritet for det konkrete reisemålet.

Ved en tåleevneanalyse på regionalt nivå med flere kommuner, er det viktig å avklare på forhånd hvor omfattende analyser man skal gjøre på det enkelte kommunenivået. Hvilke steder i kommunene er det viktigst å se nærmere på?

2.5 Tidsbruk og gjennomføring

Størrelsen og kompleksiteten av reisemålet vil avgjøre hvor lang tid det tar å gjennomføre en tåleevneanalyse. Det er en fordel om deler av feltarbeidet og datainnsamling skjer i høgsesong for å sikre best mulig forståelse av området gjennom egne observasjoner. Man må minimum regne med 4-6 måneder. På reisemål med flere sesonger eller reisemål med variert kundegrunnlag, kan det være nødvendig å gjennomføre undersøkelser til ulike tider på året. For å sikre god deltakelse fra næringslivet kan det være en fordel å gjennomføre datainnsamlingen utenfor høgsesong, mens innbyggerundersøkelser kan med fordel utføres i hovedsesong.

Erfaringer viser at det er nødvendig med diskusjoner og forankring av arbeidet med en tåleevneanalyse. Behovet for presstid i arbeidet må derfor ikke undervurderes. For å få et godt resultat, er det viktig at det blir tydelig presisert hvilket omfang arbeidet skal ha og hva som skal være

omfattet. Dette gjelder særlig når oppdraget blir satt ut til eksterne aktører, slik at det ikke oppstår tvil om hva som er inkludert i bestillingen og hva som er lagt inn i tilbud og pris fra leverandøren.

2.6 Beskrivelse av reisemålet

Den som skal arbeide fram selve tåleevneanalysen vil trenge en kort og overordnet beskrivelse av reisemålet som utgangspunkt for arbeidet. Her dreier det seg om overordnede forhold som naturlige forutsetninger, hvilke type turisme, folketallet, sesongvariasjoner, reiselivsnæringens relative betydning når det gjelder verdiskapning og arbeidsplasser, planer om utbygging, infrastruktur på reisemålet som har betydning for turismen til og på reisemålet med mer. Denne informasjonen danner grunnlaget for situasjonsanalysen av reisemålet og gir en god oversikt over samlet infrastruktur og kapasitet på reisemålet.

Det er viktig å huske at ulike typer besøkende har ulik adferd. Hyttefolk, campinggjester og cruisegjester kan påvirke reisemålet på ulike måter under besøket. Derfor er det hensiktsmessig å gjøre tilgjengelig en enkel oversikt av de viktigste gjestegruppene gjennom året.

3. Dimensjoner i en tåleevneanalyse

Tåleevneanalyser bør gjøres på grunnlag av reisemålets spesielle særtrekk og ved å vurdere de ulike dimensjonene og faktorene som til sammen utgjør reisemålet. Ulike dimensjoner bør kartlegges i en tåleevneanalyse for at bildet av nå-situasjonen skal bli så presis som mulig. Se figur 1.

Det vil være naturlig å vekte dimensjonene og spørsmålene under hver dimensjon ulikt, ut fra hvor aktuelle de er og i hvilken grad de påvirker det enkelte reisemålet. Tålegrensedimensjonene må vurderes i forhold til hverandre, og i forhold til samlet effekt på reisemålet. Videre må dimensjonene vurderes opp mot lokale, regionale og nasjonale mål, og hvordan man ønsker å ha det på reisemålet. Dersom de lokale opplever at en eller flere tålegrenser er overskredet, vil lokal tilfredshet kunne gå ned og misnøye øke. Dette er en svært viktig parameter siden det påvirker bolyst, trivsel og lokalsamfunnet negativt. Stor lokal verdiskapning kan samtidig gjøre innbyggernes toleranse for høgt besøkstrykk større, til tross for negative konsekvenser.

Åtte ulike dimensjoner i en tåleevneanalyse

1. Infrastruktur og transport
2. Besøkstrykk og trafikk på reisemålet
3. Naturressurser og kulturminner
4. Sosial tålegrense
5. Klima og miljø
6. Økonomisk tålegrense
7. Visuell tålegrense
8. Juss, politikk og forvaltning

Under omtaler vi åtte ulike dimensjoner som bør vurderes i analysen.

3.1 Infrastruktur og transport

Med dette mener vi all type infrastruktur på reisemålet som har betydning for turismen til og på reisemålet. Dette kan være veger, hotell, attraksjoner, jernbane, havn, flyplass, med videre. Formålet er å få en god oversikt over samlet infrastruktur og kapasitet, sett opp mot dagens og ventet framtidig bruk. Infrastruktur kan være fleksibel eller ikke. Det er viktig å huske på at det kanskje ikke vil være ønskelig eller mulig å øke, flytte eller på andre måter endre den infrastrukturen som ligger til grunn.

- Hvilke innfartsårer har reisemålet? Hvilke veger fører inn til, eller forbi/nær reisemålet?
- Har regionen flyplass, og har den også internasjonale ruter?
- Er det ferjeruter til reisemålet, fra innland eller utland?
- Er det stor trafikk av turistbusser til og i reisemålet?
- Har reisemålet stor gjennomgangstrafikk?
- Er det stor bruk av personbil på reisemålet?
- Hvordan fordeler trafikken seg geografisk på reisemålet i forhold til sentrum og periferi?
 - Hva er de mest besøkte attraksjonene, aktivitetene og opplevelsene på reisemålet?
 - Er det noen særskilte steder som skaper opphopning og fortetting, i så tilfelle til hvilke tider?
 - Hvor er attraksjoner og opplevelsestilbud lokalisert på reisemålet?
 - Har reisemålet en hovedattraksjon som de fleste tilreisende besøker, og hvor er denne lokalisert?
- Hva er kapasiteten på reisemålet?
 - Hotell
 - Campingplasser
 - Oppstilling for bobil
 - Fritidshus

- Privat innkvartering/kortidsutleie
 - Hvor mange store skip kan havnen ta imot samtidig?
 - Gjestehavn for mindre båter
 - Besøkskapasitet for de ulike attraksjonene på reisemålet?
 - Konferansefasiliteter
 - Arrangementsfasiliteter
- Har reisemålet en havn som kan ta imot større eller mindre cruiseskip?
 - Kan det ligge skip på tender på reisemålet?
 - Hvordan fordeler disse seg på reisemålet eller andre reisemål i nærheten?
 - Fører cruisetrafikken på land til utfordringer i form av opphopninger?
 - Skaper cruiseturismens bruk av busser utfordringer på reisemålet?
 - Kommer det store grupper med cruisegjester fra andre havner?
- Har reisemålet et sentrum der det meste av overnatting skjer?
- I hvilken grad er omliggende bygder og kommuner brukt til opplevelser med utgangspunkt fra det aktuelle reisemålet?
- Er det god balanse mellom husvære for fastboende og enheter for kortidsutleie?
- Har reisemålet idrettsarena, konferanse- eller konsertarena som medfører større arrangement med mange tilreisende?
- Er reisemålet dimensjonert for behovet i dag?
 - Offentlige toalett
 - Parkering for besøkende
 - Tømmestasjoner for bobil
 - Vegstandard og kapasitet på vegnettet
- Er det god kapasitet for taxi og offentlig buss på reisemålet?
- Er det hurtiglader for el-bil?
- Er det planer om endring av kapasitet for infrastruktur, som nye veger, ny havn, endring i overnattingskapasitet, nye arrangementsarenaer og nye attraksjoner?
- I hvilken grad baserer mulighet for utvikling seg på lokal dugnad?
- Er det pressområder på reisemålet som skaper negative effekter?
- Er attraksjoner og tilbud knyttet til reiselivsaktiviteten universelt utformet?

3.2 Besøkstrykk og trafikk på reisemålet

Her skal man kartlegge trafikk til og besøk på reisemålet. Formålet er å kartlegge besøksvolum, hvilke type gjester man har og hvordan besøket fordeler seg på reisemålet. Dette bildet skal man se opp mot dagens kapasitet på reisemålet.

Ubalanse mellom sentrum og periferi på reisemålet når det gjelder fordeling av turismen kan medføre negative konsekvenser både i form av trengsel og skeiv verdiskapning. Ved å vurdere punktene nedenfor kan man få et godt bilde av hvordan besøkende fordeler seg på reisemålet eller i kommunene rundt og om balansen virker negativt på en måte som overskrider tåleevnen til reisemålet. Gjennom innbyggerundersøkelser, folkemøter, intervju og observasjoner kan innspill samles som danner et subjektivt bilde av situasjonen. Videre kan man gjennom trafikktall som viser hvordan reisemønsteret fordeler seg til de ulike områdene på reisemålet, få en mer nyansert og objektiv vurdering av trafikfordelingen.

- Hvilken tid er det høysesong, og hvordan fordeler den samlede besøksmengden seg på dager, måneder og i løpet av året, basert på tilgjengelige data?
- Hva er graden av kapasitetsutnyttelse på reisemålet når det gjelder for eksempel
 - Vegnettet
 - Overnatting
 - Attraksjoner
 - Ferjer
 - Cruisehavnen
 - Gjestebåthavnen
- Hva kjennetegner de besøkende på reisemålet?
 - Hvordan kommer de tilreisende til reisemålet?
 - Hvor mange gjester er dagsbesøkende?
 - Hva er gjennomsnittlig lengde opphold for gjester til reisemålet?
 - Hvilket land kommer de tilreisende fra?
 - Hvordan fordeler besøkende seg på ulike boformer/reiseformer?
 - Hvordan er fordelingen av samlet besøk til reisemålet basert på formål?
 - Ferje- og fritidstrafikk
 - Kurs- og konferansetrafikk
 - Yrkestrafikk
 - Hytter/fritidsbosteder
- Dersom reisemålet har cruiseturisme:
 - Hvor mange cruiseanløp og cruisepassasjerer er det?
 - Er det satt en grense for antallet på anløp eller antallet på passasjerer per dag?
 - Hvor mange av passasjerene går i land?
 - Hvordan fordeler cruisetrafikken seg i tid?
 - Hvor mange av de som går i land deltar på organiserte utflukter?
 - Hvor lenge ligger cruiseskipene i havn?
 - Hvor stor er delen av cruisepassasjerer i forhold til samlet antall på tilreisende på reisemålet, målt i antall på personer?

3.3 Naturressurser og kulturminner

Formålet med å analysere denne dimensjonen er å få fram fakta og kunnskap om hvordan reisetrafikken påvirker natur- og naturressurser i form av slitasje og negativ påvirkning. Historiske bygg, kulturminner, kjente museum og samlinger er typiske kulturbaserte opplevelser, mens populære vandreruter, fjelltopper og verneområder som nasjonalparker og verdensarvområder er typiske attraktive naturressurser. Slik kunnskap sikrer en mer treffsikker strategi for besøksstyring. Er det slik at besøk til reisemålets kulturminner og/eller naturressurser medfører så stor slitasje og besøkspress at negative konsekvenser ikke står i forhold til den positive effekten av denne trafikken?

- Har reisemålet oversikt over kvaliteter som kan være en ressurs for reiselivet?
 - Materiell- og immateriell kultur og kulturarv
 - Særlig attraktive naturkvaliteter
 - Naturressurser
 - Kulturhistoriske attraksjoner

- Urbefolkning og kulturminner knytt til deres kultur og levesett
- Har kommunen en plan for ansvarlig formidling, forvaltning og bruk av disse i reiselivssammenheng?
- Har reisemålet verneområder og har de besøksstrategier?
- Har reisemålet sårbare arter?
- Medfører besøk til at attraksjonen blir slitt og får redusert verdi?
 - Slitasje på kulturminner eller kulturattraksjonen?
 - Skader og forstyrrelser på naturen, som vegetasjon og dyreliv?
 - Opplever man problem med dronebruk?
 - Irritasjon for fastboende
- Skaper reiselivsaktiviteten ved en attraksjon utfordringer for landbruket?
 - Skader på kulturlandskapet?
 - Kommer man i konflikt med beiteområde?
 - Utfordringer for grunneiere?
- Er infrastrukturen til og på natur- og kulturattraksjoner kartlagt med tanke på besøket i dag og i framtiden?
 - Parkering
 - Er attraksjonen tilgjengelig med offentlig transport?
 - Er vegnettet egnet for besøket i dag og i framtiden?
 - Finnes det tellere på mye brukte turmål?
 - Toalett
 - Skilting og formidling gjennom hele kundereisen
 - Følger man Merkehandboka?⁶
 - Finnes det sårbarhetsanalyse for utsatte natur- og kulturområder?
 - Har man dialog med grunneiere eller innbyggere?
 - Sti- eller fjellvakt (beredskap)
 - Er frivillige organisasjoner involvert i skjøtsel og tilrettelegging?
 - Hvilken kapasitet har de i dag og til framtidig besøk?

3.4 Sosial tålegrense

Sosial tålegrense inneholder to perspektiv. Det ene handler i stor grad om de fastboende sin oppfatning av turismen på reisemålet, og hvordan det påvirker de som bor her. Det andre perspektivet handler om hvordan de besøkende oppfatter reisemålet, om kvaliteten på opplevelsen.

En innbygger- og gjesteundersøkelse er nyttig for å kartlegge synspunkt på reisemålet. Man kan også arrangere innbyggermøte eller folkemøte med turismen som tema, for å få fram hva som er oppfatninger og meninger i lokalmiljøet. Dersom kommunen har gjennomført innbyggerundersøkelser eller involvering i forbindelse med planarbeid, er det greit å ta med innsikt fra disse inn i arbeidet. Kommunen bør i framtidig planarbeid sørge for at innbyggernes innstilling til den lokale reiselivsaktiviteten blir inkludert i involveringsprosesser. Slike undersøkelser vil gi et bilde av om turisttrafikken er høyere enn hva lokalsamfunnet tåler, og som innbyggere og tilreisende aksepterer.

⁶ [DNT Merkehandbok for skilting og stibygging](#)

- Gir rapporter og leserinnlegg i lokal presse og i sosiale medium inntrykk av at omfanget av turismen gir negative konsekvenser?
- Er turismen i området et viktig lokalpolitisk tema, og blir det håndtert på en måte som er god for innbyggerne?
- Er det pågående konflikter som splitter lokalmiljøet?
- Påvirker reiselivsaktiviteten den frivillige innsatsen på stedet i negativ retning?
- Er utbyggingen av hytter og fritidsbosteder av en slik art at det har negativ effekt på lokalmiljøet?
- Finnes det innbyggerundersøkelser som kartlegger innbyggernes synspunkt på turismen og omfang på aktiviteten?
- Finnes det gjesteundersøkelser for reisemålet?
- På hvilken måte har de fastboende kontakt eller møtepunkt med turister, og hvordan arter denne kontakten seg?
- Skaper turismen i regionen utfordringer for urbefolkning på stedet?
- Tar reiselivsnæringen som driver i området hensyn til de fastboende sine interesser?

3.5 Klima og miljø

Reiselivsnæringen er nå næring i sterk vekst og vil påvirke klima og miljø. All reisevirksomhet medfører lokale utslipp, slitasje og utslipp av klimagasser. Målet er å legge til rette for at disse kan reduseres så mye som mulig gjennom ulike tiltak. Formålet er å få en oversikt over utslipp fra reiselivsnæringen. Er de i tråd med lokale, regionale og nasjonale miljø- og klimamål? Tåleevneanalysen bør peke på tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslipp og negativ miljøpåvirkning.

- Kan man hente ut data fra nasjonale eller regionale databaser som viser type utslipp og utslippskilder? For eksempel CO₂-utslipp på besøkendes reise til/fra og på reisemålet?
- Hvor kommer gjestene fra (nær- eller fjernmarkeder), og hva slags transportmiddel bruker de?
- I hvilken grad blir reisemålet markedsført mot fjernmarkeder?
- Har kommunen etablert målestasjoner og gjennomført lokale målinger for utslipp til luft, land og eventuelt vann eller sjø som er dokumentert?
- Er krava i forurensningsforskriften om lokal luftkvalitet oppfylt?
- Er det identifisert annen type forurensning på reisemålet, som for eksempel støy, lys- eller visuell forurensning?
- Er avfallshåndtering og forsøpling et problem knyttet til turismen, inklusiv fritidsbosteder?
- Hvor stor del av cruiseanløpene nytter seg av tilbudet om landstrøm?
- Nyttar havnen EPI (Environmental Port Index) for å minimere utslipp fra cruiseskip?
- Har man god nok kapasitet på ladestasjoner for bil og skip?
- Skaper reiselivsaktiviteten utfordringer for økosystemene?
 - Erosjon av kystlinjer og fjordene?
 - Utslipp i- og slitasje på fjordene?
 - Fremmede arter som kommer til regionen ved reiselivsaktivitet?
- Hvordan rangerer kommunen på «naturkampens rangering»⁷ for ivaretagelse av natur?
- Hvordan rangerer kommunen på «Norsk Klimamonitor»⁸ for hvor klimaendringer blir størst?

⁷ <https://naturkampen.sabima.no/>

⁸ <https://klimamonitor.no/analysar/kommunerangering-2024>

- Er det tilrettelagte kollektivløsninger som gjør det lett for besøkende å ta del i det offentlige transporttilbudet?

3.6 Økonomisk tålegrense

En øvre, økonomisk tålegrense er lite relevant å vurdere, men det vil være relevant å kartlegge hvor stor verdiskapningen til reiselivet utgjør og i hvilken grad verdiskapningen ligger igjen lokalt. En nedre tålegrense er mer tjenlig å vurdere, siden lave inntekter fra turisme vil kunne medføre at færre lokale leverandører finner det interessant å drive med reiseliv. Formålet med turisme som næring er blant annet at denne skal bidra til høy lokal og regional verdiskaping. Behovet for å avgrense aktiviteten må derfor sees i sammenheng med de andre dimensjonene, og i forhold til bærekraft innenfor miljø, klima og miljøsamfunn. Slik kan man vurdere om verdiskaping og annen økonomisk effekt av reiseliv er av en slik art at den alene forsvarer offentlige og private driftskostnader og investeringer som blir gjort på reisemålet. Mange reisemål opplever økonomisk lekkasje, og det vil være en fordel å få mer kunnskap om hvilke segment dette gjelder, og hvordan man kan redusere slike lekkasjer.

- Hvor stor er den lokale verdiskapningen knyttet til reiselivsvirksomheten på reisemålet.
 - Står den i forhold til eventuelle ulemper?
- Hvor mange lokale arbeidsplasser er knyttet til reiselivet lokalt?
 - Sesong- eller helårslige arbeidsplasser?
- Hva betyr reiselivsvirksomheten i form av skatter og avgifter?
 - Kommunale skatter og inntekter?
- Hva er gjennomsnittlig omsetning per gjest på reisemålet?
- Hva er døgnforbruket per gjest etter type overnatting på reisemålet?
 - Fordelt på ulike gjestetyper og overnattingsformer
- Er det høy bruk av lokale leverandører knyttet til reiselivsaktiviteten?
- Er det stor økonomisk lekkasje ut av kommunen/reisemålet?
- Er verdiskapningen sesongbasert eller er den fordelt over hele året?
- Gir reiseliv som næring positiv økonomisk effekt ut over eget reisemål/kommune?
- Hva hindrer lokal verdiskaping, for eksempel når det gjelder
 - Mangel på arbeidskraft
 - Mangel på husvære
 - Manglende infrastruktur
 - Mangel på entreprenører og lokale aktører

3.7 Visuell tålegrense

En visuell tålegrense kan omtales som et helkapslig inntrykk av området. Visuelle miljø kan være siktlinjer, kvalitet på arkitektur, tilrettelegging eller slitasje i naturen og opplevelsen av stedet med den aktiviteten som skjer. Den visuelle tålegrensen er subjektiv, og undersøkelser blant innbyggere og gjester vil gi gode indikasjoner om dette. Husk at effekten også kan være positiv, for eksempel ved at det blir pyntet med blomster, hus bli malte og nye bygg er laget med omtanke for lokal profil og

identitet. På den andre siden kan tiltak innført i beste mening være dårlig forankret med tanke på lokal byggeskikk og tradisjon.

- Påvirker reiselivsaktiviteten de visuelle kvalitetene til området sine særegne trekk?
- Er det synlige faktorer som er resultat av reiselivets behov eller reiselivsaktiviteten på stedet?
 - Servicebygg for reiselivet?
 - Suvenirbutikker i by- og bygdesentrum?
 - Sightseeing-busser?
 - Store båter i havnen?
 - Opphopning av gjester?
 - Bobilparkering eller camping utenfor tilvist plass?
 - Slitasje i naturen?
 - Pynt og dekorasjon av gater og uterom?
 - Annet?

3.8 Juss, politikk og forvaltning

I denne dimensjonen omtaler vi politiske rammevilkår, kommunale og regionale planer som legger føringer for reiseliv som næring og gjeldende lovverk. Hva er kommunens juridiske handlingsrom og hvordan blir handlingsrommet brukt? Blir det på noen måte overskridt, slik at man bryter lover og forskrifter? Det er også viktig å vurdere om reiselivsaktiviteten kan komme i konflikt med lover og forskrifter, eller med kommunens egne målsetninger. Videre vurderer man reisemålets sikkerhets- og beredskapsnivå, og hvordan reiselivsnæringen påvirker kommunal og/eller regional beredskap.

Viktige spørsmål å vurdere:

Planer og styring

- Har kommunen planer for utvikling og håndtering av reiselivsaktiviteten?
- Følger kommunen opp egne planer i praksis?
- Har kommunen en fungerende reisemålsledelse?
- Har reisemålet satt grenser for antall skip og passasjerer i havn og blir disse grensene respektert?
- Har reisemålet satt grenser for antallet på personer til samme tid til samme sted?
- Involverer kommunen eller reisemålsledelsen innbyggerne når man vurderer effektene av næringsaktiviteten?

Belastning og tilpassing

- Er den samlede belastningen fra reiselivet i tråd med kommunale og regionale mål og avgrensinger, for eksempel når det gjelder:
 - Klimagassutslipp
 - Bruk av naturressurser og areal
 - Folkehelse
 - Trafikktrygghet
- Påvirker reiselivet grunneierinteresser eller -retter knyttet til bruk av natur og landskap?

Lovverk og håndheving

- Kjenner kommunen til sitt eget handlingsrom i lovverket, for eksempel når det gjelder:
 - Regulering av ferdsel i naturen
 - Regulering av cruiseturisme
 - Korttidsutleige
 - Bruk av forskrifter, avgifter og vederlag
- Følger næringsaktører lovverket til skatt, lønns- og arbeidsforhold, mva, løyve for persontransport, skjenkeløyve?
- Har kommunen eller andre offentlige aktører kapasitet til å håndheve regelverk, som for eksempel:
 - Parkeringsforskrifter
 - Naturmangfoldsloven
 - Friluftsløven
 - Plan- og bygningsloven
- Sikrer man at aktivitetene skjer i samsvar med for eksempel:
 - Miljøforskrifter og forurensningsloven
 - Kulturminneløven
 - Lov om forvaltning av naturmangfold når det gjelder nasjonalparker, landskap, dyreliv, planteliv og geologiske forekomster
 - Vegtrafikkloven
 - For reisemål som har cruisehavn: Havne- og farvannsloven

Sikkerhet og beredskap

- Er hensynet til besøkende innarbeidet i kommunens beredskapsplaner?
- Representerer reiselivet aktiviteter som kan medføre fare for liv og helse?
- Har kommunen eller reisemålet ressurser til å håndtere negative hendelser som følge av turisme?
- Er reiselivsnæringen en økonomisk belastning for det offentlige beredskaps- og helseapparatet?
- Har man tilgjengelig statistikk for redningsaksjoner, ulykker og uønska hendelser?
- Hva sier klimamonitor om klimarisiko på reisemålet?

4. Metode for datainnhenting

Det er flere metoder for å innhente relevant informasjon til arbeidet med analysen.

For å unngå merarbeid og at det blir for mange møter/prosesser på samme tid, bør man involvere innbyggere, med flere i eksisterende prosesser. Det er viktig at aktørene på reisemålet stiller tilgjengelig informasjon til rådvelde, slik at man får en mest mulig effektiv prosess. Kommunen har vanligvis gode kunnskapsgrunnlag fra ulike planprosesser, og destinasjoner som er i merkeordningen har allerede mye dokumentert. Det er viktig at man ser realistisk i forhold til tidsrammen og hva man

faktisk kan få fram av tilgjengelige data. Finnes det forskningsrapporter eller undersøkelser som er relevant for reisemålet, så er det en fordel å kunne bruke disse inn i analysen.

4.1 Dokumentanalyse

Det som finnes lokalt av dokument, rapporter, lokale planer og eventuelt tidligere forskningsrapporter og -studier bør kartlegges og gjennomgås.

Eksempel på dette kan være kommunale planer, reisemålsstrategi, besøksstrategier, ringvirkningsanalyser, verdiskapningsanalyser og innsikt fra merkeordningen.

4.2 Undersøkelser

Det kan være behov for å skaffe ny kunnskap eller oppdatere tidligere undersøkelser. For å kunne analysere den sosiale dimensjonen av turismen på reisemålet, bør man ha oppdaterte innbygger- og gjesteundersøkelser. Dersom disse ikke er oppdaterte eller eksisterer bør de gjennomføres, men det må avklares før oppstart av prosjektet. Her kan en spørreundersøkelse som kombinerer kvantitative og kvalitative element være nyttig. Reisemål som er merket som bærekraftige reisemål gjennom Innovasjon Norges merkeordning gjennomfører innbyggerundersøkelser som en del av merkeprosessen hvert tredje år. Digitale undersøkelser kan også brukes i undersøkelser blant innbyggerne eller lokale aktører i reiselivet. Fordelene er at man sparer tid og kan nå bredere ut til flere på reisemålet.

4.3 Befaring på reisemålet

Befaring på attraksjoner med mye besøk, stier og andre turmål er nyttig for å skape seg et bilde av situasjonen. Dersom reisemålet er en cruisehavn, er det også nyttig å besøke reisemålet både uten cruiseskip og når det ligger ett eller flere cruiseskip i havnen. Før gjennomføring av en spørreundersøkelse blant innbyggere eller besøkende vil en befaring av stedet som en tåleevneanalyse skal gjelde for, gi en god forståelse av stedet og sikre at spørsmålene blir relevante for det aktuelle reisemålet.

4.4 Samtaler og intervju med relevante aktører

Samtaler med relevante aktører i og rundt reiselivet på de ulike stedene er nyttig for å forankre arbeidet, få god innsikt og informasjon fra ulike sider og få ett bredt grunnlag for de vurderinger som skal gjøres. Problematikk og relevant aktørbilde vil variere fra sted til sted.

4.5 Innbyggermøte

Et alternativ til, eller aller helst tillegg til, innbyggerundersøkelse kan være å gjennomføre innbyggermøte eller arbeidsverksteder der innbyggere blir presentert med en nåværende eller framtidig situasjon på reisemålet/i lokalsamfunnet. Formålet vil være et dynamisk møte der man kan komme i dialog med innbyggerne, mens ulempen er at ikke alle innbyggere deltar eller tar/kommer til orde. Det finnes gode metoder for å få fram ulike synspunkt i denne type møter.

5. Analyse av de ulike dimensjonene

Det vil være hensiktsmessig å gjøre en drøfting for hver dimensjon, som vil være grunnlaget for vurderingen man gjør av de ulike dimensjonene. Analysen blir visualisert ved hjelp av trafikklys, grønt, gult eller rødt.

Analysen vil ofte synliggjøre at ulike deler av et reisemål vil ha ulik vurdering under de ulike dimensjonene. Det er viktig å få med den lokale geografiske variasjonen i vurderingen av de ulike dimensjonene i trafikklysvurderingen.

I analysen vil man deretter se de ulike dimensjonene opp mot hverandre og gjøre vurderinger av hvordan de hver for seg og sammen påvirker reisemålet. Man bør legge ekstra vekt på innbyggerne og næringsaktørenes opplevelser av reisemålet i vurdering av tåleevnen til et reisemål.

Funnene i analysen bør vurderes opp mot de ulike måldokumentene, som masterplan, kommuneplaner og gjerne reiselivsstrategier. Basert på en helkaplig vurdering vil man gjøre anbefalinger av tiltak basert på de funnene man har gjort i prosessen og analysen som er gjennomført.

Tabellen under viser et eksempel på hvordan man kan visualisere tålegrensene i en tåleevneanalyse.

Dimensjon	Parameter (hver dimensjon kan ved behov deles i flere parametre)	Grønt nivå <i>Forholdet er Tilfredsstillende, men man må alltid se etter forbedringspotensiale</i>	Gult nivå <i>Forholdet må følges opp og tiltak bør vurderes</i>	Rødt nivå <i>Forholdet er ikke tilfredsstillende. Tiltak er nødvendig</i>	Kommentar
Sosial dimensjon	Innbygger				
	Besøkende				
	Frivillighet				
Klima og miljø					
Økonomisk					
Kultur					
Natur					
Infrastruktur					
Visuell					
Juridisk og politisk					

Tabell 1: Visualisering av dimensjonene

6. Bruk av tåleevneanalysen

Tåleevneanalysen kan være et godt verktøy for politikere og administrasjon i arbeidet med både lokalsamfunnsutvikling og reisemålsutvikling lokalt.

Den bør brukes som et kunnskapsgrunnlag for kommunale planer som blir konkrete styringsverktøy for hvordan man skal utvikle reiselivet lokalt eller regionalt.

Innhenting av innsikt involverer bred medvirkning av både innbyggere og næring, og det er en forventning til oppfølging og tiltak. Derfor er det viktig at kunnskapsgrunnlaget og anbefalingene blir tatt opp, vurdert og omsatt til handlingsplaner og konkrete tiltak, som igjen kontinuerlig må følges opp for å nå de overordnede målene for utvikling av reiselivet lokalt. Det vil være behov for tiltak som vil gi effekt på kort sikt og det vil være tiltak som vil være mer langsiktige. Det er viktig at man i reisemålsledelsen tar de vanskelige diskusjonene, for å sikre at man får gjort nødvendige tiltak som sikrer at tålegrenser ikke blir overskredne.

Det er viktig å se at en tåleevneanalyse både skal kartlegge muligheter og avgrensinger av reiselivet og at den skal være et verktøy til bedre styring som skal bidra til mer lokal verdiskapning og et bedre lokalsamfunn for både innbyggere og besøkende.

En tåleevneanalyse synliggjør effektene av reiselivet på reisemålet bredt og derfor krever oppfølgingen av tåleevneanalysen en bred involvering og god forankring. En reisemålsledelse med bred involvering lokalt er naturlig som ansvarlig for oppfølging av tåleevneanalysen og for oppfølging av nødvendige tiltak for å følge denne opp.

6.1 Planer, strategier og måldokument

På et reisemål vil det ofte være ett eller flere styringsdokument som handler om reiseliv. Reiseliv kan være nevnt som en viktig næring i kommunale plandokument, men styringsplanene har gjerne form av reiselivsstrategier, besøksforvaltningsplaner eller besøksstrategier med tilhørende handlingsplan som oftest er utarbeidet av destinasjonsselskapet i regionen. Kommunen er i varierende grad involvert i arbeidet. For eksempel stiller Merkeordningen for bærekraftige reisemål krav om at en helskaplig reiselivsstrategi eller masterplan skal utarbeides, og at den skal være vedtatt i kommunestyret.

Erfaringer⁹ viser at den beste måten å sikre god forankring av besøksforvaltningsarbeidet, er om temaet inngår i kommunens egne styringsdokument. Dette tydeliggjør kommunens rolle i arbeidet og gjør at hensynet til hvordan reiselivsaktiviteten påvirker de fastboende, blir en del av lovpålagte hørings- og involveringsprosesser som uansett må utføres. Tåleevneanalysen vil gi verdifull innsikt i arbeidet med en masterplan eller andre styringsdokument som gjelder reiselivsutviklingen, uansett om disse er kommunens egne eller næringas strategier og planer. Kunnskapsgrunnlaget som ligger i tåleevneanalysen, kan og bør brukes av kommunen i eget planarbeid. Tåleevneanalysen kan være ett eller flere verktøy for god besøksforvaltning, og reisemålsledelsen bør ha en plan for hvordan kunnskapsgrunnlaget med jevne mellomrom skal oppdateres. Slik kan utviklingen følges over tid, og justere tiltak i tråd med oppdatert kunnskap.

Det kan være hensiktsmessig at kommunene tar besøksforvaltning inn i kommuneplanens samfunnsdel. Denne er et sentralt styringsdokument, har politisk forankring og gir lokalbefolkningen en stemme gjennom deltakende prosesser. Det er også viktig at kommuneplanens arealdel reflekterer kommunens ambisjoner for reiselivsutvikling. Både når det gjelder areal som skal utvikles og når det gjelder områder som skal skjermes.

Andre aktuelle kommunale styringsverktøy for reiseliv kan være transportplaner, trafiksikringsplaner, sti- og løypeplaner, kulturminneplaner, nærings- eller temaplan for reiseliv eller tydelige og retningsgivende tiltak i enkeltsaker.

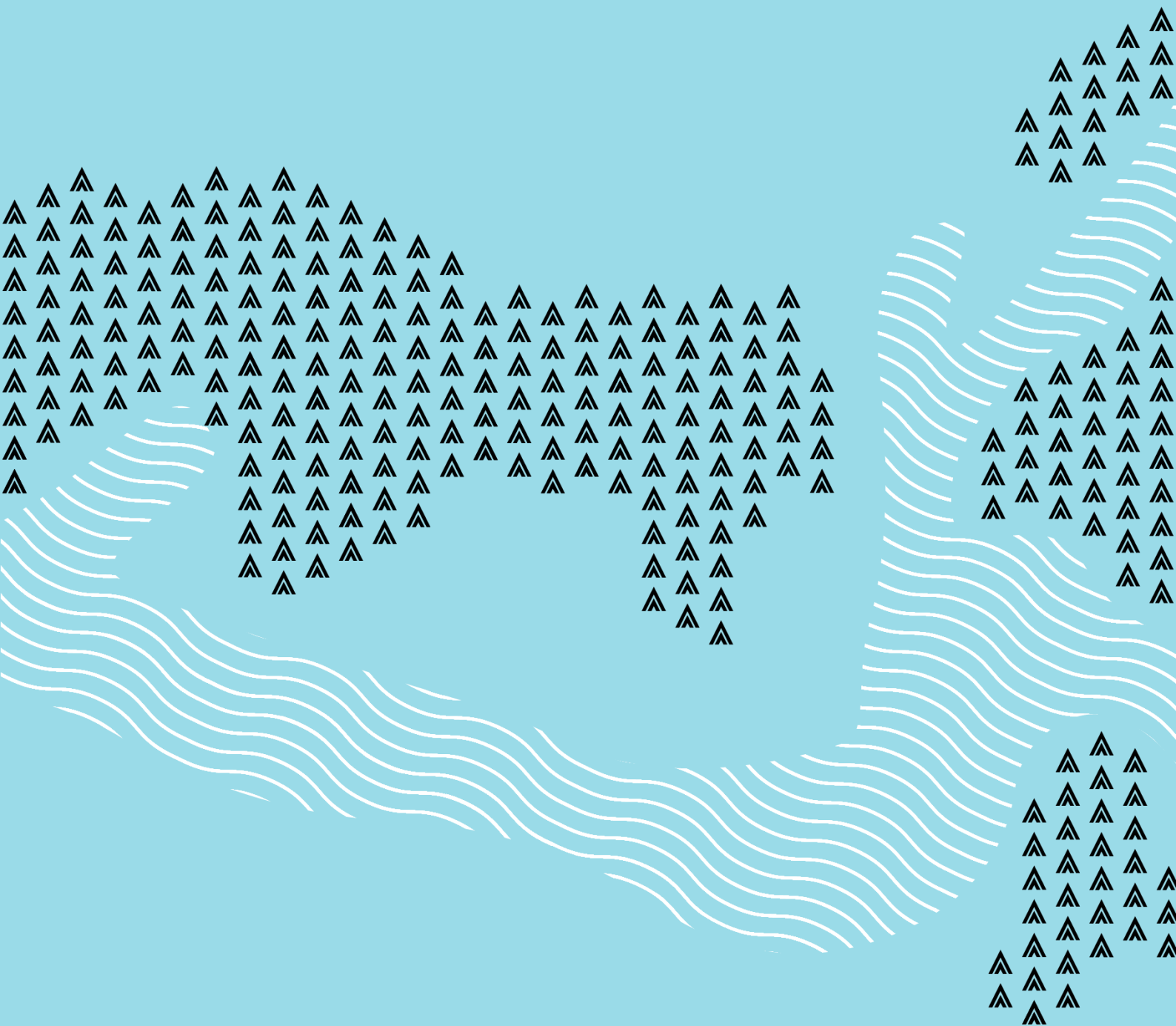
Tåleevne og reisemålets håndteringsevne er ikke absolutte mål. Tåleevnen er elastisk og kan forbedres gjennom gode tiltak. Derfor er det viktig å arbeide systematisk med tiltak som forbedrer områder der aktiviteten ligg tett opptil tålegrensen eller der det er nødvendig å avgrense besøk. Dersom man ønsker å opprettholde eller øke antallet på turister, må man jobbe med tiltak som forbedrer håndteringsevnen på reisemålet.

⁹ [Besøksforvaltning i distriktkommuners samfunns- og arealplanlegging](#)

7. Kilder og datagrunnlag

Det finnes allerede mye data og innsikt tilgjengelig og det er viktig at man i starten kartlegger hva man trenger og hva man eventuelt har.

Det er utarbeidet en liste over ulike viktige kilder. [Lenke til egen tabell for dette ligger på Vestland fylkeskommunes nettsider.](#)



vestlandfylke.no