



Rettleiar for toleevneanalyse

Innhald

Forord.....	4
1. Innleiing.....	1
2. Kort om toleevneanalyse	2
2.1 Kva er ei toleevneanalyse?	2
2.2 Toleevneanalyse som verktøy.....	3
2.3 Eigarskap og involvering	4
2.4 Kvifor toleevneanalyse?.....	5
2.5 Tidsbruk og gjennomføring	5
2.6 Skildring av reisemålet	6
3. Dimensjonar i ein toleevneanalyse.....	6
3.1 Infrastruktur og transport.....	7
3.2 Besøkstrykk og trafikk på reisemålet	8
3.3 Naturressursar og kulturminne	9
3.4 Sosial tolegrense	10
3.5 Klima og miljø	11
3.6 Økonomisk tolegrense.....	12
3.7 Visuell tolegrense	13
3.8 Juss, politikk og forvaltning	13
4. Metode for datainnhenting	15
4.1 Dokumentanalyse	15
4.2 Undersøkingar	15
4.3 Synfaring på reisemålet.....	16

4.4 Samtalar og intervju med relevante aktørar.....	16
4.5 Innbyggarmøte	16
5. Analyse av dei ulike dimensjonane	16
6. Bruk av toleevneanalysen.....	18
6.1 Planar, strategiar og måldokument	18
7. Kjelder og datagrunnlag	19

Forord

Denne rettleiaren skal bidra til å styrke bestillaren sin evne til å vurdere korleis ein går fram og kva ein vektlegg i ein toleevneanalyse for reisemålet.

Her blir det forklart kva ein toleevneanalyse bør innehalde, og kva metodar ein kan nytte og korleis bruke toleevneanalysen som eit kunnskapsgrunnlag for handlingsplanar for besøksforvaltning og reiselivsutvikling. Rettleiaren skal også bidra til å avklare forventningar mellom bestillar og den som skal utføre analysen. Ei tydeleg forventningsavklaring er nødvendig for at oppdragsgivar og den som skal utføre arbeidet skal ha felles forståing for kva som skal vere inkludert.

Vestlandet har den største delen av cruiseturisme i Norge, og fleire reisemål var tidleg ute med å arbeide fram toleevneanalysar. Vestland fylkeskommune har jobba målretta med besøksforvaltning sidan 2021, og alle destinasjonsselskapa i Vestland har gjennomført, eller er i prosess med sertifiseringsarbeidet for Merket for bærekraftig reisemål. I takt med auka fokus på behovet for besøksforvaltning, aukar også kommunar og reisemål sitt behov for å jobbe strategisk og kunnskapsbasert med utviklinga av reisemålet. Då er det viktig at toleevneanalysen blir eit dokument som ulike aktørar kan samle seg om og ha tiltru til. Vidare er det ønskjeleg at informasjon som allereie er i offentlegheita, er lett tilgjengeleg. Vestland fylkeskommune har derfor tatt initiativ til å utvikle denne rettleiaren og samle relevante data, i regi av prosjektet Besøksforvaltning i Vestland.

I arbeidet med rettleiaren har Vestland fylkeskommune samla eit panel av fagfolk som har jobba med toleevneanalysar på oppdrag for ulike reisemål og kommunar. Saman har vi utvikla dette forslaget til ein beste praksis for kva ein toleevneanalyse skal inkludere, og korleis ein bør gå fram i arbeidet. Dei som har delteke 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 faggruppa sine tidlegare arbeid med toleevneanalysar og reisemålsutvikling.

Ei referansegruppe har bestått av representantar frå destinasjonsselskap, kommunar og fylke i heile landet. Ved å lage ein rettleiar som synleggjer dei ulike dimensjonane som må vurderast, er målet vårt at det skal være enklare å produsere eit kunnskapsgrunnlag som reisemålet kan leggje til grunn i plan- og forvaltningsarbeidet, og som er ei rettesnor for korleis næringa kan bidra til berekraftig reiselivsutvikling på staden.

Bergen, 04.02.2026

1. Innleiing

Reiselivet er ei viktig næring for Norge, som skapar arbeidsplassar, aktivitet og attraktivitet til lokalsamfunn gjennom auka bulyst og blilyst. Dei siste åra har Norge hatt ein stor vekst i reiselivet og veksten ser ut til å fortsette.

Reiselivet skjer i stor grad i fellesområda i eit lokalsamfunn. Når turismen aukar, ser vi utfordringar med det vi kallar «reiselivet sine skjulte kostnader». Vekst i reiselivet kan legge press på infrastruktur, lokal bustadmarknad, og føre til skadar og slitasje på både natur og kulturminne. Dersom innbyggjarane mistar trivsel og tilhøyrse til lokalsamfunnet, og den viktige dugnadsanda forsvinn, vil turismen forringe livskvaliteten til dei fastbuande, kvaliteten på gjesteopplevinga og staden sitt omdømme som reisemål. Utslepp frå alle transportformer er ei stor klimautfordring og må vere med i vurderinga av reisemålet si toleevne.

Ordet «overturisme» blir ofte nytta i media for å beskrive utfordringar dei lokale opplever i høgsesong. På Vestlandet er realiteten at reiselivsnæringa framleis treng fleire turistar utanom sommarsesongen for å sikre heilårs sysselsetting og økonomisk berekraft i næringa. Samtidig er det ønske om ei større lokal styring over reiselivsutviklinga, slik at dei presspunkta som har opphoping av gjester på enkelte tidspunkt, betre kan fordele, avgrense og styre aktiviteten. Slik kan fleire stader oppleve meir besøk, innanfor rammene for god besøksforvaltning.

Toleevneanalysen vil ikkje nødvendigvis gi eit konkret tal på kor mange turistar reisemålet vil tole, då ulike faktorar kan spele inn. Toleevneanalysen skal derimot beskrive og drøfte kva som er det akseptable nivået på turisme på reisemålet i ulike dimensjonar.

Toleevneanalysen er eit **kunnskapsgrunnlag** for å utvikle strategiar eller kommunale planar som blir konkrete styringsverktøy til arbeidet med å legge føringar for korleis ein skal utvikle reisemålet lokalt eller regionalt. I arbeidet med ei toleevneanalyse er det fleire viktige omsyn som må takast for å sikre ein god balanse.

Det er ein fordel for god besøksforvaltning at toleevneanalysar og andre kunnskapsgrunnlag blir brukt i handlingsplanar og blir fylgt opp gjennom konkrete tiltak og vurdert på nytt når situasjonen endrar seg. Ein kan ta med seg erfaringar frå eit område til andre område med tilsvarande utfordringar.

Kunnskap om reisemålet sin kapasitet og bereevne er viktig i arbeidet med besøksforvaltning. Besøksforvaltning har tradisjonelt vore utøva i verna område, som til dømes nasjonalparker. No fører auken i besøkstal til at fleire kommunar og reisemål også må sjå nærare på korleis ein best skal handtere veksten i by- og bygdemiljø. Ein må sjå reiselivet som eit heilskapleg økosystem, der vi ser samfunnsutvikling, reiselivsutvikling og lokalsamfunnsutvikling i samanheng. Toleevneanalysen skal vere eit relevant verktøy for alle reisemål i heile landet.

Innovasjon Norge si merkeordning «Merket for bærekraftig reisemål» er eit verktøy som bidreg til meir systematisk og kunnskapsbasert utvikling på norske reisemål. Saman med all anna kunnskap merkeprosessen gir, representerer ordninga ei viktig profesjonalisering av norske reisemål. Ein

toleevneanalyse er ikkje noko krav i merkeordninga, men kan på mange reisemål vere eit viktig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med strategi og besøksstyring. Gjennom eigne indikatorar i ordninga for cruisedestinasjonar ligg det til dømes til grunn at ein skal gjennomføre ein involverande prosess på reisemålet for å finne eit bestemt øvre tal på cruiseskipanløp og -gjester gjennom året.

2. Kort om toleevneanalyse

2.1 Kva er ei toleevneanalyse?

Arbeidet med tolegrenseanalysar utanfor verna område har historisk vore assosiert med reisemål som har opplevd trengsel, slitasje og utfordringar knytt til store besøkstal.

Tolegrenser for turisme kan vurderast ut frå ulike dimensjonar¹, til dømes infrastruktur og transport, besøkstrykk og trafikk på reisemålet, naturressursar 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 eit reisemål. Omgrepet «carrying capacity»² eller «bereeve» er definert som terskelen for når turismen har ført til at fasilitetar eller kapasitet er utnytta maksimalt. Går ein over denne terskelen, kan naturen, miljøet eller besøksopplevinga bli forringa. *Toleevne-omgrepet* set søkelys på reisemålet si evne til å handtere den samla belastninga når alle dimensjonane er tatt omsyn til.

Omgrepet overturisme³ er definert som reisemål der vertskap og gjester, lokalbefolkning og besøkande opplever at det er for mange besøkande, og at livskvaliteten i området eller kvaliteten på opplevingar er forringa på ein uakseptabel måte.

For å unngå, eller for å handtere overturisme kan det vere nyttig å sjå på omgrepet «Limits of Acceptable Change» (LAC) – forstått som at all ressursbruk fører til endring. Kunnskap om kor stor og kva slags endring som er akseptabel, er nyttig for å forvalte ressursar i eit reisemål. Slik styring krev eit rammeverk. Modellen for LAC vart primært utvikla for å forvalte verneområde og sårbare naturtypar og vart seinare føreslege som eit nyttig planleggingsverktøy for turisme, særleg dersom berekraftig reiseliv er eit hovudmål⁴. Hovudfokus er då meir retta mot kva slags situasjon ein ynskjer å ha i eit reisemål, meir enn å sjå kor mykje eit område, eller eit reisemål kan tole.

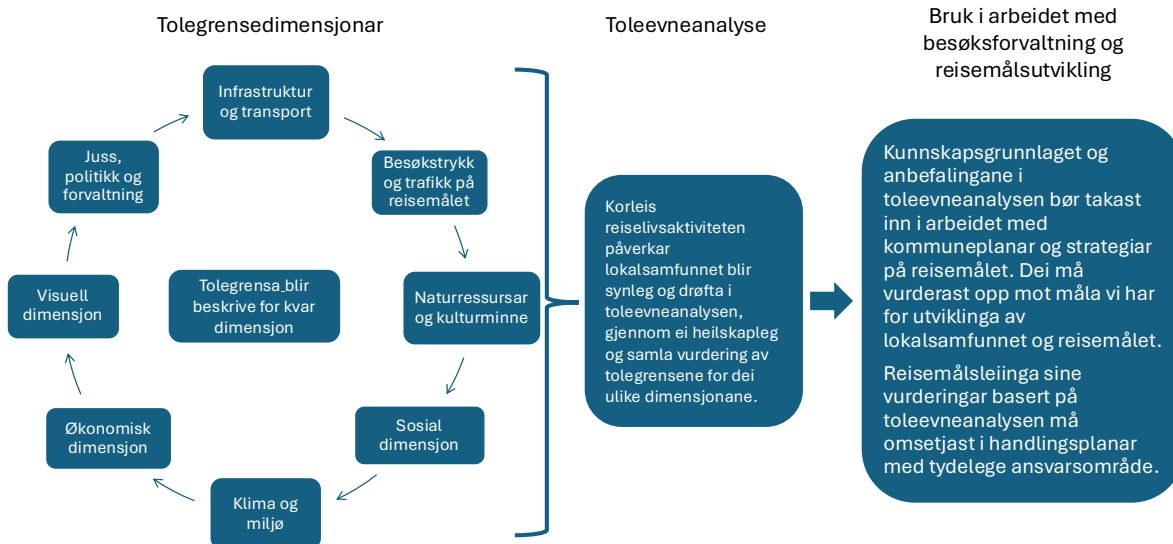
Ein analyse av dei ulike dimensjonane si tolegrense, vil til saman danne eit kunnskapsgrunnlag. Dette kan brukast når ein skal vurdere om endringane reiselivet påfører lokalsamfunnet, er innanfor dei grensene innbyggjarane og kommunen vurderer som akseptable. Reisemålet si handteringsevne og innstilling kan påverke dei enkelte tolegrensene, og den samla toleevna 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 korleis kvar dimensjon har ei tolegrense som må greiast ut kvar for seg. Reisemålet si toleevne for turisme blir vurdert gjennom ei heilskapleg og samla vurdering av tolegrensene.

2.2 Toleevneanalyse som verktøy

Ein toleevneanalyse er eitt av fleire verktøy som inngår i heilskapleg og god besøksforvaltning av eit reisemål. Toleevneanalysar er tradisjonelt brukt på mykje besøkte stader, men kan også brukast på stader som treng meir besøk. Toleevneanalyse er dermed kunnskapsgrunnlag både for forvaltning og utvikling. Ein føresetnad er at innsikta frå toleevneanalysen blir brukt både av næring og kommune som premiss for planlegging og rammesetting for reiselivet, og for å ta vare på innbyggjarane og å styrke den lokale handteringsevna.

Figur 2 under viser rolla til toleevneanalysen som kunnskapsgrunnlag for strategiutvikling og planarbeid. Den sirkulære modellen illustrerer at forvaltningsarbeidet på eit reisemål er ein kontinuerleg prosess der utgangspunktet for forvaltning og utvikling bør vere lokalsamfunnet sine ønskjer og mål for reiselivsutviklinga. Det er viktig at det er eit tydeleg mål for kva reiselivet skal bidra med i lokalsamfunnet og kva lokale verdiar reiselivet skal bygge på.

Situasjonsanalysen skal avdekke status, mogelegheiter og utfordringar. Han skal også avdekke behovet for ny kunnskap, som til dømes ein toleevneanalyse. Lokale verdigrunnlag, status og den nye kunnskapen blir utgangspunktet for å definere mål og utvikle strategi, som skal formaliserast, gjennomførast og evaluerast.

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



Figur 2: Toleevneanalysar som ein del av heilskapleg reisemålsutvikling

2.3 Eigarskap og involvering

Arbeidet med ein toleevneanalyse bør vere breitt forankra på reisemålet. Har ein etablert ei reisemålsleiing, vil det vere naturleg at denne har ei sentral rolle i arbeidet og kan fungere som ei styringsgruppe. Ei reisemålsleiing bør vere forankra i kommunen, og ha brei samansetting frå næring, frivillige lag og organisasjonar, samt ulike sektorar i kommunen⁵. Kommunen er planmynde og har ansvar for samfunnsutviklinga og vil derfor ofte ha det overordna ansvaret for mange av oppfølgingspunkta i ein toleevneanalyse.

⁵ [NOU 2023:10 Leve og oppleve](#)

Om reisemålsleiing ikkje allereie er etablert, kan arbeidet med toleevneanalysen vere eit godt høve til å starte arbeidet med å etablere denne. Gjennom etablering av ei styringsgruppe kan ein få kartlagt dei partane som bør vere med, og sikre den breie og gode forankringa som er nødvendig.

Mange reisemål omfattar fleire kommunar, noko som gjer at turismen i ein kommune kan ha store konsekvensar for nabokommunane. For å kunne ta stilling til spørsmål som går på tvers av kommunegrensene, treng kommunane å samarbeide. Dette kan gjerast anten gjennom ei regional reisemålsleiing, i regionale strategiar eller i eit allereie etablert interkommunalt samarbeid. Det er viktig at ein tidleg i prosessen avklarar rolla og mandatet til styringsgruppa og det må gjerast ei tydeleg avklaring av omfanget av oppdraget og forventninga til leveransen.

2.4 Kvifor toleevneanalyse?

Å gjennomføre ei toleevneanalyse gir innsikt og kunnskap, i arbeidet med analysen må ein våge å stille dei vanskelege spørsmåla og ta viktige diskusjonar på reisemålet. Det kan vere ein fordel å få eit blikk utanfrå for å belyse utfordringar og mogelegheiter som ein lokalt gjerne ikkje sjølv ser eller har blitt vande med.

Eit grunnleggande premiss for ein god toleevneanalyse er at han reflekterer det aktuelle reisemålet. Vi rår derfor til at reisemålet før oppstart avklarar bakgrunnen for kvifor ein treng ein toleevneanalyse. Er det særskilte utfordringar som ligg til grunn? Til dømes press på enkelte lokalsamfunn, slitasje i enkelte naturområde eller på enkelte kulturminne? Eller press frå visse typar besøkande og i visse sesongar? Er det kanskje meir eit ynskjer om å vere føre var? Eller kan det vere for å få ei meir heilskapleg oversikt over mogelegheiter og utfordringar?

Dei åtte dimensjonane kan vere meir eller mindre aktuelle eller viktige for reisemålet, og ein bør derfor prioritere dei dimensjonane som i utgangspunktet ser ut til å ha størst betydning for reisemålet. Det er viktig å ha ein gjennomgang av kva datagrunnlag og innsikt ein allereie har – og kva ein må prioritere å hente inn som ein del av prosessen. Slik tar ein opp viktige tema og kan handsame desse med nok tyngde til at dei toler ein debatt, medan andre tema kan ha lågare prioritet for det konkrete reisemålet.

Ved ein toleevneanalyse på regionalt nivå med fleire kommunar, er det viktig å avklare på førehand kor omfattande analysar ein skal gjere på det enkelte kommunenivået. Kva stader i kommunane er det viktigast å sjå nærare på?

2.5 Tidsbruk og gjennomføring

Storleiken og kompleksiteten av reisemålet vil avgjere kor lang tid det tar å gjennomføre ein toleevneanalyse. Det er ein fordel om delar av feltarbeid og datainnsamling skjer i høgsesong for å sikre best mogeleg forståing av området gjennom eigne observasjonar. Ein må minimum rekne med 4-6 månader. På reisemål med fleire sesongar eller reisemål med variert kundegrunnlag, kan det vere nødvendig å gjennomføre undersøkingar til ulike tider på året. For å sikre god deltaking frå

næringslivet kan det vere ein fordel å gjennomføre datainnsamlinga utanfor høgsesong, medan innbyggjarundersøkingar kan med fordel utførast i hovudsesong.

Erfaring viser at det er nødvendig med diskusjonar og forankring av arbeidet med ein toleevneanalyse. Behovet for presstid i arbeidet må derfor ikkje undervurderast. For å få eit godt resultat, er det viktig at det blir tydeleg presisert kva omfang arbeidet skal ha og kva som skal vere omfatta. Dette gjeld særleg når oppdraget blir satt ut til eksterne aktørar, slik at det ikkje oppstår tvil om kva som er inkludert i bestillinga og kva som er lagt inn i tilbod og pris frå leverandøren.

2.6 Skildring av reisemålet

Den som skal arbeide fram sjølve toleevneanalysen vil trenge ein kort og overordna omtale av reisemålet som utgangspunkt for arbeidet. Her dreiar det seg om overordna forhold som naturlege føresetnader, kva type turisme, folketalet, sesongvariasjonar, reiselivsnæringa si relative betydning når det gjeld verdiskaping og arbeidsplassar, planar om utbygging, infrastruktur på reisemålet som har betydning for turismen til og på reisemålet med meir. Denne informasjonen dannar grunnlaget for situasjonsanalysen av reisemålet og gir ein god oversikt over samla infrastruktur og kapasitet på reisemålet.

Det er viktig å hugse at ulike typar besøkande har ulik åtferd. Hyttefolk, campinggjestar og cruisegjestar kan påverke reisemålet på ulike måtar under besøket. Derfor er det hensiktsmessig å gjere tilgjengeleg ei enkel oversikt av dei viktigaste gjestegruppene gjennom året.

3. Dimensjonar i ein toleevneanalyse

Toleevneanalysar bør gjerast på grunnlag av reisemålet sine spesielle særtrekk og ved å vurdere dei ulike dimensjonar og faktorar som til saman utgjer reisemålet. Ulike dimensjonar bør kartleggast i ein toleevneanalyse for at bildet av no-situasjonen skal bli så presis som mogeleg. Sjå figur 1.

Det vil vere naturleg å vekte dimensjonane og spørsmåla under kvar dimensjon ulikt, ut frå kor aktuelle dei er og i kva grad dei påverkar det enkelte reisemålet. Tolegrensedimensjonane må vurderast i høve til kvarandre, og i høve til samla effekt på reisemålet. Vidare må dimensjonane vurderast opp mot lokale, regionale og nasjonale mål, og korleis ein ønskjer å ha det på reisemålet. Dersom dei lokale opplever at ein eller fleire tolegrenser er overskride, vil lokal tilfredsheit kunne gå ned og misnøye auke. Dette er eit svært viktig parameter sidan det påverkar bulyst, trivsel og lokalsamfunnet negativt. Stor lokal verdiskaping kan samstundes gjere innbyggjarane si toleranse for høgt besøkstrykk større, til tross for negative konsekvensar.

Åtte ulike dimensjonar i ei toleevneanalyse

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

Under omtalar vi åtte ulike dimensjonar som bør vurderast i analysen.

3.1 Infrastruktur og transport

Med dette meiner vi all type infrastruktur på reisemålet som har betydning for turismen til og på reisemålet. Dette kan vere vegar, hotell, attraksjonar, jarnbane, hamn, flyplass, med vidare. Føremålet er å få ein god oversikt over samla infrastruktur og kapasitet, sett opp mot dagens og venta framtidig bruk. Infrastruktur kan vere fleksibel eller ikkje. Det er viktig å hugse på at det kanskje ikkje vil vere ønskeleg eller mogeleg å auke, flytte eller på andre måtar endre den infrastrukturen som ligg til grunn.

- Kva innfartsårar har reisemålet? Kva vegar fører inn til, eller forbi/nær reisemålet?
- Har regionen flyplass, og har han også internasjonale ruter?
- Er det ferjeruter til reisemålet, frå innland eller utland?
- Er det stor trafikk av turistbussar til og i reisemålet?
- Har reisemålet stor gjennomgangstrafikk?
- Er det stor bruk av personbil på reisemålet?
- Korleis fordeler trafikken seg geografisk på reisemålet i høve til sentrum og periferi?
 - Kva er dei mest besøkte attraksjonane, aktivitetane og opplevingane på reisemålet?
 - Er det nokre særskilte stader som skapar opphoping og fortetting, i så tilfelle til kva tider?
 - Kvar er attraksjonar og opplevingstilbod lokalisert på reisemålet?
 - Har reisemålet ein hovudattraksjon som dei fleste tilreisande ønskjer, og kvar er denne lokalisert?
- Kva er kapasiteten på reisemålet?
 - Hotell
 - Campingplassar
 - Oppstilling for bubil
 - Fritidsbustader
 - Privat innkvartering/kortidsutleige

- Kor mange store skip kan hamna ta i mot samtidig?
- Gjestehamn for mindre båtar
- Besøkskapasitet for dei ulike attraksjonane på reisemålet?
- Konferansefasilitetar
- Arrangement fasilitetar
- Har reisemålet ei hamn som kan ta i mot større eller mindre cruiseskip?
 - Kan det ligge skip på tender på reisemålet?
 - Korleis fordeler desse seg på reisemålet eller andre reisemål i nærleiken?
 - Fører cruisetrafikken på land til utfordringar i form av opphopingar?
 - Skapar cruiseturismen sin bruk av bussar utfordringar på reisemålet?
 - Kjem det store grupper med cruisegjester frå andre hamner?
- Har reisemålet eit sentrum der det meste av overnatting finn stad?
- I kva grad er omliggjande bygder og kommunar brukt til opplevingar med utgangspunkt frå det aktuelle reisemålet?
- Er det god balanse mellom husvære for fastbuande og einingar for kortidsutleige?
- Har reisemålet idrettsarena, konferanse- eller konsertarena som medfører større arrangement med mange tilreisande?
- Er reisemålet dimensjonert for behovet i dag?
 - Offentlege toalett
 - Parkering for besøkande
 - Tømmestasjonar for bubil
 - Vegstandard og kapasitet på vegnettet
- Er det god kapasitet for taxi og offentlig buss på reisemålet?
- Er det hurtigladar for el-bil?
- Er det planar om endring av kapasitet for infrastruktur, som nye vegar, ny hamn, endring i overnattingskapasitet, nye arrangementsarena og nye attraksjonar?
- I kva grad baserer mogelegheit for utvikling seg på lokal dugnad?
- Er det pressområde på reisemålet som skapar negative effektar?
- Er attraksjonar og tilbod knytt til reiselivsaktiviteten universelt utforma?

3.2 Besøkstrykk og trafikk på reisemålet

Her skal ein kartlegge trafikk til og besøk på reisemålet. Føremålet er å kartlegge besøksvolum, kva type gjestar ein har og korleis besøket fordeler seg på reisemålet. Dette bildet skal ein sjå opp mot dagens kapasitet på reisemålet.

Ubalanse mellom sentrum og periferi på reisemålet når det gjeld fordeling av turismen kan medføre negative konsekvensar både i form av trengsel og skeiv verdiskaping. Ved å vurdere punkta nedanfor kan ein få eit godt bilete av korleis besøkande fordeler seg på reisemålet eller i kommunane rundt og om balansen verkar negativt på ein måte som overskrid toleevna til reisemålet. Gjennom innbyggjarundersøkingar, folkemøte, intervju og observasjonar kan innspel samlast som dannar eit subjektivt bilete av situasjonen. Vidare kan ein gjennom trafikktal som viser korleis reisemønsteret fordeler seg til dei ulike områda på reisemålet, få ei meir nyansert og objektiv vurdering av trafikkfordelinga.

- Kva tid er det høgsesong, og korleis fordeler den samla besøksmengda seg på dagar, månadar og i løpet av året, basert på tilgjengelege data?
- Kva er graden av kapasitetsutnytting på reisemålet når det gjeld til dømes
 - Vegnettet
 - Overnatting
 - Attraksjonar
 - Ferjer
 - Cruisehamna
 - Gjestebåthamna
- Kva kjenneteiknar dei besøkande på reisemålet?
 - Korleis kjem dei tilreisande til reisemålet?
 - Kor mange gjestar er dagsbesøkande?
 - Kva er gjennomsnittleg lengde opphald for gjestar til reisemålet?
 - Kva land kjem dei tilreisande frå?
 - Korleis fordeler besøkande seg på ulike buformer/reiseformer?
 - Korleis er fordelinga av samla besøk til reisemålet basert på føremål?
 - Ferje- og fritidstrafikk
 - Kurs- og konferansetrafikk
 - Yrkestrafikk
 - Hytter/fritidsbustader
- Dersom reisemålet har cruiseturisme:
 - Kor mange cruiseanløp og cruisepassasjerar er det?
 - Er det satt ei grense for talet på anløp eller talet på passasjerar per dag?
 - Kor mange av passasjerane går i land?
 - Korleis fordeler cruisetrafikken seg i tid?
 - Kor mange av dei som går i land deltek på organiserte utflukter?
 - Kor lenge ligg cruiseskipa i hamn?
 - Kor stor er delen av cruisepassasjerar i forhold til samla tal på tilreisande på reisemålet, målt i tal på personar?

3.3 Naturressursar og kulturminne

Føremålet med å analysere denne dimensjonen er å få fram fakta og kunnskap om korleis reisetrafikken påverkar natur- og naturressursar i form av slitasje og negativ påverknad. Historiske bygg, kulturminne, kjente museum og samlingar er typiske kulturbaserte opplevingar, medan populære vandrerruter, fjelltoppar og verneområde som nasjonalparkar og verdsarvområde er typiske attraktive naturressursar. Slik kunnskap sikrar ein meir treffsikker strategi for besøksstyring. Er det slik at besøk til reisemålet sine kulturminne og/eller naturressursar medfører så stor slitasje og besøkspress at negative konsekvensar ikkje står i forhold til den positive effekten av denne trafikken?

- Har reisemålet oversikt over kvalitetar som kan vere ein ressurs for reiselivet?
 - Materiell- og immateriell kultur og kulturarv
 - Særleg attraktive naturkvalitetar
 - Naturressursar
 - Kulturhistoriske attraksjonar

- Urbefolkning og kulturminne knytt til deira kultur og levesett
- Har kommunen ein plan for ansvarleg formidling, forvaltning og bruk av desse i reiselivssamanheng?
- Har reisemålet verneområde og har dei besøksstrategiar?
- Har reisemålet sårbare artar?
- Medfører besøk til at attraksjonen blir slitt og får redusert verdi?
 - Slitasje på kulturminne eller kulturattraksjonen?
 - Skadar og forstyrring på naturen, som vegetasjon og dyreliv?
 - Opplever ein problem med dronebruk?
 - Irritasjon for fastbuande
- Skapar reiselivsaktiviteten ved ein attraksjon utfordringar for landbruket?
 - Skadar på kulturlandskapet?
 - Kjem ein i konflikt med beiteområde?
 - Utfordringar for grunneigarar?
- Er infrastrukturen til og på natur- og kulturattraksjonar kartlagt med tanke på besøket i dag og i framtida?
 - Parkering
 - Er attraksjonen tilgjengeleg med offentleg transport?
 - Er vegnettet eigna for besøket i dag og i framtida?
 - Finns det teljarar på mykje brukte turmål?
 - Toalett
 - Skilting og formidling gjennom heile kundereisa
 - Følgjer ein Merkehandboka?⁶
 - Finns det sårbarheits analyse for utsette natur- og kulturområde?
 - Har ein dialog med grunneigarar eller innbyggjarar?
 - Sti- eller fjellvakt (beredskap)
 - Er frivillige organisasjonar involvert i skjøtsel og tilrettelegging?
 - Kva kapasitet har dei i dag og til framtidig besøk?

3.4 Sosial tolegrense

Sosial tolegrense inneheld to perspektiv. Det eine handlar i stor grad om dei fastbuande sin oppfatning av turismen på reisemålet, og korleis det påverkar dei som bur her. Det andre perspektivet handlar om korleis dei besøkande oppfattar reisemålet, om kvaliteten på opplevinga.

Ei innbyggjar- og gjesteundersøking er nyttig for å kartlegge synspunkt på reisemålet. Ein kan også arrangere innbyggjarmøte eller folkemøte med turismen som tema, for å få fram kva som er oppfatningar og meiningar i lokalmiljøet. Dersom kommunen har gjennomført innbyggjarundersøkingar eller involvering i forbindelse med planarbeid, er det greitt å ta med innsikt frå desse inn i arbeidet. Kommunen bør i framtidig planarbeid sørge for at innbyggjarane sin innstilling til den lokale reiselivsaktiviteten blir inkludert i involveringsprosessar. Slike undersøkingar vil gi eit

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

bilde av om turisttrafikken er høgare enn kva lokalsamfunnet toler, og som innbyggjarar og tilreisande aksepterer.

- Gir rapportar og lesarinnlegg i lokal presse og i sosiale medium inntrykk av at omfanget av turismen gir negative konsekvensar?
- Er turismen i området eit viktig lokalpolitisk tema, og blir det handtert på ein måte som er god for innbyggjarane?
- Er det pågåande konflikthar som splittar lokalmiljøet?
- Påverkar reiselivsaktiviteten den frivillige innsatsen på staden i negativ retning?
- Er utbygginga av hytter og fritidsbustader av ein slik art at det har negativ effekt på lokalmiljøet?
- Finst det innbyggjarundersøkingar som kartlegg innbyggjarane sine synspunkt på turismen og omfang på aktiviteten?
- Finst det gjesteundersøkingar for reisemålet?
- På kva måte har dei fastbuande kontakt eller møtepunkt med turistar, og korleis artar denne kontakten seg?
- Skapar turismen i regionen utfordringar for urbefolkning på staden?
- Tar reiselivsnæringa som driv i området omsyn til dei fastbuande sine interesser?

3.5 Klima og miljø

Reiselivsnæringa er ei næring i sterk vekst og vil påverke klima og miljø. All reiseverksemd medfører lokale utslepp, slitasje og utslepp av klimagassar. Målet er å legge til rette for at desse kan reduserast så mykje som mogeleg gjennom ulike tiltak. Føremålet er å få ein oversikt over utslepp frå reiselivsnæringa. Er dei i tråd med lokale, regionale og nasjonale miljø- og klimamål? Toleevneanalysen bør peike på tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslepp og negativ miljøpåverknad.

- Kan ein hente ut data frå nasjonale eller regionale databasar som viser type utslepp og utsleppskjelder? Til dømes Co₂-utslepp på besøkande si reise til/frå og på reisemålet?
- Kvar kjem gjestane frå (nær- eller fjernmarknader), og kva for transportmiddel brukar dei?
- I kva grad vert reisemålet marknadsført mot fjernmarknader?
- Har kommunen etablert målestasjonar og gjennomført lokale målingar for utslepp til luft, land og eventuelt vatn eller sjø som er dokumentert?
- Er krava i forureiningsforskrifta om lokal luftkvalitet oppfylt?
- Er det identifisert anna type forureining på reisemålet, som til dømes støy, lys- eller visuell forureining?
- Er avfallshandtering og forsøpling eit problem knytt til turismen, inklusiv fritidsbustadar?
- Kor stor del av cruiseanløpa nyttar seg av tilbodet om landstrøm?
- Nyttar hamna EPI (Environmental Port Index) for å minske utslepp frå cruiseskip?
- Har ein god nok kapasitet på ladestasjonar for bil og skip?
- Skapar reiselivsaktiviteten utfordringar for økosystema?
 - Erosjon av kystlinjer og fjordane?
 - Utslepp i- og slitasje på fjordane?
 - Framand artar som kjem til regionen ved reiselivsaktivitet?

- Korleis rangerer kommunen på «naturkampen si rangering»⁷ for ivaretaking av natur?
- Korleis rangerer kommunen på «Norsk Klimamonitor»⁸ for kvar klimaendringar vert størst?
- Er det tilrettelagte kollektivløysingar som gjer det lett for besøkande å ta del i det offentlege transporttilbodet?

3.6 Økonomisk tolegrense

Ei øvre, økonomisk tolegrense er lite relevant å vurdere, men det vil vere relevant å kartlegge kor stor verdiskapinga til reiselivet utgjer og i kva grad verdiskapinga ligg att lokalt. Ei nedre tolegrense er meir tenleg å vurdere, sidan låge inntekter frå turisme vil kunne medføre at færre lokale leverandørar finn det interessant å drive med reiseliv. Føremålet med turisme som næring er med anna at denne skal bidra til høg lokal og regional verdiskaping. Behovet for å avgrense aktiviteten må derfor sjåast i samanheng med dei andre dimensjonane, og i forhold til berekraft innanfor miljø, klima og miljøsamfunn. Slik kan ein vurdere om verdiskaping og annan økonomisk effekt av reiseliv er av ein slik art at han åleine forsvarar offentlege og private driftskostnader og investeringar som blir gjort på reisemålet. Mange reisemål opplever økonomisk lekkasje, og det vil vere ein fordel å få meir kunnskap om kva for segment dette gjeld, og korleis ein kan redusere slike lekkasjar.

- Kor stor er den lokale verdiskapinga knytt til reiselivsverksemda på reisemålet.
 - Står ho i forhold til eventuelle ulemper?
- Kor mange lokale arbeidsplassar er knytt til reiselivet lokalt?
 - Sesong- eller heilårlege arbeidsplassar?
- Kva betyr reiselivsverksemda i form av skattar og avgifter?
 - Kommunale skattar og inntekter?
- Kva er gjennomsnittleg omsetnad per gjest på reisemålet?
- Kva er døgnforbruk per gjest etter type overnatting på reisemålet?
 - Fordelt på ulike gjestetypar og overnattingsformer
- Er det høg bruk av lokale leverandørar knytt til reiselivsaktiviteten?
- Er det stor økonomisk lekkasje ut av kommunen/reisemålet?
- Er verdiskapinga sesongbasert eller er han fordelt over heile året?
- Gir reiseliv som næring positiv økonomisk effekt ut over eige reisemål/kommune?
- Kva hindrar lokal verdiskaping, til dømes når det gjeld
 - Mangel på arbeidskraft
 - Mangel på husvære
 - Manglande infrastruktur
 - Mangel på entreprenørar og lokale aktørar

⁷ <https://naturkampen.sabima.no/>

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

3.7 Visuell tolegrense

Ei visuell tolegrense kan omtalast som eit heilskapleg inntrykk av området. Visuelle miljø kan vere siktliner, kvalitet på arkitektur, tilrettelegging eller slitasje i naturen og opplevinga av staden med den aktiviteten som går føre seg. Den visuelle tolegrensa er subjektiv, og undersøkingar blant innbyggjarar og gjestar vil gi gode indikasjonar om dette. Hugs at effekten også kan vere positiv, til dømes ved at det blir pynta med blomster, hus bli malte og nye bygg er laga med omtanke for lokal profil og identitet. På den andre sida kan tiltak innført i beste mening vere dårleg forankra med tanke på lokal byggeskikk og tradisjon.

- Påverkar reiselivsaktiviteten dei visuelle kvalitetane til området sine særegne trekk?
- Er det synlege faktorar som er resultat av reiselivet sitt behov eller reiselivsaktiviteten på staden?
 - Sørvisbygg for reiselivet?
 - Suvenirbutikkar i by- og bygdesentrum?
 - Sightseeing-bussar?
 - Store båtar i hamna?
 - Opphoping av gjestar?
 - Bubilparkering eller camping utanfor tilvist plass?
 - Slitasje i naturen?
 - Pynt og dekorasjon av gater og uterom?
 - Anna?

3.8 Juss, politikk og forvaltning

I denne dimensjonen omtalar vi politiske rammevilkår, kommunale og regionale planar som legg føringar for reiseliv som næring og gjeldande lovverk. Kva er kommunen sitt juridiske handlingsrom og korleis blir handlingsrommet nytta? Blir det på nokon måte overskride, slik at ein bryt lover og forskrifter? Det er òg viktig å vurdere om reiselivsaktivitet kan komme i konflikt med lover og forskrifter, eller med kommunen sine eigne målsetjingar. Vidare vurderer ein reisemålet sitt sikkerheits- og beredskapsnivå, og korleis reiselivsnæringa påverkar kommunal og/eller regional beredskap.

Viktige spørsmål å vurdere:

Planar og styring

- Har kommunen planar for utvikling og handtering av reiselivsaktiviteten?
- Følgjer kommunen opp eigne planar i praksis?
- Har kommunen ei fungerande reisemålsleiing?
- Har reisemålet sett grenser for tal skip og passasjerar i hamn og blir desse grensene respektert?
- Har reisemålet sett grenser for talet på personar til same tid til same stad?
- Involverer kommunen eller reisemålsleiinga innbyggjarane når ein vurderer effektane av næringsaktiviteten?

Belastning og tilpassing

- Er den samla belastninga frå reiselivet i tråd med kommunale og regionale mål og avgrensingar, til dømes når det gjeld:
 - Klimagassutslepp
 - Bruk av naturressursar og areal
 - Folkehelse
 - Trafikktryggleik
- Påverkar reiselivet grunneigarinteresser eller -rettar knytt til bruk av natur og landskap?

Lovverk og handheving

- Kjenner kommunen til sitt handlingsrom i lovverket, til dømes når det gjeld:
 - Regulering av ferdsel i naturen
 - Regulering av cruiseturisme
 - Korttidsutleige
 - Bruk av forskrifter, avgifter og vederlag
- Følgjer næringsaktørar lovverket til skatt, løns- og arbeidsforhold, mva, løyve for persontransport, skjenkeløyve?
- Har kommunen eller andre offentlege aktørar kapasitet til å handheve regelverk, som til dømes:
 - Parkeringsforskrifter
 - Naturmangfaldslova
 - Friluftsløva
 - Plan- og bygningslova
- Sikrar ein at aktivitetane skjer i samsvar med til dømes:
 - Miljøforskrifter og forureiningslova
 - Kulturminneløva
 - Lov om forvaltning av naturmangfald når det gjeld nasjonalparkar, landskap, dyreliv, planteliv og geologiske førekomstar
 - Vegtrafikklova
 - For reisemål som har cruisehamn: Hamne- og farvannslova

Sikkerheit og beredskap

- Er omsynet til besøkande innarbeidd i kommunen sine beredskapsplanar?
- Representerer reiselivet aktiviteter som kan medføre fare for liv og helse?
- Har kommunen eller reisemålet ressursar til å handtere negative hendingar som følge av turisme?
- Er reiselivsnæringa ei økonomisk belastning for det offentlege beredskaps- og helseapparatet?
- Har ein tilgjengeleg statistikk for redningsaksjonar, ulukker og uønskte hendingar?
- Kva seier klimamonitor om klimarisiko på reisemålet?

4. Metode for datainnhenting

Det er fleire metodar for å hente inn relevant informasjon til arbeidet med analysen.

For å unngå meirarbeid og at det vert for mange møter/prosessar på same tid, bør ein involvere innbyggjarar, med fleire i eksisterande prosessar. Det er viktig at aktørane på reisemålet stiller tilgjengeleg informasjon til rådvelde, slik at ein får ein mest mogleg effektiv prosess. Kommunen sit vanlegvis på gode kunnskapsgrunnlag frå ulike planprosessar, og destinasjonar som er i merkeordninga har allereie mykje dokumentert. Det er viktig at ein ser realistisk i forhold til tidsramma og kva ein faktisk kan få fram av tilgjengeleg data. Finst det forskingsrapportar eller undersøkingar som er relevant for reisemålet, så er det ein fordel å kunne bruke desse inn i analysen.

4.1 Dokumentanalyse

Det som finns lokalt av dokument, rapportar, lokale planar og eventuell tidlegare forskingsrapportar og -studie bør kartleggast og gjennomgåast.

Døme på dette kan vere kommunale planar, reisemålsstrategi, besøksstrategiar, ringverknadsanalysar, verdiskapingsanalysar og innsikt frå merkeordninga.

4.2 Undersøkingar

Det kan vere behov for å skaffe ny kunnskap eller oppdatere tidlegare undersøkingar. For å kunne analysere den sosiale dimensjonen av turismen på reisemålet, bør ein ha oppdaterte innbyggjar- og gjesteundersøkingar. Dersom desse ikkje er oppdaterte eller eksisterer bør dei gjennomførast, men det må avklarast før oppstart av prosjektet. Her kan ei spørjeundersøking som kombinerer kvantitative og kvalitative element vere nyttig. Reisemål som er merka som berekraftige reisemål gjennom Innovasjon Norge si merkeordning gjennomfører innbyggjarundersøkingar som ein del av merkeprosessen kvart tredje år. Digitalt undersøkingar kan òg nyttast i undersøkingar blant innbyggjarane eller lokale aktørar i reiselivet. Fordelane er at ein sparar tid og kan nå breiare ut til fleire på reisemålet.

4.3 Synfaring på reisemålet

Synfaring på attraksjonar med mykje besøk, stiar og andre turmål er nyttig for å skape seg eit bilde av situasjonen. Dersom reisemålet er ei cruisehamn, er det også nyttig å besøke reisemålet både utan cruiseskip og når det ligg eitt eller fleire cruiseskip i hamna. Før gjennomføring av ei spørjeundersøking blant innbyggjarar eller besøkande vil ei synfaring av staden som ei toleevneanalyse skal gjelde for, gi ei god forståing av staden og sikre at spørsmåla blir relevante for det aktuelle reisemålet.

4.4 Samtalar og intervju med relevante aktørar

Samtalar med relevante aktørar i og rundt reiselivet på dei ulike stadane er nyttig for å forankre arbeidet, få god innsikt og informasjon frå ulike sider og få eitt breitt grunnlag for dei vurderingar som skal gjerast. Problematikk og relevant aktørbilde vil varierer frå stad til stad.

4.5 Innbyggarmøte

Eit alternativ til, eller aller helst tillegg til, innbyggerundersøking kan vere å gjennomføre innbyggarmøte eller arbeidsverkstadar der innbyggjarar vert presentert med ein noverande eller framtidig situasjon på reisemålet/i lokalsamfunnet. Føremålet vil vere eit dynamisk møte der ein kan kome i dialog med innbyggjarane, medan ulempa er at ikkje alle innbyggjarar deltek eller tek/kjem til orde. Det finns gode metodar for å få fram ulike synspunkt i denne type møter.

5. Analyse av dei ulike dimensjonane

Det vil vere hensiktsmessig å gjere ei drøfting for kvar dimensjon, som vil vere grunnlaget for vurderinga ein gjer av dei ulike dimensjonane. Analysen vert visualisert ved hjelp av trafikklys, grønt, gult eller raudt.

Analysen vil ofte synleggjere at ulike delar av eit reisemål vil ha ulik vurdering under dei ulike dimensjonane. Det er viktig å få med den lokale geografiske variasjonen i vurderinga av dei ulike dimensjonane i trafikklysvurderinga.

I analysen vil ein deretter sjå dei ulike dimensjonane opp mot kvarande og gjere vurderingar av korleis dei kvar for seg og saman påverkar reisemålet. Ein bør legge ekstra vekt på innbyggjarane og næringsaktørane sine opplevingar av reisemålet i vurdering av toleevna til eit reisemål.

Funna i analysen bør vurderast opp mot dei ulike måldokumenta, som masterplan, kommuneplanar og gjerne reiselivsstrategiar. Basert på ei heilskapleg vurdering vil ein gjere anbefalingar av tiltak basert på dei funna ein har gjort i prosessen og analysen som er gjennomført.

Tabellen under viser eit døme på korleis ein kan visualisere tolegrensene i ei toleevneanalyse.

Dimensjon	Parameter (kvar dimensjon kan ved behov delast opp i fleire parameter)	Grønt nivå <i>Forholdet er tilfredsstillande no, men ein må alltid sjå etter forbetring</i>	Gult nivå <i>Forholdet må følgjast opp og ein bør gjere tiltak</i>	Raudt nivå <i>Forholdet er ikkje tilfredsstillande. Tiltak er nødvendig</i>	Kommentar
Infrastruktur og transport					
Besøkstrykk og trafikk på reisemålet					
Naturressursar og kulturminne					
Sosial dimensjon	Innbyggjar				
	Besøkande				
	Frivilligheit				
Klima og miljø					
Økonomisk dimensjon					
Visuell dimensjon					
Juss, politikk og forvaltning					

Tabell 1: Visualisering av dimensjonane

6. Bruk av toleevneanalysen

Toleevneanalysen kan vere eit godt verktøy for politikarar og administrasjon i arbeidet med både lokalsamfunnsutvikling og reisemålsutvikling lokalt.

Den bør nyttast som eit kunnskapsgrunnlag for kommunale planar som vert konkrete styringsverktøy for korleis ein skal utvikle reiselivet lokalt eller regionalt.

Innhentinga av innsikt involverer brei medverknad av både innbyggjarar og næring, og det er ei forventning til oppfølging og tiltak. Derfor er det viktig at kunnskapsgrunnlaget og anbefalingane vert tatt opp, vurdert og omsett til handlingsplanar og konkrete tiltak, som igjen kontinuerleg må følgjast opp for å nå dei overordna måla for utvikling av reiselivet lokalt. Det vil vere behov for tiltak som vil gi effekt på kort sikt og det vil vere tiltak som vil vere meir langsiktige. Det er viktig at ein i reisemålsleiinga tek dei vanskelege diskusjonane, for å sikre at ein får gjort naudsynte tiltak som sikrar at tolegrenser ikkje vert overskridne.

Det er viktig å sjå at ei toleevneanalyse både skal kartlegge mogelegheiter og avgrensingar av reiselivet og at den skal vere eit verktøy til betre styring som skal bidra til meir lokal verdiskaping og eit betre lokalsamfunn for både innbyggjarar og besøkande.

Ei toleevneanalyse synleggjer effektane av reiselivet på reisemålet breitt og difor krev oppfølginga av toleevneanalysen ei brei involvering og god forankring. Ei reisemålsleiing med brei involvering lokalt er naturleg som ansvarleg for oppfølging av toleevneanalysen og for oppfølging av naudsynte tiltak for å følgje denne opp.

6.1 Planar, strategiar og måldokument

På eit reisemål vil det ofte vere eitt eller fleire styringsdokument som handlar om reiseliv. Reiseliv kan vere nemnt som ei viktig næring i kommunale plandokument, men styringsplanane har gjerne form av reiselivsstrategiar, besøksforvaltningsplanar eller besøksstrategiar med tilhøyrande handlingsplan som oftast er utarbeida av destinasjonsselskapet i regionen. Kommunen er i varierende grad involvert i arbeidet. Til dømes stiller Merkeordninga for berekraftige reisemål krav om at ein heilskapleg reiselivsstrategi eller masterplan skal utarbeidast, og at han skal vere vedtatt i kommunestyret.

Erfaringar⁹ viser at den beste måten å sikre god forankring av besøksforvaltningsarbeidet, er om temaet inngår i kommunen sine eigne styringsdokument. Dette tydeleggjer kommunen si rolle i arbeidet og gjer at omsynet til korleis reiselivsaktiviteten påverkar dei fastbuande, blir ein del av lovpålagte høyrings- og involveringsprosessar som uansett må utførast. Toleevneanalysen vil gi verdifull innsikt i arbeidet med ein masterplan eller andre styringsdokument som gjeld

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

reiselivsutviklinga, uansett om desse er kommunen sine egne eller næringa sine strategiar og planar. Kunnskapsgrunnlaget som ligg i toleevneanalysen, kan og bør brukast av kommunen i eige planarbeid. Toleevneanalysen kan vere eitt eller fleire verktøy for god besøksforvaltning, og reisemålsleiinga bør ha ein plan for korleis kunnskapsgrunnlaget jamleg skal oppdaterast. Slik kan utviklinga følgjast over tid, og justere tiltak i tråd med oppdatert kunnskap.

Det kan vere hensiktsmessig at kommunane tar besøksforvaltning inn i kommuneplanen sin samfunnsdel. Denne er eit sentralt styringsdokument, har politisk forankring og gir lokalbefolkninga ei stemme gjennom deltakande prosessar. Det er også viktig at kommuneplanen sin arealdel reflekterer kommunen sine ambisjonar for reiselivsutvikling. Både når det gjeld areal som skal utviklast og når det gjeld område som skal skjermast.

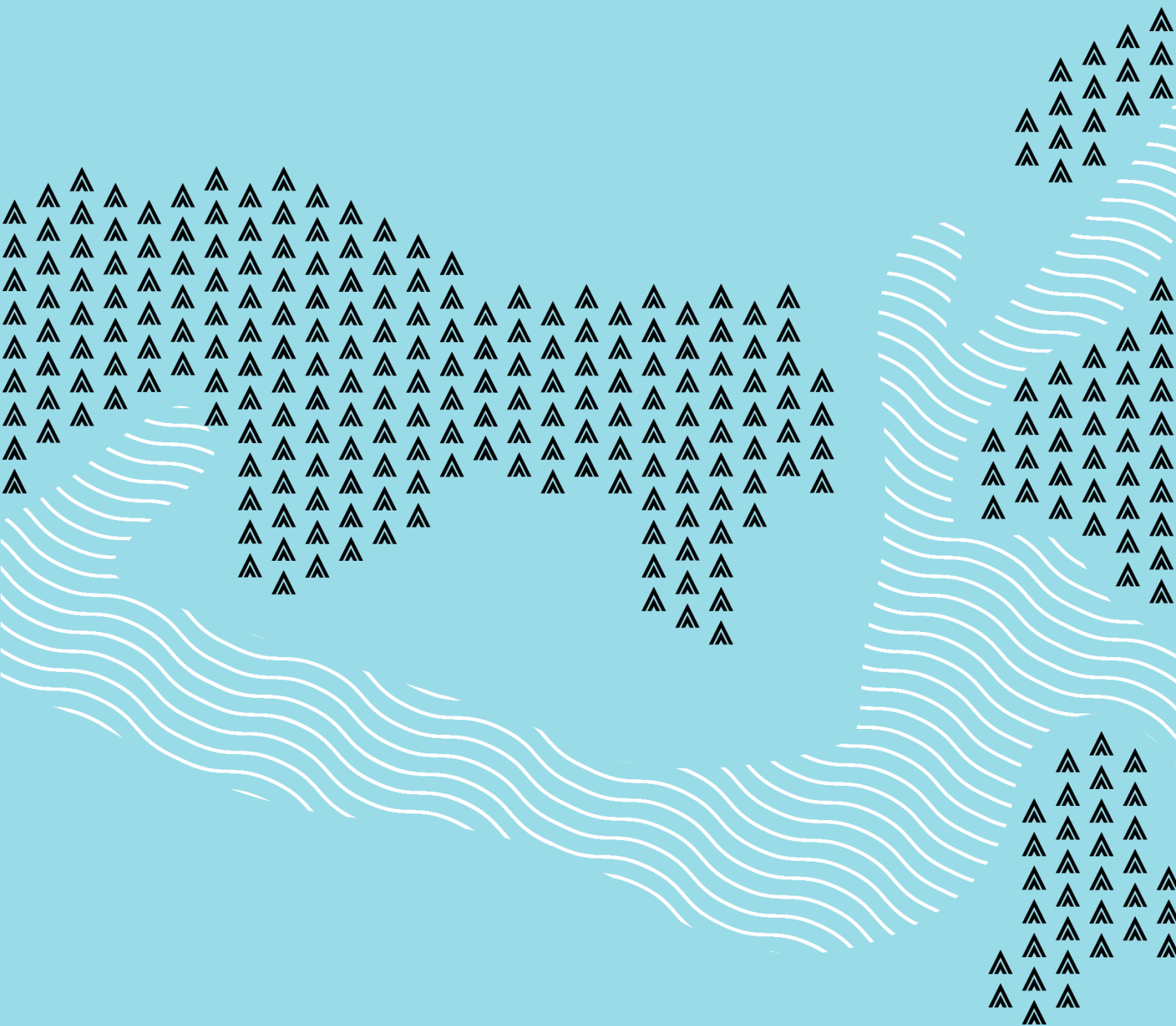
Andre aktuelle kommunale styringsverktøy for reiseliv kan vere transportplanar, trafikksikringsplanar, sti- og løypeplanar, kulturminneplanar, nærings- eller temaplan for reiseliv eller tydelege og retningsgjevande tiltak i enkeltsaker.

Toleevne og reisemålet si handteringsevne er ikkje absolutte mål. Toleevna er elastisk og kan forbetrast gjennom gode tiltak. Derfor er det viktig å arbeide systematisk med tiltak som forbetrar område der aktiviteten ligg tett opptil tolegrensa eller der det er nødvendig å avgrense besøk. Dersom ein ønskjer å oppretthalde eller auke talet på turistar, må ein jobbe med tiltak som forbetrar handteringsevna på reisemålet.

7. Kjelder og datagrunnlag

Det finns allereie mykje data og innsikt tilgjengeleg og det er viktig at ein i starten kartlegg kva ein treng og kva ein eventuelt har.

Det er utarbeida ei liste over ulike viktige kjelder. [Lenke til eigen tabell for dette ligg på Vestland fylkeskommune sine nettsider.](#)



vestlandfylke.no