



SLUTTRAPPORT

Tålegrense for besøksmål i Måløy

Utarbeidd av Agera på oppdrag frå Kinn kommune

Oktober 2026

Innhald

1	Samandrag	1
2	Metode og avgrensingar.....	2
2.1	Kva analysen er – og ikkje er.....	3
3	Tal og utvikling 2022–2026	4
3.1	Dobbeltanløp og Trollebø.....	4
4	Samla vurdering av tåleevna.....	6
5	Hovudbiletet.....	8
5.1	Veksten kom før avtalane – og skapte reell konflikt.....	8
5.2	Grepa i 2026 blei tvinga fram – og sesongen blei annleis	8
5.3	Det nye problemet: verdien lek ut	9
5.4	Partnarskapsmøta – kommunens grep for å rette opp prosessen.....	9
5.5	Finansiering: kven skal betale for fellesgoda?.....	10
6	Nøkkelfunn på tvers av destinasjonane	12
6.1	Den bindande skranken ligg på land, ikkje i hamna.....	12
6.2	Eit breitt ønske om vekst – på kvar stad sine premisser	12
6.3	Cruise passsar ikkje overalt – kvar destinasjon må vurderast for seg.....	12
6.4	Brei semje om at dobbeltanløp ikkje er ønskt.....	13
6.5	Transportforma avgjer – og ATV-ar er uønskte.....	13
7	Destinasjonane	13
7.1	Måløy sentrum.....	14
7.2	Kråkenes	17
7.3	Refvik.....	20
7.4	Våge/Oppedal	23
8	Vegen vidare.....	26
8.1	Partnarskapsmøta – ramma for det vidare arbeidet	26
8.2	Tilrådingar – kort og lang sikt	26

1 Samandrag

Denne rapporten er utarbeidd av Agera på oppdrag frå Kinn kommune. Oppdraget var å kartleggje kor mykje besøk dei mest brukte besøksmåla i og rundt Måløy toler i dag – og kva som skal til for å auke tåleevna. Arbeidet er gjennomført i 2026, med brei medverknad frå bygdelag, næringsliv, hamn og operatørar.

Cruisetrafikken til Måløy har på få år vakse kraftig: frå 22 anløp og om lag 32 600 besøkande i 2022 til 63 anløp og venta om lag 140 000 besøkande i 2026 – meir enn ei firedobling av besøkstalet på fire år. Veksten har kome raskare enn det lokale apparatet og besøksmåla har vore førebudde på, og fleire stader har det oppstått friksjon mellom cruisetrafiikk, lokalsamfunn og natur.

Analysen kartlegg den operative besøkskapasiteten ved fire destinasjonar – Måløy sentrum, Kråkenes, Refvik og Våge/Oppedal. Han byggjer på semistrukturerte intervju, bygdemøte og workshop-baserte innspel, og på høyringsrundar der kvart bygdelag har fått tilsendt utkastet til sin eigen destinasjonstekst med høve til å kommentere. Tilnærminga er kvalitativ; funna er mønster, ikkje statistikk, og det vil alltid finnast lokale stemmer som meiner noko anna.

Hovudbiletet kan samlast i tre punkt. For det første ligg den bindande skranken ikkje i hamna, men på land. Hamna toler fleire og større skip; det er fasilitetane (særleg toalett), transport- og busskapasiteten, vegane og flyten av gjester som set grensa. Cruise i seg sjølv blir gjennomgåande akseptert; det er volumet, samtidstoppane, transportforma og fordelinga av verdiskaping som avgjer tåleevna.

For det andre vaks cruise raskare enn avtaleverket og den lokale dialogen, og det skapte reell konflikt med fleire av besøksmåla. Grepa som pregar 2026, blei langt på veg tvinga fram: vegen til Kannesteinen tillèt i praksis berre minibussar, og Kråkenes er teke ut som cruisedestinasjon for 2026 og 2027. Sesongen 2026 er difor vesentleg annleis, og for mange betre.

For det tredje skaper grepa eit nytt problem: når rundturar fell bort og gjester i staden blir sende på utflukter ut av kommunen, flyttar både belastninga og verdiskapinga ut av Kinn. Tal frå Måløy Adventure viser retninga: delen av utfluktsdeltakingane som skjer innanfor Kinn, fell frå 77 prosent i 2025 til 67 prosent i 2026.

Biletet varierer mykje mellom dei fire destinasjonane, i natur, kapasitet, eigarskap, økonomi og i kva dei sjølve ønskjer. Måløy sentrum har høg toleranse, tek mest av verdiskapinga og vil ha meir, men har reelle flaskehalsar i toalett, transport og smale gater. Kråkenes har sagt eit tydeleg nei til store bussar etter ein langvarig konflikt om ein smal og vêrutsett veg, og er teke ut som cruisedestinasjon. Refvik handterer cruise godt utanom dei travlaste finvêrsdagane, då camping, bading, dagsturistar og cruise fell saman og samla overstig det bygda meiner er forsvarleg. Våge/Oppedal (Kannesteinen og Hendanes) er gjennomgåande positive og ser rom for vekst; føresetnaden er at vegen blir betra og at meir av verdien blir verande lokalt, for i dag «ligg det ikkje att ei einaste krone» ute i bygda.

Det finst difor ingen felles mal som passar alle. Kvart bygdelag må inkluderast tidleg, og løysingane må finnast i open dialog mellom kommune, hamn, operatør og lokalsamfunn, stad for stad. Mykje av friksjonen dei siste åra spring ut av at involveringa kom for seint.

På tvers av destinasjonane er det brei semje om at dobbeltanløp med to store skip ikkje er ønskt, noko både Nordfjord Havn og Måløy Adventure deler. ATV-ar blir gjennomgåande peika på som eit uønskt irritasjonsmoment. Lokal verdiskaping varierer sterkt og avgjer langt på veg aksepten, og fleire bygdelag opplever at dei ikkje har vore godt nok inkluderte i prosessen. Samtidig ønskjer tre av dei fire destinasjonane meir besøk, på kvar sine vilkår, og fleire etterlyser ein tydelegare strategi og eit organ for heilårs reisemålsutvikling.

Tre aktørar står sentralt i cruisearbeidet. Nordfjord Havn styrer hamna og har brei tillit. Måløy Adventure, som er lokalt eigd og sel utfluktene direkte til reiarlaga, organiserer utfluktene og får gode skussmål, mellom anna for overgangen til mindre, elektriske minibussar og for å ha teke Kråkenes ut som cruisedestinasjon. Kinn kommune er på si side både regulator, tilretteleggjar og eigar av grunn og anlegg fleire stader, og har difor fleire roller på same tid.

Rolledeling mellom dei tre har ikkje vore tydeleg nok kommunisert, og mange veit rett og slett ikkje kven som har ansvaret for kva. Der drøftingane mellom kommunen og bygdelaga har vore krevjande, tydelegast på Kråkenes og i Refvik, handlar dei i kjernen om noko konkret: kven som skal betale for infrastruktur, fasilitetar og vedlikehald, og på kva vilkår. Det er dette finansieringsspearmålet som må finne si form.

Kinn kommune har frå januar 2026 samla partane i faste partnarskapsmøte for å rette opp prosessen. Rapporten sluttar med tilrådingar for vegen vidare (kapittel 8). Hovudlinja er enkel: tåleevna aukar ikkje av at cruisetrafikken blir mindre, men av at fasilitetane, vegane og den lokale verdiskapinga følgjer med. Partnarskapsmøta er arenaen der dette kan styrast samla.

2 Metode og avgrensingar

Med tålegrense meiner vi i denne rapporten det nivået av besøk ein stad kan handtere over tid utan at det går ut over naturen, kvardagen til dei som bur der, opplevinga for gjestene eller den lokale verdiskapinga. Tålegrensa er ikkje eitt fast tal: ho varierer med sesong, vår, transportform og kor godt besøket er organisert. Omgrepa tålegrense og tåleevne blir i rapporten brukte om kvarandre.

Analysen er kvalitativ og lokalt forankra. Han byggjer på fleire kjelder som utfyller kvarandre, og er meint å fange mønster og lokale vurderingar – ikkje å gi statistisk presise tal. Datagrunnlaget er samla i fleire steg som byggjer på kvarandre:

- Semistrukturerte intervju med nøkkelinformantar – næringsliv, operatørar, grunneigarar, hamn og naudetatar – for systematiske og samanliknbare vurderingar frå informantar med høg lokal innsikt.
- Bygdemøte med workshop i kvart av dei fire bygdelaga – Måløy sentrum, Kråkenes, Refvik og Våge/Oppedal – for å validere og nyansere funna frå intervjuet. I workshopdelen prioriterte deltakarane sjølve utfordringar og tiltak innanfor nåsituasjon, framtidsbilete, tålegrense og tiltak.
- Høyring på utkast per destinasjon – kvart bygdelag har fått tilsendt utkastet til sin eigen destinasjonstekst med høve til å kommentere.
- Cruisestatistikk frå Nordfjord Havn (anløp, passasjertal og dobbeltanløp 2022–2028), som grunnlag for kapittel 3.

- Opplysningar frå Kinn kommune om vegnettet til besøksmåla (bruksklasse og lengdeavgrensingar) og om trafikkbiletet i sesongen 2026, som grunnlag for kapittel 4.

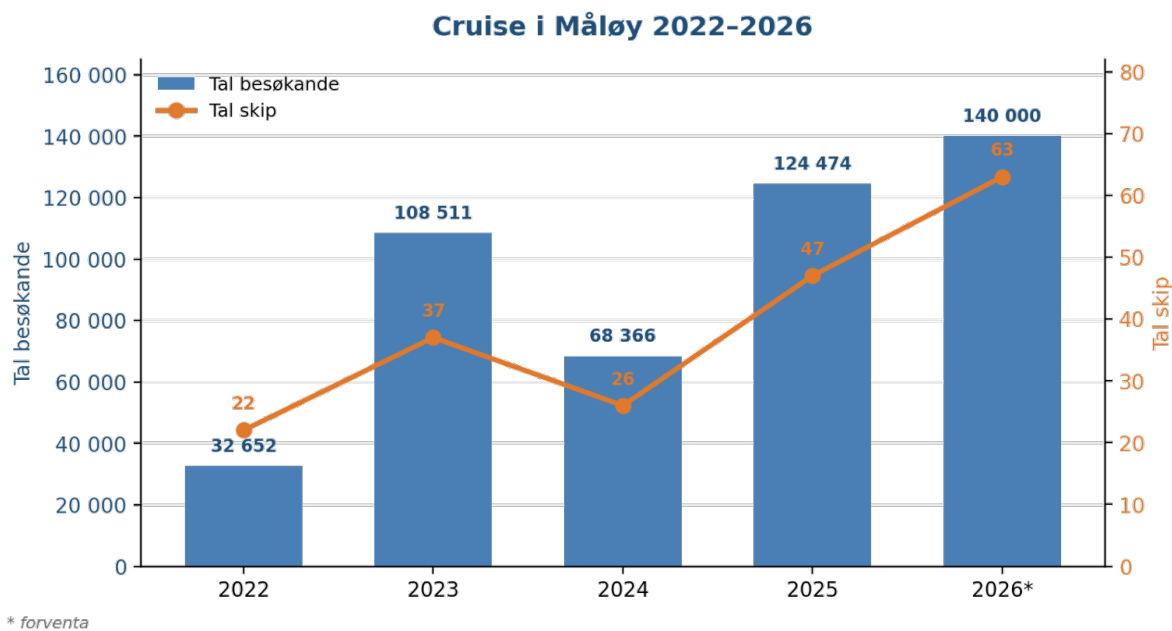
2.1 Kva analysen er – og ikkje er

Funna må lesast med fleire tydelege atterhald:

- Analysen er ikkje statistisk representativ. Han byggjer på eit utval informantar og dei som møtte i bygdemøta. Mange i dei same lokalsamfunna kan meine noko anna, og det vil alltid finnast usemje – både om situasjonsbiletet og om vegval. Funna er mønster, ikkje fasit.
- Det finst tydelege røyster som er kritiske til cruiseutviklinga, både til cruise generelt og til utviklinga i Måløy sentrum spesielt, noko som mellom anna kjem klart fram i media. Desse stemmene er reelle og må takast med i den vidare diskusjonen, sjølv om dei er underrepresenterte i datagrunnlaget her.
- Destinasjonstekstene speglar det som kom fram lokalt, ikkje ei fullstendig kartlegging av alle syn.
- Analysen er eit augneblinksbilete (2022–2026-data og feltarbeid i 2026). Situasjonen endrar seg raskt – grepa for 2026 er eit døme på det.
- Tåleevne-vurderingane i kapittel 4 er kvalitative skjønnsvurderingar bygde på datagrunnlaget, og bør validerast vidare lokalt.
- Verken maritim kapasitet (kaiplass, manøvrering) eller fysiske tilhøve på land – veg, parkering, natur og sanitæranlegg – er vurderte ingeniørfagleg eller naturfagleg. Omtalen byggjer på lokale skildringar, referansepunkt frå Nordfjord Havn og opplysningar om vegklassifisering frå Kinn kommune, ikkje på eigne tekniske utgreiingar.

3 Tal og utvikling 2022–2026

Frå 2022 til 2026 har talet på anløp vakse frå 22 til 63, om lag ei tredobling, og talet på besøkande frå om lag 32 600 til venta om lag 140 000, meir enn ei firedobling. Toppdagane har derimot ikkje vakse i takt med volumet. Største enkeltdag steig frå om lag 4 200 passasjerar i 2022 til 10 338 i 2023, men har sidan gått ned, til 7 371 i 2026. Veksten har med andre ord kome som fleire anløp, ikkje som større toppar.



Figur 1: Anløp og besøkande med cruise til Måløy 2022–2026. Kjelde: Nordfjord Havn. 2026 er forventa besøk inneverande år.

3.1 Dobbeltanløp og Trollebø

På toppdagar har det vore to store skip samtidig. Når det andre skipet ikkje får plass ved sentrumskaiane, må det liggje på fastlandssida (Trollebø), og gjestene må fraktast over – noko som gir logistikkutfordringar når store mengder gjester skal flyttast til og frå Måløy. Eit mindre skip nr. 2 gir derimot ikkje tilsvarende utfordringar – det treng ikkje liggje på Trollebø, men kan liggje til kai i sentrum saman med det store skipet.

År	Dobbeltanløp med Trollebø	Passasjerar toppdag	Detaljar
2022	0	4 200	Ingen dobbeltanløp
2023	1	10 338	MSC Euribia 6 029 / AIDAprera 4 309 (Trollebø)

År	Dobbeltanløp med Trollebø	Passasjerar toppdag	Detaljar
2024	1	9 354	MSC Virtuosa 6 144 / Costa Favolosa 3 210 (Trollebø). Største enkeltskip: AIDAnova 6 670 (5. aug)
2025	3	7 850	Tre datoar med større skip på Trollebø
2026	2	7 371 (16. juni)	Av desse 2 611 ved kai på Trollebø
2027	3	Ca. 7 500 (29. juni)	Bestilt. Største skip på Trollebø maks 1 900 passasjerar
2028	2	Ca. 5 500	Bestilt. Maks 1 900 passasjerar på Trollebø

Tabell 1: Dobbeltanløp og største enkeltdag 2022–2028. Tal = registrerte dobbeltanløp med skip på Trollebø per år; 2027–2028 er bestilte. Det er ikkje registrert dobbeltanløp etter 2028. Kjelde: Nordfjord Havn.

4 Samla vurdering av tåleevna

Før hovudbiletet og dei tverrgåande funna gir vi eit kort oversyn over kvar destinasjon og ei samla vurdering av tåleevna for cruise i dag. Vurderinga er kvalitativ, grunna i intervju og bygdemøte, og bruker ein enkel skala: grøn (god tåleevne / rom for meir), gul (kurant på vanlege dagar, men pressa på toppdagar eller på vilkår) og raud (svært avgrensa eller ikkje ønskt med dagens føresetnader).

Destinasjon	Nåsituasjon og grunngjeving	Tåleevne
Måløy sentrum	Navet i cruisetrafikken: skipa legg til midt i byen, gjestene går rett ut i gatene, og næringslivet er positivt. Av dei fire besøksmåla er det her klart mest pengar blir lagde att. Difor grøn: byen toler mykje folk og trafikk og tek unna store volum sjølv. Sentrum si eiga rettesnor: opp mot 6 000–8 000 gjester samtidig er handterleg, og ei dobling av dagens volum er berekraftig på sikt, fordelt over fleire dagar. Grensa blir sett av toalett, transportkapasitet og smale gater – særleg det korte stykket langs riksveg 15 frå cruisekaia til Sjøgata – ikkje av viljen lokalt.	GRØN
Kråkenes	Smal og vêrutsett fyrveg utan reelle møte- og snuplassar, og ein langvarig konflikt om store bussar. Staden er teken ut som cruisedestinasjon for 2026 og 2027. Difor raud: bygda har sagt klart nei til store bussar. Berre ei lita minibuss-løysing kan vere aktuell – og berre på strenge vilkår, med ein bindande avtale der grunneigarane styrer arealet.	RAUD
Refvik	Stranddestinasjon med campingplass driven på dugnad av bygda. Cruise er godt organisert, gir inntekter og blir handtert fint. Difor gul: vanlege dagar går fint, men på dei finaste sommardagane kjem camping, badegjester, dagsturistar og cruise samtidig – samla blir det då meir enn bygda meiner er forsvarleg.	GUL
Våge/ Oppedal (Kannesteinen og Hendaranes)	Kannesteinen er ein attraksjon i verdsklasse, og bygda ønskjer fleire gjester. I dag blir det att svært lite pengar lokalt. Difor gul: vegen er smal på dei siste kilometrane og tillèt i praksis berre minibussar, og det avgrensar kor mange gjester som kjem fram samtidig. Rom for vekst – men berre om vegen blir betre og meir av verdien blir verande i bygda.	GUL

Måløy sentrum er den einaste destinasjonen der lokalsamfunnet sjølv har talfesta grensa – og sidan sentrum tek dei store voluma, veg denne grensa tungt i totalbiletet. Skalaen er ei forenkling meint som inngang til diskusjon, ikkje ein endeleg terskel. Dei fulle destinasjonstekstene står i kapittel 7.

Kinn kommune har i etterkant av feltarbeidet lagt fram opplysningar om vegnettet til besøksmåla. Dei stadfestar i hovudsak biletet frå intervju og bygdemøte. Alle dei aktuelle vegane

har same bruksklasse, og dei formelle vekt- og lengdegrensene skil dei difor lite. Det som skil dei i praksis, er den fysiske vegstandarden – breidd, møteplassar og snumoglegheiter.

Destinasjon	Veg	Bruksklasse og maks lengd	Merknad
Kråkenes	Fv. 5716, deretter kommunal veg KV 2550	Bk8 – 32 t, 19,5 m	Smal veg; fleire store bussar samtidig gir trafikkutfordringar. Maks lengd kan vurderast sett ned til 12,4 m; bruksklassa må stå av omsyn til renovasjon og varetransport
Refvik	Fv. 5717, deretter kommunal veg KV 2250	Bk8 – 32 t, 12,4 m	Ingen kjende utfordringar med den kommunale vegen
Hendanes	Fv. 5715, deretter kommunal veg KV 4500	Bk8 – 32 t, 12,4 m	Måløy Adventure nyttar i dag berre elektriske minibussar på denne strekninga.
Kannesteinen	Fv. 5715 (fylkesveg)	Bk8 – 32 t, 12,4 m	Måløy Adventure nyttar i dag berre elektriske minibussar på denne strekninga.

Tabell 2: Vegar til besøksmåla – bruksklasse og maksimal køyretøylengd. Kjelde: Kinn kommune.

På Kråkenes har kommunen fjerna sperringane (store steiner), slik at det no er mogleg å snu ved parkeringsplassen ute ved fyret. Kommunen held fast på at snuplassen og parkeringsplassen er kommunal eigedom – eit punkt der grunneigarane har eit anna syn (jf. kapittel 7.2).

Trafikkbiletet gjennom sesongen har elles i hovudsak gått greitt; unnataket er dei kjende utfordringane på Kråkenes. I sentrum er den største trafikale utfordringa riksveg 15 (Gate 1) på det korte stykket mellom cruisekaia og Sjøgata: strekninga er trong, har dårlege fortau og få krysningspunkt. Frå Sjøgata og vidare inn i sentrum løyser det seg, fordi gjestene kan gå langs sjøsida.

Beredskapen set i dag ikkje grensa for cruise. Politiet og brann og redning melder at cruisetrafikken så langt ikkje har gitt utfordringar for beredskapen. Det er ikkje registrert cruiserelaterte trafikkulukker på tre år, og cruise gjestene blir skildra som rolege – «dei vil tilbake til båten». Dei legg langt mindre beslag på beredskapen enn ein del annan turisme, som festivalar og russetreff. Éin båt om gongen blir handtert godt. Grensa ligg i kapasiteten dersom noko først skulle skje: på dagar med to skip blir infrastrukturen flaskehalsen, og skulle fleire alvorlege hendingar inntreffe samtidig, må ressursar hentast frå Stryn eller Førde, med responstid på godt over ein time.

5 Hovudbiletet

Dette kapittelet gir hovudbiletet før vi går inn i detaljane: korleis situasjonen har utvikla seg, kva grep som er tekne, og kva spørsmål som no står att. Kort fortalt: veksten kom før avtalane, grepa blei tvinga fram, verdien lek no ut, og finansieringa av fellesgoda er framleis ikkje avklart.

Partnerskapsmøta er ramma kommunen har etablert for å arbeide vidare. Dei tverrgående nøkkelfunna følgjer i kapittel 6, og dei fire destinasjonstekstene i kapittel 7.

5.1 Veksten kom før avtalane – og skapte reell konflikt

Cruisetraffikken vaks svært raskt frå 2022 (jf. kapittel 3). Veksten kom før infrastrukturen, avtaleverket og den lokale dialogen var på plass. Resultatet blei ikkje berre friksjon, men reell konflikt mellom cruiseveksten og fleire av besøksmåla – tydelegast på Kråkenes, der bygda til slutt sette foten ned.

Ein viktig del av forklaringa ligg i sjølve forretningsmodellen. Cruiseutflukter blir selde til reiarlaga lang tid i førevegen, og lokalt kom avtalar, fasilitetar og infrastruktur i praksis på plass i etterkant. Denne tidsforskjellen forklarar mykje av friksjonen. Biletet varierer dessutan mellom destinasjonane. I Refvik var inkluderinga god, og det ligg ein kompensasjonsavtale i botn med dei rette aktørane (betaling per buss). På Kråkenes fanst det òg kompensasjon, men han gjekk til Ytre Nordfjord Turlag og arbeidet deira ved fyret – ikkje til bygda og grunneigarane som bar mykje av belastninga. Bygdelaget opplevde å bli kopla inn «heilt på slutten», og uvisse om kven som har rettane til parkeringa på Kråkenes, gjorde saka ekstra krevjande – og sette kommunen i ei vanskeleg mellomstilling.

To føresetnader peikar seg ut for å unngå nye konflikhtar. Den eine er tidleg involvering av bygdelaga, stad for stad. Den andre er å avklare finansieringa. Det er her drøftingane har vore mest krevjande, tydelegast i sanitærsaka på Refvik, og det underliggjande spørsmålet står framleis att: kven som skal betale for infrastruktur, fasilitetar og vedlikehald, og på kva vilkår (jf. kapittel 5.5).

5.2 Grepa i 2026 blei tvinga fram – og sesongen blei annleis

Grepa som pregar sesongen 2026, var berre delvis frivillige. Ved Kannesteinen set vegen grensa: dei siste kilometrane er for smale for store turistbussar. Måløy Adventure har difor gått over til små, elektriske minibussar. På Kråkenes ville ikkje bygda ha bussane, og staden er teken ut som cruisedestinasjon for 2026 og 2027.

Grepa får ringverknader for dei andre besøksmåla. Bestseljaren «Highlights of Måløy», som batt saman Kannesteinen, Refvik og Kråkenes i éin rundtur, finst ikkje lenger – først og fremst fordi vegen til Kannesteinen ikkje lenger blir køyrd med store bussar, og fordi Kråkenes er teke ut. Hovudvolumet ved alle tre besøksmåla kom frå denne turen. Når rundturane fell bort, blir det naturleg færre gjester også til dei andre stadene, sjølv om Vågsvåg, Refvik og Kannesteinen framleis inngår i fleire produkt.

Summen er at sesongen 2026 er vesentleg annleis: mindre køyretøy, færre store bussar og merkbart mindre friksjon. For mange, særleg utanfor sentrum, er det ei klar forbetring. Grepa gjeld frå sesongen 2026, og full effekt kan først vurderast når sesongen er avslutta.

5.3 Det nye problemet: verdien lek ut

Grepa har likevel ein kostnad, og han følgjer ei enkel kjede. Utanom sentrum har Måløy ingen stor attraksjon som kan ta imot mange gjester på ein gong. Når store bussar blir bytte ut med minibussar og Kråkenes er ute, må gjestene anten fordelast på fleire små og sårbare besøksmål eller sendast på utflukter ut av kommunen. Og gjester som blir sende ut, legg att pengane sine der dei reiser, ikkje i Kinn. Resultatet er at både belastninga og inntektene flyttar ut av kommunen, og det er inntektene som veg tyngst. Spørsmålet framover er difor ikkje først og fremst «meir eller mindre cruise», men kvar verdien skal takast: vil kommunen, næringslivet og bygdelaga saman byggje opp eigne nye besøksmål, slik at meir av gjestene og verdiskapinga blir verande lokalt?

Aksepten lokalt heng tett saman med dette. Ho er reell, men sterkt differensiert, og følgjer eit gjennomgåande prinsipp: «jo meir bygda tener, jo meir toler ho». Verdiopptaket varierer sterkt – Måløy sentrum tek mest, ytterbygdene minst – og verdien lek ut to vegar. Den eine går til utanbys aktørar og reiarlag. Dette gjeld ikkje berre handelen, der suvenirbutikkar opnar på cruisedagar; det same skjer innan utflukter, ved at nasjonale og internasjonale cruiseagentar kopierer produkt som er utvikla lokalt og sel dei som sine eigne, med eigne bussar og guidar som forlèt staden når skipet går. Både den lokale verdiskapinga og arbeidsplassane blir då svekte, og det finst i dag ikkje noko godt verkemiddel for å regulere dette. Den andre vegen går til uorganiserte aktørar utan avtale – taxi, bussar og villcamping – som brukar areal og sanitær utan å betale (særleg i Refvik).

Tal frå Måløy Adventure gir eit første mål på lekkasjen. Av registrerte utfluktsdeltakingar frå Måløy låg 70,9 prosent innanfor Kinn i 2024 og 77,3 prosent i 2025, mot 67,2 prosent i 2026 (til og med 1. september). I absolutte tal fell deltakingane innanfor Kinn frå om lag 29 100 i 2025 til om lag 22 900 i 2026, medan deltakingane utanfor Kinn aukar frå om lag 8 500 til om lag 11 200 – i ein sesong med fleire anløp og fleire gjester enn året før. Operatøren knyter nedgangen direkte til vegrestriksjonane til Kannesteinen: med minibussar i staden for store bussar blir volumet til besøksmålet om lag ein tredel av det det elles ville vore, samtidig som talet på bussturar aukar. Vekst i turar til Stadlandet og Kalvåg veg ikkje opp for bortfallet. Tala gjeld berre denne operatøren sin aktivitet, og registreringsperiodane er ikkje heilt like frå år til år, men retninga er tydeleg: grepa som dempa friksjonen, flyttar samtidig verdiskaping ut av kommunen.

5.4 Partnerskapsmøta – kommunens grep for å rette opp prosessen

Parallelt med grepa i trafikken har Kinn kommune teke grep om prosessen. Frå januar 2026 samlar kommunen partane i faste partnerskapsmøte – kommune, hamn, operatør, reiselivs- og handelsaktørar, naudetatar, musea, kyrkja og bygdelaga. Møta er haldne i januar, mars og mai 2026, med neste møte hausten 2026, og arbeidet femner mellom anna formålsavtalar mellom partane, ein felles økonomi- og kompensasjonsmodell, investeringsprosjekta (mellom anna Ellingskarshornet, sanitæranlegget i Refvik og prosessen på Kråkenes) og beredskap.

Møta er godt mottekne, og analysen støttar at dette er rett arena for det vidare arbeidet. Samtidig viser deltakinga at arbeidet ikkje er ferdig: Kråkenes var med i det første møtet, men har ikkje delteke i dei seinare. Ambisjonen bør vere ei felles forståing av korleis besøksnæringa skal utviklast – og eit nøkternt premiss ligg fast: skal trafikken ut til besøksmåla aukast att, må vegane oppgraderast først (jf. kapittel 4).

Partnerskapsmøta er òg rette staden å rydde i ansvarsdelinga. Kinn kommune er oppdragsgjevar og regulator, Nordfjord Havn driv hamna, og Måløy Adventure organiserer utfluktene – men for folk flest har det ikkje vore tydeleg kommunisert kven som har ansvar for kva. I tillegg finst det oppgåver som i dag ikkje høyrer naturleg til nokon av dei tre, og som difor fell mellom stolane: oppfølging av uorganiserte aktørar utan avtale, drift og finansiering av sanitæranlegg, og den langsiktige reisemålsutviklinga.

Bak dette ligg eit strategisk val som enno ikkje har nokon eigar: kva Måløy skal vere som reisemål på sikt. Destinasjonane har ulike langsiktige mål – sentrum vil strekkje sesongen mot heilår, Våge/Oppedal vil byggje lokal verdiskaping rundt Kannesteinen, Refvik vil optimalisere som sommardestinasjon utan å vekse, og Kråkenes ser eit avgrensa nisjepotensial ved fyrst. Fleire etterlyser eit organ som tek ansvar for strategisk, heilårs reisemålsutvikling på tvers av aktørane. Det er her dei langsiktige vegvala ligg (jf. kapittel 8).

5.5 Finansiering: kven skal betale for fellesgoda?

Mykje av det som utanfrå ser ut som usemje om cruise, er i kjernen eit finansieringssporsmål: kven som skal betale for oppgradering av veg, parkering, toalett og andre fasilitetar, og for drift og vedlikehald når besøket aukar. Spørsmålet går att ved alle fire destinasjonane. Tydelegast er det i Refvik, og det illustrerer godt at saka har fleire sider.

Grunnen i Refvik er statleg sikra, og Kinn kommune står med eigedomshjemmelen, medan bygdelaget nyttar området til campingdrift og parkering. Kommunen har løyvd midlar i storleiken 6–8 millionar kroner til å oppgradere sanitæranlegget, og har difor både rett og plikt til å spørje korleis investeringa skal finansierast – og om bruken av ny infrastruktur skal prisast. Bygdelaget har på si side bygd opp og drive anlegget på dugnad gjennom om lag 21 år, vil ikkje investere eigne midlar i eit anlegg det ikkje eig, og kan ikkje misse inntektsgrunnlaget som held dugnaden i gang (jf. kapittel 7.3). Begge posisjonane er rimelege. Drøftingane var krevjande i starten, men går no betre, og svaret ligg ikkje i kven som har rett: det ligg i ein modell begge partar kan leve med – kostnadsdeling, verdsetjing av dugnadsinnsatsen, og prising av bruk for både organiserte og uorganiserte aktørar.

Finansieringssporsmålet gjeld ikkje berre kommunale fellesgode. Måløy har eit lite tal anløp og gjester samanlikna med dei fleste andre cruisehamnene, men i praksis dei same krava og dei same faste kostnadene til planlegging, beredskap og drift. Med om lag 50–60 inntektsbringande driftsdagar i året er grunnlaget tynt for stabil bemanning, for investeringar i transport og for å utvikle nye attraksjonar og opplevingar. Det er nettopp desse investeringane som skal til for å halde meir av verdien i kommunen (jf. kapittel 5.3). Sesonglengd og volum er difor ikkje berre eit spørsmål om belastning, men òg ein føresetnad for at nokon skal kunne byggje opp tilbodet.

Frå 2027 kan eit nytt verkemiddel kome til. Besøksbidragslova (lov 20. juni 2025 nr. 104) gir heimel for ei forskrift om cruiseavgift, som etter framlegget frå Nærings- og fiskeridepartementet kan tre i kraft 1. januar 2027. Inntektene skal gå til reiselivsrelaterte fellesgode – tenester, natur, kulturmiljø og infrastruktur der bruken eller behovet aukar vesentleg med talet på besøkande – og kommunen må utarbeide ein plan for bruken som departementet godkjenner før avgifta kan tre i kraft. Kinn kommunestyre slutta seg 10. juni 2026 (sak 101/26) til uttalen frå Fjordane interkommunalt politisk råd, og bad samtidig kommunedirektøren kome tilbake med ei prinsippsak om å greie ut innføring av cruiseavgift i Kinn dersom forskrifta blir vedteken. Både

Region Fjordane og Nordfjord Havn støttar ordninga, men meiner den føreslåtte satsen på 100 kroner per passasjer er for høg, og tilrår inntil 20 kroner.

For denne analysen er tre ting verd å merke seg. For det første er avgifta eit svar på finansieringss spørsmålet, men eit avgrensa eitt: ein moderat sats gir eit jamt og øyremerkt bidrag til fellesgode, ikkje full dekning av store investeringar. For det andre peikar uttalen frå Region Fjordane på at midlane bør kunne nyttast til besøksforvaltning, cruiserelatert infrastruktur og til å etablere nye besøks- og reisemål – nettopp det grepet som skal til for å halde meir av verdien i kommunen (jf. kapittel 5.3). For det tredje krev ordninga ein plan som næringslivet skal få gi innspel til. Partnerskapsmøta er den naturlege arenaen for det arbeidet, og gir kommunen høve til å handtere finansieringsmodellen for fellesgoda og ei mogleg cruiseavgift som éi sak, ikkje to.

6 Nøkkelfunn på tvers av destinasjonane

Analysen peikar på fleire mønster som går att på tvers av destinasjonane. Det mest grunnleggjande står først: grensa for cruise ligg på land, ikkje i hamna.

6.1 Den bindande skranken ligg på land, ikkje i hamna

- Debatten om cruise blir lett ein debatt om hamna og talet på skip. Men hamna toler mykje – fleire og større skip samtidig.
- Det som faktisk set grensa, er på land: tilgangen på toalett og vatn, transport- og busskapasiteten, snuplassar og smale vegar, og flyten av gjester frå kai til attraksjon. Dette gjeld både sentrum og dei mindre destinasjonane.
- Konsekvensen er at styringa må rettast mot landsida – fasilitetar, transport og besøksflyt – og ikkje primært mot kor mange skip som får leggje til.
- Sårbar natur set grenser fleire stader: sanddyner og raudlista fugl (Refvik), hekkeområde og fare for utforkøyring (Kråkenes), slitasje og fjerning av rullestein (Kannesteinen).
- Toalett- og sanitærkapasiteten er gjennomgåande for liten på toppdagar, slik at gjester gjer frå seg ute i naturen (Refvik, Våge/Oppedal, sentrum).

6.2 Eit breitt ønske om vekst – på kvar stad sine premisser

- Tre av fire destinasjonar er opne for meir cruisebesøk: Måløy sentrum ser rom for ei dobling på sikt og vil ha meir; Våge/Oppedal ønskjer uttrykkeleg vekst og meir cruise; og Refvik, som elles ikkje ønskjer å vekse, kunne godt teke imot fleire cruisebussar utanom toppdagane.
- Vekstviljen er alltid kopla til vilkår: fasilitetar og transportkapasitet (sentrum), betre veg og meir lokalt verdiopptak (Våge/Oppedal), styring av samanfallet på toppdagane (Refvik). Ingen ønskjer vekst for ein kvar pris.
- Kråkenes ønskjer ikkje cruisevolum, men er ikkje mot turisme: bygda tek gjerne imot individuelle gjester i mindre skala, og Ytre Nordfjord Turlag ser eit mogleg nisje- og heilårspotensial ved fyret.

6.3 Cruise passar ikkje overalt – kvar destinasjon må vurderast for seg

- Destinasjonane er grunnleggjande ulike – i natur, infrastruktur, eigarskap, økonomi og i kva dei sjølve ønskjer. Det finst ingen felles mal som passar alle.
- For somme stader kan cruisetrafikk i feil form og volum vere direkte øydeleggjande – Kråkenes er dømet. Den strategiske vurderinga av kvar cruise høyrer heime og i kva grad, og kvar det ikkje gjer det, kom for seint; mykje av friksjonen dei siste åra spring ut av nettopp det.
- Kvar destinasjon må difor vurderast individuelt, med tidleg involvering og opne dialogar der kommune, hamn, operatør og lokalsamfunn finn løysingar saman.

- Samstundes oppstår dilemmaet frå kapittel 5.3: der trafikken ikkje skal vere, må volumet anten sendast ut av kommunen eller møtast med nye, tilrettelagde besøksmål i eigen kommune.

6.4 Brei semje om at dobbeltanløp ikkje er ønskt

- Alle fire destinasjonane avviser dobbeltanløp med to store skip; hovudregelen bør vere eitt stort skip om gongen. Nordfjord Havn og Måløy Adventure deler dette synet.
- Eit mindre skip nr. 2 blir vurdert som handterleg. Det er to store samtidig, der det eine må til Trollebø, som gir logistikk-kaos og dårlegare oppleving.

6.5 Transportforma avgjer – og ATV-ar er uønskte

- Overgangen til mindre, elektriske minibussar har dempa konflikt monaleg (cruisetrafikken ved Kannesteinen er i dag udramatisk; Kråkenes er teke ut).
- ATV-ar og store sykkelgrupper blir gjennomgåande peika på som det største irritasjonsmomentet, med støy og dårleg tryggleik: «ATV-ane er faktisk verre enn bussane» (Våge/Oppedal). Det same går att i sentrum og Refvik.

7 Destinasjonane

Dei fire destinasjonstekstene i dette kapittelet er skrivne på vegner av destinasjonane, og skal vise kva dei som bur og verkar der faktisk meiner, og kva dei ønskjer for staden sin. Dei byggjer på prosessen som er skildra i kapittel 2, og er justerte etter høyringsinnspela frå bygdelaga. Tekstene er difor ikkje ei nøytral samanstilling av alle syn, men lokalsamfunna sine egne vurderingar, systematiserte og attgjevne så lojalt som råd. Tiltakstabellane til slutt i kvar destinasjonstekst er rangerte i 1., 2. og 3. prioritet, etter kva som bør gjennomførast først, slik det kom fram lokalt.

7.1 Måløy sentrum

PROFIL

Måløy sentrum er navet i cruisetrafikken og det første gjestene møter. Skipa legg til ved to kaier på til saman om lag 340 meter, og det er kort veg rett inn i sentrumsgatene. Hamna blir omtalt som ei av dei beste cruisehamnane i landet – godt skjerma mot vêr og vind og stor nok til fleire skip samtidig. Mange gjester går rundt i gatene, opp i trimløypa eller på fjellet, slik at sentrum «absorberer» mykje av besøket sjølv.

Sentrum har ingen einskild storattraksjon som tek unna tusenvis på éin gong; styrken er heller den samansette byen, med Ellingskarshornet, Moldøen, kyrkja og Måløyraidsenteret, og ein «heldig miks» av lokalt eigde, sjølvstendige butikkar som skil seg frå dei vanlege kjedene. Av dei fire besøksmåla er det her mest av det gjestene legg att, som blir verande lokalt.

NÅSITUASJON

Folk i sentrum og næringslivet er gjennomgåande positive til cruise. Fleire fortel om liv i gatene, ny optimisme og ei handelsnæring som har fått eit nytt bein å stå på etter mange år med press frå netthandel. For somme butikkar kom cruise «på hengande håret», og fleire meiner at to-tre verksemdar i gata neppe hadde eksistert utan. Det har dessutan kome nye konsept og lokale satsingar – mellom anna fleire turisttog – og mange sesong- og ungdomsjobbar.

Institusjonane merkar besøket godt. Kyrkja har hatt opptil 1 700 menneske innom på éin dag, og får eit fast tilskot frå Nordfjord Havn for å halde ope. Måløyraidsenteret, som opna i 2018, tek på det meste imot i overkant av 200 gjester på ein cruisedag. Fleire trekkjer fram bulysta og skaparkrafta som det viktigaste – «det å ha lyst til å gjere ting og starte noko nytt».

Ein viktig grunn til at sentrum stiller seg positivt, er at mykje av apparatet er lokalt eigd. Måløy Adventure er eigd av mange lokale aktørar og opptrer som agent direkte mot reiarlaga, slik at meir av verdien blir verande lokalt; fleire skildrar overgangen til denne modellen som «eit nytt liv» samanlikna med dei første åra, då eksterne agentar utan lokal kunnskap styrte. Nordfjord Havn er eit interkommunalt selskap som reinvesterer overskotet lokalt i staden for å ta ut utbytte.

Samtidig peikar fleire på nokre konkrete utfordringar. Toalett, vatn og avløp er under press på toppdagar – kyrkja har hatt eit avløpssamanbrot og måtte mellombels stengje toaletta (no opna att) – og fleire offentlege toalett står høgt på ønskelista. Busskapasiteten, ikkje minst sjølve tilgangen på køyretøy, blir opplevd som den mest kritiske flaskehalsen for å få gjestene vidare, og mangel på hotell (nær fullt belegg på kvardagar) avgrensar både konferansemarknaden og heilårsverdien. ATV- og sykkelgrupper gjer trafikkbiletet i dei smale gatene meir krevjande.

Eit anna tema er at ikkje all omsetnad blir verande lokalt. Fleire utanbys suvenirbutikkar opnar berre på cruisedagar, har eigarar utanfrå og brukar i stor grad utanlandsk arbeidskraft, slik at lite skatt og verdi blir att lokalt – «dei kjem berre inn og hauster». I tillegg forsvinn ein del av verdien til reiarlaga gjennom påslag på prisane. Fleire meiner difor det er viktig at lokale aktørar får tene når det først er mykje folk.

Tryggleik og beredskap er stort sett godt handtert, men har ei tydeleg grense. Politiet melder at lokalsamfunnet taklar éin båt om gongen godt, men at infrastrukturen blir flaskehalsen på dagar

med to skip. Skjer det fleire alvorlege hendingar samtidig, må ressursar hentast frå Stryn eller Førde, med responstid på godt over ein time. Samtidig er det ikkje registrert cruiserelaterte trafikkulukker på tre år, og cruisegjestene blir skildra som rolege – «dei vil tilbake til båten» – og legg langt mindre beslag på beredskapen enn ein del annan turisme, som festivalar og russtreff.

Aksepten i sentrum er gjennomgåande god, og folk i sentrum har høg toleranse for støy og folkeliv. Dei understrekar likevel at ein må ta dei negative røystene på alvor, og peikar på at det kan vere lett å seie at ein er positiv og vanskelegare å vere kritisk: «Det er stort sett positivt for Måløy. Kanskje ikkje for alle.»

FRAMTIDSBILETE

Ambisjonen mange løftar fram, er heilårsturisme: å strekkje ein sesong som i dag toppar seg på fire–fem månader ut mot åtte–ni, og utnytte apparatet betre. Cruise blir sett som ein hovudmotor og éin pilar – ikkje heile biletet – som dessutan rekrutterer nye gjester, fordi mange kjem att på eiga hand seinare. Det er vinteren og skuldersesongen (januar–mars og september–oktober) som tyngst manglar aktivitet.

Vidare ønskjer dei å satse meir på individuelle fritidsreisande som kjem med bil, båt og bubil, på naturbaserte heilårsprodukt som fiske, dykking og surf, og på sikt på kurs og konferanse. Fleire peikar likevel på at konferansemarknaden føreset 200–300 fleire sengeplassar, og at Måløy ligg langt frå flyplass. Det blir òg etterlyst eit tydelegare organ som tek ansvar for heilårs reisemålsutvikling på tvers av aktørane. Norske gjester og båtturistar blir verdsette høgt, og fleire understrekar at sentrum først og fremst må fungere for dei som bur der: «Måløy skal vere for Måløyværingen først.»

TÅLEGRENSE

Folk i sentrum meiner tålegrensa er høg – «det handlar om korleis vi forvaltar det». Hamna toler fleire skip, og sjølve plassen er ikkje den bindande skranken; det er fasilitetane (særleg toalett), tilgangen på bussar og flyten av gjester. Som ei rettesnor blir det peika på at opp mot 6 000–8 000 gjester samtidig – anten frå éin stor båt, eller frå to mindre skip som begge får plass ved kaiene i sentrum – er handterleg, og at ei dobling av dagens volum er berekraftig på sikt så lenge ho blir fordelt over fleire dagar og helst lagd til skuldermånadene.

Det som derimot blir klart avvist, er dobbeltanløp med to store skip samtidig – då er det ikkje plass til begge ved sentrumskaiane, og det eine må liggje på fastlandssida (Trollebø) medan gjestene må fraktast over. Det gir både logistikk-kaos og dårlegare oppleving, og to skip gir uansett ikkje tilsvarande meir att lokalt. Dette fell saman med beredskapsbiletet: éin båt om gongen er det sentrum og naudetatane handterer best.

TILTAK

Det som kan gi mest effekt raskt og utan store investeringar, er fleire offentlege toalett, betre skilting og informasjon frå kaia og inn i sentrum, og utsiktspunktet på Ellingskarshornet, som fleire peikar på som det aller viktigaste enkelttiltaket.

Alle tiltak som er diskuterte, er tekne med, rangerte i 1., 2. og 3. prioritet ut frå kva som kom fram lokalt.

Tiltak	Prioritet
Fleire offentlege toalett i sentrum (m.a. stadion, «spiralen», rådhuset; med betalingsløyising)	1. prioritet
Betre skilting og informasjon frå kai til sentrum, museum og kyrkje	1. prioritet
Utsiktspunkt på Ellingskarshornet	1. prioritet
Hotell på Tomta og auka overnattingskapasitet	2. prioritet
Landstraum	2. prioritet
Auka og styrt transportkapasitet (el-minibussar, felles bussplanlegging og booking)	2. prioritet
Regulere ATV- og sykkelgrupper gjennom dialog med utleigarar	2. prioritet
Strategisk reiselivsutvikling og eit organ for heilårsturisme	2. prioritet
Nordfjordbadet	2. prioritet
Stikkvegar og skilting mellom gatene	3. prioritet
Vurdere verkemiddel mot utanbys aktørar utan lokal forankring	3. prioritet

7.2 Kråkenes

PROFIL

Kråkenes ligg heilt ytst mot havet og er ein vêrutsett fyrlokalitet. Det er først og fremst frå krysset og det siste stykket ut til fyret at vegen er smal og dårleg – utan reelle møte- eller snuplassar og med bratt fall mot sjøen. Ved fyret er det i seg sjølv brukbar parkering for mindre køyretøy – om lag 20 meter brei og dimensjonert etter vegnettet, men underdimensjonert for bussar, slik som den øvrige infrastrukturen i bygda. Plassen er no stengd for store bussar, og toalettet (3,5 m³) er lite og oftast stengt. Berre nokre hundre meter unna ligg eit sårbart hekkeområde med over 200 fugleartar. Sjølve fyret blir drive på dugnad av Ytre Nordfjord Turlag.

Historisk har Kråkenes hatt lite organisert turisme, men dei siste 20 åra har bygda opplevd ein kraftig auke i vanlege, individuelle turistar – og stadig fleire kjem i bubil. Trafikken er størst i fellesferien, samtidig med at det er flest feriegjester i bygda. Bygda har elles levd godt med privatbil og litt sporadisk busstrafikk heilt sidan 1950-talet, og fyret hadde i ein periode nokre få, organiserte gjester fram til om lag 2010 – men cruise og store bussar i mengd er nytt, og kom først frå 2022. Bygda er i dag mest eldre fastbuande og arvingar av feriehus, og vegen gjennom tunet er sjølve uterommet, der folk går rett ut døra og born leikar. Grunneigarane eig grunnen heilt opp til vegen. Etter ein langvarig konflikt sperra dei plassen for store bussar hausten 2024 – bubil og privatbil kan framleis parkere og snu der – og Måløy Adventure tok Kråkenes ut som cruisedestinasjon for 2026 og 2027.

NÅSITUASJON

Slik dei på Kråkenes ser det, gir cruise og store bussar i praksis inga verdiskaping for sjølve bygda, og blir tvert imot opplevd som sterkt forringande for staden. Dei tek gjerne imot individuelle reisande og gjester som kjem i mindre skala og tek omsyn, og konflikten handlar difor ikkje om motvilje mot turisme, men om volumet og måten det kom på.

Då cruisetrafikken starta i 2022, voks han raskt frå ein lovnad om fire bussar til opp mot 32 på ein dag, på ein veg som ikkje er bygd for det. Dei fortel om morgonar då dei blei stengde inne av parkerte bussar og campingbilar, om høg fart tett på husa, og om turistar som fotograferte inn i stovene. «Eg tør nesten ikkje vere på kjøkkenet når bussane er her», som ein sa. Roen, som er sjølve grunnen til å bu der, forsvann.

Tryggleik og beredskap blir trekt fram som ei reell uro. Den smale vegen utan møteplassar gjer at ein buss som stoppar, sperrar heile vegen, slik at naudetatar ikkje kjem fram, og det bratte fallet gir fare for utforkøyring i sjøen. Tett på ligg det sårbare hekkeområdet med over 200 fugleartar, og toalettkapasiteten ved fyret er minimal. Slitasje på veg og natur kjem på toppen.

Det som tyngst pregar Kråkenes, er at bygda opplever at ho aldri blei høyrd før trafikken starta – dei blei kopla inn «heilt på slutten», etter at planane var lagde. Eit framlegg til avtale om åtte bussar blei avvist – mellom anna fordi avtaleteksten, slik bygda les han, innebar at bygda sjølv måtte stille med parkeringsvakter og ikkje skulle få uttale seg til pressa. Deltakarane fortel vidare om gjentekne varsel og om at deira eigen grunn blei teken i bruk: både dei sjølve og andre besøkjande blei viste vekk frå parkeringsplassen for å gi rom til dei store bussane, som i tillegg tok i bruk private tun, innkøyrslar og offentleg veg som venteplass.

Eit konkret stridspunkt er vegen: ein dispensasjon auka tillaten busslengd frå 12,4 til 19,5 meter, etter det deltakarane skildrar som «ei hand vending midt i ferien». Det er Statens vegvesen – ikkje kommunen – som kan gje slik dispensasjon, og bygda held seg til det vegvesenet har sagt. Bygda har sjølv betalt for juridisk hjelp av eiga lomme for å få klarlagt rettane sine. Summen er at tilliten til kommunen er sterkt svekt: «Det er ikkje så mykje tillit igjen her.»

Det som uroar mest framover, er arealplanen. Så lenge det ligg eit planforslag som kan opne for at kommunen tek over området og sender ut store bussar igjen, opplever grunneigarane at dei ikkje kan forhandle reelt, og dei fryktar ein ekspropriasjonsprosess som kan dra ut i fleire år. I tillegg er villcamping og køyretøy utan avtale ei utfordring, og deltakarane peikar på at det aldri har vore reell dialog direkte med landoperatøren.

FRAMTIDSBILETE

Bygda har aldri vore negativ til vekst eller utvikling, men er tydeleg på at det må vere berekraftig også for bygda – og at det krev ein heilt annan og meir tillitvekkjande prosess enn den Kinn kommune har styrt. Når det gjeld store bussar, er standpunktet likevel samstemt og tydeleg: «Ingen bussar – vi er 100 prosent enige.» Ambisjonen er å ta vare på bygda, husa, roen og naturen, og å kunne fiske og bruke området. Dette handlar mindre om pengar enn om at staden skal vere ein stad det går å bu, også for komande generasjonar – «skal komande generasjonar ha den perla som Kråkenes er, må vi ta den kampen».

Det bygda sjølv vil vurdere, er å utvikle det eksisterande området med ei lita, regulert og betalt parkering for bubilar og privatbilar – og leggje til rette for reserverte plassar for minibussar – med eit lite sanitærbygg drifta lokalt, ikkje ein marknadsført campingplass. Bygda har spelt dette inn til kommunen, men understrekar at eit slikt utspel må initierast av privat næringsliv og utviklast av grunneigarane sjølve; kommunen får ingen rettar på området utan å gå vegen om ekspropriasjon, men kan leige grunn til eit sanitærbygg. Det kan byggjast monaleg minibusskapasitet dersom prosessen gir tillit til at begge partar forstår kvarandre. Ein campingplass er derimot neppe realistisk utan omfattande naturinngrep. Ei slik avgrensa minibuss-løysing med fast kvote føreset uansett ein bindande avtale, og at trusselen om arealplan og ekspropriasjon blir teken bort. Ytre Nordfjord Turlag ser eit mogleg heilårs- og nisjepotensial ved fyret, med færre og meir verdifulle gjester. Det viktigaste for bygda er ærleg dialog og respekt for at det er grunneigarane som eig grunnen.

TÅLEGRENSE

For store bussar er tålegrensa med dagens infrastruktur i praksis null. «Ein stor buss, så er tålegrensa nådd», som det blir sagt, og åtte store bussar blir skildra som «heilt forferdeleg». Det er ikkje storleiken åleine, men mengda i kombinasjon med ein veg som ikkje er bygd for trafikken, tryggleik og beredskap, og sårbar natur. Store volum og dobbeltanløp er klart avvist – bygda har korkje veg eller infrastruktur til å ta imot det.

Dei meiner grensa berre kan tøyast ved å endre transportforma, med små minibussar og ein fast kvote, og berre etter ein bindande avtale, der grunneigarane eig og styrer arealet og arealplan-/ekspropriasjonstrusselen er teken bort. Ein «kombitur» – med store bussar til Kråkenesfjellet og minibuss ned til Kråkenes – blir derimot sett positivt på av grunneigarane, så lenge løysinga ikkje berre flyttar volum (15 store bussar kan ikkje erstattast av 50 minibussar) og framleis er berekraftig. Under alt ligg at tilliten må byggjast opp att før noko anna kan skje.

TILTAK

På Kråkenes hastar det ikkje med fysiske tiltak, men med prosessen. Å ta området ut av arealplanen og kome til ei reell, bindande avtale er det som kan låse opp situasjonen. Det som hastar mest fysisk, er eit «parkering forbode»-skilt på snuplassen ved fyret, slik at ingen blokkerer snumoglegheita. Eit snu-/blindvegskilt og ei tilbakeføring av vegklassa er andre enkle, tydelege strakssignal.

Alle tiltak som er diskuterte, er tekne med, rangerte i 1., 2. og 3. prioritet ut frå kva som kom fram lokalt.

Tiltak	Prioritet
Ta området ut av arealplanen, slik at uvisse om ekspropriasjon blir fjerna	1. prioritet
Reell, bindande avtale med bygda før all aktivitet, der grunneigarane eig og styrer arealet	1. prioritet
«Parkering forbode»-skilt på snuplassen ved fyret (hastar mest), og snu-/blindvegskilt og oppslag om vekt- og lengdegrense i krysset	1. prioritet
Tilbakeføre vegklassa frå 19,5 m til 12,4 m	2. prioritet
Tryggleiks- og beredskapsvurdering (ROS) av vegen – sperring og fare for utforkøyning	2. prioritet
Regulert, betalt parkering for bubil/privatbil – med reserverte plassar for minibussar – og toalett, drifta lokalt	2. prioritet
Toalett-/servicebygg ved fyret	3. prioritet
Eventuell minibuss-kvote – berre ved bindande avtale	3. prioritet
Kompensasjon for skade og vedlikehald	3. prioritet

7.3 Refvik

PROFIL

Refvik er ein stranddestinasjon ytst på Vågsøy med ei lang sandstrand og ein campingplass som bygda sjølv har bygd opp og drive på dugnad gjennom om lag 21 år. Drifta er organisert som ei slags ungdomsbedrift med ordna forhold – løn, forsikring og feriepengar – og overskotet går til bygdeutvikling, til ungdomsløner og til å halde ved like forsamlingshus og fellesgode, ikkje til privat vinning. Nær alt – campingplass, sanitæranlegg, bubiltømmestasjon, kiosk, klopper og stiar – er bygd opp lokalt, med eit snitt på om lag 1 000 dugnadstimar i året.

Sjølve grunnen er statleg sikra og eigd av Miljødirektoratet, medan kommunen står med eigedomshjemma; området kan ikkje seljast til bygda. Naturen er spesiell og sårbar: sanddynene er ein naturtype som berre finst tre stader i Noreg, og det hekkar raudlista fugleartar i området. Cruise utgjer berre 20–30 prosent av aktiviteten – hovudtyngda er camping (mest bubilar), bading og dagsturistar frå nærområdet.

NÅSITUASJON

Cruise blir opplevd som godt handterleg utanom toppdagane. Samarbeidet med Måløy Adventure er organisert og godt, med betaling per buss (om lag 700 kroner), og på ein vanleg dag går det fint – på éin dag blei 15 bussar avvikla på seks timar utan problem. Deltakarane er tydelege på at det ikkje er bussane i seg sjølv som er problemet: «Ein buss med 30 gjester er betre enn 20 personbilar.»

Det som skaper trøbbel, er samanfallet på finvêrsdagar, når camping, bading, dagsturistar og cruise kjem på same tid. Då har området vore oppe i om lag 125–130 campingeiningar og 500–600 bilar samtidig, i tillegg til mange tusen badegjester – langt over det bygda meiner er forsvarleg. Den trange vegen, betalingsbommen og sanitæret blir då flaskehalsar, og ettermiddagen er spesielt sårbar, når ei ny bølge av besøkjande kjem etter arbeidstid.

Det største problemet er uorganiserte aktørar. Det finst døme på at ein lokal taxi inngjekk avtale, men likevel køyrde ut, og at andre bussar utan avtale parkerer feil og ikkje tek telefonen, slik at den lokale rutebussen i periodar ikkje kjem fram. Store sykkelgrupper (over 40 i følget) sperrar den smale vegen, og ATV-ar blir køyrde på dyrkamark. Felles for fleire av dei er at dei brukar sanitæret og areala utan å leggje att noko – «reine utgifter for oss». Bygda meiner ansvaret for desse aktørane bør liggje hos hamna, og understrekar at problemet ikkje er Måløy Adventure, som dei har eit godt samarbeid med.

Villcamping og drop-in er ei eiga utfordring: bubilar og telt står utanfor det tilrettelagde området utan å betale, belastar sanitær og natur, og uthular bookingstyringa. Mange av bobilgjestene «skal helst ikkje betale nokon stad», som ein sa.

Miljøbelastninga er konkret. Tråkk slit på dei sårbare sanddynene og fugleterrenget, og når sanitærkapasiteten ikkje strekk til på toppdagar, gjer folk frå seg ute i naturen og i beiteområde. Statsforvaltaren og Miljødirektoratet følgjer med på området, og bygda er sjølv oppteken av å skåne naturen.

Det mest betente no er tilhøvet til kommunen om sanitæret. Bygda fortel om ei tidlegare septikkontroll dei opplevde som vilkårleg «synsing», og om at det kommunale anlegget har vore

omstridd og stengt. Kommunen har løyvd midlar til å oppgradere anlegget (i storleiken 6–8 millionar kroner), og bygda har fått mellombels løyve til å bruke det gjennom sesongen 2026. Friksjonen er at kommunen vil ha betalt tilbake for toalettet, og at drivaren skal betale meir enn kostnadene – «det er ikkje jobben vi skal miste, men inntekta». Deltakarane opplever det som demotiverande for dugnadsånd, og standpunktet er klart: skal kommunen først hente inn pengar, må dugnadsinnsatsen gjennom 21 år reknast med og betalast tilbake først. Dei vil heller ikkje investere bygdas eigne pengar i eit anlegg dei ikkje eig, eller gi tilgang til felles- og privat grunn utan ein avtale som lèt dei drive vidare slik dei har gjort. Eit vilkår i den mellombelse løyva for 2026 om at dusjane ikkje skal kunne brukast, gjer det dessutan vanskeleg å drive ein seriøs campingplass.

FRAMTIDSBILETE

Eit hovudbodskap er at Refvik vil bli sett som meir enn ein cruisedestinasjon: «Vi vil bli sett på som eit samfunn som har ei grense, vi òg.» Men det er viktig å få fram at det ikkje er cruise som er problemet. Tvert imot blir cruisegjestene rekna som dei mest attraktive sett opp mot belastninga: dei kjem mange i éin buss, er der ei kort stund og reiser att, og bussane betaler per tur – «vi tener godt på cruise». Bygda kunne difor godt teke imot fleire cruisebussar og turistar; det er berre på dei travlaste finvêrsdagane, når camping, bading og ein flaum av dagsturistar i personbil fell saman, at det blir for mykje. Bygda vil ikkje utvide sjølve campingplassen, men optimalisere det dei har – og sjølve få styre nivået.

Ønskt gjest elles er naturinteresserte barnefamiliar som tek vare på naturen – «drøymeturisten» – og målet er ein attraktiv, tydeleg familiecamp og eit rekreasjonsområde, mellom anna med ein betre leikeplass. Refvik ser seg sjølv som ein sommardestinasjon (påske til september).

TÅLEGRENSE

Deltakarane meiner maksgrensa allereie er passert på dei travlaste dagane, og at grensa ikkje blir sett av cruise åleine, men av totalen – samanfallet av camping, bading, dagsturistar i personbil og cruise. Cruise blir rekna som den minst problematiske delen, og kunne godt vore større utanom toppdagane. Bygda reknar om lag 60 campingeyningar per natt som forsvarleg innanfor regelverket, men har på peak vore oppe i meir enn det dobbelte. Eit dobbeltanløp kombinert med full camping blir sett som uhandterleg: «Vi kan ikkje sleppe ut 25 bussar når det er tjuvt fullt.» Bygda ber difor om at dobbeltanløp blir unngått, og om ein beredskapsplan for slike dagar.

Bygda ønskjer uttrykkeleg ikkje å utvide tålegrensa, fordi meir tilrettelegging signaliserer at dei vil ha fleire folk. Dei meiner Refvik treng ei eiga, stadtilpassa tålegrense – ikkje den same malen som for resten av Måløy, og ikkje eitt fast tal, men eit dynamisk intervall som tek omsyn til vêr og samanfall. Ein slik prosess bør gjerast saman med kommunen, friluftsrådet, statsforvaltaren og bygda sjølv.

TILTAK

Det som kan gi mest effekt raskt, er å fjerne drop-in-kaoset gjennom bookingstyrt camping med nummererte plassar, og å erstatte betalingsbommen med kamera. Det store, langsiktige løftet er eit nytt sanitæranlegg – og ei avklaring med kommunen om drift og finansiering.

Alle tiltak som er diskuterte, er tekne med, rangerte i 1., 2. og 3. prioritet ut frå kva som kom fram lokalt.

Tiltak	Prioritet
Bookingstyrt camping med nummererte plassar	1. prioritet
Oppmerking av plassar	1. prioritet
Nytt og oppgradert toalett- og sanitæranlegg	1. prioritet
Avklare drifts- og finansieringsmodell med kommunen, der dugnadsinnsatsen blir verdsett og bruk av grunn er avtalt	1. prioritet
Kamera i staden for betalingsbom, for å fjerne flaskehalsen	2. prioritet
Avtalar med uorganiserte aktørar (taxi, sykkelgrupper, ATV) om betaling for areal og sanitær	2. prioritet
Tiltak mot villcamping (skilting, og stengje vegen ut til moloen)	2. prioritet
Trafikksikring ved Hallsørsanden (parkering i svingar, fart og siktlinjer) saman med politiet	2. prioritet
Beredskapsplan for dobbeltanløp med full camping	2. prioritet
Tidlegare varslng av anløp frå operatør, og minibuss på dei travlaste finvêrsdagane	2. prioritet
Eiga, stadtilpassa tålegrense-prosess for Refvik (fasilitert, med kommune, friluftsråd og statsforvaltar)	3. prioritet
Omlegging av klopper og stiar for å skåne sanddynene og fugleterrenget	3. prioritet
Generelle reglar for campingen og skilting på fleire språk	3. prioritet
Vurdere turistskatt for besøkjande	3. prioritet

7.4 Våge/Oppedal

PROFIL

Våge/Oppedal er eit besøksområde ytst på Vågsøy som femner fleire stader, og som bygda meiner må sjåast som éin destinasjon: bygda Vågsvåg, Hendanes fyr og – som den klart største attraksjonen – Kannesteinen, ein bølgeforma steinformasjon i verdsklasse som folk reiser langt for å sjå. Bygda kjenner på fråflytting: frå rundt 240 innbyggjarar for tjue år sidan til under 200 i dag, og fleire hus blir feriehus. For bygda er turisme difor først og fremst eit mogleg alternativ til å bli «ein endestasjon».

Tilkomsten er den store avgrensinga. Vegen ut til Kannesteinen er ein smal fylkesveg som i praksis berre tillèt minibussar på dei siste kilometrane. Bygda har sjølv teke grep: med privat finansiering – og utan kommunen – er vegbreidder dobla i og rundt Vågsvåg, det er bygd nye møteplassar, og det er laga om lag 200 parkeringsplassar. Utan denne utvidinga ville sommartrafikken etter det folk i bygda seier blitt «køar og elende».

NÅSITUASJON

Folk i Våge og Oppedal er gjennomgåande svært positive til cruise og til turisme – det er viktig å få fram. Kannesteinen er ein attraksjon i verdsklasse, og dei aller fleste ønskjer at gjestene skal få sjå han: «folk er positive til at turistar vil sjå Kannesteinen, det er trafikken som er problemet». Etter at Måløy Adventure gjekk over til om lag tre minibussar samtidig, blir sjølve trafikken i dag opplevd som udramatisk – fleire seier rett ut at dei «ikkje har noko problem med trafikken i dag, det er berre ATV-ane». Dei meiner dei godt kunne teke imot meir: «hadde ikkje vore noko problem med fleire minibussar», og «2–3 store bussar ut kvar dag hadde gått fint» om vegen tillèt det. Med andre ord: utfordringane er reelle, men folk er positive og ser klart rom for vekst, så lenge vegen og det lokale verdiopptaket følgjer med.

Det er ATV-ane, ikkje bussane, som blir trekte fram som det store irritasjonsmomentet i dag. «ATV-ane er faktisk verre enn bussane», seier fleire, og peikar på støy og tryggleik på den smale vegen, der òg born på moped og syklistar ferdast.

Belastninga er likevel ulikt fordelt. I Vågsvåg er det helst gjennomstrøyminga av køyretøy som merkast, medan bebuarane lenger ute, mot Kannesteinen, kjenner trykket meir på kroppen på toppdagar – dei kjem ikkje alltid fram til eigen eigedom eller på jobb. «For dei der ute er det eit reelt problem; for oss er det meir eit ubehag.» Vegen er smal og bussar må rygge, og reisetida frå Oppedal til Måløy kan kome opp mot ein time på det travlaste. Nettopp difor er vegen nøkkelen: med minibussar trengst det fleire køyretøy for å frakte like mange gjester, så ei oppgradering av vegen er det som for alvor opnar for vekst.

Det som tyngst går att, er at lite av verdiskapinga blir verande lokalt. Cruisebussane stoppar ute ved bygda; gjestene blir sette av, tek bilete og køyrer vidare, utan at bygda sit att med inntekt. «Det ligg ikkje att ei einaste krone her ute», blir det sagt. Til samanlikning landar mykje av verdien i Måløy sentrum. Bodskapen er klar: bygda vil gjerne ta imot meir, men berre dersom meir av verdien blir verande lokalt – «jo meir bygda tener, jo meir toler ho».

Det manglar framleis toalett i Vågsvåg, og fleire fortel at cruisegjester gjer ifrå seg ute i naturen, i hagar og ved marinaen; toalettvogna ved Kannesteinen fungerer derimot. Bygda melder òg om auka forsøpling langs vegar og uteområde, og har ikkje sjølv kapasitet til å handtere avfallet.

Renovasjon og reinhald er difor eit eige punkt som må løysast. Aksepten er reell og i hovudsak god i dag, men fleire minner om at ho kan tippe – «på eit eller anna tidspunkt sprekk bobla» – dersom belastninga aukar utan at bygda får noko att.

FRAMTIDSBILETE

For bygda handlar framtida om å overleve som lokalsamfunn, og turisme blir sett som det reelle alternativet til fråflytting – eit val bygda gjorde alt i reguleringsplanen for strandsona. Bygda ønskjer difor vekst og meir cruise, ikkje mindre; føresetnaden er berre at vegen blir utbetra og at meir av verdien blir verande lokalt. Eit lokalt prinsipp går att: «Jo meir bygda tener, jo meir toler ho.»

Ønskt gjest er den som legg att pengar lokalt – tysk bubil og fisketuristar, og mindre, skreddarsydde grupper med høg verdi. Bygda har alt eit døme i fisketurismen: ein lokal aktør har drive i over 20 år med tyske fisketuristar og er fullbooka utan å marknadsføre seg aktivt. Cruise bør vere ein del av biletet, om lag 20–30 prosent, ikkje alt. Vågsvåg, Hendanes fyr og Kannesteinen bør utviklast som éin destinasjon, og deltakarane vil byggje lokal verdiskaping gjennom mellom anna kafé, bubilcamping og ungdomsarbeid som kan halde bygda levande.

TÅLEGRENSE

Sjølve Kannesteinen har plass nok; flaskehalsen er vegen dit og talet på køyretøy samtidig. Vegen tillèt berre minibussar på dei siste kilometrane, og det styrer kor mange som kan koma på éin gong. Hovudregelen bør etter deira syn vere eitt skip om gongen: dubla volum kan fordelast over tid, men to skip same dag blir kaotisk.

Tålegrensa heng dessutan tett saman med lokal verdiskaping – «jo meir bygda tener, jo meir toler ho». Parkering og snuplass ved Kannesteinen er pressa når bubilar tek bussplass, toalett mangelen i Vågsvåg er ei tydeleg grense. Som nemnt er belastninga hardast for bebuarane ytst mot Kannesteinen.

TILTAK

Det som kan gi mest effekt raskt, er toalett i Vågsvåg (ein hygienefaktor bygda meiner må på plass straks) og å løyse sjølve avkøyrsla på den smale strekninga – noko deltakarane meiner kan gjerast relativt rimeleg. Den store, langsiktige nøkkelen er ei full oppgradering av vegen.

Alle tiltak som er diskuterte, er tekne med, rangerte i 1., 2. og 3. prioritet ut frå kva som kom fram lokalt.

Tiltak	Prioritet
Toalett i Vågsvåg, og vidareføre toalettet ved Kannesteinen	1. prioritet
Renovasjon og reinhald: fleire avfallspunkt og ei tømmeordning som ikkje kviler på bygda	1. prioritet
Løyse avkøyrsla/utkøyrsla på den smale strekninga	1. prioritet

Tiltak	Prioritet
Leggje til rette for lokal verdiskaping (kafé med ungdomsarbeid, bubilcamping på regulert parkering)	1. prioritet
Omlasting frå store bussar til minibuss i Vågsvåg	1. prioritet
Full oppgradering av fylkesvegen (akseltrykk og breidd; anslått 12–13 mill.)	2. prioritet
Veglys frå Torskangerpollen til Oppedal	2. prioritet
Kompensasjonsavtale med grunneigarane	2. prioritet
Meir dialog eller regulering av ATV-ar, gjerne elektriske	2. prioritet
Forpliktande engasjement og midlar frå kommunen og Nordfjord Havn til å utvikle destinasjonen	2. prioritet
Skilting (kryss ved Gravdal skule, maks lengd/vegavgrensingar) og lågare fartsgrense	3. prioritet
Vågsvåg-prosjekt (sti, utsikt og leikeplass)	3. prioritet

8 Vegn vidare

Denne analysen er meint som eit grunnlag for vidare styring, ikkje som eit sluttunkt. Rapporten konkluderer med vilje ikkje på vegner av kommunen – vala av retning og verkemiddel høyrer politisk og administrativt heime der. Nokre grep følgjer likevel så direkte av funna at vi peikar på dei her, som ei ramme for det vidare arbeidet.

8.1 Partnerskapsmøta – ramma for det vidare arbeidet

Arenaen for å rette opp både den seine involveringa og mangelen på ein samla plan finst allereie: partnerskapsmøta, der kommune, hamn, operatør, næringsliv og bygdelag møtest jamleg. Tilrådinga er å byggje vidare på møta og bruke dei meir strategisk:

- Løft diskusjonen frå enkeltsaker til strategi. Møta bør ikkje berre koordinere drift og investeringar, men òg eige dei strategiske spørsmåla frå denne analysen: kvar cruise passar – og ikkje passar, kva vegar som må oppgraderast dersom trafikken skal aukast att, og korleis meir av verdiskapinga kan haldast i kommunen. Lag eit fast opplegg rundt dette, til dømes ein enkel årsplan der dei strategiske spørsmåla kjem att til faste tider.
- Løft blikket frå cruise til destinasjonsutvikling på tvers. Cruise er berre ein del av besøket – og for fleire av besøksmåla ein liten del (i Refvik utgjør cruise 20–30 prosent av aktiviteten, og Våge/Oppedal ønskjer cruise som om lag 20–30 prosent av eit større bilete). Møta bør difor handle om heilskapen – heilårsutvikling, individuelle gjester og lokal verdiskaping – ikkje berre om cruiselogistikk.
- Bygdelaga er alt inviterte inn i møta. Gjer plassen deira fast og føreseieleg, slik at inkluderinga blir sett i system og ikkje skjer frå sak til sak.
- Bruk ein fast og enkel agenda: status og kapasitet per besøksmål, tiltak med ansvar og frist, og lokal verdiskaping.
- Start med eit tilbakeføringsmøte om denne rapporten hausten 2026 – då er den nye arbeidsforma i gang frå første dag.

8.2 Tilrådingar – kort og lang sikt

Tilrådingane er samla i éin tabell, sorterte etter tidshorisont. Grepa på kort sikt kan gjennomførast raskt og utan store investeringar; dei langsiktige krev politiske og administrative avklaringar.

Tilråding	Kva det løyser	Tidshorisont	Naturleg eigar
Hald fast på eitt stort skip om gongen – unngå dobbeltanløp med to store skip	Det enkeltgrepet det er breiast semje om, på tvers av alle fire destinasjonane	Kort sikt	Nordfjord Havn

Tilråding	Kva det løyser	Tidshorisont	Naturleg eigar
Auk toalett- og sanitærkapasiteten ved dei mest pressa besøksmåla	Den raskaste og rimelegaste måten å heve tåleevna på	Kort sikt	Kinn kommune og Nordfjord Havn
Få på plass avtalar med uorganiserte aktørar (taxi, bussar utan avtale, villcamping)	Bruk av areal og fasilitetar må henge saman med betaling	Kort sikt	Kinn kommune og Nordfjord Havn – avklarast i partnerskapsmøta
Vurder å setje ned tillaten køyreteylengd på den kommunale vegen til Kråkenes (KV 2550) frå 19,5 til 12,4 m	Reduserer faren for nye situasjonar med store bussar på ein smal veg; bruksklassa (Bk8 – 32 t) må stå av omsyn til renovasjon og varetransport (jf. kapittel 4)	Kort sikt	Kinn kommune
Reguler ATV-utleiga gjennom dialog og avtalar	ATV-ane er det mest gjennomgåande irritasjonsmomentet ved alle destinasjonane (jf. 6.5)	Kort sikt	Kinn kommune, Nordfjord Havn og utleigarane
Lag ein enkel beredskapsplan for toppdagane	Dagane då fleire gjestestraumar fell saman, pressar tåleevna mest – både i Refvik og i sentrum	Kort sikt	Kinn kommune, Nordfjord Havn og Måløy Adventure
Etabler eit enkelt indikatorsett: volum, besøksflyt, verdiskaping, natur og aksept	Styringa må byggje på tal, ikkje på inntrykk	Kort sikt	Kinn kommune, følgd opp i partnerskapsmøta
Avklar målbiletet: kva skal Måløy vere som reisemål, for kven – og med kva balanse mellom cruise og anna turisme?	Dette valet gir retning for alle andre val (jf. kapittel 5.4)	Kort sikt	Kinn kommune, saman med partane i partnerskapsmøta
Gi den heilårs reisemålsutviklinga ein tydeleg eigar og eit mandat	Fleire etterlyser eit organ som tek ansvar på tvers av aktørane; i dag fell oppgåva mellom stolane (jf. kapittel 5.4)	Kort sikt	Kinn kommune, avklarast i partnerskapsmøta

Tilråding	Kva det løyser	Tidshorisont	Naturleg eigar
Avklar finansieringsmodellen for fellesgoda ved besøksmåla	Svarar på det underliggjande spørsmålet i dei krevjande sakene: kostnadsdeling, verdsetjing av dugnad og prising av bruk (jf. kapittel 5.5)	Kort sikt	Kinn kommune og bygdelaga
Greie ut cruiseavgift (besøksbidrag), og utarbeid plan for bruk av inntektene	Gir eit øyremerkt bidrag til fellesgode og til nye besøksmål; kommunestyret har alt bede om ei prinsippsak (jf. kapittel 5.5)	Kort sikt	Kinn kommune
Start arbeidet med nye besøksmål: kartlegg aktuelle stader og kva dei krev	Volumtapet ved Kannesteinen viser storleiken på behovet; utan nye mål held lekkasjen fram (jf. kapittel 5.3)	Kort sikt	Kinn kommune, Nordfjord Havn og Måløy Adventure
Bygg kapasitet ved egne besøksmål	Meir av både besøket og verdiskapinga kan haldast i kommunen, i staden for å bli sendt ut (jf. kapittel 5.3)	Lang sikt	Nordfjord Havn, Måløy Adventure, Kinn kommune, næringslivet og bygdelaga
Greie ut strekninga frå cruisekaia inn til sentrum (riksveg 15/Gate 1)	Den tronge strekninga med dårlege fortau og få krysningpunkt er flaskehalsen i trafikkbiletet i sentrum (jf. kapittel 4)	Lang sikt	Kinn kommune
Bruk hamneoverskotet strategisk til å finansiere fasilitetar og tiltak	Hamna er interkommunal og reinvesterer lokalt – ei naturleg finansieringskjelde (jf. kapittel 5.4)	Lang sikt	Nordfjord Havn
Fastset stadtilpassa tålegrenser per destinasjon, og revider dei jamleg	Ingen felles mal passar alle fire; grensene må følgje tiltaka og betre data	Lang sikt	Partnarskapsmøta, fasiliterte av Kinn kommune



AGERA

OSLO

Parkveien 53 A
0256 Oslo

[Agera.no](https://agera.no)

FLORØ

Fugleskjærgata 16
6905 Florø

