

Tålegrenseanalyse for Ålesund kommune

24. februar 2026

Forord

Ålesund opplever sterk vekst som reisemål, og dette skaper både nye muligheter og økt press på byrom, natur, infrastruktur og lokalsamfunn. For å møte utviklingen på en kunnskapsbasert måte, er det gjennomført en tålegrenseanalyse som skal gi et helhetlig grunnlag for framtidig besøksforvaltning og strategiske prioriteringer.

Tålegrenseanalysen retter søkelyset mot hvordan ulike typer besøkende påvirker byen, hvilke områder som er mest utsatt for press, og hvilke rammer som må være på plass for en bærekraftig utvikling. Analysen er utviklet som et praktisk verktøy for styring og prioritering. Den gir ikke eksakte besøkstall eller absolutte grenser, men viser hvordan Ålesund kan jobbe systematisk med turisme over tid for å balansere verdiskaping, livskvalitet, natur- og kulturressurser og en godt fungerende bykjerne.

Arbeidet er gjennomført av Tell Norge AS i perioden september 2025 til februar 2026 i tett samarbeid med kommunen, og med medvirkning gjennom arbeidsgruppemøter, åpne folkemøter og innbyggerinnspill. Analysen bygger på både kvalitative og kvantitative data, inkludert intervjuer, spørreundersøkelser, webkart-innspill og eksisterende rapporter og statistikk. Innsikten skal brukes aktivt i arbeidet med besøksstrategi, kommuneplan og øvrige styringsdokumenter.



Foto: Uteguiden

Innhold

0 Sammen drag

1 Innledning

2 Metodisk tilnærming

3 Ålesund som reisemål

4 Funn fra innsiktsarbeid

5 Tålegrense vurderinger

6 Anbefalinger

7 Referanser

8 Vedlegg



Tålegrenseanalysen skal gi et solid kunnskapsgrunnlag for framtidig besøkshåndtering og langsiktig utvikling av Ålesund som reisemål.

- Ålesund kommune

0. Sammendrag

Ålesund som reisemål, turiststrømmer og forskjeller mellom segment

Ålesund med sine rundt 59 000 innbyggere er et særegent reisemål der jugendarkitektur, kyst- og fjordlandskap og nærhet til natur skaper en tydelig og attraktiv identitet. Byen kombinerer urbane kvaliteter med kort vei til ikoniske naturattraksjoner, noe som gjør den til både et hovedmål og et naturlig utgangspunkt for opplevelser på hele Sunnmøre.

Ålesund er et reisemål med stor samlet tilstrømning av turister gjennom året og kraftige topper i sommermånedene. Hotellgjester, Airbnb, cruise og camping utgjorde over 1,2 millioner gjestedøgn i 2025, hvorav cruise representerer 49 % av disse gjestene. Cruise- turismen bidrar betydelig til lokal verdiskaping. I 2023 genererte cruisetrafikken 221 millioner kroner i verdiskaping i regionen og 336 arbeidsplasser, med ytterligere indirekte ringvirkninger på 137 millioner kroner og 137 arbeidsplasser. Slike økonomiske bidrag er viktige for handel, servering og aktivitet i sentrum. De landbaserte gjestene – som hotell-, Airbnb- og campinggjester – bidrar med en jevn og bred lokal verdiskaping gjennom bruk av overnatting, servering, handel og aktiviteter. Samlet sett bidrar segmentene til helheten i Ålesunds reiselivsøkonomi.

Analysen viser at det største presset ikke handler om totalvolumet over året, men om når og hvor belastningen oppstår. Det er flere dager der cruisevolumet overstiger 8 000 passasjerer, og som sammenfaller med høy aktivitet fra andre gjestegrupper. Dette fører til redusert fremkommelighet, trengsel og svekket opplevelseskvalitet. Prognoser viser at Ålesund i 2026 vil ha 36 slike toppdager (en økning med 16 dager sammenlignet med 2025). Belastningen er størst i Sjøfronten, Hellebroa-aksen, Byparken, utsiktspunkter som Aksla og i havn-by-grensesnittet der cruisetrafikk møter øvrig turisme, byliv og kollektivtrafikk. Dette gir gjentatte situasjoner der spesielt den landbaserte infrastrukturen settes under press, og der byens tålegrense er betinget av håndteringsevnen. Dette handler om kapasitet i landbasert infrastruktur, beredskap, kommunale tjenester og vertskap, men også om evnen til å styre besøksstrømmene helhetlig.

Tålegrenser og håndteringsevne

De sju tålegrensedimensjonene som er analysert er klima/miljø, sosial aksept, infrastruktur, visuell belastning, økonomi, juridiske rammer og regional kapasitet. Analyse og vurdering av de 7 dimensjonene viser at reisemålet er nært eller overskredet tålegrensen på 5 av 7 dimensjoner. Dette svekker ikke bare opplevelseskvaliteten, men også muligheten til å realisere det fulle lokale verdiskapingspotensialet.

En styrket håndteringsevne kan bidra til å øke tålegrensene og redusere presset på de mest sårbare dimensjonene. Håndteringsevnen påvirkes i stor grad av politiske prioriteringer – blant annet valg knyttet til cruisekaiens lokalisering og utforming, samt andre strategiske beslutninger som påvirker utviklingen av turismen i regionen.

Det konkluderes videre med at dagens organisering er for svak for et reisemål med Ålesunds volum og profil. Fravær av en helhetlig reisemålsledelse gjør at nødvendige tiltak ikke gjennomføres raskt nok, og at ingen aktør har mandat til å styre helheten. Dette forsterkes av en maktasymmetri mellom havnens premissgivende rolle og kommunens ansvar for konsekvensene av økende turistvolum. Med dette blir tverrsektoriell koordinering krevende.

Samlet konkluderer analysen med at det ikke finnes et «riktig» antall besøkende for Ålesund. Tålegrensen bestemmes av hvor godt byen klarer å håndtere belastningen i de mest sårbare tidsperiodene og områdene. En bærekraftig reiselivsutvikling forutsetter derfor aktiv styring av turistvolum, målrettede tiltak i infrastruktur og mobilitet, styrket kapasitet i pressområder, bedre tilrettelegging og en tydelig organisering av reisemålsledelse med myndighet, mandat og midler.

Fokusområde for analysen og vurderingskriterier

I arbeidet med å vurdere kommunens tålegrense har oppdraget vært å se på Ålesund kommune som helhet. Gjennom innsiktsarbeidet har det imidlertid blitt tydelig at utfordringene knyttet til besøksvolum først og fremst konsentrerer seg i sentrumsnære områder. Det er her turisttettheten er høyest, og hvor effektene av økt tilstrømming mer direkte påvirker både innbyggere, infrastruktur og bymiljø. Fokusinnsnevringen mot sentrum er derfor et resultat av datagrunnlaget og reelle mønstre i turiststrømmene.

Vurdering av tålegrense er gjort for hver av de syv dimensjonene samt for reisemålets håndteringsevne. Det er konkludert på tålegrense i form av «trafikklys» som er henholdsvis grønne, gule og røde. Forklaring til fargekodingen er vist i tabellen til høyre.

Farge-koding	Konklusjon	Forklaring på hva som ligger til grunn for vurdering
	Innenfor tålegrense	- Dagens nivå vurderes som håndterbart innenfor eksisterende kapasitet og styringsverktøy. - Det finnes utfordringer, men ingen systematisk overskridelse av tålegrensen. - Området kan inneholde potensial for økt verdiskaping gjennom målrettede utviklingstiltak.
	Nært tålegrensen / situasjonsavhengig	- Det er perioder, steder eller situasjoner hvor belastningen nærmer seg eller tidvis overskrider tåleevnen. - Området kan inneholde potensial for økt verdiskaping gjennom målrettede utviklingstiltak. - Dagens nivå krever aktive tiltak, styring og prioritering for å unngå varige negative konsekvenser. Utviklingen må følges tett.
	Tålegrensen overskrides jevnlig	- Dagens nivå eller praksis vurderes som ikke bærekraftig. - Området kan inneholde potensial for økt verdiskaping gjennom målrettede utviklingstiltak. - Belastningen overskrider kapasiteten på en måte som gir tydelige negative konsekvenser for natur, lokalsamfunn, infrastruktur eller andre dimensjoner. Området kan over tid også ha konsekvenser for turismens verdiskaping. - Dagens nivå krever klare valg, god styring og/eller reduksjon i belastning.

Dimensjonene som vurderer tåleevne og vurderingsevne

Regionens tålegrense

Vurderer den samlede kapasiteten i Ålesund og omkringliggende områder når natur, infrastruktur, tjenester, lokalsamfunn og næringsliv ses i sammenheng. Tålegrense legger til grunn at belastning kan fordeles regionalt, men forutsetter koordinering og en felles forståelse av hvor det faktisk finnes kapasitet.

Klima- , miljø- og naturmessig tålegrense

Ser på turismens påvirkning på klima, miljø og natur. Dette omfatter utslipp fra sjø- og landbasert transport, slitasje på natur- og friluftsområder, påvirkning på marint miljø samt kapasitet for avfall og avløp.

Infrastrukturens tålegrense

Tar utgangspunkt i kapasiteten i veinett, kollektivtransport, havn, gangarealer, parkering, offentlige toaletter og annen felles infrastruktur. Dimensjonen må ses i lys av PAKT og strategisk havneplan. Tålegrensen nås når infrastrukturen ikke håndterer samtidige topper uten redusert fremkommelighet, sikkerhet eller funksjonalitet for både innbyggere og besøkende.

Sosial tålegrense

Vurderer hvor mye turisme innbyggere og besøkende opplever som akseptabelt uten at trivsel, trygghet og hverdagsliv forringes. Dimensjonen har tydelig forankring i Merket for bærekraftig reisemål, og påvirkes primært av samtidighet, konsentrasjon og graden av tilrettelegging – ikke av totalvolum gjennom året.

Visuell tålegrense

Handler om hvilke visuelle endringer byrom, havneområder og naturområder tåler før stedsidentitet og landskapskvaliteter oppleves som forringet. Den er ofte situasjonsavhengig og forsterkes når mange fysiske elementer, mennesker, kjøretøy, fartøy og installasjoner samles på samme sted samtidig.

Økonomisk tålegrense

Ser på om reiselivet bidrar til langsiktig lokal verdiskaping i tråd med kommunens nærings- og samfunnsutviklingsmål. Fokus er på helårsarbeidsplasser, lokale verdikjeder og investeringsevne – ikke på en øvre grense for økonomisk aktivitet.

Juridisk og politisk tålegrense

Omfatter rammer satt gjennom lover, forskrifter og politiske vedtak, inkludert kommuneplan, PAKT, havneplan og nasjonale regelverk. Dimensjonen definerer handlingsrommet for prioritering og styring, og understreker at tålegrense også er et resultat av politiske valg og lokal forankring – ikke bare teknisk kapasitet.

Definisjoner på andre viktige begrep i rapporten: se vedlegg 1

Vurdering av tålegrense og håndteringsevne (1/4)

Tabellen gir en oppsummering og konklusjon på hver av de 7 tålegrensedimensjonene som er vurdert. **Konklusjon baserer seg på NÅ-situasjonen og tar hensyn til dagens håndteringsevne.**

Tålegrense	Kommentar	Konklusjon	
Region (Ålesund og nær- liggende kommuner)	I dagens situasjon gir reiselivet betydelige positive effekter regionalt på Sunnmøre, særlig gjennom verdiskaping innen overnatting, servering, opplevelser, transport og havnerelatert virksomhet. Cruiseturismen bidrar med et stort volum besøkende og betydelige samlede ringvirkninger, mens overnattingsgjester, fritidsboligbrukere og camping gir mer varige og geografisk spredte økonomiske bidrag. Den begrensende faktoren er ikke manglende regional kapasitet på reisemålet som i denne sammenheng er geografisk avgrenset til Sunnmøre som region, men manglende evne til å fordele besøksstrømmer effektivt mellom ulike områder og tidspunkter. Dette innebærer at regionens samlede potensial for verdiskaping er større enn det som i dag realiseres. Mye av volumet konsentreres gjennom Ålesund som innfallspunkt og knutepunkt, og presset er størst i sentrumsnære områder og langs enkelte hovedakser på enkelt dager og tidspunkt. På disse tidspunktene presses fysisk, sosial og organisatorisk kapasitet samtidig. Tålegrensen bør i fremtiden vurderes i lys av regionens evne til å fungere som et integrert reisemål, der verdiskaping kan økes uten at belastningen forsterkes på allerede pressede steder og tidspunkt.	Innenfor tålegrense	
Klima, miljø og natur- påvirkning	Cruise,-fly og biltrafikk til og fra Ålesund gir betydelige utslipp, samtidig som kommunen og havna har tatt viktige grep gjennom blant annet etablering av landstrøm, plan for areal, transport og klima i Ålesundregionen (PAKT) og strategisk havneplan. Det er imidlertid gap mellom klimamål og faktisk utslippsnivå, spesielt knyttet til vekst i samlet transportvolum. Transportvolum har en forventet vekst framover. Det er vist til belastning i form av støy og slitasje på natur. Dette gjelder særlig på toppdager i høysesong, der cruisetrafikk, landbasert turisme og naturbruk sammenfaller. Der teknologiske løsninger (for eksempel landstrøm), regulering og tilrettelegging er på plass, kan miljøbelastningen reduseres betydelig. Der slike tiltak mangler eller ikke er tilpasset belastningsnivået, nås tålegrensen raskere.	Nært tålegrense	

Vurdering av tålegrense og håndteringsevne (2/4)

Tålegrense	Kommentar	Konklusjon	
Infra- struktur	Den landbaserte infrastrukturen er i stor grad er dimensjonert for behovet til innbyggerne og i for liten grad for turisme. Belastningen er særlig konsentrert til Ålesund sentrum og havneområdene, der transport, gangarealer, bussoppstilling, parkering, offentlige toaletter, avfallshåndtering og renhold belastes samtidig. Den mest kritiske faktoren er kombinasjonen av mange besøkende på kort tid. Når flere segmenter sammenfaller i tid og rom, oppstår flaskehalser som påvirker fremkommelighet, beredskap, sikkerhet og opplevelseskvalitet både for besøkende og fastboende. At belastningen i stor grad håndteres gjennom midlertidige tiltak, indikerer at infrastrukturen opererer nær eller over kapasitetsgrensene i disse situasjonene. Infrastrukturens tålegrense vurderes som overskredet på toppdager i sentrale byområder (men ikke i en normalsituasjon). Det vises også til forventet vekst i antall toppdager. Videre utvikling av reiselivet må vurderes opp mot infrastrukturens evne til å håndtere samtidighet, og ikke kun samlet volum. Økt belastning uten endret fordeling i tid og rom vil med stor sannsynlighet føre til hyppigere overskridelser av den infrastrukturelle tålegrensen. Fremover kreves derfor god styring, tilpasning av beredskapsnivået og/eller reduksjon i belastning.	Overskredet	
Sosial	Innbyggerundersøkelser og kvalitative innspill viser at mange innbyggere er positive til turismen og anerkjenner verdiskapingen. Samtidig er det en betydelig andel som uttrykker bekymring for trengsel, cruisetrykk og belastning på hverdagsliv, særlig i sommersesongen. Opplevelsen av å bo i Ålesund påvirkes negativt på enkelte dager og steder, men ikke gjennom hele året. Økt press på boliger som følge av økning i utleie til turister oppleves som en utfordring. Den mest avgjørende faktoren for sosial tåleevne er ikke antall besøkende isolert sett, men hvordan besøket oppleves av fastboende. Når byen i korte perioder i praksis fungerer mer som turistarena enn som hverdagsby, svekkes den sosiale bærekraften. Sosial tålegrense er ikke varig overskredet, men det er et behov for avlastende tiltak – spesielt i sentrum og for enkelte naturområder. Videre utvikling av reiselivet bør vurderes opp mot byens evne til å opprettholde gode hverdagsfunksjoner. Uten bedre fordeling og styring av turisme vil man trolig få hyppigere situasjoner der den sosiale tålegrensen vil oppleves som overskredet.	Nært tålegrense	

Vurdering av tålegrense og håndteringsevne (3/4)

Tålegrense	Kommentar	Konklusjon	
Visuell	Når cruiseskip over tid legger beslag på byens mest eksponerte sjøfront, svekkes opplevelsen av byens arkitektoniske og landskapsmessige kvaliteter, både for fastboende og for andre besøkende. Dette gjelder særlig i perioder der visuell belastning sammenfaller med høy sosial og infrastrukturell belastning. Den visuelle tålegrensen vurderes som situasjonsavhengig og nær nådd i sentrale havneområder på toppdager. Mulighetsstudien peker videre på konflikt mellom ønsket byutvikling med boliger langs sjøfronten og med dagens havnebruk. Dette er særlig merkbart på Sørsidekaia, Hellebroa og Aksla-aksen. Visuell tålegrense er ikke konstant overskredet, men det er tydelige situasjonsbestemte overskridelser i sommersesong. Uten endret lokalisering eller fordeling av turiststrømmer vil man trolig oppleve hyppigere overskridelser av den visuelle tålegrensen i fremtiden.	Nært tålegrense	
Økonomisk	Reiselivet i regionen bidrar samlet sett med betydelig verdiskaping, sysselsetting og skatteinntekter, og flere av tilbudene i regionen er økonomisk avhengig av dagens turistvolum. Den økonomiske tålegrensen utfordres i situasjoner der økt besøksvolum ikke gir tilsvarende økt lokal verdiskaping. Den økonomiske tålegrensen nås dermed når forholdet mellom lokal nytte og lokal belastning svekkes. Segmenter som gir høy lokal verdiskaping per gjest og jevn aktivitet over tid bidrar positivt til økonomisk tåleevne. Segmenter som gir lav verdiskaping per gjest og høy belastning når besøket er konsentrert i tid, gir et mindre gunstig forhold mellom nytte og kostnad. Dette gjelder særlig på toppdager. Den økonomiske tålegrensen tilsier at utvikling av reiselivet i Ålesund bør vurderes ut fra lokal verdiskaping. Økt besøksaktivitet er økonomisk bærekraftig der den gir tydelige og varige lokale ringvirkninger. Tålegrensen utfordres der belastningen på fellesgoder og beredskap øker uten tilsvarende lokal nytte. En sentral forutsetning for å holde seg innenfor den økonomiske tålegrensen er at størst mulig andel av verdiskapingen og de positive ringvirkningene faktisk blir igjen lokalt. Dimensjonen er vurdert å være innenfor tålegrense. Fremover bør det likevel fokuseres på hvordan den økonomiske verdiskapingen kan økes gjennom bedre styring og samarbeid mellom miljøer.	Innenfor tålegrense	

Vurdering av tålegrense og håndteringsevne (4/4)

Tålegrense	Kommentar	Konklusjon	
Juridisk	Den juridiske tålegrensen utfordres når turismen når et nivå der styringsverktøy ikke gir tilstrekkelig forutsigbarhet eller kontroll. Den mest kritiske faktoren er gap mellom politiske ambisjoner om bærekraft, balanse og lokale hensyn og tilgjengelige styringsverktøy for å realisere ambisjonene. Når belastningen øker, så øker risikoen for at håndteringen blir reaktiv fremfor proaktiv og strategisk. Utvikling av reiseliv og lokalsamfunn må ses i sammenheng med kommunens og regionens faktiske styringsevne. Uten tydeligere rammer og prioriteringer av arealbruk vil økt besøksaktivitet føre til hyppigere situasjoner der forventningene til offentlig myndigheter ikke kan innfris. Det er et behov for å styrke sammenhengen mellom mål, planverk og praktisk gjennomføring, snarere enn for flere enkeltstående tiltak.	Nært tålegrense	
Hånd- teringsevne og samlet konklusjon	Vurderingen av de 7 dimensjonene viser at reisemålet er nært eller overskredet tålegrensen på 5 av 7 dimensjoner. Innen alle dimensjoner pekes det på behovet for tiltak som i større grad legger til rette for bedre styring for å utnytte mulighetene eller begrense belastningen. Tålegrensene brytes på høye belastningsdager, særlig de dagene der det er høy cruisetrafikk. Analysen viser at det i 2025 er 20 dager med skip med over 8000 passasjerer, og at det i 2026 er forventet en økning til 36 dager med skip med over 8000 passasjerer. Ankomstene er konsentrert til de samme tidspunktene som øvrig turisme er høy, eksempelvis fra hotell, Airbnb og bil. Dette gir tydelig press på sentrum, havneområdene og nøkkelaksene som Hellebroa og Sjøfronten. Flere viser til trengsel, redusert fremkommelighet og svekket opplevelseskvalitet. Håndteringsevnen i dagens organisering er for svak for et reisemål med Ålesunds volum og profil. Både cruisetrykket og veksten i andre gjestestrømmer forutsetter en mer robust og samordnet reisemålsledelse med tydelig mandat og beslutningsmyndighet. Det er behov for sterkere tverrsektoriell koordinering mellom havn, kommune, næring og transportaktører for å styre besøk og turiststrømmer. Det må også være vilje til å investere i langsiktige strukturelle tiltak som avlaster de områdene som er sårbare i dag. Maktasymmetrien mellom havnens premissgivende rolle og kommunens ansvar for konsekvensene av økning i store turiststrømmer (som cruise representerer) reduserer håndteringsevnen ytterligere. Fraværet av en helhetlig reisemålsledelse svekker evnen til å styre besøksstrømmer. Kombinasjonen av gjentatte infrastrukturbrudd på toppdager, høy samtidighet i sentrum, press i havn-by-aksen samt fravær av helhetlig reisemålsledelse, innebærer at den samlede belastningen nærmer seg eller tidvis overskrider tåleevnen, samt at man ikke evner å ta ut det lokale verdiskapingspotensialet.	Nært tålegrense	

Hovedanbefalinger for videre utvikling og styring av reiselivet

Tålegrensevurderingene viser at reiselivet i Ålesund og regionen gir betydelig verdiskaping og positive ringvirkninger, men at belastningene er konsentrert i tid og rom og i enkelte situasjoner overskrider byens og lokalsamfunnets tåleevne. Anbefalingene tar sikte på å legge til rette for videre utvikling innenfor bærekraftige rammer, der verdiskaping styrkes samtidig som belastning reduseres, fordeles bedre og håndteres mer forutsigbart.

Anbefalingene er strukturert rundt noen få, tydelige hovedgrep som samlet adresserer de identifiserte utfordringene på tvers av dimensjonene, og må spesielt ses i sammenheng med føringer for utvikling av reiselivet og prinsipper for god besøksforvaltning, og samfunnsdelen til kommuneplanen i Ålesund kommune.

Etabler en bredt sammensatt reisemålsledelse

Reisemålsledelsen bør utvikle og forankre helhetlig besøksstrategi i bredden av nøkkelaktører rundt reiseliv og lokalsamfunn

Utarbeid en konkret plan for utvikling av havn- og landbasert infrastruktur dimensjonert for innbyggere og turisme i regionen

Styrk eierstyringen for havne- og byutviklingsselskaper



1. Innledning – Bakgrunn for analysen

Bakgrunn for analysen

Formål

Formålet med tålegrenseanalysen er å analysere hvordan Ålesund evner å tåle presset som følger av turisme.

Analysen skal gi et kunnskapsgrunnlag, slik at kommunen, fylkeskommunen og andre kan legge til rette for en god lokal utvikling og besøksstyring. Den skal også legge til rette for at besøksstyringen skjer med hensyn til folkemengder, verdiskapning og slitasje på naturområder.

Målet med oppdraget er å gi et godt fakta- og kunnskapsgrunnlag som skal være til hjelp i framtidig arbeid med besøksstrategi, samt andre planer og vurderinger knyttet til besøksforvaltning.

Ålesund kommune skal i samarbeid med Destinasjon Ålesund & Sunnmøre jobbe mot å bli godkjent gjennom «Merket for bærekraftig reisemål». Analysen vil bidra til å danne grunnlaget for oppfølgingsarbeidet rundt denne ordningen.

Resultatet av tålegrenseanalysen skal vise hvor kommunen og pressområdene ligger på skalaen for ulike tålegrensedimensjoner, og samtidig gjøre rede for hva som

er grunnen til dette. Den skal vise om kommunen, lokale næringsaktører og andre relevante aktører kan balansere hensynet til lønnsomhet, mennesker og sosiale forhold på en bedre måte, og samtidig ta hensyn til miljø og klima.

Politisk forankring for arbeidet i politiske vedtak og planer

Bestillingen av tålegrenseanalysen følger opp kommunestyrets vedtak av Handlings- og økonomiplan 2025–2028, hvor det er satt av midler til å arbeide med tålegrenseanalyse, reiselivsstrategi og merking som bærekraftig reisemål.

Utviklingen av reiselivet i Ålesund styres videre av flere kommunale, regionale og nasjonale planer og vedtak som legger klare føringer for hvordan kommunen skal balansere verdiskapning, naturverdier og hensynet til lokalsamfunnet. Analysen må ses i sammenheng med disse, slik at funnene kan brukes som et operativt verktøy i helhetlig og bærekraftig planlegging.

Kommuneplanens samfunnsdel og arealstrategien fremhever reiselivet som en strategisk satsing og peker på at by- og tettstedsutvikling må sees i sammenheng med turisme for å sikre attraktive lokalsamfunn, stedsidentitet

og bærekraftig vekst.

PAKT (Plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen) gir viktige rammer for mobilitet, grønn transport og kompakt byutvikling, og viser hvordan hensynet til besøkende må integreres i transport- og arealplanlegging for å unngå overbelastning.

Ålesundregionens Havnevesen sin strategiske havneplan legger føringer for utvikling av cruise og havneområder, inkludert tiltak for bedre tilrettelegging, mer bærekraftige løsninger som landstrøm og bedre forbindelser mellom havn og sentrum – forhold som har direkte betydning for besøksstrømmer og byens tåleevne.

Samlet gir disse dokumentene en felles retning som tålegrenseanalysen bygger videre på for å støtte kommunen i å utvikle et robust og bærekraftig rammeverk for fremtidig reiseliv.

2. Metodisk tilnærming

Metode, medvirkning og rammer for analysen

Intervju, spørreundersøkelser, folkemøter og arbeidsgruppe

Kvalitativ og kvantitativ datainnsamling

Tell Norge AS har gjennomført alle innspillsprosesser og utarbeidet analysen og anbefalingene.

Analysen bygger på en kombinasjon av kvalitative og kvantitative metoder, inkludert intervjuer, folkemøte, spørreundersøkelser, webbasert innspillskart og dokumentstudier.

Metoden har hatt som mål å sikre bred medvirkning fra ulike interessenter og samtidig bygge på etablerte kunnskapsgrunnlag og planer som er relevante for kommunens videre arbeid. Målet har vært å fange opp både faktiske utviklingstrekk og opplevde konsekvenser av turismen i Ålesund.

For å sikre god forankring etablerte kommunen en arbeidsgruppe med representanter fra kommunen og relevante aktører*. Arbeidsgruppen har bidratt med innspillunderveis, og fått anledning til å komme med tilbakemeldinger på kapittel 1-4 til rapporten (arbeidsmetode og innsikt). Videre er arbeidsgruppen utfordret på hvordan det bør jobbes videre med utvikling av reisemålet basert på funnene. Gruppen har hatt ulike perspektiver, som er blitt ivare tatt innenfor rammen av oppdraget og analysens formål.

I prosessen har det kommet inn ulike synspunkter på metodikken, blant annet fra aktører med sterke interesser i hvordan reiselivet utvikles videre. Slike perspektiver er verdifulle og har blitt vurdert som del av innsiktsgrunnlaget. Samtidig er det viktig å understreke at metodikken er valgt for å belyse helheten i hvordan turismen påvirker Ålesund; ikke for å fremme eller motvirke særinteresser. Analysen skal gi et balansert helhetsbilde som grunnlag for kommunens beslutninger.

Formålet har ikke vært å beregne eksakte presisjonsnivåer for hvert delområde, men å vurdere hvordan turiststrømmer, infrastruktur, natur, sosiale forhold og rammebetingelser påvirkes samlet. Innsikten representerer derfor en helhetlig sammenstilling av bidrag fra fagmiljø innen mobilitet, natur, havn, beredskap, næringsliv, kultur og byutvikling, og gir et bilde av Ålesunds utfordringer og muligheter.

Prosjektet bygger på eksisterende planer, strategier og rapporter om reiseliv og samfunnsutvikling, samt statistikk og datasett som trafikkdata, miljødata og overnattingsstatistikk. Dokumentstudiene har bidratt til å forstå rammebetingelser, utviklingstrekk og kontekst for reiselivet i Ålesund.

Metodebegrensninger

Arbeidet gir et helhetsbilde heller enn full presisjon på alle delområder. Datatilfang, variasjoner i kvalitet mellom kilder og at utviklingstrekk endrer seg over tid gjør at analysen må tolkes som et styringsverktøy, ikke en eksakt beregning av tålegrenser.

Formålet er å gi et robust grunnlag for styring, prioritering og videreutvikling av reiselivet – ikke å fastsette ett bestemt besøkstall som «riktig» nivå.

Analysen er basert på innspill fra et bredt spekter av aktører med ulike perspektiver og påvirkningsmuligheter. Dette mangfoldet er en styrke, men det betyr også at funnene må ses i sammenheng med aktørenes roller og interesser. Vurderingene er derfor overordnede og må følges opp gjennom videre planarbeid og politiske beslutninger.

Arbeidet er gjennomført innenfor en ramme på 250–300 timer, med forhåndsdefinerte aktiviteter, møter i arbeidsgruppen og åpne folkemøter underveis og ved avslutning.

Det er mer utfyllende informasjon om metoden som er benyttet i Innsiktsarbeidet i kapittel 4.

* Representerte aktører i arbeidsgruppen: Ålesund kommune, Destinasjon Ålesund & Sunnmøre, Atlanterhavsparken, Hotel Brosundet, Momentum, Vy, Ålesund Havnevesen, Ålesund Parkering og Ålesund Sentrumsforening

Tålegrensen vurderes ut fra et helhetlig rammeverk

Rammeverket har 7 dimensjoner, og håndteringsevnen vurderes før det konkluderes på om tålegrensen er overskredet eller ikke

Problemstilling og analytisk innretning

Analysen tar utgangspunkt i kommunens behov for et helhetlig bilde av hvordan reiselivet påvirker Ålesund. Det innebærer å belyse hvem som besøker kommunen, hvor og når belastningen oppstår, og hvordan infrastrukturen, naturen, bylivet beredskap og kommunale tjenester påvirkes. Videre undersøkes hvordan besøksstrømmer fordeler seg i sentrum og i pressområder, og hvilke faktorer som legger størst press på lokalsamfunn, beredskap og opplevelseskvalitet. Formålet er å vurdere hva som er bærekraftige rammer, og hvilke hensyn som må balanseres i ulike deler av kommunen.

Rammeverk for vurdering av tåleevne

Vurderingene er strukturert etter en modell med syv dimensjoner, inspirert av Amland (2022)¹, som samlet beskriver forholdet mellom belastning og håndteringsevne. Dimensjonene kobler innsikt fra datainnsamlingen til praktiske valg i planlegging av strategiske tiltak for utvikling

av reiselivet. Her vurderes kapasitet og sårbarhet innen blant annet natur og miljø, sosial aksept, visuelle kvaliteter, infrastruktur, økonomiske effekter og juridiske rammer. Premisset er at tålegrense ikke er statisk, men påvirkes av hvordan kommunen og aktørene planlegger, tilrettelegger og samarbeider.

Styring og gjennomføringsevne

Hvordan kommunen og andre aktører følger opp med tiltak i arealplanlegging og kommunikasjon, vil ha stor betydning for om belastningen oppleves som håndterbar eller ikke. Besøksforvaltning og målrettede tiltak kan øke håndteringsevnen over tid.

Hovedfokus på sentrum

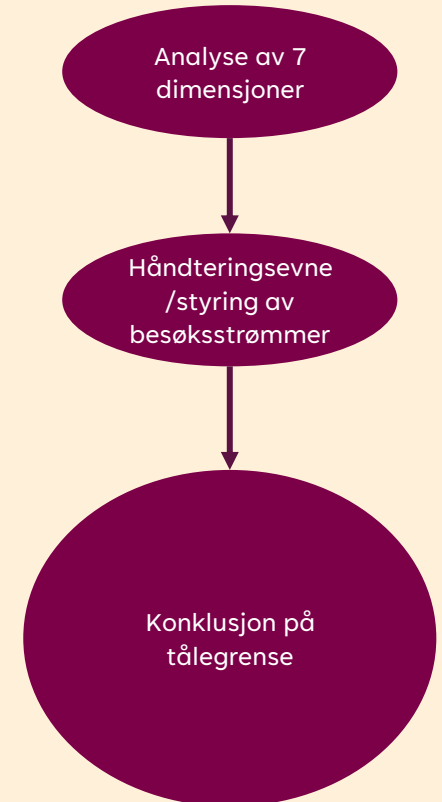
Analysen er avgrenset til sentrum fordi innspillene i innsiktsarbeidet tydelig viser at belastning og utfordringer oppstår der turiststrømmene er mest konsentrert i tid og rom. Det er særlig i sentrale byrom og på cruisetunge dager at trengsel, press på

infrastruktur og sosiale konsekvenser oppstår, mens store deler av kommunen ellers ikke opplever tilsvarende toppbelastning. Fokus på sentrum gir derfor et mer presist bilde av hvor tålegrenser faktisk utfordres.

Tålegrense som dynamisk størrelse

Tålegrensen for et område bestemmes av kombinasjonen av faktisk belastning og hvor godt kommunen og aktørene håndterer denne. Investeringer i infrastruktur, tydelig styring av besøksstrømmer og samarbeid kan derfor bidra til å øke tåleevnen.

Analysen legger dermed vekt på utviklingskraft og styringsmuligheter, snarere enn et fastlagt maksimumsnivå, og understreker at valg som tas i planverk, organisering og forvaltning vil påvirke tålegrensen over tid. Figuren til høyre illustrerer denne sammenhengen.



Figur 1: Sammenheng mellom tålegrense og håndteringsevne

¹ Amland (2022). <https://2469reiseliv.no/talegrenseanalyse-et-verktoy-for-a-analysere-fremtidig-dimensjonering-og-handtering-av-cruisetraffikk-til-et-reisemaal/>

3. Ålesund som reisemål

Beskrivelse av reisemålet

Ålesund er regionsenteret på Sunnmøre og en av de viktigste byene på Vestlandet. Kommunen har 59 198 innbyggere (2025) og et landareal på 353 km². Den strekker seg over et variert landskap av øyer, halvøyer og fastland ved innløpet til fjordene på Sunnmøre. Bysenteret ligger på Aspøya og Nørvøya, mens kommunen også omfatter blant annet Hessa, Uksenøya og Ellingsøya, en fastlandsdel langs Storfjorden (tidligere Skodje og Ørskog) og øygruppen Sandøy ytterst i Romsdalsfjorden². Beliggenheten gir Ålesund et tydelig kyst- og fjordpreg, der korte avstander mellom by, fjord og fjell er en sentral del av reisemålsprofilen.

Byen er særlig kjent for sin jugendstilarkitektur. Etter bybrannen i 1904 ble sentrum bygget opp igjen i en helhetlig stil, og regnes i dag som et av de viktigste kulturmiljøene fra tidlig 1900-tall i Norge. Tårn, spir og rikt utsmykkede fasader preger bybildet og gjør Ålesund til et attraktivt reisemål for arkitektur- og kulturinteresserte. Jugendstilsenteret og Sunnmøre Museum formidler by- og regionhistorie, mens Atlanterhavsparken på Tueneset – ett av Nordens største akvarier – er en viktig familie- og naturattraksjon.

Som reisemål kombinerer Ålesund urbane kvaliteter med umiddelbar nærhet til natur, kyst, fjord og fjell. Beliggenheten gjør byen til et naturlig utgangspunkt for å utforske Nordvestlandet. Fra sentrum er det kort vei til fjordcruise, fiske og øyaktiviteter, og til toppturer i

Sunnmørsalpene. Utsiktspunktet Aksla, som nås via 418 trappetrinn fra byparken, gir panoramautsikt over byen, skjærgården og fjellene rundt. Dette, sammen med ikoniske attraksjoner, gjør Ålesund attraktiv både som hovedmål og som innfallsport til resten av Sunnmøre og Fjord-Norge.

Det lokale næringslivet er sterkt maritimt og internasjonalt orientert. Ålesund er historisk «bygd» på fiske og fangst, og regionen er fortsatt verdensledende på marine og maritime næringer. Flere av landets største fiskebedrifter og oppdrettsselskap holder til i kommunen. Ålesund har Norges største cruisehavn, største fiskerihavn og nest største containerhavn, og er landets største eksporthavn for fiskeriprodukter. Næringslivet preges samtidig av handel, tjenester og kultur- og opplevelsesnæringer som er tett knyttet til byens rolle som reisemål og regionsenter.

Ålesund er en kommune som opplever tydelige sesongsvingninger i turismen, med størst antall besøkende i sommerhalvåret. I denne perioden forsterkes bylivet av festivaler, kunst- og kulturarrangementer og et variert mattilbud – ofte med fersk sjømat som signatur. Summen av jugendstilbyen, kyst- og fjordlandskapet, de korte avstandene til sterke natur- og kulturattraksjoner og et levende bymiljø gjør Ålesund til et særpreget og attraktivt reisemål for både norske og utenlandske gjester.

²Snl (2026). Ålesund kommune, snl.no/Ålesund



Foto: Marte Slingstad

Om reiselivet i Ålesund

Attraksjoner

Ålesund kommune har en rekke attraktive besøksmål som trekker store mengder tilreisende hvert år. Kartet på neste side viser en oversikt over besøkstall ved sentrale attraksjoner i Ålesund i 2025. Selv om det er utfordrende å skille klart mellom lokale besøkende og turister, fremgår det tydelig at turiststrømmene er avgjørende for flere av attraksjonene i både Ålesund og omliggende områder og at det er klart flest besøkende i sommermånedene. I tillegg bidrar økningen i antall turister til merkbar vekst i omsetning hos butikker, kafeer og restauranter, noe som understreker turismens betydning for lokal næringsutvikling.

En betydelig del av turiststrømmene består av cruisepassasjerer, og flere aktører – blant annet Bytoget, Strømmen og Hop-on – står for hovedtransporten av disse rundt i sentrumsnære områder. Aktiviteten er særlig høy fra mars til oktober, med hyppige avganger gjennom dagen. Samlet frakter disse aktørene anslagsvis rundt 150 000 passasjerer i 2025*.

Også attraksjoner i nabokommuner, som Alnes fyr og Strandafjellet, er i stor grad avhengige av turiststrømmene som kommer fra Ålesund. I tillegg transporteres mange cruiseturister videre til kjente attraksjoner i regionen, både med buss og båt. Populære reisemål inkluderer Trollstigen, Rekkedal, Nordøyane, Runde, Strandafjellet, Giske og Godøya, Trandal, Hjørundfjorden, Geiranger og Skodjebruene.

I selve Ålesund tilbys også guidede byvandringar og aktivitetsbaserte turer som sykling, kajakk, og turer til Sukkertoppen og Aksla. Flere shorex-agenter er til stede i byen og organiserer turer for cruisepassasjerer. Samtidig er det en stor andel cruiseturister som ikke deltar i organiserte aktiviteter, men utforsker byen på egen hånd. For disse er ungdomstilen og byens særpregede arkitektur blant de mest besøkte opplevelsene*.

Når det gjelder tilreisende som bor på hotell, Airbnb eller campingplasser, er det betydelig vanskeligere å kartlegge hvordan de beveger seg i byen og hvilke attraksjoner de besøker. Disse gjestene har ikke samme organiserte transport- og aktivitetsopplegg som cruiseturistene, og gjør i større grad individuelle valg basert på vær, anbefalinger og tilgjengelighet. Innspill viser at disse turistene bruker et mangfold av lokale tilbud, som restauranter, butikker, museer, utsiktspunkter og nærturterreng. Samtidig vil variasjonene i oppholdslengde og formål gjøre at besøksmønstrene blir mer sammensatte og dermed vanskeligere å fange opp gjennom tradisjonelle målemetoder.

Organisering

Fra 1.1.26 etablerte aktørene i Destinasjon Ålesund og Sunnmøre og Visit Nordvest et felles destinasjonsselskap for hele fylket. Selskapet er en medlemsorganisasjon og jobber med koordinering, markedsføring, vertskap og tilrettelegging på tvers av aktører. Selskapet har en sentral rolle i å samle

inn, dele og formidle informasjon mellom kommune, næringsliv og reiselivsaktører. Selskapet skal også jobbe med destinasjonsutvikling og besøksforvaltning.

Organisasjonen arbeider tett opp mot cruiseoperatører, aktivitetsleverandører, transportører og kulturinstitusjoner. De opplever å mangle formell myndighet til å regulere kapasitet, besøkstopper og arealbruk, til tross for at de i stor grad blir holdt ansvarlige for helheten i reiselivsopplevelsen.

Ålesund havn står som en sentral operatør av cruisetrafikken, med ansvar for anløpsplanlegging, logistikk-løsninger og kontakt med rederiene. Ålesund Havn har også egen informasjons- og markeds-konsulent. Styringslinjen til havnefogden er havnestyret, havnerådet og kommunestyret.

Kommunen har en viktig rolle som samfunnsutvikler og arealplanegger, samt ansvar for infrastruktur, beredskap, trafikkavvikling, toalett-fasiliteter og bærekraftig byutvikling. Fylkeskommunen har gjennom rollen som samfunnsutvikler en viktig tilretteleggerrolle for reiselivet.

Samlet fremstår organiseringen av reiselivet som komplekst og fragmentert, med mange aktører som har overlappende interesser, men uten en tydelig samlet styringsstruktur.

* Basert på innspill fra ulike aktører

Besøkstall på populære attraksjoner i 2025



Figur 2: Besøkstall fra 2025, basert på data fra de ulike attraksjonene og Ålesund kommune.

Viktige særpreg, muligheter og utfordringer for reiselivet i Ålesund sammenfattet basert på tidligere analyser ^{3,4}

Noen sentrale punkt er oppsummert under. Disse punktene er hentet fra s. 8 i Destinasjonsanalyse Sunnmørere regionen og s. 6 i Ringvirkningsanalyse av reiselivet i Ålesund:

Særpreg

- Byen har en naturlig rolle som innfallsport til store deler av reiselivet i fylket, med sentral beliggenhet i forhold til andre populære destinasjoner
- Ålesund er en populær havn for cruiseskip, med sin jugendstilarkitektur, nærhet til fjorder og tilgang til spektakulær natur
- Regionen er et globalt knutepunkt for maritim industri, offshore og grønn teknologi
- Byen ble gjenoppbygd i jugendstil etter bybrannen i 1904, og er i dag en arkitektonisk perle

Muligheter

- Regionen mottar et stort antall turister via cruise, og det legges stadig større vekt på utviklingen av bærekraftig cruiseturisme
- Ålesunds sterke næringsliv gir grunnlag for et rikt restauranttilbud
- Store investeringer i hoteller og reiseliv, samt utvikling av nye attraksjoner gir mulighet for mer helårsturisme
- Det er fortsatt potensial for å styrke «reason to stay» og «reason to spend» i Ålesund
- Det finnes en tydelig kobling mellom den maritime næringen og reiselivet, med krysseierskap og synergier mellom aktørene

Utfordringer

- Turismen i regionen er preget av sterk sesongkonsentrasjon, med hovedtyngden av besøkende i sommerhalvåret
- Kapasitetsutfordringer/belastning på Ålesund by i forbindelse med cruiseanløp. Kan føre til trengsel på enkelte tidspunkter og/eller dager. Viktig å unngå at dette skaper «people pollution» og misnøye hos lokalbefolkningen
- Fricamping og villcamping med bobiler som parkerer på uegnede steder eller utenfor tilrettelagte plasser er et økende problem. Kan føre til forsøpling, slitasje på natur og forstyrrelser for lokalbefolkning
- Airbnb er ikke en del av den tradisjonelle reiselivsbransjen. Det er krevende å koordinere helhetlige opplevelser og strategier.

³Destinasjonsanalyse Sunnmørere regionen, Menon (2025)

⁴Ringvirkningsanalyse av reiselivet i Ålesund, Menon (2021)

Verdiskaping fra reiselivet

Reiselivet i Ålesund utgjør en av de mest sentrale drivkreftene for økonomisk verdiskaping i regionen, der ulike typer besøkende bidrar på ulike måter.

Landbaserte overnattingsgjester – særlig hotellgjester – representerer den mest stabile og omfattende verdiskapingen, ettersom de både har høyt døgnforbruk og benytter et bredt spekter av lokale tjenester. Denne aktiviteten skaper sterke ringvirkninger inn i næringer som overnatting, servering, opplevelser, handel og transport, og bidrar dermed til å styrke bredden i det lokale næringslivet.

Også cruisevirksomheten er en betydelig økonomisk motor for Ålesund. BDO sin ringvirkningsanalyse av Ålesund havn fra 2024 viser at cruisetrafikken bidrar med stor verdiskaping og sysselsetting. I 2023 brukte cruiseturister rundt 425 millioner kroner i regionen, som resulterte i om lag 221 millioner kroner i verdiskaping og 336 arbeidsplasser direkte i regionale virksomheter. I tillegg genererte cruiseaktiviteten ringvirkninger på 137 millioner kroner og skapte ytterligere 137 arbeidsplasser i tilknyttede deler av verdikjeden. Aktiviteten er svært sesongpreget, med høyest intensitet i sommermånedene juni til august⁵.

Den samlede verdiskapingen fra reiselivet har økt betydelig over tid. Fra 2004 til 2017 anslås det at verdiskapingen fra reiseliv steg fra 218 millioner kroner til 580 millioner⁴. En analyse fra Menon Economics viser

at tilreisendes forbruk i 2023 la grunnlaget for hele 1,8 milliarder kroner i direkte verdiskaping og om lag 3 000 direkte sysselsatte i Sunnmøre³. Nesten halvparten av denne verdiskapingen kan spores tilbake til Ålesund, som fungerer som et sentralt knutepunkt og et naturlig midtpunkt for regionens samlede reiselivsaktivitet³.

Samlet sett fremstår reiselivsnæringen som en av de mest betydningsfulle vekstmotorene i Ålesund og Sunnmøre. Den genererer store økonomiske ringvirkninger, skaper arbeidsplasser på tvers av bransjer og styrker regionens attraktivitet både for besøkende, næringsliv og bosetting.

I tillegg til den direkte økonomiske betydningen spiller reiselivet en viktig strategisk rolle for regionens videre utvikling. Besøkende bidrar ikke bare som forbrukere, men også som katalysatorer for innovasjon, kompetanseutvikling og nye forretningsmuligheter. Etterspørselen fra både ferie- og yrkesreisende har stimulert til økt satsing på kvalitet, profesjonalitet og produktutvikling i hele verdikjeden – fra overnattingssteder og restauranter til opplevelsesaktører, transportører og handelsnæringen. Dette gir en positiv dominoeffekt som styrker regionens konkurransekraft og gjør den mer robust i møte med strukturelle endringer i økonomien. Reiselivet bidrar dermed ikke bare med økonomiske verdier, men fungerer også som en viktig samfunnsbygger som påvirker byutvikling, infrastruktur, kompetansemiljøer og regionens nasjonale og internasjonale synlighet.

⁵ RINGVIRKNINGSANALYSE AV AKTIVITET VED ÅLESUND HAVN, BDO Consulting (2024)



Foto: Oddgeir Visnes

Infrastruktur i Ålesund sentrum

I havneområdet

Ålesund har generelt god kapasitet i den tekniske havneinfrastrukturen. I tillegg er det etablert landstrøm og annen teknisk infrastruktur. Det finnes per i dag ingen formelle begrensninger på antall cruiseanløp eller passasjerer, men både Ålesundsregionens Havnevesen og Destinasjon Ålesund & Sunnmøre peker på en operativ regulering med maksimalt to store skip og ett mindre samtidig.

Arealene rundt cruisekaiene er en sentral del av byens mottaksapparat. Ifølge Asplan Viaks mulighetsstudie fremstår området lite intuitivt, med svakt markerte ganglinjer, utydelig retning mot sentrum og manglende helhetlige strukturer⁶. Dette kan skape usikkerhet – særlig på travle dager. Samtidig viser en undersøkelse fra Innovasjon Norge at 87 % av besøkende er fornøyde med skiltingen i Ålesund. Havnevesenet understreker også at ganglinjene innenfor havneområdet er tydelig merket, blant annet med «grønne føtter» mot undergangen ved Rådhuset, og de opplever at få turister uttrykker usikkerhet om hvor de skal gå.

Når det gjelder busshåndtering, viser Asplan Viak at varierende kjøreruter kan skape uoversiktlig ved stor trafikk⁶, noe enkelte aktører bekrefter. Havnevesenet påpeker imidlertid at busser har dedikerte og godt merkede oppstillingsplasser, og at Ålesund Cruisenettverk koordinerer aktørene for å sikre god struktur og flyt. Skipsagenter melder også om god logistikk i havna.

Det er sprik i hvordan aktører oppfatter både fremkommelighet og organisering i området, og ettersom prosjektet ble gjennomført utenfor cruisesesongen, har vi ikke hatt anledning til å observere forholdene i praksis eller bekrefte eller avkrefte de ulike beskrivelsene.

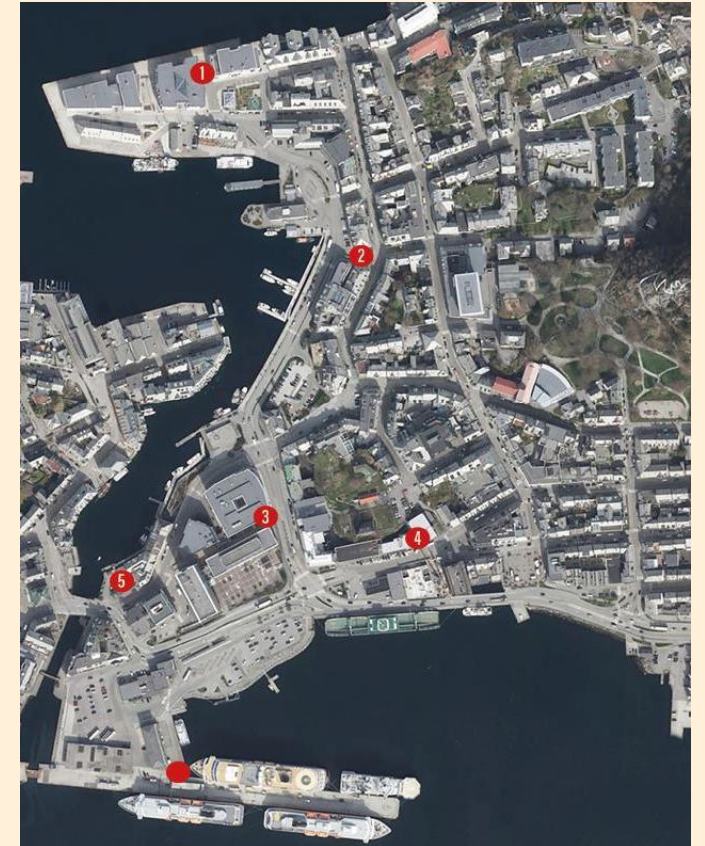
Utenfor havneområdet

Utenfor havneområdet er busshåndteringen mer utfordrende. Det finnes ikke tilstrekkelige og tydelig regulerte oppstillingsplasser for busser som kjører gjester til hoteller, noe som fører til feilparkering og midlertidige stopp som belaster sentrumstrafikken og kollektivtrafikken.

Parkeringskapasiteten for privatbiler er generelt god, med rundt 2 000 plasser i parkeringshus i tillegg til gateparkering. Ålesund sentrum har også to bobilparkeringer, som imidlertid når kapasitetsgrensen i sommermånedene.

Ved høy tilstrømning av turister påvirkes byens øvrige infrastruktur. Ålesund sentrum er allerede sterkt trafikkert, og turiststrømmer forsterker presset i flere sårbare punkter. Økende belastning kan dermed redusere fremkommeligheten. Fra Rådhusplassen og inn mot sentrum mangler det tydelige skilting – både til attraksjoner, byrom, anbefalte gangruter og oppholdssoner for turister.

Gode sanitærtillbud er også en viktig del av infrastrukturen, og behovet øker med turistvolumene. Kartet viser dagens offentlige toaletter i sentrum. I 2025 etablerte Ålesundsregionens Havnevesen og Ålesund kommune et døgnåpent toalett på Fjellstua, som gir bedre tilgjengelighet både i sentrum og på Aksla. De øvrige toalettene er som hovedregel åpne mandag til fredag kl. 08–18, mens enkelte også holder åpent i helgene, og noen åpnes dersom det er cruiseanløp i helger.



Figur 3: Offentlige toalett i Ålesund sentrum⁷

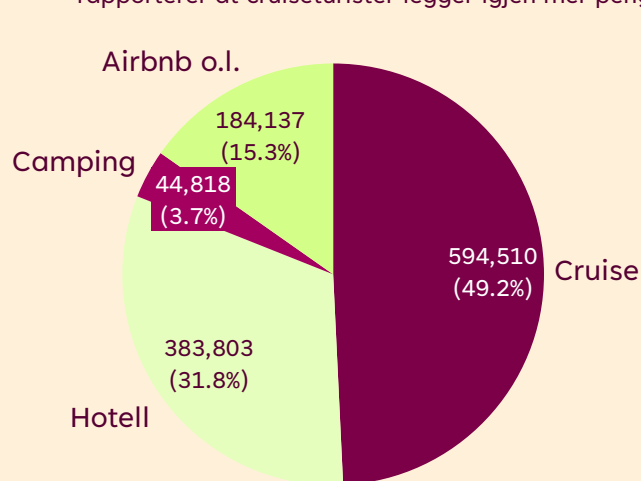
⁶ Mulighetsstudie, Asplan Viak (2025)

⁷ Ålesundsregionens Havnevesen (2025)

Hvem er gjestene til Ålesund?

Diagrammene viser en oversikt over gjestedøgn i ulike besøkskategorier og hvilke land turistene kommer fra. Tallene for 2025 danner et foreløpig grunnlag for å forstå hvem som besøker Ålesund. Innsikten er basert på data fra diverse kilder. Totalt var det 1 207 268 gjestedøgn. Det er rimelig å anslå at det også er en del dagsbesøkende innom Ålesund, men disse er vanskelig å tallfeste. Når det kommer til bostedsland på besøkende, er det i sum flest nordmenn som reiser til Ålesund, tett etterfulgt av tyskere. I 2025 var det besøkende fra over 65 ulike nasjoner.

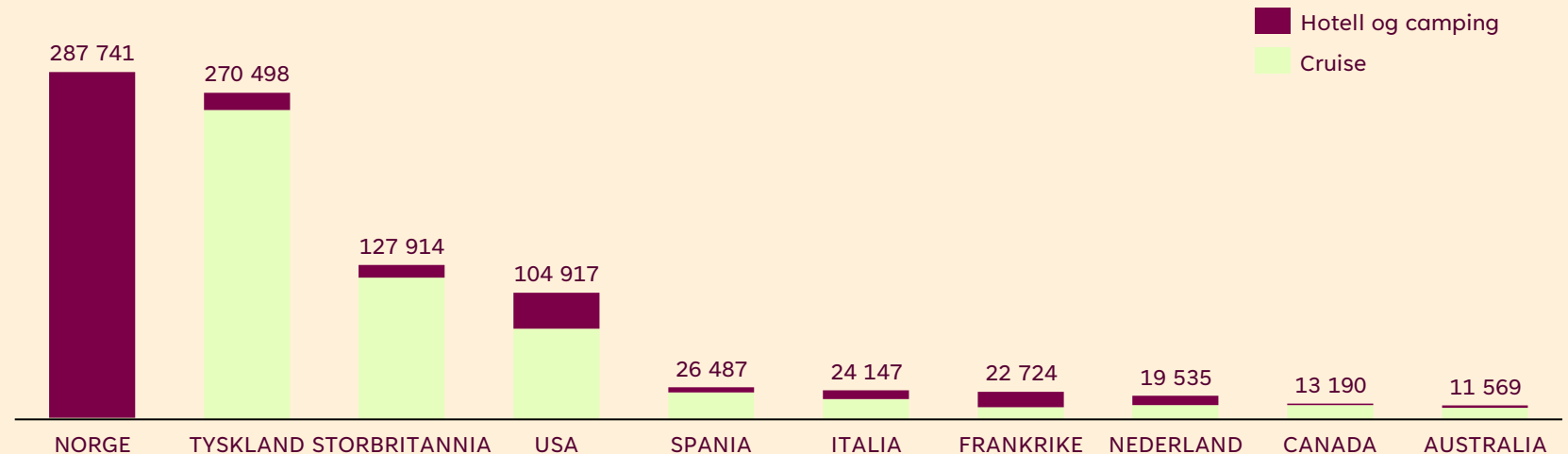
Cruiseturistene stod for flest gjestedøgn i 2025, og utgjør en betydelig og synlig del av turiststrømmen i Ålesund. Mange benytter organiserte utflukter til regionens mest robuste attraksjoner, mens andre bruker tiden i sentrum. Flere aktører rapporterer at cruiseturister legger igjen mer penger enn



Figur 4: Fordeling av gjester i ulike besøkskategorier. Data hentet fra SSB, Kystverket og AirDNA.

tidligere, men verdiskapingen varierer på nasjonalitet til besøkende og liggetid til skip. Gjennomsnittlig liggetid i havn var omtrent 10 timer i 2025.

Hotellgjestene består av både yrkesreisende og fritidsreisende. Yrkesreisende gir et jevnt belegg gjennom året, mens fritidsreisende toppe i sommermånedene. Innsikten viser at hotellgjester generelt har det høyeste døgnforbruket, både fordi hotellkostnad inngår, men også fordi denne gruppen benytter flere lokale tjenester innen servering, kultur, handel og aktiviteter. Flere aktører peker på denne gruppen som særlig viktig for helårsøkonomien i Ålesund. Gjennomsnittlig opphold per gjest i reiselivsregionen Ålesund og Sunnmøre var 1,5 døgn. 1,4 for norske gjester og 1,6 for utenlandske gjester i 2025.



Figur 5: Bostedland til besøkende (Hotell, camping og cruise). Data hentet fra SSB og Kystdatahuset.

Airbnb o.l. har økt de siste årene. Det finnes imidlertid mindre kunnskap om hvordan denne gruppen faktisk bruker byen. Trykket er størst i sommerhalvåret, men man ser en trend på at flere kommer i vintermånedene. Uansett er turister fra Airbnb økende i antall og utviklingen må monitoreres. Våre estimer viser til omtrent 185 000 overnattingsdøgn i 2025. Gjennomsnittlig for 2025 var gjestene i Ålesund i 3-4 dager.

Camping er en relativt liten andel av totalvolumet. Likevel ser man at bobilparkeringene i sentrum er svært populære, og gjennomsnittlig oppholdstid var 23 timer i 2025. Etterspørselen overstiger kapasiteten i sommermånedene, noe som gir risiko for villcamping i nærliggende friluftsområder.

Ålesund som cruisedestinasjon

Ålesund har de siste årene etablert seg som en av Norges viktigste cruisehavner, med årlige ankomster på rundt 600–660 000 passasjerer. I 2024 var byen landets største cruisehavn målt i passasjerantall. Tall fra Kystverket viser en samlet nedgang på om lag 4 prosent fra 2023 til 2025, før trafikken igjen forventes å stige til rundt 807 000 passasjerer i 2026¹³. Den økende trafikken henger sammen med utviklingen i cruisenæringen, der skipene blir stadig større. I 2025 var halvparten av alle anløp over 250 meter⁸.

Innbyggerundersøkelser tegner et sammensatt og nyansert bilde av den lokale holdningen til cruisenæringen. Ifølge en Norstat-undersøkelse fra 2025 er rundt 60 % av innbyggerne positive til cruisetrafikken, og hele 80 % mener næringen bidrar positivt til lokaløkonomien. Samtidig er det et tydelig spenn i synspunktene på fremtidig utvikling: Kun 8 % ønsker mer cruisetrafikk enn i dag, 52 % foretrekker å beholde dagens nivå, mens nær 40 % ønsker en reduksjon⁹.

Innovasjon Norges cruiseundersøkelse fra 2019 gir ytterligere perspektiver. Den viser at Ålesund den gang fikk landets høyeste score på service og gjestetilfredshet – nesten 90 % av de spurte opplevde servicenivået som svært godt¹⁰. Samtidig fremgår det at cruisegjester generelt oftere enn andre turister opplever destinasjoner som overfylte. I 2019 ble likevel Ålesund vurdert som en av destinasjonene i minst grad preget av overfylthet. Dette bildet kan imidlertid ha endret seg etter at cruisetrafikken har doblet seg siden 2019. Det gjør den kommende 2026-undersøkelsen særskilt interessant, både for å se om byen klarer å bevare sin gode servicering, sitt gode omdømme og om

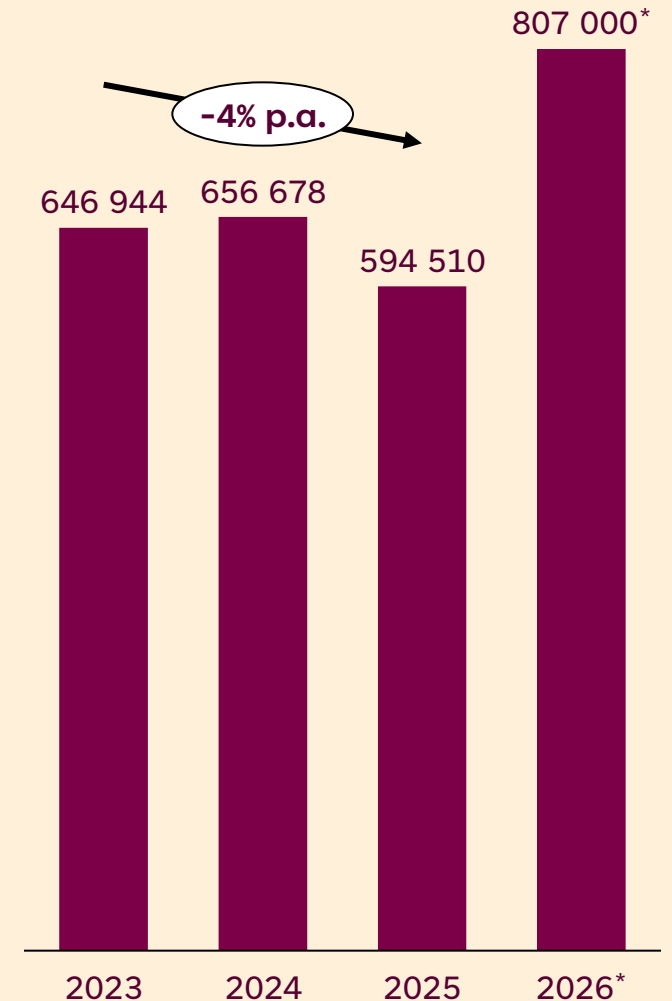
økt trafikk har påvirket inntrykket av trengsel blant de besøkende.

Undersøkelsen fra 2019 viste også at Ålesund skåret lavere på renhold sammenlignet med andre cruisehavner¹⁰. Dette peker på et konkret forbedringsområde som kan få større betydning når trafikken øker, og som kan være sentralt for å opprettholde både lokal støtte og gjestetilfredshet fremover.

Cruisenæringens betydning for byen er betydelig. Flere aktører og analyser beskriver cruise som en sentral bidragsyter til lokal verdiskaping og som en viktig støtte for næringsliv og byliv i sentrum. Cruiseturistene bruker særlig mye penger på shopping og servering, men også mer på aktiviteter enn besøkende i mange andre havner. Samtidig går største del av det samlede forbruket til selve cruisepakken, som i hovedsak tilfaller rederiene. Uansett er ringvirkningene fra cruiseturismen betydelig, noe som ulike analyser viser^{3,4,5}.

Samtidig peker flere analyser på økende press på byens infrastruktur. PAKT – Plan for areal, klima og transport viser at vegsystemet i sentrum allerede er hardt belastet, og at økt turisttrafikk – inkludert cruise – forsterker utfordringene for både vegnett og gangarealer¹¹. Tidligere gangbarhetsanalyser peker på at store grupper cruiseturister skaper kø og trengsel på sentrale punkter som Hellebroa og at Ålesund er preget av dårlig tilrettelegging¹².

I den videre analysen ser vi nærmere på hvordan cruisetrykket fordeler seg gjennom året i Ålesund.



Figur 6: Cruise-passasjerer siste 3 årene⁸ og prognose for 2026¹³

*Tallene er basert på antall planlagte anløp i 2026 og maks passasjerantall per skip.

⁸ Kystdatahuset, Kystverket (2026)

⁹ Innbyggerundersøkelse Ålesund, Norstat (2025)

¹⁰ Cruiseturismen i Norge 2019, Innovasjon Norge (2019)

¹¹ PAKT, Ålesund kommune (2022)

¹² Gangbarhet i Ålesund sentrum, Kristina Stokke (2015)

¹³ Cruiseanløp, Ålesundsregionens havnevesen (2026)

Cruiseanløpene til Ålesund følger et tydelig sesongmønster

Cruisetrafikken i Ålesund følger et tydelig sesongmønster som kan skape både operative og samfunnsmessige utfordringer. Aktiviteten er konsentrert i perioden mai–september, mens vintermånedene – særlig november til februar – har svært få anløp. Denne sesongvariasjonen gjør det krevende for bedrifter å sikre stabile, helårige arbeidsplasser, samtidig som buss- og infrastrukturkapasiteten enten står ubrukt store deler av året eller blir presset til bristepunktet i høysesong.

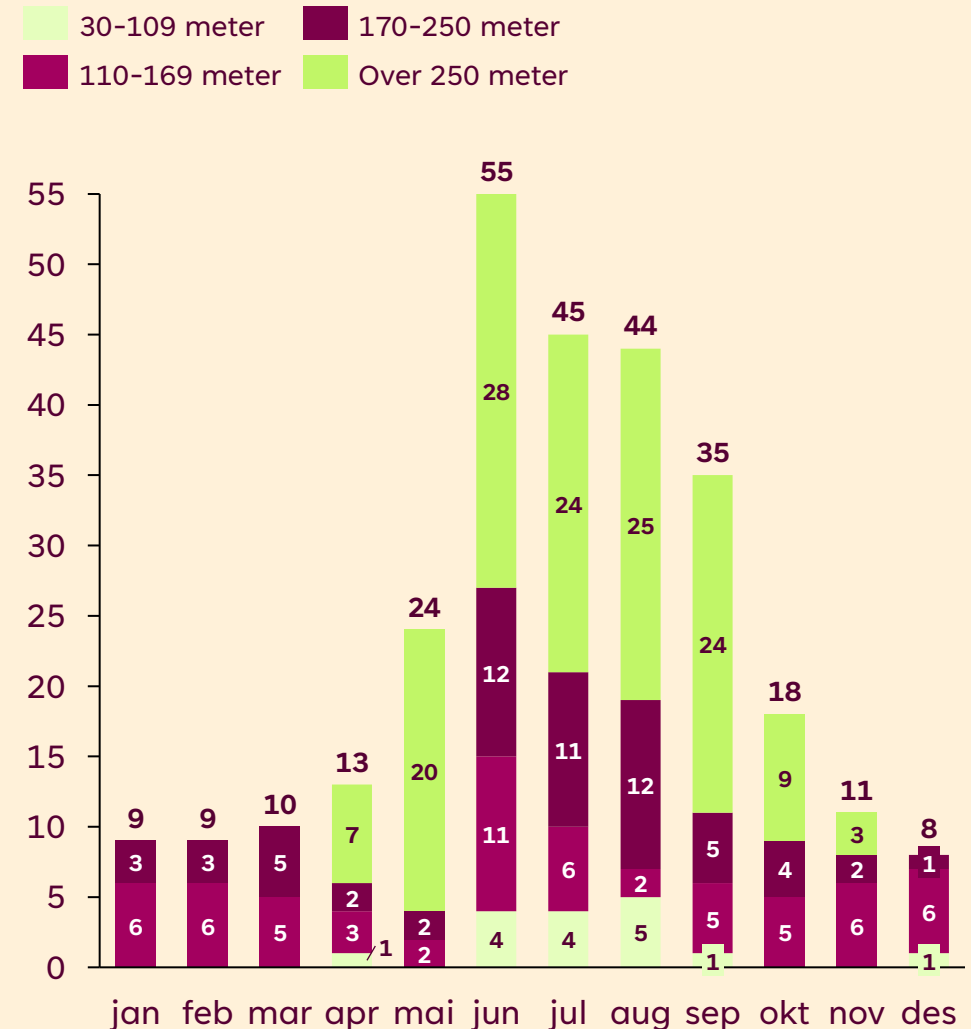
Tall fra 2025 viser at Ålesund hadde totalt 281 cruiseanløp, på nivå med 2023 og 2024⁸. Søylediagrammet viser hvordan sesongen bygger seg gradvis opp: Aktiviteten øker i april, stiger brått i mai og når en topp i juni, før den holder seg høy gjennom juli og august og avtar utover høsten. Selv om sommermånedene har flest anløp, kommer flere av de største skipene også i skuldersesongen. Det betyr at sesong og skipstørrelse i kombinasjon avgjør belastningen – ett enkelt stort anløp kan gi betydelig trykk på infrastruktur og sentrum. I sommerperioden var det kun 15 dager helt uten cruise.

Linjeplottet på neste side viser månedlig utvikling i passasjertall for 2023–2026.

Mønsteret speiler antall passasjerer, og gir viktige nyanser: Juni–august skiller seg tydelig ut med over 100 000 passasjerer per måned. Dette forsterker belastningen i en allerede travel periode og gjør det nødvendig å vurdere både månedlige topper og hvordan et jevnere nivå gjennom større deler av året påvirker byens tåleevne.

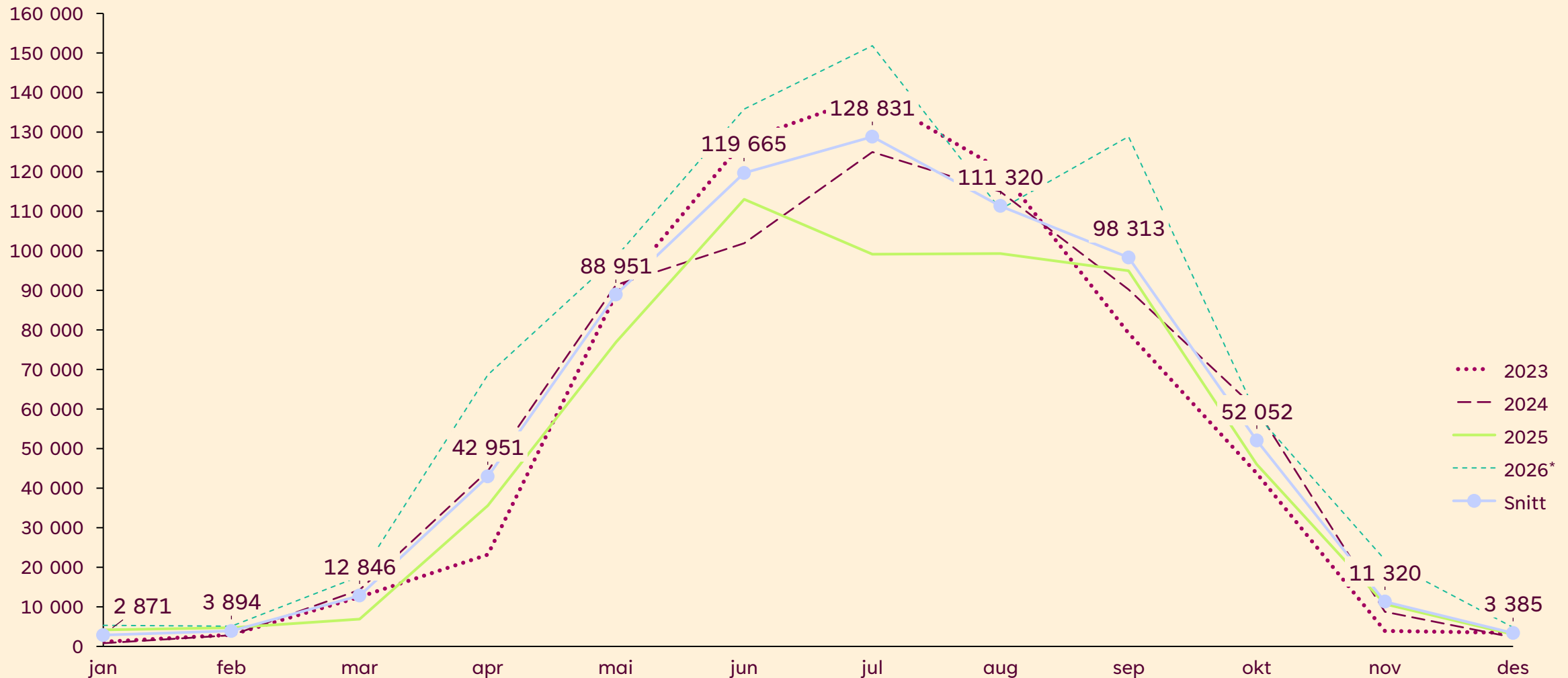
Havnevesenet har gjennomført flere tiltak og jobbet godt de siste årene for å jevne ut trafikken og redusere de største toppene gjennom sommerhalvåret, blant annet ved å fordele anløpene bedre og utvide skuldersesongen. For 2026 ser man en ytterligere forskyvning, med anløp i alle årets måneder, men også en sommertopp som er høyere enn 2025. Dette viser at det jobbes med å fordele trafikken for å sikre mer helårsturisme.

Samlet viser sesonganalysen at utfordringene ikke bare handler om antall anløp, men om timing, skipenes størrelse og byens kapasitet i de mest belastede periodene. Dette er viktige vurderinger i et helhetlig tåleevneperspektiv for Ålesund sentrum.



Figur 7: Antall cruiseanløp per måned i 2025. Fordelt på skipslengde⁸.

Sesongmønster for cruisepassasjerer 2023–2026



Figur 8: Antall cruisepassasjerer per måned i 2023–2026^{8, 13}

*Tallene er basert på antall planlagte anløp i 2026 og maks passasjertall per skip.

Cruiseanløpene til Ålesund følger også et tydelig mønster på ukesnivå

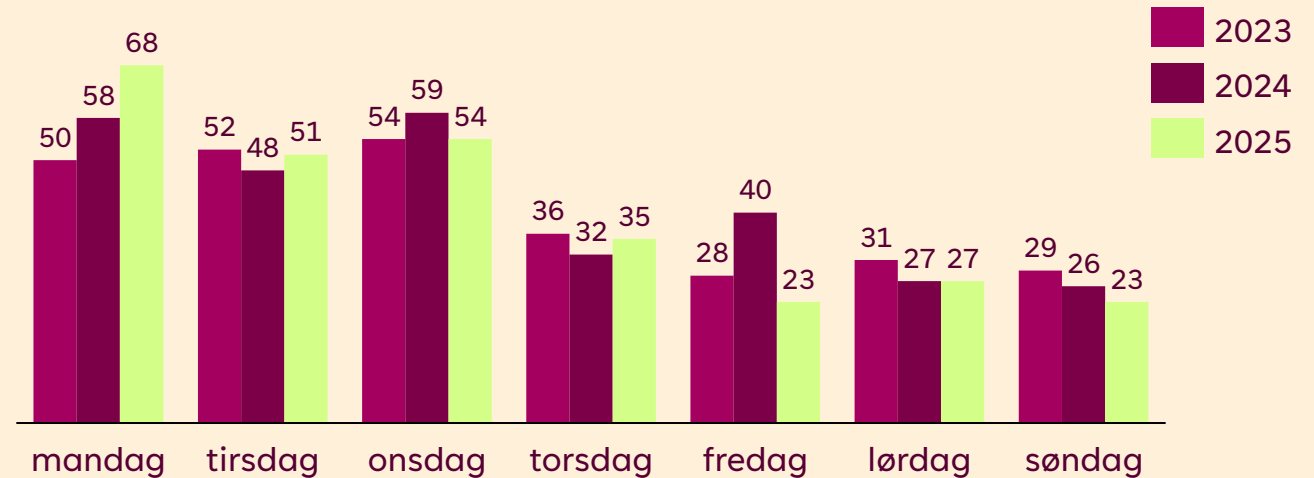
Cruisetrafikken til Ålesund følger ikke bare et tydelig sesongmønster, men også en klar rytme gjennom uken og døgnet. Dette gir viktige innsikter for hvordan trafikk, logistikk og byliv påvirkes i praksis.

Aktiviteten er høyest tidlig i uken og avtar gradvis mot helgen. Nær 60 % av alle anløp skjer mandag–onsdag. Torsdag og fredag ligger på et middels nivå, mens lørdag og søndag er roligere. Dette mønsteret er stabilt i perioden 2023–2025.

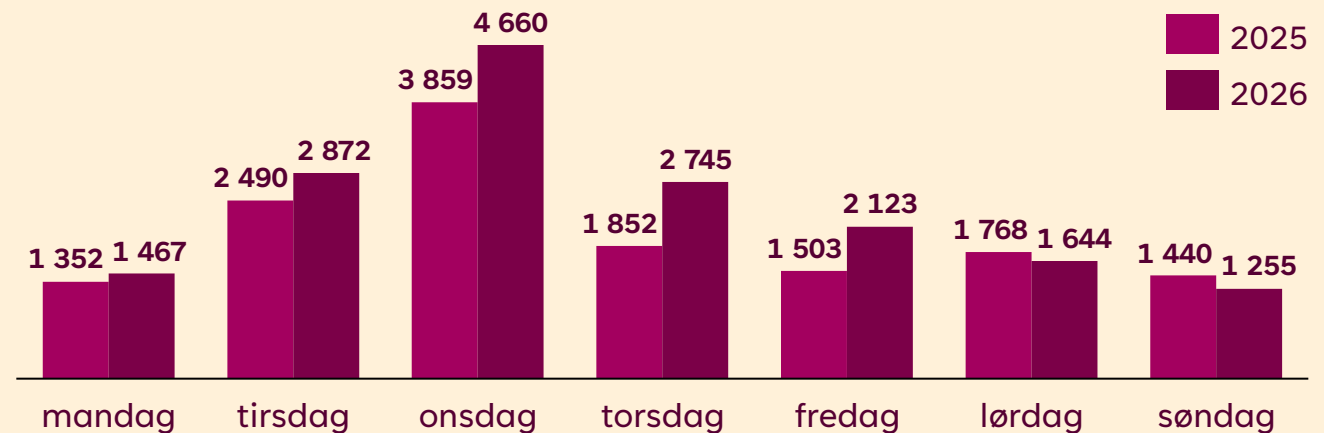
Selv om mandager hadde flest anløp i 2025, ser man at det er onsdager som i snitt har flest passasjerer. Dette er et mønster som også er tydelig for 2026.

Døgnrytmen for når cruiseskip har ankomst og avreise er også tydelig. De fleste skip ankommer i morgentimene, særlig rundt kl. 07–08. I dette to-timers intervallet kommer nær halvparten av alle anløp. Avgangene samler seg på ettermiddagen, hovedsakelig rundt kl. 17–18, noe som betyr at mange skip ligger i havn i et oppholdsvindu på om lag 10 timer.

Ålesundregionens Havnevesen har som nevnt de siste årene jobbet aktivt for å jevne ut trafikken og redusere de mest krevende toppene. Et viktig grep i denne utviklingen er arbeidet med lengre liggetid, som både kan redusere trykket i kritiske tidsvinduer og øke muligheten for lokal verdiskaping ved at passasjerene sprer forbruket over flere timer.



Figur 9: Antall cruiseanløp fordelt på ukedager for 2023–2025⁸



Figur 10: Antall cruisepassasjerer fordelt på ukedager for 2025 og 2026^{8, 13}

Besøksmønster for cruise ^{8,13}

Figuren under viser hvor mange dager i perioden 2023–2026 der antallet cruisepassasjerer i Ålesund oversteg 8 000 – et nivå som byer som Bergen og Stavanger benytter som kapasitetsgrense^{14,15}. Dagene er gruppert etter måned og år, noe som gjør det mulig å se både når i sesongen disse toppene oppstår, og hvordan de varierer mellom år. I 2025 var det totalt 20 slike dager. Toppene forekommer hovedsakelig i sommermånedene, men figuren viser tydelig at de også oppstår i skuldersesongene fra april til oktober, om enn

sjeldnere. For 2026 ligger det an til at både mai og september får flere dager med høye passasjertall enn tidligere år¹³.

Et gjennomgående trekk de siste årene er at mellom 70 og 85 prosent av dagene med over 8 000 passasjerer faller på onsdager. Prognosene for 2026 viser at dette mønsteret i stor grad videreføres, med rundt 70 prosent av toppdagene på onsdager.

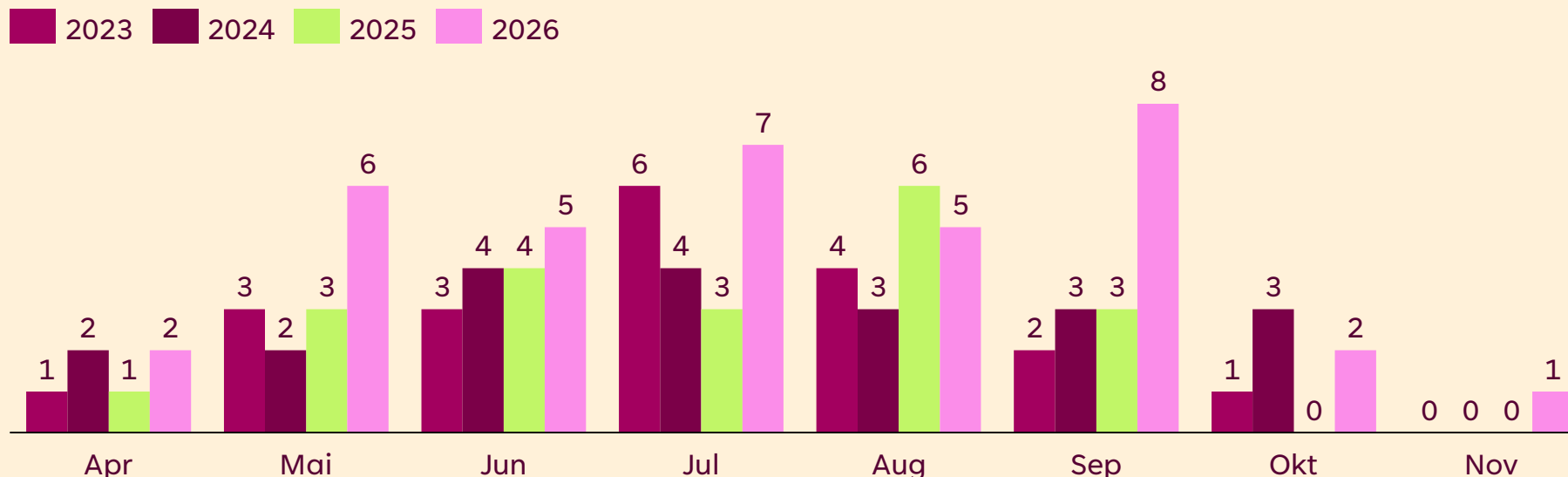
Ser man på helheten, viser cruisetrafikken et mer variert bilde:

- Av de totalt 181 cruisedagene i 2025 hadde over halvparten under 3 000 besøkende
- Gjennomsnittet for året var 2 116 passasjerer per dag med anløp
- 47 dager hadde over 5 000 gjester

For 2026 er det ventet 72 dager med mer enn 5 000 besøkende, hvorav 36 overstiger 8 000.

¹⁴ Stavanger havn. <https://www.stavangerhavn.no/maritimt/cruise/>

¹⁵ Bergen havn. <https://www.bergenhavn.no/kaier/cruise>



Figur 11: Antall dager per måned med over 8000 cruisepassasjerer for 2025 og 2026^{8, 13}

2025

93

0-2999
pax

41

3000-4999
pax

27

5000-7999
pax

20

Over 8000
pax

Ålesund som destinasjon for overnattingsgjester

Ålesund kommune tiltrekker seg hvert år et stort antall overnattingsgjester. Disse fordeler seg på hoteller, campingplasser og et betydelig antall private utleieenheter gjennom digitale plattformer. Samlet sett utgjør dette et bredt og sammensatt overnattingsmarked som spiller en viktig rolle i byens totale turistikapasitet.

Ifølge statistikk fra SSB hadde kommunen ved utgangen av 2025 totalt 11 virksomheter innen hotell og lignende overnattingssteder, med til sammen 2568 tilgjengelige senger. I kategorien campingplasser, hyttegrender og vandrerhjem var det registrert 9 virksomheter, med i overkant av 300 senger¹⁶. I tillegg kommer et stort antall oppstillingsplasser for campingvogner, bobiler og telt, som utgjør en betydelig og sterkt sesongavhengig kapasitet. I sentrum er det for eksempel 2 bobilparkeringer som rapporterer om fullt belegg i sommermånedene.

På toppen av dette har utleiemarkedet gjennom digitale plattformer vokst kraftig. Data fra AirDNA¹⁷ viser at det i 2025 var registrert rundt 750 boliger gjennom året, med omkring 700 aktive enheter i sommermånedene og rundt 250-300 i vintermånedene. Størrelsen på utleieobjektene varierer betydelig, og nesten halvparten av boligene er ett-roms enheter, noe som gjør det vanskelig å anslå faktisk sengekapasitet. Likevel utgjør dette segmentet et vesentlig tilskudd til det totale overnattingstilbudet. Tallene i vår analyse baserer seg på tall fra AirDNA og inneholder derfor bare delingsplattformene Airbnb og Vrbo. Det betyr at plattformer som Booking.com, Expedia, Tripadvisor og Finn.no kan komme på toppen av dette.

Det overnattingsbaserte reiselivet skaper betydelig lokal verdiskaping i Ålesund. Overnattende gjester har generelt et høyere døgnforbruk enn dagsbesøkende, og bidrar til økt omsetning innen servering, handel, kulturtilbud, transport og aktivitetsleverandører³.



Foto: Eline Karlsdatter Fladseth

¹⁶ Tabell 14351: Opne bedrifter, etter region, statistikkvariabel, måned og innkvarteringstype. SSB (2026)

¹⁷ AirDNA (2026)

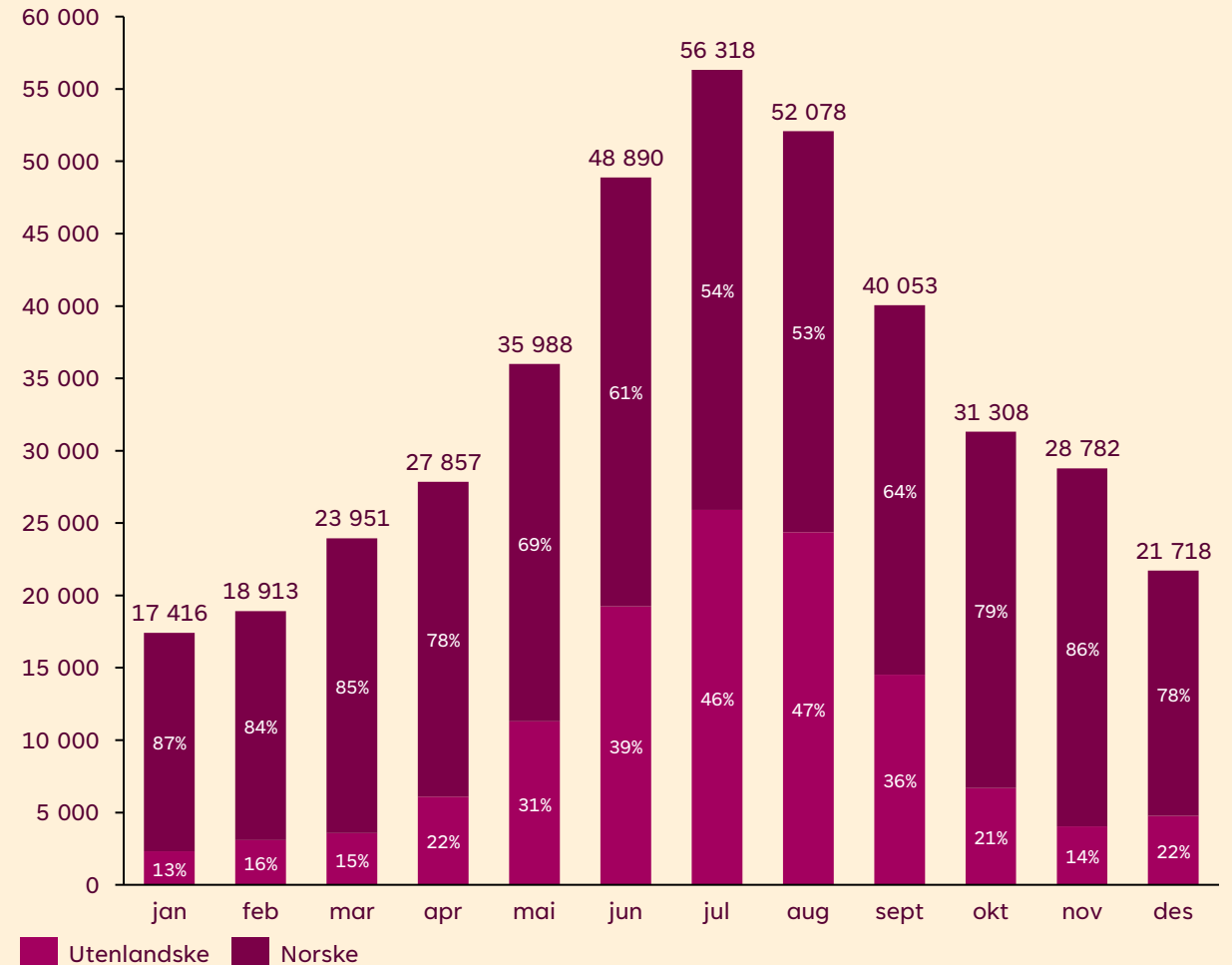
Hotellovernattinger i Ålesund

I 2025 ble det registrert om lag 383 000 hotellovernattinger i Ålesund, ifølge tall fra SSB¹⁸. Av disse var rundt 286 000 norske gjester. Året følger en tydelig sesongprofil: Overnattingene øker gradvis gjennom våren, topper seg i juli, og faller deretter jevnt utover høsten. Dette mønsteret påvirkes av en større andel utenlandske turister i sommermånedene. Statistikken for 2024 viser tilnærmet samme utvikling, med totalt 380 000 overnattinger, noe som underbygger at sesongmønsteret er stabilt fra år til år.

De mest besøkte dagene er i juli og august, der det ligger på rundt 1 500–2 000 overnattinger per døgn. Beleggsprosenten for rom – altså andelen solgte rom i forhold til total kapasitet – ligger da rundt 85 %. For senger ligger belegget på om lag 70 %, noe som viser at hotellkapasiteten i sommermånedene er presset, og at det er begrenset rom for ytterligere vekst i høysesongen. Utenfor perioden juni–august er det imidlertid langt større potensial for økning. Totalt i løpet av året er det 69 dager med mer enn 1 500 overnattinger samtidig.

Ser man på ukesvariasjonene gjennom året, er det helgene som har flest overnattinger. Fredag og lørdag ligger øverst, med et gjennomsnitt på henholdsvis 1 220 og 1 310 overnattinger. Gjennomsnittet for hele året er om lag 1 050 per dag. I sommermånedene forsterkes denne trenden: Fredag (1 725) og lørdag (1 683) er fortsatt de mest besøkte dagene, men også tirsdag og onsdag ligger høyt, med rundt 1 600 overnattinger. Det samlede snittet for juni, juli og august er 1 553 overnattinger per dag.

Overnattende gjester påvirker aktivitet og belastning i byen gjennom hele oppholdet sitt, siden besøkende normalt bruker både ankomstdagen, dagene imellom og avreisedagen til å utforske området. Gjennomsnittlig oppholdstid var 1,5 døgn i 2025¹⁹.



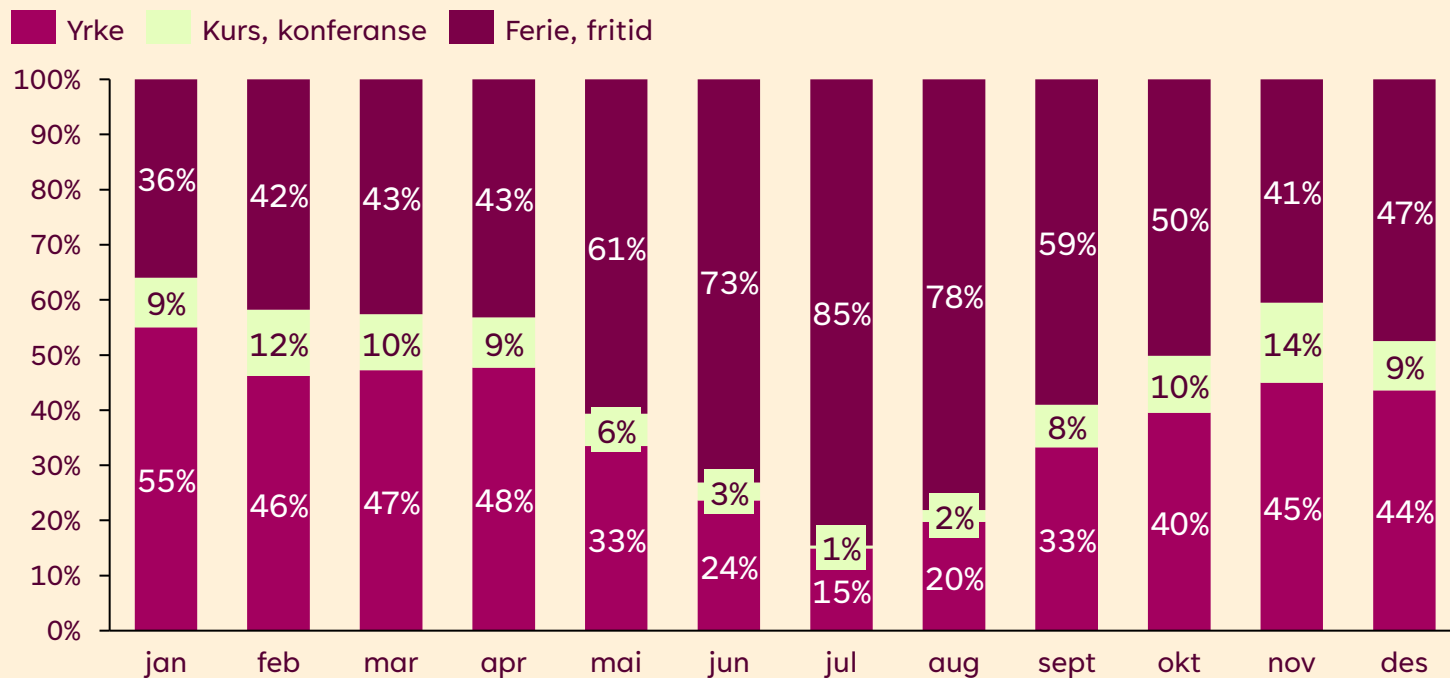
Figur 12: Antall hotellgjester per måned for 2025 og 2026, fordelt på utenlandske og norske gjester¹⁸

¹⁸ Tabell 12894: Overnattinger per kommune, etter innkvarteringstype og gjestene sitt bustadsland (K). SSB (2026)

¹⁹ Tabell 14177: Nøkkelindikatorar på hotell, etter statistikkvariabel, region og måned. SSB (2026)

Formål varierer, men ferie/fritidsreiser dominerer i sommerhalvåret

Tall fra SSB for Ålesund og Sunnmøre som reiselivsregion viser de siste 3 årene følgende fordeling for formål med oppholdet på hotell. Disse tallene antas å være tilnærmet like for Ålesund kommune. Man ser tydelig at ferie- og fritidsreiser dominerer i sommermånedene, mens yrkesreiser utgjør den største andelen resten av året. Kurs- og konferansereiser er en mindre, men stabil kategori, som særlig øker i skuldersesongene²⁰. Dette understreker det tydelige sesongmønsteret, der fritidsmarkedet driver toppene og yrkesmarkedet bidrar til et jevnere belegg gjennom store deler av året.



Figur 13: Formål med hotellovernattingene per måned i 2025¹⁹

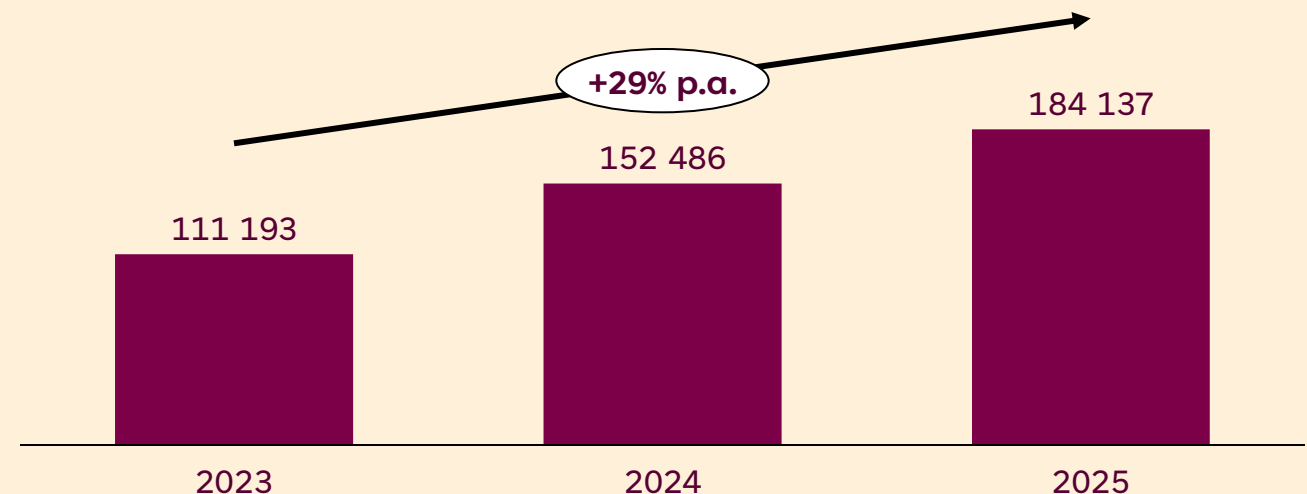
²⁰ Tabell 14175: Hotell. Overnattinger, etter region, statistikkvariabel, måned og formål med hotelloppholdet. SSB (2026)



Overnattingen på delingsplattformer er i sterk vekst

Delingsplattformer har de siste årene blitt en sentral del av overnattingskapasiteten i Ålesund og utgjør et viktig supplement til hotell og camping. Utviklingen har vært tydelig positiv over tid: ser vi bort fra pandemiårene, har segmentet vokst med rundt 45 % i snitt årlig siden 2016, noe som viser en sterk og vedvarende oppadgående trend¹⁷.

Søylediagrammet under viser utviklingen i antall gjester fra 2023–2025. Overnattinger på delingsplattformer utgjorde i Ålesund 111 193 gjester i 2023, økende til 152 486 i 2024 og 184 137 i 2025. Det tilsvarer en samlet vekst på 29 % over tre år. Selv om veksten fortsatt er tydelig, viser utviklingen tegn til gradvis avtakende prosentvekst etter hvert som volumene har blitt større. Likevel ligger nivået i 2025 høyt nok til at det har blitt en sentral variabel for å vurdere byens samlede overnattingskapasitet.



Figur 14: Utvikling i antall overnattinger på delingsplattformer fra 2023 til 2025¹⁷



Jevn vekst i turistvolum i delingsplattform-markedet

Delingsplattform-markedet i Ålesund har hatt en stabil og tydelig økning i antall gjester fra 2023 til 2025. Særlig vårmånedene skiller seg ut med sterk vekst, samtidig som sommermånedene viderefører høye volum. Utviklingen peker mot et marked med fortsatt kapasitet og god evne til å absorbere økt etterspørsel.

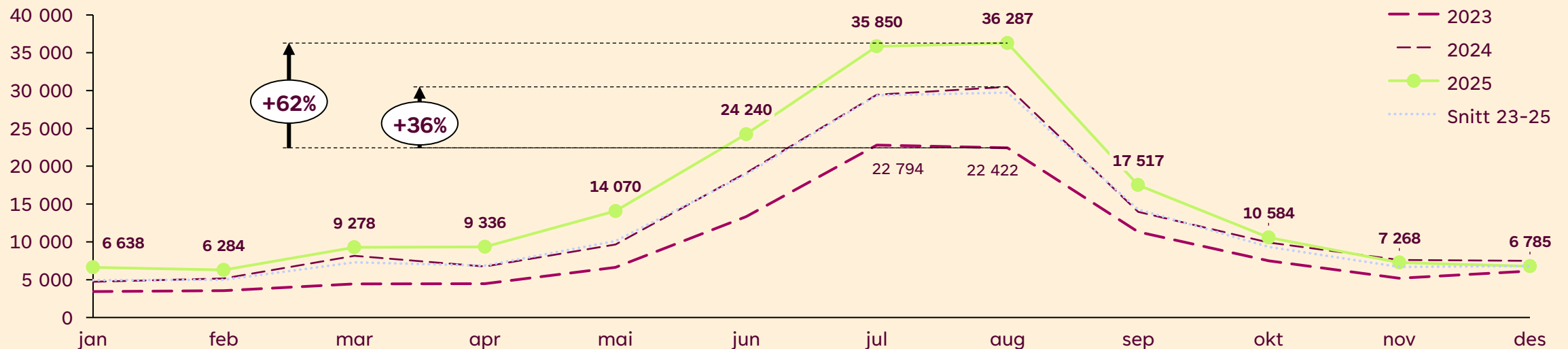
Utviklingen viser en jevn og stabil økning gjennom hele treårsperioden, med relativt like prosentvise vekstrater fra måned til måned. Særlig januar til juni peker seg ut: Fra 2023 til 2024 økte gjestetallene i disse månedene med rundt

50 prosent, og sammenlignet med 2023 ligger nivået i 2025 nær en dobling (97 prosent). Også sommermånedene juli og august viser sterk utvikling, med vekst på mellom 57 og 62 prosent fra 2023 til 2025. Vekstraten flater noe ut mellom 2024 og 2025 i flere av høstmånedene, særlig oktober til desember, men nivået er fortsatt høyere enn tidligere år. Samlet for hele perioden er snittveksten 71 prosent.

Selv med den sterke økningen i antall bookinger de siste årene, er det fortsatt betydelig ledig kapasitet gjennom store deler av året. Dette indikerer at man kan få en

ytterligere vekst uten at kapasiteten blir en begrensende faktor. Antall utleieenheter følger et tydelig sesongmønster og når sitt høyeste nivå i sommermånedene. Dette kan heng sammen med at flere privatpersoner legger ut egen bolig i fellesferien, samt at enkelte utleiere lar studenter fryse leieavtaler for å utnytte høyere korttidsleiepriser²¹. Effekten er at turister i større grad «erstatte» midlertidig fraværende innbyggere, noe som øker presset på lokalt botilbud, sentrum og attraksjoner sammenlignet med en normalsituasjon. Gjennom året ligger beleggsprosenten på rundt 50 % i snitt, med et tydelig toppunkt i juli og august på om lag 70 %.

²¹ NRK (2025). Utleiere hiver ut studenter før sommeren

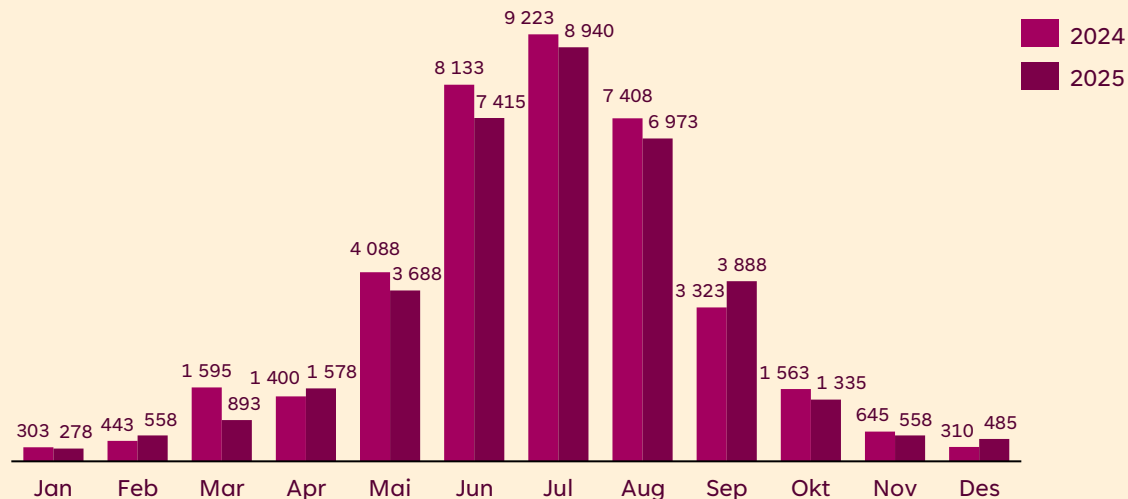


Figur 15: Antall overnattinger på delingsplattformer per måned fra 2023 til 2025¹⁷

Camping/bobilturister følger et tydelig sesongmønster

Også campingturismen følger et tydelig sesongmønster. Trykket er klart høyest i sommermånedene, med en markant topp i juli både i 2024 og 2025, på henholdsvis 9 223 og 8 940 estimerte gjester. I denne perioden fylles bobilparkeringene i sentrum helt opp, og kommunen ser at etterspørselen er så stor at en fremtidig etablering av en tredje bobilparkering kan bli aktuell.

I tillegg til organiserte og tilviste campingplasser forekommer det også en viss grad av villcamping i Ålesund kommune. Dette oppstår særlig når de etablerte plassene når kapasitetsgrensen, og fører enkelte steder til utfordringer som forsøpling og press på nærliggende frilufts- og boområder. Slike forhold er tidligere trukket frem av kommunen som et område hvor behovet for bedre tilrettelegging og tydeligere regulering øker i takt med sesongtopper og økende besøkstall.



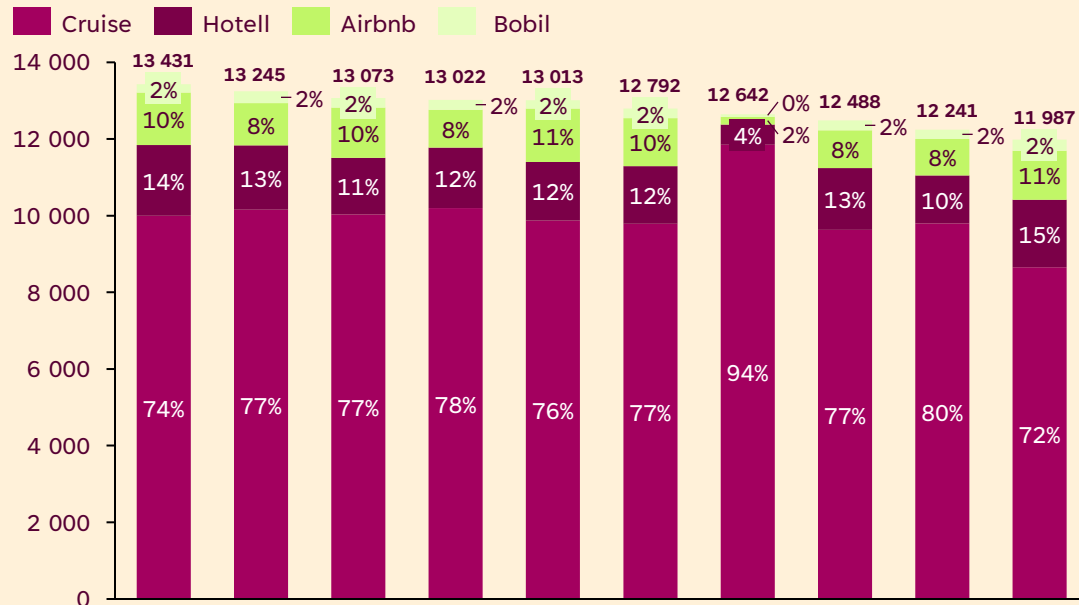
Figur 16: Antall bobilturister per måned for 2024 og 2025.



Topp 10 dager med flest besøkende i Ålesund i 2025

For å få et overordnet bilde av de 10 mest besøkte dagene totalt, har vi sammenstilt de ulike turistsegmentene. Det som påvirker tålegrensen er særlig samtidigheten av mennesker på avgrensede områder. Det er utfordrende å anslå hvor turistene befinner seg til enhver tid, men toppdagene gir likevel et godt inntrykk av hvilket omfang man kan forvente. For en detaljert forklaring av hvordan overnattingstallene beregnes på et dagsnivå, se vedlegg 2.

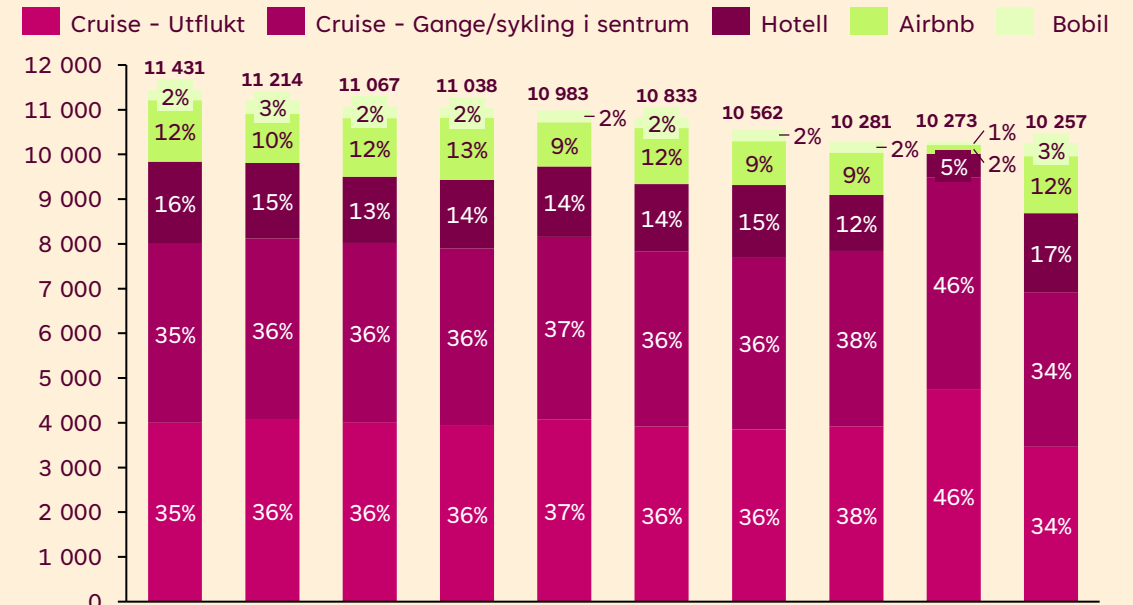
Figuren 17 viser at det på de mest besøkte dagene kan komme over 13 000 turister til Ålesund. I tillegg kommer dagsbesøkende som ikke er inkludert i overnatningsstatistikken. Figuren 18 nyanserer bildet ved å vise at cruiseturister ikke nødvendigvis går i land — mange blir værende om bord, og en stor andel drar på organiserte utflukter.



Figur 17: Antall besøkende på de 10 mest besøkte dagene i 2025, fordelt på ulike besøkskategorier

Erfaringstall fra DÅS⁶ indikerer at rundt 80 % av cruiseturistene går i land. I vår analyse har vi ikke hatt tilgang til data som viser hvor mange passasjerer som faktisk går i land per dag og baserer oss derfor på dette tallet. Tall fra DÅS antyder at omtrent halvparten av de som går i land holder seg i byen, mens den andre halvparten deltar på buss- eller båtutflukter til nærliggende attraksjoner⁶.

Tallene er estimater, og det er krevende å kartlegge den faktiske bevegelsen og tidsbruken til turistene. Det er også vanskelig å si noe presist om når de besøker ulike attraksjoner. Likevel bidrar utfluktene til å spre turiststrømmene bedre, og det reduserer belastningen på sentrum.



Figur 18: Antall besøkende på de 10 mest besøkte dagene i 2025, fordelt på ulike besøkskategorier. Hvor det er hensyntatt av cruisegjester kan forbli på skipet, reise på utflukter eller gå/sykle i sentrumsområder.

Variasjoner i aktivitetsnivå gjennom sommeren ved ulik turistmengde i 2025

Aktivitetsnivået ved attraksjoner, kaféer, restauranter og butikker i Ålesund varierer betydelig gjennom sesongen og påvirkes direkte av hvor mange turister som ankommer byen på en enkelt dag. Tallene viser tydelige utslag i bruk av sentrumsområder og populære attraksjoner når besøkstallene øker, men uten at dette i seg selv sier noe om hvorvidt belastningen er kritisk.

På svært travle dager, med rundt 11 500 besøkende, registreres omtrent 5 427 personer i trappene opp til Fjellstua. Samtidig besøker om lag 2 844 personer større attraksjoner som Atlanterhavsparken, Sunnmøre Museum og Jugendstilsenteret. Dette illustrerer et høyt samlet aktivitetsnivå og tydelig bruk av både natur- og kulturtilbud.

På mer moderat besøkte dager, med cirka 6 000 turister, er trykket lavere, men fortsatt betydelig: rundt 3 347 personer registreres i trappene til Fjellstua, og 1 438 besøker de mest populære attraksjonene. Byen opplever fremdeles merkbare aktiviteter, særlig i sentrum og langs sentrale ferdselsårer, men i et mer håndterbart omfang enn på toppdagene.

På roligere dager, med rundt 3 000 besøkende, faller aktivitetsnivået ytterligere. Da registreres omtrent 1 382 personer i trappene og cirka 762 ved de større attraksjonene. Selv dette nivået gir utslag i bruken av byens tilbud, men belastningen fremstår klart mindre enn ved høyere turistvolum.

Tallmaterialet viser en relativt direkte sammenheng mellom besøkstall og aktivitet ved attraksjoner: når turistvolumet halveres fra 11 500 til rundt 6 000, reduseres også aktiviteten ved Fjellstua og andre attraksjoner med nær tilsvarende forholdstall. Dette tyder på at belastningen i hovedsak følger antallet besøkende. Det er sannsynlig at tilsvarende mønster også gjelder for butikker, serveringssteder og annen virksomhet som er avhengig av turisttrafikk, noe som innebærer at endringer i besøksvolum påvirker både bytrykk og økonomisk aktivitet.

Samtidig er det viktig å understreke at tallene først og fremst beskriver aktivitetsnivået – ikke hvorvidt belastningen faktisk overstiger stedets tåleevne. For å kunne vurdere om trykket er «stort» eller problematisk,

kreves det klart definerte og faglig forankrede kapasitetsgrenser for hvert enkelt område, enten det gjelder Fjellstua, museene, sentrumsgater eller øvrig infrastruktur. Uten slike terskler kan man si mye om volum, men lite om faktiske kapasitetsoverskridelser.

Tallmaterialet viser samtidig hvor store variasjoner Ålesund opplever gjennom sesongen, og hvordan besøksvolumet direkte påvirker både bruken av byens mest populære områder og det økonomiske aktivitetsnivået for lokale bedrifter. Når dette ses i sammenheng med øvrig kunnskap om turiststrømmer – som høy samtidighet, usikkerhet rundt hvor mange cruiseturister som går i land, og omfattende trafikk mot Fjellstua og andre utfartssteder – tydeliggjør det behovet for å forstå og håndtere belastningen på en helhetlig måte. Slike variasjoner og mønstre gir viktige indikatorer når man vurderer kommunens tålegrenser og kapasitet, men i fravær av fastsatte kriterier kan tallene ikke alene brukes til å konkludere om belastningen er for høy.

	11 500 gjester Onsdag i august	6 000 gjester Lørdag i juni	3 000 gjester Mandag i juni
Registrerte opp trappene til Fjellstua	5427	3347	1382
Totalt besøkende på populære attraksjoner (Atlanterhavsparken, Sunnmøre Museum og Jugendstilsenteret)	2844	1438	762

4. Funn fra innsiktsarbeidet

Oppsummering av innsiktsarbeidet

Intervju, folkemøte, spørreundersøkelse og dokumentstudier

Mens foregående kapitlene i rapporten i stor grad har belyst omfang, mønstre og utviklingstrekk gjennom statistikk og kvantitative analyser, bidrar innsiktsarbeidet i denne delen med erfaringsbasert kunnskap. I dette kapitlet samles innsikt fra samtaler med aktører, spørreundersøkelser og folkemøte og oppsummeringer fra andre kunnskapsgrunnlag og planer med relevans for arbeidet. Til sammen gir disse kildene et bredt bilde av hvordan turismen i Ålesund oppleves i praksis – av dem som bor i byen, av aktører som arbeider tett på turiststrømmene, og av fagmiljøer som tidligere har analysert utviklingen av byen, havna og reisemålet. Her synliggjøres hvordan turisttrykket faktisk arter seg i hverdagen: hvor presset oppstår, når det oppleves som mest krevende, og hvilke konsekvenser det får for byliv, infrastruktur, beredskap, natur og opplevelseskvalitet.

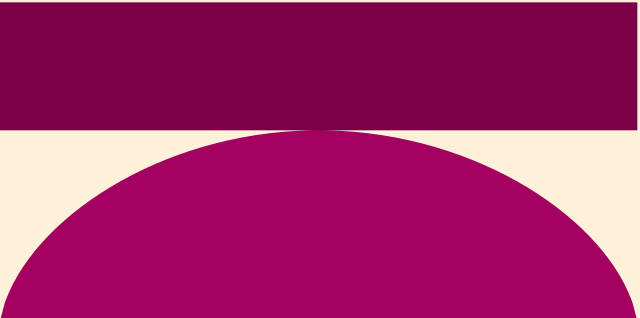
Et gjennomgående funn på tvers av kildene er at utfordringene i liten grad knytter seg til turisme som fenomen, men til samtidighet, konsentrasjon og manglende tilrettelegging. Mange aktører og innbyggere peker på at Ålesund i store deler av året har god kapasitet og rom for flere besøkende, men at enkelte dager, tidsrom og steder opplever et press som overstiger det dagens systemer håndterer godt. Dette gjelder særlig på cruisetunge dager, i sentrumsnære byrom og på populære utsiktspunkt og nærturområder. Innsikten viser også et tydelig spenn mellom verdiskaping og belastning. Helse- og beredskapstjenestene melder blant annet om økt belastning og større risiko knyttet til store menneskemengder og mulig cruisehendelser, selv om reelle hendelser er få.

Turismen beskrives som avgjørende for arbeidsplasser, handel, servering og byliv, og som en viktig del av Ålesunds identitet og attraktivitet. Samtidig oppleves mangler i infrastruktur, logistikk og koordinering som en kilde til frustrasjon – både for innbyggere, næringsliv og

gjester. Flere peker på at dagens utfordringer forsterkes av at veksten i turisme har kommet raskere enn investeringer i grunnleggende fasiliteter og besøksstyring. En del aktører mener at Ålesund bør sikte mot mer betalingsvillige og kvalitetsorienterte segmenter framfor økende masseturisme.

Det pekes på uklare ansvarsforhold mellom havn, kommune og næringsliv. Mange aktører etterlyser felles målbilde og mer koordinert planlegging, særlig rundt transportlogistikk. Flere mener kommunen må definere hva slags turismemodell byen ønsker: hvor mye cruise, hvor og hvordan man skal vokse, og hvilke områder som skal skjermes. Langsiktige planer etterlyses.

Ved å sette sammen funn fra ulike kilder og tidligere faglige analyser – gir dette kapitlet et helhetlig bilde av hvor tålegrensene oppleves å ligge, hvilke mekanismer som driver presset, og hvor det finnes et tydelig handlingsrom for bedre styring. Innsikten danner et viktig grunnlag for vurderingene av tålegrenser i de påfølgende kapitlene, og peker samtidig frem mot behovet for mer helhetlig besøksforvaltning og strategisk samordning.



4.1 Samtaler med aktører i Ålesund

Semistrukturerte intervju

Om intervjuene

I arbeidet med tåleevneanalysen for Ålesund kommune er det gjennomført en rekke semistrukturerte intervjuer med sentrale aktører innen reiseliv, næringsliv, kommune, transport, attraksjoner og andre relevante miljøer. Vi tok utgangspunkt i problemstillingene for prosjektet og utarbeidet en intervjuguide, se vedlegg 3, som skulle sikre at de samme hovedtemaene ble belyst på tvers av intervjuobjekter. Intervjuguiden, samt forslag til hvilke intervjuobjekter som skulle inkluderes, ble diskutert og kvalitetssikret i arbeidsgruppa.

Totalt ble det gjennomført 19 semistrukturerte intervjuer i perioden oktober til desember, med en varighet på omtrent 60 minutter per samtale. Intervjuene ble gjennomført digitalt. Samtalene var åpne og dialogbaserte, men tok utgangspunkt i en intervjuguide med tema som:

- Attraksjoner og ressurser
- Håndtering av turiststrømmer
- Infrastruktur og transport
- Lokal verdiskaping

Den semistrukturerte tilnærmingen ga rom for at intervjuobjektene kunne utdype egne perspektiver, samtidig som vi sikret en viss grad av sammenlignbarhet mellom intervjuene. Notater og transkribering fra intervjuene ble systematisk gjennomgått. Funn fra intervjuene er deretter sammenstilt og brukt som et kvalitativt grunnlag for vurderinger av tåleegrense.

Forbehold og avgrensning

Intervjuene gir et viktig kvalitativt innblikk i hvordan ulike aktører opplever dagens situasjon og framtidige utfordringer, men det er noen forbehold og avgrensninger knyttet til datagrunnlaget:

- Ikke statistisk generaliserbart: Utvalget av 19 intervjuobjekter er gjort med mål om å dekke ulike bransjer, roller og geografiske områder, og er ikke ment å være representativt i statistisk forstand. Funnene skal derfor forstås som illustrerende og utdypende, ikke som et komplett bilde av alle aktørers erfaringer.
- Subjektive vurderinger: Intervjuene bygger på intervjuobjektene egne erfaringer, vurderinger og opplevelser. Dette innebærer at dataene er subjektive, og at ulike aktører kan ha ulike oppfatninger av de samme forholdene. Der det er mulig, er utsagn og vurderinger sett i sammenheng med andre datakilder (statistikk, dokumenter, tidligere analyser).
- Tidsavgrensning: Intervjuene ble gjennomført i en avgrenset periode, og funnene representerer situasjonen og vurderingene slik de var på intervjutidspunktet. Endringer i rammebetingelser, reiselivsmarkedet eller lokale prioriteringer som har skjedd i etterkant, vil ikke nødvendigvis være fanget opp.
- Tematisk avgrensning: Intervjuguiden var utformet med utgangspunkt i prosjektets problemstillinger. Andre relevante tema kan dermed være mindre belyst eller helt utelatt, selv om de kan være viktige i en bredere reiselivs- eller samfunnsutviklingssammenheng.
- Anonymisering og sitatbruk: Funn presenteres på et aggregert nivå, og enkeltpersoner eller virksomheter er ikke identifisert med navn. Direkte sitat er kun brukt der det er nødvendig for å illustrere et poeng, og da på en måte som ivaretar anonymitet.

Samlet sett danner intervjuene et solid kvalitativt kunnskapsgrunnlag som supplerer kvantitative data og eksisterende dokumentasjon. Samtidig bør de ovennevnte forbeholdene tas i betraktning når funnene tolkes og brukes som beslutningsstøtte i videre arbeid med tåleevne og besøksforvaltning i Ålesund kommune.

Dualismen i Ålesunds turisme: Volum, verdiskaping og konsekvenser for byutvikling

Volumturismen utfordrer byens kapasitet – men skaper også betydelig aktivitet

Intervjuene viser at utfordringene som Ålesund står overfor i liten grad handler om turisme som sådan, men mer om de største toppene og samtidigheten av turiststrømmer. Særlig trekkes det frem at det oppstår press på smale gater, fortau, trafikkårer og rekreasjonsområder, særlig i sommermånedene når flere store skip legger til kai samme dag. Dette fører til køer, busslogistikk som stopper opp, uønsket trafikk i boligområder og en infrastruktur som i dag ikke fullt ut er tilpasset slik belastning.

Samtidig skaper cruise betydelig økonomisk aktivitet i kommunen. Store skip genererer etterspørsel etter transporttjenester, forsyninger, guidede opplevelser, servicefunksjoner og leveranser fra lokalt næringsliv. Cruise bidrar også til å gjøre Ålesund synlig internasjonalt og fungerer som en inngangsport til regionen for mange førstegangsbesøkende som senere vender tilbake som landbaserte turister. Cruise innebærer også muligheter for utvikling av attraksjoner og opplevelsestilbud (som følge av at volumet er stort nok) som kan forsterke byens attraksjonskraft både som besøks- og reisemål. Ringvirkningene favner dermed bredt og gir verdiskaping både i og utenfor sentrum.

Likevel innebærer volumtoppene en merkbar logistikkutfordring. De utløser omfattende bussbehov, konsentrasjon av store menneskemengder og krav til arealer som sentrum i dag har begrenset kapasitet til å håndtere.

Dette gir utslag som økt avfall, mangel på toaletter, situasjoner der busser står fast i trange bygater og generelt redusert framkommelighet og uønsket ferdsel i boligfelt.

Flere peker på at utfordringen ikke nødvendigvis handler om cruise som næring, men om manglende samsvar mellom kapasitet og samtidighet. Det er et gjennomgående syn at bedre koordinering, tilrettelegging og tydeligere rammer kan redusere mange av dagens utfordringer. Fra næringshold understrekes det at cruise er viktig og ønsket, men at trafikken må holdes innenfor nivåer som gjør at byliv, bomiljø og langsiktig byutvikling ikke overstyres av logistiske hensyn.

Basert på samtalen er det samtidig tydelig at dette presset er geografisk konsentrert.

De største utfordringene oppstår i og rundt sentrum, der smale kommunale veier og høyt aktivitetsnivå gjør området ekstra sårbart i høysesongen. Spesielt bykjernen, Sukkertoppen, Tueneset og Aksla trekkes frem som steder der trafikken av busser, syklistar og gående overstiger det veinettet er dimensjonert for. Utenfor disse områdene opplever store deler av kommunen derimot ikke samme type press eller kapasitetsproblemer. Enkelte steder opplever mer avgrensede utfordringer, som ved Skodjebruene, hvor fulle turistbusser via Straumen kan skape trafikkfarlige situasjoner, og ved Borgundgavlen, hvor perioder med høy tilstrømming gir press på veier og parkering.

Også Alnes fyr – selv om det ligger utenfor kommunen – opplever betydelige mengder besøkende som påvirker trafikk og kapasitet.

Videre er utfordringer i ytre områder være knyttet til villcamping og forsøpling på steder som Sandingane, Emblemsanden eller rasteplasser i ytre områder; noe som særlig forekommer når tilrettelegging og kapasitet ikke er dimensjonert for sommerens volum.

Samtidig pekes det på at ytre områder også representerer en mulighet: ved å lede flere besøkende ut til godt tilrettelagte naturområder, samt legge bedre til rette for transport sjøveien, kan man avlaste pressområdene og skape en mer bærekraftig fordeling av både trafikk og opplevelser.

Press på infrastruktur som er dimensjonert for et lavere volum

Intervjuene peker samlet sett på et betydelig infrastrukturpress i Ålesund, men bildet er nyansert og informantene vurderer både årsaker og alvorlighetsgrad ulikt. Flere beskriver et grunnleggende misforhold mellom dagens turistvolum og et veinett som i stor grad er historisk betinget. Dette gjelder særlig opp mot Aksla–Fjellstua, der smale veier, begrensede møteplasser og stor busstrafikk skaper sårbarhet i høysesongen. At veien i utgangspunktet er bygget for en helt annen tids trafikkbelastning, trekkes frem som en sentral forklaring på utfordringene. Samtidig viser intervjuene at tiltak som bussrestriksjoner kan ha utilsiktede effekter, blant annet økt trafikk gjennom boligområder på Hessa, noe som igjen skaper lokale belastningspunkter.

Også i sentrum beskrives tydelige pressområder, særlig ved Hellebroa, Storgata, Skateflukaia og aksene inn mot hovedhandlegatene. Her oppstår det køer og friksjon selv uten cruiseanløp. Informantene peker på at trange fortau, store fotgjengerstrømmer og hyppig aktivisering av fotgjengersignaler bryter trafikkflyten og bidrar til en opplevd sårbarhet i bylogistikken. Flere understreker at dette først og fremst er et resultat av bystruktur og generell trafikkvekst, ikke alene cruise.

Behovet for bedre kollektivtransport kommer tydelig frem i flere intervjuer. Manglende rutealternativer, lite forutsigbar kapasitet og svak tilgjengelighet til viktige attraksjoner gjør at gjester i praksis er avhengige av buss eller bil. Dette øker

belastningen på veinettet og forsterker presset på de samme flaskehalsene. Flere fremhever at et styrket kollektivtilbud – med tydelig informasjon, høyere frekvens og bedre kobling mellom sentrum og attraksjoner som Atlanterhavsparken og museene – er et av de mest effektive avlastningstiltakene. Tidligere ordninger som Travel like the locals trekkes frem som vellykkede eksempler på løsninger som både reduserte trafikktrykk og spredte turiststrømmene i tid og rom.

Samtidig er det særlig cruisehavna på Sørsida som fremstår som et av de mest konfliktfylte områdene i intervjumaterialet. Fra flere hold beskrives trange arealer, midlertidige løsninger, containerpreg og begrenset plass til busser og manøvrering som en kilde til kaos på travle dager. Enkelte uttrykker bekymring for at kommende vei- og broarbeid, som innebærer at ny veitrasé legges gjennom deler av dagens cruiseareal, vil forsterke disse utfordringene og potensielt redusere kapasiteten ytterligere i en allerede sårbar del av byen. Flere beskriver også at dagens cruiseområde har uklare og lite attraktive gangforbindelser.

Andre aktører beskriver derimot arbeidet på kaia som velfungerende. Diskusjonen om Sørsida kompliseres ytterligere av pågående og planlagte utviklingsprosjekter i området. Spørsmålet som stilles er om man skal utvikle og forbedre infrastrukturen til en økende cruiseturisme eller om man skal fokusere på byutvikling i større grad.

Synet rundt infrastruktur er ulikt. Noen mener at Ålesund tåler mer og at utfordringene er håndterbare gjennom bedre koordinering, kollektivsatsing og mer bevisst styring av samtidige topper. Andre opplever at enkelte deler av infrastrukturen – spesielt toalett og vei til Fjellstua allerede er nær en tålegrense.

Ålesundsregionens Havnevesen har siden 2018 praktisert en tydelig begrensning på samtidighet med maksimalt to store og ett mindre cruiseskip i havn samtidig – en operativ styring etablert nettopp for å håndtere belastning på en kontrollert måte. Siden 2018 har man derfor aktivt styrt anløpsmønsteret gjennom kapasitetstilpasning og koordinering for å unngå uforholdsmessig høyt press på byen. Denne begrensningen har vært viktig for Ålesund for å ivareta tålegrenser og balanse mellom aktivitet og kapasitet, samt redusere press på infrastruktur.

Turismens påvirkning på beredskap og kommunale tjenester

Intervjuene viser at Ålesund har en formell beredskapsstruktur som er tilpasset både egen befolkning og et betydelig antall besøkende, men at kapasiteten er sårbar når turisttrykket blir stort, spesielt på dager der det samlede besøkstrykket er høyt.

Det overordnede risiko- og sårbarhetsbildet preges ikke av mange faktiske turistrelaterte hendelser, men av et høyt krisepotensial. Kommunens beredskapsmiljø peker på at man så langt ikke ser en tydelig sammenheng mellom antall oppdrag og cruiseanløp, og 110-sentralen har i liten grad registrert hendelser som direkte kan knyttes til turisme.

Samtidig viser tidligere alvorlige hendelser hvor krevende det er å håndtere mange mennesker når noe først skjer. Evakuering av et større passasjerskip beskrives som en svært omfattende operasjon, der både kapasitet og organisering om bord, tilgjengelig mannskap, busstransport på land og mottaksapparat i kommunen må fungere samtidig.

Det pågår arbeid med et regionalt evakuerings- og beredskapssenter, men flere peker på at det fortsatt gjenstår øvelser, trening og avklaringer om hvem som skal ha ansvar for større beredskapslagre og materiell.

Helseberedskapen beskriver tilsvarende at grunnkapasiteten ikke kan justeres opp «med et knips».

Kommunen er lovpålagt å ha en akuttmedisinsk beredskap for både fastboende og besøkende, og legevakten inngår i et interkommunalt samarbeid med nabokommuner. I praksis betyr dette at veksten i turisme – og særlig cruise – gir en merkbar økning i henvendelser, uten at bemanningen kan skaleres permanent opp gjennom hele sesongen.

Erfaringene de siste årene viser en tydelig økning i konsultasjoner med utenlandske turister og mannskap fra skip, ofte eldre pasienter med sammensatte sykehistorier, ukjente medisiner og behov for tolk. Dette er tid- og ressurskrevende for både sykepleiere og leger, og innebærer betydelige ekstra kostnader knyttet til tolketjenester, ambulanse, laboratorieprøver og eventuelle innleggelser.

Mange av utgiftene lar seg vanskelig hente inn gjennom refusjon, særlig for pasienter utenfor EØS, og helseaktørene beskriver turismen som et reelt økonomisk og kapasitetsmessig press på tjenestene.

Både beredskap og helse peker også på at trafikk- og mobilitetsbildet påvirker håndteringsevnen. Store turistbusser i rushtiden, sykkelgrupper på smale innfartsveier og fotgjengere som beveger seg i veibanen og langs autovern nevnes som eksempler på situasjoner som skaper trafikkfare og kan forsinke utrykningskjøretøy.

Et viktig poeng i intervjuene er forskjellen mellom planlagte

arrangementer og den mer løpende turisttrafikken.

Store festivaler og idrettsarrangementer beskrives som håndterbare fordi de har et klart tidspunkt, et definert område og tydelige arrangøransvar, der politi, brann, helse og andre involveres gjennom faste rutiner og øvelser. Øvrig turisme skaper derimot et jevnt og langvarig trykk uten samme grad av spesifikk planlegging. Det nevnes også at antallet passasjerer på de største skipene har økt kraftig.

Beredskapsmiljøene peker derfor på behovet for bedre samordning mellom kommune, havn, reiseliv og transportaktører; både for å forstå hvor og når befolkningsstrømmene konsentreres, og for å kunne dimensjonere og prioritere beredskap der risikoen er størst. Dette oppleves i dag som manglende. De etterlyser konkrete grep og understreker at det å «gjøre noe» i seg selv også har en viktig signaleffekt og legger til rette for kontinuerlig forbedring.

Turismens påvirkning på natur og miljø

Intervjuene viser at turismen påvirker natur og miljø i og rundt Ålesund langs flere akser: gjennom press på avfall og avløp, slitasje på natur- og kulturmiljø og økte utslipp fra transport på land og sjø – og indirekte i luft.

Nærturområdene rundt byen beskrives som hardt belastet når store folkemengder kommer samtidig. Stier, grasmark og nærturterreng utsettes for intensiv bruk, samtidig som toaletter og annen infrastruktur brukes langt utover det de er dimensjonert for, med synlig slitasje på både anlegg og vegetasjon. Det trekkes her frem viktigheten av å lede turiststrømmene til områder som er dimensjonerte for store folkemengder. I tillegg rapporteres økt slitasje på kulturhistoriske bygg, særlig Jugenstilsenteret, som ofte fylles til kapasitet på toppdager.

Flere aktører forteller også om situasjoner der besøkende går på do i naturen fordi toaletter mangler eller er sprengt, både ved utsiktspunkt og rundt parkerings- og rasteplasser. I sentrum og ved sentrale knutepunkt har mengden avfall økt betydelig de siste årene, særlig på travle cruisedager, noe som krever hyppig rydding for å hindre forsøpling i gater og sjø. Samtidig understrekes det at avløpssystemet allerede er under press, og at økt bruk av sanitæranlegg i sommersesongen forsterker risikoen for utslipp og mangelfull rensing før avløpsvann når fjorden – med påfølgende belastning på den marine naturen.

Ålesund kommune skal i henhold til Grøn strategi 2021–

2024 redusere sine direkte klimagassutslipp med 60 % innen 2030 sammenlignet med 2009²². I 2023 var utslippene 236 000 tonn CO₂-ekvivalenter²³ – en nedgang på kun 10 % siden 2009. Dette viser at kommunen ligger betydelig bak målkurven.

Turismen trekkes fram som en tydelig bidragsyter til økende transportrelaterte utslipp og slitasje. Kommunale fagmiljø viser til at den generelle biltrafikken øker, og at turisttrafikken – privatbiler, bobiler og busser – kommer på toppen av dette. Dette fører til lokal luftforurensning, støy, køer, dekkslitasje og økt press på veinettet, særlig i trange bygater og innfartsårer hvor kapasiteten allerede er begrenset. Forskningsmiljøer vi har pratet med peker også på økt forekomst av mikroplast fra bildekk som følge av trafikkmengdene.

Utslipp fra veitrafikk i 2023 var 6 293,5 tonn (buss) og 33 507,9 tonn (personbil)²³ – en reduksjon på 40 % siden 2009, hovedsakelig drevet av overgangen til elektriske personbiler. Det er vanskelig å isolere turismens andel av disse utslippene, men aktørene understreker at turisttrafikken utgjør en betydelig del av trykket i høysesong. Aktørene beskriver videre at det finnes få krav fra myndigheter eller rederier til bruk av miljøvennlige busser. Investering i elektriske busser anses som utfordrende – både økonomisk og infrastrukturelt – noe som tyder på at overgangstakten vil være lav uten sterkere insentiver.

Cruisetrafikken fremheves som en av de største enkeltkildene til klimagassutslipp. I 2023 var utslippene fra cruise 20 288,8 tonn CO₂-ekvivalenter²³ – en dobling siden 2016 (tall for 2009–2015 foreligger ikke). Selv om landstrøm reduserer lokal luftforurensning, påvirker det lite av det totale klimafotavtrykket når volumet av cruiseanløp fortsetter å øke. Forskningsmiljøene peker i tillegg på betydelige påvirkninger på sjøsystemet, blant annet gjennom undervannsstøy, bølgepåvirkning, oppvirvling av forurensede sedimenter og risiko for spredning av fremmede arter via ballastvann og skrog. Det finnes lite forskning på lokale effekter, men mulige konsekvenser inkluderer fysisk forstyrrelse av bunnfauna, påvirkning av dyrelivet og endringer i næringssaltbelastning.

Flytrafikk diskuteres mindre direkte i intervjuene, men flere understreker at en stor andel av turistene ankommer Ålesund med fly. Flyreiser utgjør dermed en betydelig del av reiselivets totale klimabelastning. Ifølge Miljødirektoratet var utslippene i 2023 6 302,2 tonn CO₂-ekvivalenter fra innenriksfly og 2 206,9 tonn fra utenriksfly²³.

Samlet peker innspillene på at turistrelatert miljøpåvirkning ikke bare handler om «volum» i form av antall mennesker, men om kombinasjonen av slitasje på natur- og kulturmiljø, press på avfall og avløp, og økte utslipp fra transport. Effektene forsterkes i høysesong og på få, sterkt brukte områder.

²² Ålesund kommune, «Grøn strategi 2021–2024»

²³ Miljødirektoratet – Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker

Turismens påvirkning på lokalsamfunn og innbyggere

Intervjuene viser at turismetrykket påvirker det sosiale livet i Ålesund på en måte som både er sammensatt og tydelig merkbar for lokalbefolkningen. Mange informanter beskriver hvordan store samtidige folkemengder i sentrum forstyrrer hverdagsrytmen, spesielt på dager med flere cruiseanløp. Onsdag trekkes frem som en tydelig problemdag, da flere av de største skipene typisk ligger inne samtidig og skaper markante topper i belastningen. Disse toppene gjør at mange lokale bevisst unngår sentrum på enkelte tidspunkt, og det bidrar til en følelse av at byen "skifter karakter" fra dag til dag – fra rolig og håndterbar til intens og overfylt.

Samtidig understreker informantene at utfordringene ikke bare handler om antallet mennesker, men også om hvordan de beveger seg og oppfører seg. Flere opplever klare forskjeller mellom ulike turistgrupper: noen følger skilting, køsystemer og trafikkregler og smelter relativt godt inn i byflyten, mens andre beveger seg mer uorganisert, går i store grupper eller bruker veibanen når fortauene er fulle. Slike forskjeller forsterker inntrykket av uforutsigbarhet – på enkelte dager oppleves turistvolumet håndterbart, på andre oppstår friksjon i både trafikk og byrom, selv om antallet besøkende kan være tilnærmet likt.

Turismen påvirker også hvordan innbyggere bruker sentrum og nærområdene sine. Flere beskriver at byrom som Hellebroa, gågatene og aksene rundt havna kan bli så tettpakket at lokale velger alternative ruter, unngår utekafeer eller legger avtaler til andre bydeler.

I natur- og friluftsområder som Aksla, Tueneset og populære utsiktspunkt har man lignende erfaringer; enkelte lokale trekker seg unna når stiene er fulle av bussgjester, og opplever at stillhet, ro og nærhet til naturen reduseres i perioder.

Et tydelig sosialt tema i intervjuene handler om mangel på tilrettelegging, særlig toaletter, skilting og tilgjengelige oppholdsareal. Fraværet av slike fasiliteter skaper irritasjon både for ansatte i sentrum og for lokalbefolkningen, som opplever at gjestene i praksis bruker restauranter, hoteller og private rom som erstatning for mangel på offentlige tilbud. Enkelte informanter beskriver enkelthendelser med gjester som gjør fra seg i naturen eller bak bygg på Aksla, noe som forsterker opplevelsen av at kapasiteten er utilstrekkelig i møte med store volum.

Det sosiale mønsteret i byen er også tydelig preget av tidsmessige ubalanser. Mens byen kan være overfylt mellom 10 og 16, oppleves sentrum ofte nesten folketomt etter dette når både cruisegjester og pendlere har forlatt sentrum. Flere trekker fram at dette skaper et "to-sporet" byliv: intenst og overfylt midt på dagen, stille og lite levende utover ettermiddag og kveld. Dette bidrar til at enkelte næringsaktører opplever topper som utilsiktet negative, selv om turismen i sum skaper viktige økonomiske ringvirkninger.

Intervjuene viser også at holdningene blant lokalbefolkningen er delte. For noen er det positivt at Ålesund er attraktiv, full av liv og besøkt av mennesker fra hele verden – og mange turister er genuint nysgjerrige, respektfulle og interesserte i byen.

Samtidig finnes det en økende skepsis i deler av befolkningen, som ofte ikke handler om turisme i seg selv, men om at kommunen ikke har tilstrekkelig styring på toppene, infrastrukturen og de sosiale friksjonene som følger. Ulike erfaringer fra ulike ukedager, sesonger og turistgrupper gjør at inntrykket av turismen varierer betydelig – både mellom informantene og i byens befolkning generelt.

Det er store muligheter for økt verdiskaping gjennom bedre styring og håndtering av turismen

Intervjumaterialet viser at regionen har et betydelig, men lite utnyttet potensial knyttet til bedre spredning av trafikk, både geografisk, sesongmessig og gjennom døgnet. Dagens utfordringer gjelder i hovedsak toppene – ikke det totale volumet – og flere informanter peker på at kapasiteten i realiteten er høyere enn det dagens besøksmønster viser, forutsatt at trafikken fordeles bedre

En av de tydeligste mulighetene ligger i skuldersesongene, der flere virksomheter allerede arbeider med satsinger som vinterturisme, helårsdrift og økt aktivitet utenfor sommermånedene. Hotell- og opplevelsesaktører beskriver hvordan helårsåpne tilbud gir grunnlag for nye markeder, samtidig som kultur- og naturattraksjoner har god kapasitet i store deler av året. Flere peker på at mange opplevelser i dag er stengt eller redusert i lavsesong, noe som hindrer helårig verdiskaping. Dette gjelder særlig museer, restauranter og kulturtilbud som kunne hatt høyere aktivitet dersom åpningstidene var mer forutsigbare. Gjennom intervjuene kommer det frem at turister som ankommer Ålesund i lavsesong ofte møter stengte dører på søndager.

Et annet sentralt mulighetsrom ligger i regionale attraksjoner utenfor sentrum. Materialet viser at steder som fjord- og fjellområder, kystdestinasjoner og nabokommuner har kapasitet til å ta imot langt flere besøkende, og at bedre fordeling hit kan avlaste bykjernen.

Det trekkes frem flere konkrete muligheter, blant annet fjordopplevelser, naturbaserte utflukter og regionale kulturtilbud. Det pekes også på at bedre samarbeid mellom kommuner og reiselivsaktører kan bygge nye helhetlige besøksopplevelser som både øker verdiskapingen lokalt og reduserer presset på Aksla, Fjellstua og sentrumsområdene.

Intervjuene viser også et tydelig uutnyttet potensial for bedre opplevelsesdesign og pakketering. Flere beskriver at dagens tilbud i stor grad er selvsolgt og lite koordinert, noe som bidrar til ukoordinert trafikk og varierende kvalitet.

Styrket samarbeid rundt pakketerte helhetsprodukter – eksempelvis kombinasjoner av båt, buss, kultur og natur – løftes som et tiltak som både kan gi bedre flyt og høyere lokal verdiskaping. Erfaringer viser at godt utviklede pakker også fører til at besøkende legger igjen mer penger og kommer sterkere i kontakt med lokale næringer

Et gjennomgående tema i materialet er muligheten for mer lokalt verdiskapende turisme. Flere peker på at segmenter som søker høy kvalitet, lokal mat, håndverk og autentiske opplevelser, representerer et større potensial enn volumbaserte besøk. Det trekkes frem at byens kultur- og naturressurser – inkludert Jugendstilbyen – er underutnyttet i dagens modell og kan gi høyere økonomisk og kulturell gevinst dersom man utvikler dem strategisk. Enkelte peker på at kulturinstitusjonene kan doble kapasitet med riktige

investeringer.

Videre fremheves muligheten for mer helårig aktivitet. Flere aktører beskriver at det er krevende å bygge helårsturisme når store deler av byen er stengt i lavsesong, og at dette skaper et selvforsterkende problem: turister kommer ikke fordi tilbud er stengt, og tilbud holdes stengt fordi turistene uteblir. Der det er helårsåpne tilbud, oppleves dette som positivt både for gjester, ansatte og lokalt næringsliv. Økt forutsigbarhet og koordinering trekkes fram som en nøkkel for å realisere dette potensialet.

Sett under ett viser materialet at det største uutnyttede potensialet ligger i å utvikle og spre turismen smartere, ikke nødvendigvis i å redusere total-volumet. Bedre spredning i tid og rom, styrket samarbeid mellom aktører, helårige og kvalitetsbaserte produkter, investeringer i kulturattraksjoner og strategisk bruk av regionale muligheter fremstår som sentrale elementer i videre utvikling.

Gjennom intervjuene kommer det likevel tydelig fram at selv om regionen har et stort uutnyttet potensial for å spre trafikken bedre og utnytte kapasiteten i både skuldersesonger og regionale attraksjoner, ser man samtidig et klart behov for å redusere de største toppene i besøksmengden. De store konsentrasjonene av turister skaper press på infrastruktur, beredskap, natur og kulturarenaer, og flere aktører beskriver at dagens besøkstopper overstiger det byen håndterer godt.

Behov for strategisk tilpasning

Kombinasjonen av betydelig utnyttet kapasitet og tydelige utfordringer knyttet til store samtidige toppbelastninger viser at Ålesund står overfor et klart behov for en mer strategisk tilpasning og utvikling av turismen fremover. Intervjuene peker samlet på at dagens utfordringer ikke først og fremst skyldes totalvolumet av besøkende, men at trafikken kommer for konsentrert i tid og rom. Dermed etterlyses en helhetlig og langsiktig retning for hvordan gjestestrømmer skal fordeles, hvordan infrastrukturen skal styrkes, og hvordan man kan bygge mer helårs- og verdiskapende opplevelser som avlaster sentrum og skaper bedre flyt gjennom hele året.

Diskusjonene i intervjuene har ofte dreiet seg om cruisetrafikken og den belastningen den gir på toppdager. Ingen av aktørene som er intervjuet uttrykker et ønske om å avvikle cruisetrafikken; tvert imot beskrives cruise som en viktig del av byens samlede besøkstall, omdømme og økonomi. Samtidig fremheves det at ulike gjestesegmenter bidrar på ulike måter.

Aktører innen hotell, kultur og opplevelser løfter frem at gjester som overnatter, deltar i aktiviteter og utforsker regionen, både legger igjen mer penger og skaper mindre belastning per person. Disse segmentene integreres bedre i bylivet og utnytter lokale tilbud bredere og gjennom lengre tid, og flere informanter mener at Ålesund har gode forutsetninger for å tiltrekke seg flere slike gjester.

Samtidig understrekes det at også cruise representerer betydelige økonomiske gevinster og bidrar til stabile besøkstall gjennom store deler av året. Utfordringen ligger derfor ikke i cruisetrafikken i seg selv, men i samtidigheten: store skip som anløper samtidig skaper press på transport, sentrumsgater, attraksjoner og arealene rundt havna. Flere informanter peker på at bedre styring av når skipene anløper, mer effektiv bruk av tilgjengelige arealer og et mer sammenhengende logistikkopplegg kan gjøre det fullt mulig å håndtere dagens volum uten tilsvarende ulemper for byen. Dette fremkommer særlig i diskusjonene om Sørsida, der planene fra 2015 la opp til sameksistens mellom cruise og byutvikling basert på et helt annet nivå av årlig trafikk enn dagens realitet. Den kraftige veksten i både antall gjester og skipstørrelser har ikke vært politisk behandlet, og flere peker derfor på at tålegrensen for området i praksis er nådd.

På tvers av intervjuene trekkes derfor behovet for tydelige prioriteringer frem:

- Hvilke typer gjester skal Ålesund i størst grad legge til rette for?
- Hvilke cruisevolumer og skipstyper er forenlige med byens fysiske rammer?
- Hvordan kan belastningen fordeles jevnere i tid og rom?
- Hvordan kan turismen bidra til by- og næringsliv uten å fortrenge arealer som trengs til bolig, møtesteder og sentrale funksjoner?

Det er bred enighet om at Ålesund ikke skal utvikles til en ensidig «turistmaskin», men til en attraktiv og fungerende by der turismen styrker bylivet snarere enn å svekke det. Cruise inngår naturlig i denne helheten, men må ses i sammenheng med andre segmenter, byutvikling og fastboendes behov.

Intervjuene viser også at manglende koordinering utgjør en grunnleggende risiko. Flere peker på fragmentert ansvar og for svake samarbeidslinjer mellom havn og kommune, mellom kommunen og kultursektoren, mellom rederier og lokale transportaktører, og mellom turismeaktører generelt.

Typiske beskrivelser er «ikke forankret i noe planverk», «for mye ad hoc-løsninger», «manglende tverrkommunalt samarbeid» og «eksterne aktører skaper kaos». Dette oppfattes som et strukturelt problem som bidrar til at veksten fortsetter uten klare rammer, og som gjør det vanskelig å utvikle et helhetlig system for besøksforvaltning.

Åpent folkemøte

I desember ble det arrangert et åpent folkemøte på Rådhuset med rundt 70 deltakere. Møtet startet med en presentasjon av prosjektet, før deltakerne deltok i en arbeidsøkt hvor de fikk komme med innspill knyttet til temaet. Nedenfor følger en samlet oppsummering av viktige innspill.

Innspillene viser et bredt og nyansert bilde av hvordan turismen påvirker Ålesund. Mange fremhever at turisme gir byen liv, aktivitet og et større tilbud av kultur, mat, handel og opplevelser enn det lokalbefolkningen alene kunne opprettholdt. Turismen bidrar til stolthet over egen by og skaper arbeidsplasser, særlig for ungdom. Næringslivet opplever økte inntekter, nye investeringer og en mer variert kundemasse som styrker byens økonomiske grunnlag, spesielt når helårsturisme gir stabilitet og kontinuitet.

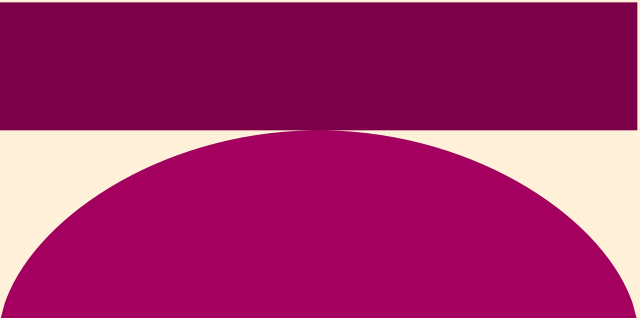
Samtidig kommer det tydelig fram at store deler av byen er under betydelig press. Cruiseturismen pekes ofte på som hovedårsaken til trafikkproblemer, trengsel i sentrum og overbelastning av populære attraksjoner som Aksla, Fjellstua, Sukkertoppen, Hellebroa og Skansekaia. Mange beskriver køer, støy, dårlig fremkommelighet og utfordringer for både myke trafikanter og kollektivtrafikk. Mangel på offentlige toaletter, avfallshåndtering og kapasitet på sentrale byrom skaper frustrasjon. Flere opplever at lokal handel og identitet svekkes når sentrum får en høy andel suvenirbutikker og korttidsrettede turisttilbud.

Innspillene peker på manglende koordinering og tydelighet i planleggingen av turiststrømmene. Det etterlyses bedre samspill mellom kommune, næringsliv og innbyggere, tydeligere strategier for hvilken type turisme byen skal prioritere, og en mer koordinert trafikk- og besøksstyring. Det er særlig behov for bedre skilting, informasjon på flere språk og tydeligere organisering mellom aktører på land og til sjøs. Flere fremhever også sikkerhetsutfordringer knyttet til utrykning, trange områder og stor belastning på stier og attraksjoner.

Til tross for presset ser mange store muligheter for videre utvikling. Innspillene viser interesse for å spre turisme geografisk og sesongmessig, blant annet ved å bruke fjorden mer aktivt til transport og opplevelser. Flere foreslår utvikling av byrom, torg, scener, kulturaktiviteter, nisjebutikker og områder som Skutvika, nordsiden av sentrum og Dronning Sonjas plass. Det trekkes frem at flere nærliggende steder – som Storhaugen, Atlanterhavsparken og øyene rundt – kan avlaste pressområder. Det pekes også på potensial i lokale produkter, kunst, kultur og autentiske opplevelser som kan styrke betalingsvilje og oppholdstid, særlig i skuldersesong.

Innspillene understreker behovet for investering i infrastruktur, både fysisk og organisatorisk. Dette inkluderer bedre toalettfasiliteter, skilting, fortau, stier, renovasjon, logistikk ved havna, parkeringsløsninger og beredskap. Flere mener det er nødvendig å sikre at kapasiteten står i forhold til belastningen, og at tiltak som besøksgebyr eller regulering av cruise kan vurderes for å finansiere forbedringer og redusere press.

Samlet viser innspillene et ønske om en mer robust og gjennomtenkt turiststrategi som balanserer byliv, natur, næringsutvikling og besøkskvalitet. Deltakerne ønsker en utvikling som både tar vare på Ålesunds særpreg og sikrer at byen er god å bo i – samtidig som den er attraktiv å besøke.



4.2 Undersøkelser

Innbyggerundersøkelse

Om undersøkelsen

Innbyggerundersøkelsen er gjennomført som en digital spørreundersøkelse rettet mot innbyggere i Ålesund kommune, med mål om å kartlegge holdninger, erfaringer og vurderinger knyttet til turisme, besøksstrømmer og tåleevne i lokalsamfunnet. Undersøkelsen er utarbeidet med utgangspunkt i relevante nasjonale veiledere og i dialog med prosjektets arbeidsgruppe. Spørsmål i innbyggerundersøkelsen kan sees i vedlegg 4.

Undersøkelsen ble distribuert digitalt via kommunens kanaler, sosiale medier og e-post i november, og var åpen for svar i en avgrenset periode frem til 18. desember. Totalt 351 innbyggere besvarte undersøkelsen. Svarene ble samlet inn anonymt, men deltakerne kunne frivillig oppgi navn og telefonnummer dersom de ønsket å delta i en tilknyttet konkurranse.

For å kunne analysere svarene og avdekke eventuelle gjentatte besvarelser, var det påkrevd å oppgi blant annet postnummer, aldersgruppe og kjønn, samt enkelte andre variabler som gjør det mulig å skille mellom ulike respondenter. 206 respondenter valgte å ikke oppgi navn og nummer, og deltok dermed kun anonymt i undersøkelsen.

Når det gjelder sammensetningen av utvalget, fordelte svarene seg slik:

- Alder: Av totalt 351 svar var 120 respondenter i alderen 31–50 år og 131 i alderen 51–66 år, noe som innebærer en tydelig overvekt av svar fra disse aldersgruppene.
- Geografi: Det kom flest svar fra kommunedel Hessa, Aspøya og sentrum, med til sammen 159 respondenter.
- Kjønn: Det var 173 kvinner og 164 menn blant respondentene (resten har ikke ønsket å oppgi kjønn).

Denne fordelingen gir et viktig bakteppe for tolkningen av resultatene, og kommenteres der det er relevant i den videre analysen.

Forbehold og avgrensning

Det er noen viktige forbehold og avgrensninger knyttet til innbyggerundersøkelsen:

- På grunn av tekniske begrensninger i verktøyet som ble benyttet (Microsoft Forms) var det i prinsippet mulig å besvare undersøkelsen flere ganger fra samme enhet. Dette innebærer en viss usikkerhet knyttet til potensielle duplikate svar. Datamaterialet er likevel gjennomgått med tanke på å avdekke åpenbare gjentakelser (blant annet ved å se på kombinasjoner av bakgrunnsvariabler), og det vurderes at eventuelle duplikater ikke utgjør en vesentlig feilkilde, og ikke gir et skjevt eller misvisende bilde av innbyggernes oppfatninger av turismen i Ålesund.
- Tidsperiode og sesong: Undersøkelsen ble gjennomført i november/desember, som ikke er høysesong for turisme i Ålesund. Innbyggernes vurderinger vil derfor i stor grad være preget av erfaringer fra skuldersesong/lavsesong, og i mindre grad av den mest intense delen av sommersesongen. Dette kan ha påvirket hvordan belastning, trengsel og tålegrense oppleves.
- Utvalg og representativitet: Deltakelse i undersøkelsen er frivillig, og utvalget er dermed selvrekrutert. Det innebærer at resultatene ikke nødvendigvis er statistisk representative for alle innbyggere i Ålesund kommune. Personer med sterke meninger – både positive og negative – kan være overrepresentert. Resultatene gir likevel et viktig bilde av erfaringer og holdninger blant de som har valgt å svare. Fordelingen mellom ulike aldersgrupper, bydeler/områder og sosiodemografiske grupper kan påvirke resultatene.
- Spørsmålsforståelse: Svarene bygger på innbyggernes egen tolkning av spørsmålene. Enkelte begreper, som «tålegrense» eller «belastning», kan forstås ulikt av ulike respondenter. Dette er delvis forsøkt håndtert gjennom forklarende tekst i skjemaet, men gir likevel en naturlig usikkerhet.

Samlet gir innbyggerundersøkelsen et verdifullt kvalitativt og kvantitativt grunnlag for å forstå hvordan innbyggere opplever turisme og besøksstrømmer i Ålesund. Samtidig bør de nevnte forbeholdene tas med i tolkningen av resultatene og i bruken av undersøkelsen som beslutningsgrunnlag i den videre tåleevne- og besøksforvaltningsprosessen.

Resultatene viser at turisme er et tema som folk har sterke meninger om

Det er tydelig at innbyggerne både verdsetter turismen som et fundament for byliv og næringsutvikling, og samtidig erfarer at store volumer skaper utfordringer som forringer hverdagskvaliteten for deler av befolkningen. Undersøkelsen danner derfor en viktig del av grunnlaget for vurdering av Ålesunds nåværende og fremtidige tåleevne.

Generelt inntrykk av turismen

Innbyggernes svar viser at det overordnede inntrykket av turismen i Ålesund er tydelig delt. En betydelig andel av respondentene uttrykker positive holdninger og fremhever de økonomiske og kulturelle fordelene turisme bringer. Samtidig er en nesten like stor andel negative, ofte med begrunnelser knyttet til belastning, trengsel og utilstrekkelig infrastruktur på travle dager. På spørsmålet om balansen man opplever mellom positive og negative konsekvenser av turismen ser man at **like mange mener turismen totalt sett er en fordel som en ulempe**.

De som er positive til turismen, beskriver:

- Økt aktivitet, liv og internasjonalt preg i byen
- Et styrket serveringstilbud og bedre kultur- og handelsopplevelser
- Stolthet og synlighet som reisemål
- Økonomiske ringvirkninger og arbeidsplasser

Særlig trekkes det frem at turismen gir et «vibrerende bysentrum» i sommersesongen, med et mangfold av aktiviteter, arrangementer og byliv.

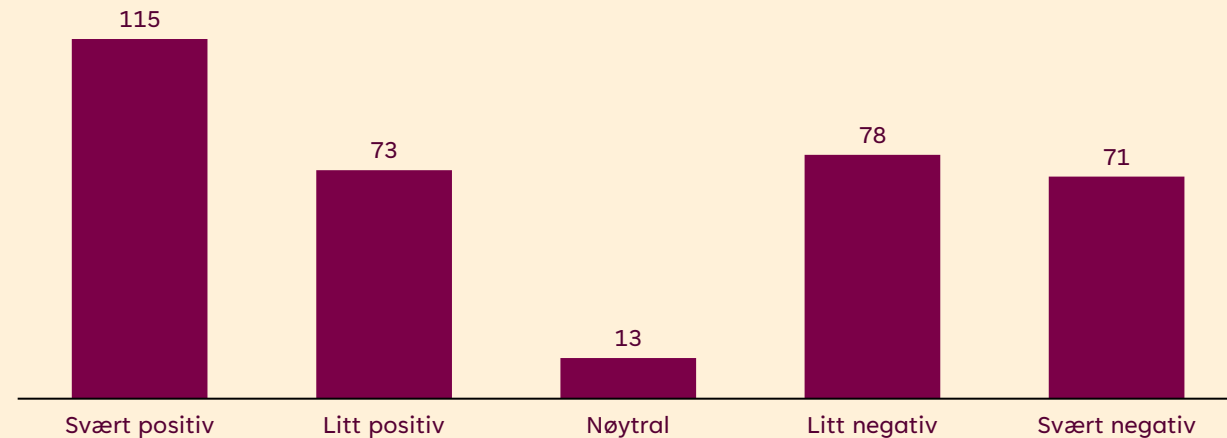
De som er negative, peker på:

- Trengsel og forringet byopplevelse i sentrum
- Busser, logistikk og utfordrende trafikkflyt
- Overbelastning av populære områder
- At hverdagsmobilitet påvirkes negativt på travle dager med mye turisme



Det positive med turisme er der, men altfor ofte drukner det i kaoset rundt cruiseanløp.

- Innspill fra innbyggerundersøkelsen



Figur 19: Svar fra innbyggerundersøkelsen på spørsmålet: «Hva er ditt inntrykk av turismen i Ålesund?»

Opplevd mengde turister varierer

Innbyggerundersøkelsen viser at opplevelsen av hvor mange turister som er i Ålesund varierer betydelig mellom turistgrupper, og ikke minst mellom ulike deler av byen. Resultatene tegner et sammensatt bilde, der mange innbyggere opplever turismen som positiv og verdifull, mens andre opplever perioder hvor volumet blir for høyt, særlig i sentrum. Det er spesielt kombinasjonen av tidspunkt, bevegelsesmønstre og sårbar infrastruktur som forklarer hvorfor enkelte situasjoner oppleves som belastende.

Innbyggerne opplever imidlertid ikke turismen som et problem hele tiden. Det er spesielt i visse situasjoner og på bestemte tidspunkt at volumet oppleves som for høyt:

- Når flere store skip ligger inne samtidig
- Når gruppene mobiliseres samtidig til attraksjoner
- På dager med godt vær, når flere søker til Aksla, Brosundet og Gågata
- Når busstrafikken topper seg, og sentrumsgater tettner
- I høysesongens mest intense perioder (juli–august)

Det skyldes først og fremst konsentrasjonen: store mengder kommer på samme tid, beveger seg samlet i grupper, og bruker byen i svært like mønstre. I praksis betyr dette at turismen oppleves som intens og romlig konsentrert, snarere enn som et jevnt og stabilt press gjennom dagen.

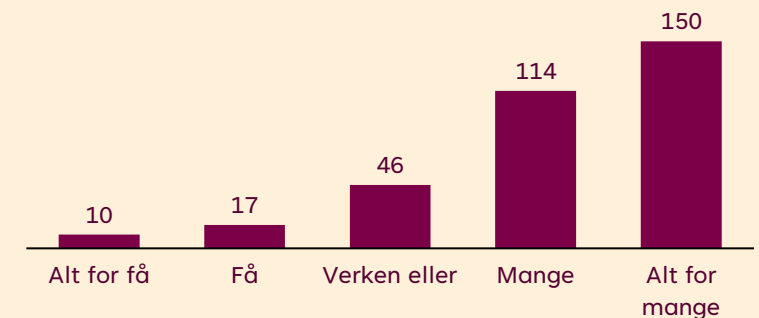
Cruisetrafikken er den turistgruppen som skaper størst opplevd press på byen basert på svar i innbyggerundersøkelsen. Andre typer turister oppleves i all hovedsak som positive eller nøytrale i mengde. Innbyggerne skiller tydelig mellom de massetunge cruiseankomstene og de mer “jevnt fordelte” turistene som ankommer byen gjennom året. Individuelle reisende, hotellgjester og andre ferie- og fritidsturister beskrives ofte som en naturlig og ønsket del av bylivet, og mange respondenter fremhever at denne gruppen bidrar til aktivitet, handel og et variert serveringstilbud uten å skape samme type belastning som cruiseanløp. Disse turistene beveger seg i små grupper eller enkeltvis, sprer seg mer i byrommet og legger ofte igjen mer verdiskaping i form av måltider, overnatting og kulturforbruk. De oppfattes derfor som godt integrerte i bybildet og i liten grad som en kilde til trengsel.

Samlet sett viser undersøkelsen at det ikke er det totale antallet turister i Ålesund som skaper opplevelsen av “for mange”, men derimot hvordan og når de ankommer, hvor de oppholder seg, og hvor konsentrerte gruppene er. Det er særlig toppene i belastning – som oppstår når store mengder mennesker beveger seg samtidig gjennom smale sentrumsgater eller samles ved populære attraksjoner – som gir inntrykk av overbelastning.

Det er også verdt å understreke at dette er opplevd mengde, altså en subjektiv vurdering som avhenger av individets bosted, mobilitetsbehov, bruk av byen og

eksponering for turiststrømmer. Innbyggere i sentrum, som møter turistene i sin hverdag, beskriver en helt annen opplevelse enn de som bor i ytre bydeler.

Samtidig ligger den faktiske totalmengden turister i Ålesund jevnt fordelt gjennom året, med betydelig lavere press i skuldersesongene og vinterhalvåret. Dette betyr at det ikke er årsmengden som utfordrer tåleevnen, men de kraftige sesong- og dagsvise toppene som særlig cruise og enkelte arrangementer skaper. Det er denne kombinasjonen av tidskonsentrasjon, geografisk press og subjektiv opplevelse som former innbyggernes vurdering av turistmengden – ikke totalvolumet sett over et helt år.



Figur 20: Svar fra innbyggerundersøkelsen på spørsmålet: «Hvordan vurderer du antall turister i Ålesund?»

Turismen er viktig – men gevinstene og belastningen fordeles ulikt

Undersøkelsen viser et gjennomgående bilde av at turismen i Ålesund anses som en viktig del av byens identitet og økonomi. Et stort flertall – 79 % – mener turismen er viktig for arbeidsplasser og næringsutvikling, og 63 % oppfatter den som en drivkraft for sentrumsutvikling. Dette samsvarer med en rekke fritekstsvar som beskriver turismen som en kilde til liv, handel og aktivitet i byen.

For mange innbyggere oppleves turismen samtidig som et bidrag til et rikere byliv, med 55 % som sier seg enige i at turismen gir flere serverings- og fritidstilbud. Stolthet er også en markør: 69 % oppgir at de føler stolthet når turister velger Ålesund som reisemål.

Men når spørsmålene dreier seg mot hverdagslivet, og ikke byens omdømme eller økonomi, blir svarbildet mer komplekst. Bare omtrent halvparten synes turismen gjør Ålesund til et bedre sted å bo, mens 37 % er uenige. Dette peker på at mange skiller mellom turismens verdi for byen som helhet og hvordan den påvirker eget nærmiljø.

Til tross for at mange innbyggere anerkjenner turismens betydning for arbeidsliv, handel og byens omdømme, viser undersøkelsen at en betydelig andel opplever konkrete utfordringer i hverdagen knyttet til turisttrafikken. Rundt 70 % mener turismen skaper køer på veiene, og 67 % sier at den fører til trafikkfarlige situasjoner. Nesten 60 % opplever at turismen bidrar til slitasje på natur og turområder, omtrent halvparten opplever at turistene forsøpler i

nærområdet, mens bare 19 % mener nærområdet deres er godt tilrettelagt for turister. Mange beskriver hvordan sentrum og de mest besøkte områdene i perioder blir så fulle av mennesker at byen «tipper over». På travle dager med cruiseanløp og høysesongtrykk, opplever innbyggere at biler, busser, turisttog og sykkelgrupper skaper et uoversiktlig og til tider utrygt trafikkbilde, særlig i smale bygater hvor turister beveger seg ut i kjørebanelen. Samtidig trekkes det frem mangler i infrastrukturen: for få offentlige toaletter, dårlig universell utforming, overbelastete stier, og lite koordinering av turiststrømmer. Summen av dette gjør at byen – som mange er stolte av å vise frem – i høysesong ofte fremstår som underdimensjonert for dagens besøkstall, noe som for innbyggerne kan redusere både fremkommelighet, trygghet og kvaliteten på nærmiljøet. Omtrent 60% av respondentene opplever at turismen ikke tar hensyn til lokalmiljøet.

Noen forskjeller basert på alder og bosted

Basert på svarene ser man tydelige tendenser i hvordan både bosted og alder preger opplevelsen av turismen i Ålesund. Innbyggere i sentrumsområdene rapporterer oftere om trengsel, stress og konkrete hverdagsmessige utfordringer som følge av turisttilstrømmingen. Mange beskriver situasjoner der byen «tipper over» på travle dager, med fullt belegg i gatene, forsinket trafikkavvikling og et generelt press på både infrastruktur og nærmiljø. Denne gruppen bor tettest på de mest besøkte stedene og kjenner derfor direkte på manglende tilrettelegging, som smale fortau, utilstrekkelige gangsoner, belastete turområder og

mangelfulle offentlige fasiliteter.

Innbyggere som bor utenfor sentrumskjernen beskriver derimot turismen i større grad som en ressurs som bidrar til flere tilbud, mer aktivitet og et positivt regionalt omdømme. Med større avstand til det daglige trykket oppleves ikke trafikk, kø eller trengsel like belastende, og turismen vurderes mer som et fellesgode enn som en utfordring for egen hverdag.

Også aldersforskjeller viser et mønster. Personer i 31–50-årsgruppen er gjennomgående mest kritiske til store turistvolum og tilhørende trafikkutfordringer. Dette kan henge sammen med livssituasjonen mange befinner seg i: en hverdag med barn, arbeidstider og logistikk som krever forutsigbarhet—noe som forstyrres når trafikken stopper opp eller nærområder fylles av besøkende. Yngre voksne og eldre deltakere uttrykker også synspunkter i begge retninger, men i mindre entydig grad.

Selv om slike forskjeller mellom grupper ikke er store nok til å trekke statistisk bastante konklusjoner, peker mønstrene på en viktig indikasjon: opplevelsen av turisme avhenger i stor grad av hvor man bor, og hvilken hverdag man lever i. Der noen opplever økt liv, aktivitet og stolthet, opplever andre press på hverdagsfunksjoner, natur og infrastruktur. Det er nettopp i dette spennet mellom opplevd verdi og opplevd belastning at debatten om turismens rolle i Ålesund må forstås.

Ulike tiltak innbyggerne mener er viktige med tanke på turisme

I undersøkelsen ble innbyggerne spurt: «For å ivareta lokalbefolkningen, hvilke tiltak synes du er de viktigste med tanke på turisme?»

Respondentene kunne velge mellom forhåndsdefinerte kategorier, i tillegg til å legge inn egne forslag under «annet». Maks 5 kategorier var tillatt å velge.

Svarene viser tydelig at innbyggerne først og fremst etterlyser bedre grunnleggende tilrettelegging: toaletter og sanitære forhold var det mest valgte tiltaket, der nesten alle respondentene (248) svarte dette, etterfulgt av innføring av besøksgebyr/turistskatt, bedre turistflyt og renhold og avfallshåndtering.

De mest valgte kategoriene speiler et bredt ønske om å håndtere volumer og praktiske utfordringer knyttet til turismen. Bare 20 respondenter svarte at de synes befolkningen allerede er godt ivaretatt, som viser til at det er behov for bedre tilrettelegging.

Selv om de ikke var en forhåndsdefinert kategori i dette spørsmålet, er det mange som trekker frem i fritekstsvaret at man bør vurdere å redusere antall turister som et tiltak for å ivareta lokalbefolkningen.



Undersøkelsen gir et bilde av innbyggernes opplevelse av turismen

Fritekstsvarene fra undersøkelsen gir et rikt og sammensatt bilde av hvordan innbyggerne opplever turismen i Ålesund, og de viser tydelig at opplevelsene er langt mer nyanserte enn det kvantitative tallmaterialet alene klarer å fange. Kommentarene spenner fra stolthet og entusiasme til frustrasjon og bekymring.

Endringer i bybildet, naturen og kulturen

Mange innbyggere beskriver konkrete endringer i bybildet som følge av økende turisme. En vanlig observasjon er at sentrum har blitt mer preget av turiststrømmer, spesielt i sommermånedene og på cruiseintensive dager. Folk opplever større tetthet av busser, turgrupper og turistaktiviteter, noe som endrer byens puls og hvordan byrommet brukes i hverdagen.

I naturen viser folk særlig til slitasje på populære turområder som Aksla, Sukkertoppen og stier i nærområdene. Det beskrives som både fysisk slitasje på underlaget og et mer generelt press på opplevelseskvaliteten — at ro, naturfølelse og tilgjengelighet svekkes i toppsesongen. Noen nevner også endringer i lokal kultur, for eksempel forskyvninger i hvilke butikker og tilbud som prioriteres i sentrum, der enkelte opplever at «turistvennlige» konsepter i økende grad går på bekostning av lokale, helårsrettede tilbud.

Hva må gjøres for å bedre samspillet mellom turister og lokalsamfunn?

Når innbyggerne beskriver hvilke konkrete grep som trengs, er bedre tilrettelegging noe som trekkes frem i de fleste svar. Offentlige toaletter, renhold, tydelig skilting, bedre kapasitet på stier, universell utforming og smartere transportløsninger er eksempel.

Et annet tilbakevendende tema er styring av turistvolum og -flyt, spesielt er det kommentarer rundt cruiseturismen. Mange etterlyser tak på antall cruiseturister per dag, mer spredning i ankomsttidspunkter og klarere organisering av gruppeturisme. Flere foreslår også brukerbetaling eller «turistskatt» som finansieringsmekanisme for nødvendig infrastruktur.

Samtidig er det også en gruppe som etterlyser tiltak som handler mindre om regulering og mer om innbyggerinvolvering, som å sikre at lokalbefolkningen får være med og forme framtidig turismestrategi, og at kommunen kommuniserer mer åpent og systematisk om prioriteringer og konsekvenser.

Hvordan kan turismen bidra til Ålesunds attraktivitet?

Til tross for utfordringene er det mange som fremhever turismens positive bidrag. Flere peker på at turismen skaper liv, aktivitet og et bredere restaurant- og kulturtilbud enn det som ellers ville vært bærekraftig for en by på Ålesunds

størrelse. Turismen løftes også frem som en kilde til lokal stolthet — både visuelt og økonomisk — fordi den synliggjør byens kvaliteter og gjør Ålesund attraktivt i internasjonal sammenheng.

Noen nevner også at turismen bidrar til å drive frem byutvikling og investeringer som kommer innbyggerne til gode, så lenge disse tiltakene gjennomføres på en måte som balanserer besøkende og lokale behov.

Erfaringer med turister og turisttrafikk

Innbyggernes erfaringer med turister varierer, men et tydelig mønster er at mange har positive inntrykk av turistene som enkeltpersoner – ofte beskrevet som hyggelige, nysgjerrige og respektfulle. De negative erfaringene retter seg i langt større grad mot systemet rundt turismen, særlig ved stort volum, dårlig trafikkavvikling og manglende tilrettelegging.

Flere beskriver hvordan turistene selv fremstår frustrerte når byen er overbelastet, for eksempel når det er vanskelig å finne toalett, når busser skaper kaos, eller når stier og utsiktspunkter er overfylte. Dette forsterker opplevelsen av at utfordringen ikke er turismen i seg selv, men at infrastrukturen ligger flere steg bak etterspørselen. Her trekkes det også frem fra flere at det oppleves som at kommunen ikke jobber proaktivt med dette og at det er en manglende strategisk styring.

Innbyggerundersøkelse – Kartløsning

I tillegg til selve undersøkelsen fikk innbyggerne mulighet til å bruke en kartløsning for å komme med innspill på pressområder i Ålesund og områder som har kapasitet til å ta imot flere. Totalt kom det inn 20 innspill fra 6 ulike personer.

Utfordringer

På **Aksla** skaper stor turisttrafikk med busser og andre kjøretøy gjennom boligområdene opp mot Fjellstua økt støy, redusert bokvalitet og utrygge situasjoner, særlig for skolebarn som må krysse veien. Veien beskrives som slitt og dårlig vedlikeholdt, og det etterlyses både oppgradering av vei og fortau samt enkle trafiksikkerhetstiltak som tydeligere skilting, flytting av 30-sone lenger ned i bakken og fartsreduserende tiltak.

På **Hessa, Tueneset og rundt Sukkertoppen** oppleves veier og stier som underdimensjonerte for store grupper på el-sykel og turister. Høy fart og lite hensyn fra syklende skaper utryggighet for gående og lokaltrafikk, og enkelte steder må beboere «hoppe ut av veien» for å unngå kollisjon. Det foreslås å begrense eller styre sykkelgrupper bort fra de mest sårbare stiene, og å stille tydeligere krav til aktører som tilbyr sykkelturner.

Manglende toalettfasiliteter langs populære ruter – både ved Sukkertoppen/Tueneset og andre utfartsområder – fører til forsøpling og uønsket bruk av naturen som toalett. Dette

oppleves som belastende både for lokalmiljø og naturverdier.

På Hessa skaper **bobiler som camper ved idrettsanlegg** utryggighet i et område der mange barn og unge oppholder seg. Samtidig brukes enkelte busstopp som uoffisielle fotopunkt for turistbusser, noe som gir uoversiktlige og til dels trafikkfarlige situasjoner. Det etterlyses tydeligere regulering av **camping og busstrafikk**. Flere steder – blant annet ved Aksla stadion, langs Tuenesvegen og ved Steinvågsundet – pekes det på behov for utfartsparkering, snuplass for busser og oppgradering av vei og fortau.

Muligheter

Aksla og byfjellet beskrives som et fantastisk område med plass til mange besøkende, og der det fortsatt er langt opp til tålegrensen for selve naturopplevelsen. Besøkende rapporteres å ha svært gode opplevelser, men manglende toaletter og informativ skilting trekker helhetsinntrykket ned. Det foreslås å etablere offentlige toalettanlegg, bedre skilting og vurdere løsninger som heis til Fjellstua for å styrke tilgjengelighet og redusere trafikkbelastning i boligområdene.

Området ved Sjøholt/Presteøyra løftes fram som et svært attraktivt utfartsområde med god plass til mange besøkende. Her pekes det på potensial for å utvikle tilbud som sauna og bademuligheter, fiske og kulturformidling.

Samtidig understrekes det at området bør holdes fritt for bobiler, og at det må tilrettelegges med toalett for besøkende som en grunnleggende infrastruktur.

På **Ørskogfjellet** trekkes Den Trondhjemske postveg fram som et nasjonalt viktig kulturminne og en historisk vandrerute med stort potensial. Gamle Ørskog kommune er den eneste kommunen der man kan gå hele ruta til fots, og området over Ørskogfjellet er utpekt som særskilt viktig kulturmiljø. Her ligger det godt til rette for å utvikle myke, kultur- og naturbaserte tilbud rundt ruta. Samtidig pekes det på muligheter for å utvikle Svartløken videre som ski- og sykkeldestinasjon, noe som kan bidra til helårsaktivitet og avlastning av mer sårbare bynære områder.

Ørskogfjellet omtales også som godt egnet som dark-sky-område, fordi det er lite lysforurensning. Dette gir muligheter for å utvikle tilbud knyttet til stjernehimmel, ro og naturopplevelser i mørketid – et nisjeprodukt i vekst internasjonalt, og et mulig bidrag til å spre trafikken i tid og rom.

Fjordstien framheves som en trygg og godt egnet trasé for gående og syklende, der busser kan slippe av passasjerer på Bogneset og plukke dem opp i den andre enden. Ved å styre mer av ferdsele hit, kan man redusere belastningen på smale og sårbare stier på Hessa og Tueneset, samtidig som man tilbyr en god opplevelse for besøkende.

Spørreundersøkelse til guider i Ålesund Guideforening

Det ble i tillegg til innbyggerundersøkelsen sendt ut en spørreundersøkelse til guider i Ålesund Guideforening, som består av erfarne guider med mange år i feltet. De står tett på turistene gjennom hele sesongen og har observert utviklingen i turismen i Ålesund over tid. Innspillene fra denne gruppen gir derfor en verdifull, virkelighetsnær forståelse av hvordan dagens besøkstrykk oppleves – både i sentrum og i regionen for øvrig. Totalt kom det inn 14 svar.

Svarene viser at turismen i Ålesund oppfattes som en viktig og positiv kraft, særlig for sentrumshandelen, restaurantlivet og byens generelle atmosfære. Mange løfter frem at cruise- og landbaserte turister skaper liv i gatene, gir arbeidsplasser og bidrar til at butikker og kafeer kan holde åpent. Ålesund beskrives som et vakkert og unikt reisemål, der kombinasjonen av jugendarkitektur, nærhet til sjøen og naturen rundt gjør byen svært attraktiv for besøkende. Samtidig er det bred enighet om at dagens volum av cruiseturister i høysesong skaper betydelig belastning for både fastboende, guider og turistene selv.

Utfordringene er konsentrert til sommermånedene, særlig formiddagstidene mellom 10 og 16, når flere store cruiseskip ligger til kai samtidig. På slike dager oppleves enkelte områder som overfylt, og Hellebroa nevnes gjennomgående som et punkt som blir så presset at det går ut over både sikkerhet og trivsel. Brosundet, Kongens gate, Fjellstua/Aksla, gågata og området rundt cruisekaia trekkes

frem som steder der trengsel og kaos er særlig merkbart. Mange beskriver at lokale beboere velger bort sentrum på disse dagene, og flere guider forteller at det er blitt vanskelig å gjennomføre gode byvandringar når tusenvis beveger seg i samme retning.

Turistenes bevegelser følger et tydelig mønster: De går mye rundt i sentrum, samler seg ved Brosundet, søker utsiktspunktene Aksla og Sukkertoppen, besøker museene og deltar i større og mindre organiserte turer. Stadig flere går også på fjellturer – og flere guider påpeker at stiene og infrastrukturen ikke er dimensjonert for denne veksten. En særlig kilde til frustrasjon er cruiseturister som tar med sykler og el-sparkesykler i land. Dette beskrives som en trafikkfare, en belastning for gående og som en praksis som gir liten lokal verdiskaping.

Når det gjelder tilrettelegging, går det igjen i svarene at Ålesund har gjort mye bra i sentrum, men at den raske veksten har avslørt klare mangler. Behovet for flere og bedre toaletter, spesielt på Aksla, i byparken og i ytre bydeler, nevnes i nesten alle besvarelser. Skiltingen fra cruisekaia og ut i byen beskrives som kaotisk, og selve kaia omtales som et område preget av plakater, mas og konkurrerende aktører som roper etter turister. Flere peker også på mangelfull stidministrasjon, slitasje på fjellstier og en trafikkstruktur som ikke er bygget for dagens mengder, særlig til Aksla.

Forslagene til løsninger er i stor grad sammenfallende.

Mange ønsker en grense på antall cruiseskip per dag, enten i form av maks ett skip, maks to skip, eller et tak på totalt antall passasjerer. Lengre liggetid trekkes også frem som et tiltak som vil spre trykket bedre utover dagen. Flere foreslår å styrke tilbud av organiserte turer ut av sentrum for å avlaste de mest belastede områdene. Det foreslås også bedre koordinering mellom kommune, havnevesen og næringsliv, samt strengere regulering av useriøse aktører og praksiser som går på bekostning av sikkerhet og kvalitet.

Selv om turismen gir viktige økonomiske og kulturelle gevinster, er det også tydelig at mange opplever at utviklingen har gått raskere enn tilretteleggingen. Det etterlyses en helhetlig plan for hvordan byen skal håndtere både massebesøk i korte toppe og en voksende helårsinteresse. Mange av guidene uttrykker bekymring for at dagens situasjon gjør Ålesund mindre attraktiv for både fastboende og besøkende, og understreker at en bedre balanse og mer koordinert styring er nødvendig for å sikre en bærekraftig utvikling videre.

Spørreundersøkelse til medlemmer av Ålesund sentrumsforening

Det ble også sendt ut en spørreundersøkelsen til medlemmer av Ålesund sentrumsforening, bestående av butikker, serveringssteder, overnattingsaktører og andre virksomheter som er direkte berørt av turisme og trafikken gjennom sentrum. Totalt kom det inn 17 svar.

Svarene viser gjennomgående at turismen oppleves som svært positiv og helt avgjørende for sentrum. Nesten alle respondentene uttrykker at turistene er viktige for dem – flere sier de er direkte avhengige av turismen, og at sommermånedene er det som gjør det mulig å holde hjulene i gang gjennom vinteren. Mange virksomheter rapporterer om stor økning i omsetningen på cruisedager, og enkelte viser til at 80–85 % av inntektene deres kommer fra turister. Flere fremhever at byen får et yrende liv, økt handel, og en atmosfære som ikke kunne vært opprettholdt uten tilstrømmingen av besøkende.

Selv om det generelle inntrykket er svært positivt, opplever flere utfordringer som går igjen i mange av besvarelsene. En av de mest konsistente tilbakemeldingene gjelder mangelen på offentlige toalettfasiliteter. Mange serveringssteder og butikker opplever ekstra trykk på sine egne toaletter, og flere peker på at dette er uholdbart – særlig på søndager, når offentlige tilbud er stengt. Dette går ut over både drift, renhold og kapasitet, og flere etterlyser en større kommunal satsing på tilgjengelige og godt vedlikeholdte toaletter i sentrum og ved byfjellet. Flere virksomheter beskriver også utfordringer når turistene kommer inn uten intensjon om å handle, særlig når store skip kommer på korte, konsentrerte tidsvinduer. Noen opplever at visse grupper, spesielt fra

enkelte cruiselinjer, bidrar lite økonomisk samtidig som de skaper mye rot og økt belastning. Samtidig løftes andre cruiselinjer frem som svært positive og betalingsvillige. Dette gjør at flere etterlyser en større bevissthet om hvilke skip byen bør prioritere, ikke bare hvor mange. Mange mener at skipene bør ligge lenger i havn for å gi bedre tid til shopping og byopplevelser, fremfor korte besøk hvor alle strømmer inn samtidig.

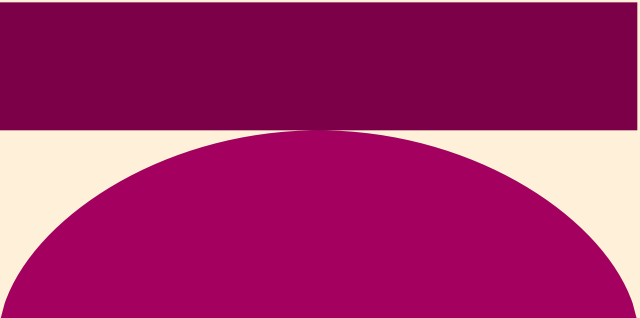
Et annet tydelig tema er behovet for bedre fordeling av turiststrømmene gjennom dagen og uken. Flere virksomheter beskriver utfordringer med bemanning når belastningen svinger ekstremt mellom dager med og uten cruiseanløp. Det foreslås at turistgrupper deles opp slik at ikke alle ankommer sentrum samtidig, og at cruisetrafikken fordeles jevnere utover uken. Noen påpeker at onsdager ofte blir ekstra belastende når to store skip kommer samtidig, mens andre dager har ingen. En mer balansert planlegging vil ifølge respondentene forbedre opplevelsen for både turister, ansatte og fastboende.

Informasjon og skilting trekkes også frem som et stort forbedringsområde. Turister spør hyppig om toalett, apotek, valuta, dagligvare, frimerker, åpningstider og veibeskrivelser. Flere bedrifter sier de gjerne skulle hatt bedre informasjonsmateriell – som kart på flere språk, tydeligere skilting i sentrum og inne på kjøpesentre, og bedre synlighet for butikker og tjenester. Noen foreslår at man bør etablere et bemannet punkt for tax-free informasjon, da turister får ulik og ofte feil informasjon fra skipene om hva de kan ta med seg.

I tillegg rettes det kritikk mot enkelte transportløsninger, som hop-on-hop-off-busser som oppleves som trafikkproblem, bråkete og lite hensynsfulle. Lokale aktører uttrykker frustrasjon over at useriøse eller utenlandske aktører får operere på bekostning av lokale tjenester med lang historikk i byen. Flere mener at lokal taxi, bytog og busstilbud burde prioriteres, og at enkelte bussaktører burde styres strengere både i trafiksikkerhet og rutetilpasning.

Flere bedrifter viser også til sikkerhetsutfordringer i sentrum når byen er full av mennesker. Det gjelder blant annet hull i asfalten, manglende rekkverk langs kaia og frykt for at nødøtater ikke kommer frem på travle dager. Også her er budskapet tydelig: Det trengs mer helhetlig planlegging og bedre infrastruktur i takt med økende turisme.

På tvers av næringer og størrelse er det bred oppslutning om at Ålesund må fortsette å satse på turisme – og gjerne utvide sesongen mot vår, høst og vinter. Samtidig er det et tydelig ønske om mer styring og smarere tilrettelegging for å skape en bærekraftig utvikling. For å sikre at turismen kommer både byen, næringslivet og turistene selv til gode, peker respondentene på behovet for bedre infrastruktur, flere toaletter, tydeligere skilting, fordeling av cruiseanløp og prioritering av seriøse aktører. Summen av svarene viser en sterk støtte for turisme som en grunnleggende del av sentrumets livsgrunnlag – men også en tydelig forventning om at veksten håndteres mer systematisk og langsiktig.



4.3 Styringsdokumenter og kunnskapsgrunnlag

Offentlige styringsdokumenter som setter retning for lokal utvikling av samfunn, næring og areal

Kommuneplanens samfunnsdel²⁴

Overordnede mål

Kommuneplanens samfunnsdel legger føringer for en bærekraftig utvikling av Ålesund som by og lokalsamfunn. Den inneholder langsiktige mål og strategier, og peker ut retning for utviklingen av kommunen som organisasjon og samfunn.

Relevans for tålegrense

Kommuneplanens samfunnsdel legger viktige føringer for hvordan Ålesund skal utvikle seg som et attraktivt og bærekraftig reisemål, og er derfor direkte relevant for arbeidet med turisme og tålegrense. Perspektiver som grønn mobilitet, universell tilgjengelighet, natur- og friluftsområder, senterstruktur, transportkapasitet og klima- og miljøhensyn danner rammene for hvordan turiststrømmer kan håndteres på en måte som ikke overstiger naturens, infrastrukturens eller lokalsamfunnets tåleevne.

Kommuneplanens arealdel²⁴

Overordnede mål

Arealdelen beskriver hovedtrekkene i hvordan kommunens arealer skal disponeres, bl.a. hvor boliger skal plasseres, hvor næringsvirksomhet kan etableres, og hvor sykkelveier og grøntområder skal ligge m.m. Den setter rammer og vilkår for nye tiltak og ny arealbruk, og angir hvilke hensyn som må ivaretas. Målet er å styre arealbruken på en forutsigbar og bærekraftig måte slik at ønsket utvikling kan realiseres.

Relevans for tålegrense

Arealdelen er et sentralt verktøy for å styre hvor aktivitet kan foregå og under hvilke rammer – og dermed et viktig grunnlag for å håndtere turisme på en måte som ikke overskrider tålegrensene. Gjennom arealdelen kan kommunen legge føringer for lokalisering av funksjoner som parkering, havner, stier, utsiktspunkter, serviceområder, camping/lokasjoner for bil, grøntområder og transportløsninger. Planene for Sørsida kan stå i konflikt med dagens aktivitet rundt turisme og turismen må vurderes mot alternative samfunnsformål.

Næringsstrategi²⁵

Overordnede mål

Næringsstrategien viser hvordan Ålesund kommune, i samarbeid med næringsliv og akademia, skal skape en felles forståelse av utfordringer og muligheter og samle kreftene mot felles mål. Den er forankret i kommuneplanens samfunnsdel og skal møte sentrale utfordringer som klima, folkehelse, demografi og behovet for et bærekraftig næringsliv. Strategien fungerer som et overordnet styringsdokument som knytter sammen mål, prioriteringer og utviklingsarbeid i kommunen.

Relevans for tålegrense

Ålesunds næringsstrategi løfter reiseliv fram som en sentral framtidsnæring og slår fast at regionen skal utvikles til å bli en verdenskjent, attraktiv og bærekraftig destinasjon. Reiselivet skal styrkes gjennom flere opplevelsesbaserte tilbud, og arbeid for å oppnå sertifisering som bærekraftig reisemål. Selv om strategien ikke bruker begrepet «tålegrenser», ligger dette implisitt i vektleggingen av bærekraft, areal- og transportplanlegging og grønn omstilling. For å nå målene må kommunen og reiselivsnæringen vurdere hvor stor belastning natur, infrastruktur og lokalsamfunn kan tåle, og styre utviklingen deretter.

²⁴ Ålesund kommune. Kommuneplanen.

²⁵ Ålesund kommune (2021). Næringsstrategi

Mulighetsstudie – eventuell flytting av cruisekaia i Ålesund⁶

Formålet:

Å få utarbeidet en mulighetsstudie for en mulig flytting, helt eller delvis, av cruisehavna i Ålesund sentrum. Mulighetsstudien skulle videre se på mulighetene for på sikt å forene både hensynet til cruisevirksomheten og annen byutvikling.

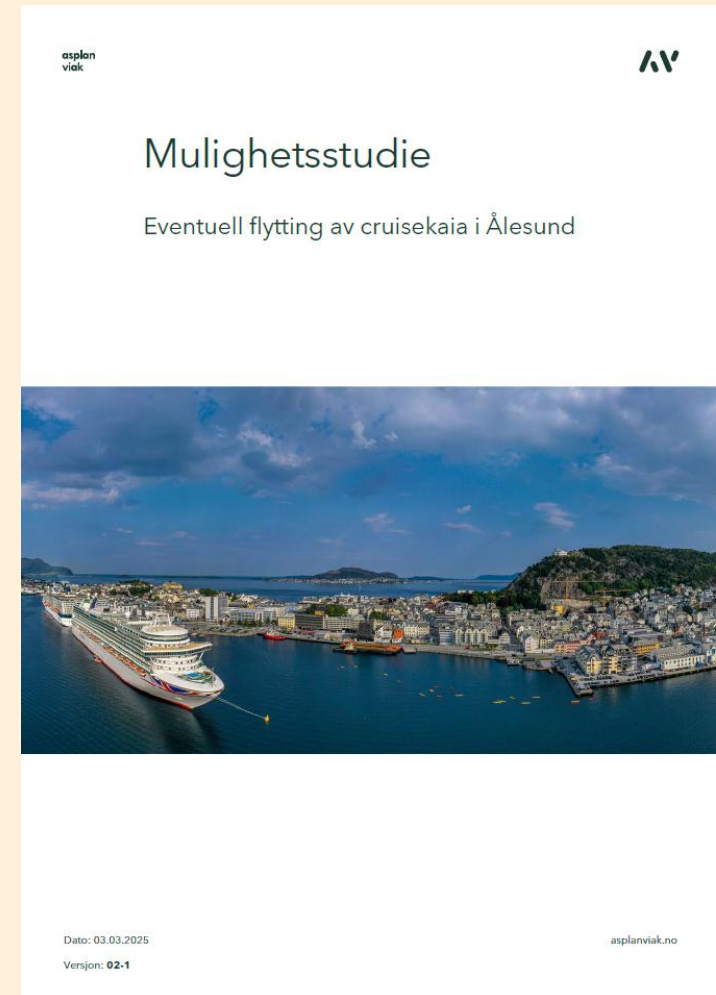
Innhold:

Ulike potensielle kaier ble vurdert og silt ned til et mindre antall som ble analysert nærmere: Sørsidekaiene, Bålholmen, Aspa, Sildegarnsholmen, Skansekaia og Verpiingsvika. Evalueringskriteriene har vært maritime forhold, havneteknikk, byutvikling, reiseliv, mobilitet, økonomi, miljø og samfunn. Cruisekaia i Ålesund er i dag plassert på Sørsidekaiene, som inkluderer Storneskaia, Stornespiren og Prestebrygga.

Cruisetrafikken i Norge har økt betydelig de siste årene, og Ålesund har blitt Norges største cruisehavn målt i antall passasjerer. Denne veksten har ført til interessekonflikter mellom behovet for cruisetraffikk og byutvikling. Mulighetsstudien presenterer 22 alternativer for 5 lokaliseringer der 7 alternativer sammenliknes med en referansesituasjon. Alle alternativene har noen fordeler og ulemper, uten at et av alternativene peker seg ut slik at det forener hensynet til cruisenæringen og byutvikling på en måte som løser «alt».

Usikkerhet og tålegrense:

«Cruiseturismen har vært gjennom en periode med betydelig vekst. En må ta høyde for at det skjer endringer i forutsetningene lokalt, nasjonalt og internasjonalt som kan påvirke cruisetrafikken i framtida. Denne risikoen gjør at en også bør vektlegge fleksibilitet og alternativ anvendelse av areal og investeringer ved de ulike havnealternativene. For å få en bedre forståelse av riktig nivå for cruiseturismen i Ålesund anbefaler vi at det utarbeides en tålegrenseanalyse, som kan gjøre at en er i forkant av framtidige diskusjoner og konflikter som har vært i andre byer»



Ringvirkningsanalyse av aktivitet ved Ålesund havn⁵

Overordnet innretning

Ringvirkningsanalysen har som formål å dokumentere den samfunnsøkonomiske betydningen av aktivitet ved Ålesund havn, herunder cruise, kyst rute, logistikk og fiskeri.

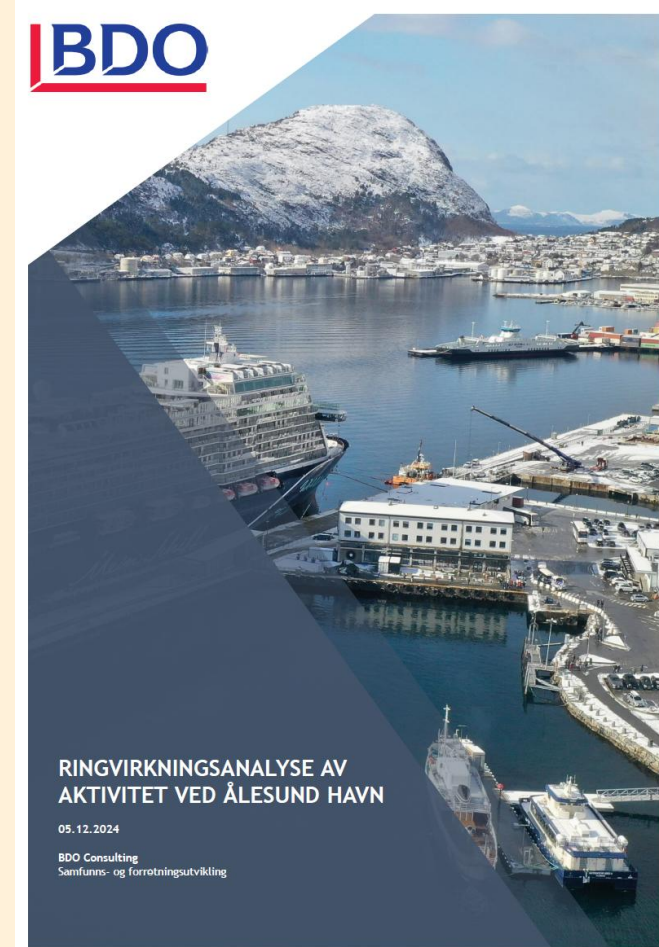
Relevante funn for tålegrense

Analysen viser at cruise er en viktig, men ikke dominerende, del av havnens samlede verdiskaping. Cruiseturismen bidrar med betydelig omsetning og sysselsetting lokalt, men forbruket per cruisepassasjer er relativt lavt sammenliknet med andre turistsegmenter.

Cruise står for en omsetning på 425 MNOK og verdiskaping på 221 MNOK og 336 sysselsatte. Forbruket er i stor grad konsentrert til varehandel, servering og enkelte aktiviteter. Videre dokumenteres det at cruisetrafikken er sesongpreget, med hovedtyngden av anløpene i sommermånedene. Samtidig ser man de siste årene et fokus på å forlenge sesongen og tar nå imot cruiseanløp året rundt, med særlig sterk vekst i vinter- og skuldersesongene

Hovedkonklusjon

Cruise representerer en stabil og betydelig inntektskilde som styrker både handel, servering, aktiviteter og lokale tjenester i Ålesundregionen. Når ringvirkninger i verdikjeden tas med, øker effekten ytterligere.



Destinasjonsanalyse Sunnmøre og Ålesund³

Overordnet innretning

Destinasjonsanalysen kartlegger omfang, struktur og økonomisk betydning av reiselivet i regionen, med både markedspektiv og næringsperspektiv.

Relevante funn for tålegrense

Analysen dokumenterer at cruiseturismen har hatt den sterkeste veksten av alle reiselivssegmenter de siste årene, og at cruise nå står for en svært stor andel av reiselivsaktiviteten i regionen.

Samtidig er cruiseturismen den mest sesongkonsentrerte formen for besøk. Rapporten peker på konkrete utfordringer knyttet til:

- trengsel i Ålesund sentrum på cruisedager
- redusert opplevelseskvalitet for både besøkende og fastboende
- økt press på byrom, infrastruktur og natur.

Samtidig løftes det fram et uutnyttet potensial i bedre besøksstyring, helårsturisme og økt lokal verdiskaping per gjest.

Hovedkonklusjon

Destinasjonsanalysen understøtter behovet for aktiv besøksforvaltning. Videre vekst i volum, særlig i høysesong, vurderes som utfordrende uten at det etableres tydelige rammer og styringsmekanismer – herunder definerte tålegrenser.



5. Tålegrensevurderinger

Formål, avgrensning og arbeidsmetode for tålegrensevurderinger

Formål og avgrensning

Tålegrensevurderingene skal gi et helhetlig og kunnskapsbasert grunnlag for å vurdere hvorvidt samlet besøksaktivitet i Ålesund kan håndteres innenfor byens, lokalsamfunnets og naturens tåleevne. Tålegrense forstås i denne analysen ikke som én fast kvantitativ grense, men som et samspill mellom belastning, verdiskaping og evne til styring og håndtering over tid.

Vurderingene tar utgangspunkt i hvordan ulike turistsegmenter bidrar til både verdiskaping og belastning, og hvordan disse effektene virker sammen i ulike deler av byen og regionen, særlig i perioder med høy besøkskonsentrasjon. Analysen søker dermed å belyse når reiselivet samlet sett bidrar positivt til lokal utvikling, og når belastningen risikerer å overstige akseptable nivåer for byliv, lokalsamfunn og miljø.

Tålegrensevurderingene er avgrenset til forhold som kommunen og reisemålet i praksis kan påvirke gjennom planlegging, styring og tilrettelegging. Dette omfatter særlig belastning på byrom, infrastruktur, boligområder og natur- og friluftsområder, samt forholdet mellom besøksmengde, fordeling i tid og rom og lokal håndteringsevne.

Metode for vurdering av tålegrense

Tålegrensevurderingene er gjennomført med utgangspunkt i en helhetlig og sammensatt metodisk tilnærming, der både kvantitative data og kvalitative vurderinger inngår.

Metodikken bygger på tilgjengelig kunnskapsgrunnlag om besøksvolum, verdiskaping, ringvirkninger og belastning, kombinert med vurderinger av byens, regionens, lokalsamfunnets og naturens håndteringsevne. Metodikken har som mål å identifisere kritiske situasjoner, belastningsnivåer og utviklingstrekk som er relevante for videre styring og prioritering, fremfor å fastsette absolutte grenser løsrevet fra kontekst. Vurderingene er strukturert i tråd med rapportens syv dimensjoner for tålegrense, og vurderes hver for seg og i sammenheng, med særlig vekt på hvordan belastning oppstår gjennom konsentrasjon i tid og rom.

For å sikre konsistente og sammenlignbare vurderinger er ulike segmenter analysert opp mot de samme grunnleggende vurderingsspørsmålene, uavhengig av ulikheter i omfang, datatilgang og påvirkningsform. For hvert segment er det vurdert hvor og når belastning oppstår, hvilken type belastning det er, hvordan denne står i forhold til verdiskaping og ringvirkninger, samt i hvilken grad belastningen er konsentrert i tid og rom. Videre er det lagt vekt på samspillseffekter mellom segmenter, særlig i høysesong og i sentrale byområder, der samlet belastning ofte er avgjørende for om tålegrenser nås eller utfordres.

1. Regionens tålegrense

Oppsummering av NÅ – situasjon

Regionens tålegrense belyser hvordan samlet besøksaktivitet påvirker Ålesund og omliggende områder når verdiskaping, ringvirkninger og belastning ses i sammenheng på tvers av kommune- og destinasjonsgrenser. I dagens situasjon gir reiselivet betydelige positive effekter regionalt, særlig gjennom verdiskaping innen overnatting, servering, opplevelser, transport og havnerelatert virksomhet. Cruiseturismen bidrar med et stort volum besøkende og betydelige samlede ringvirkninger i regionen, mens overnattingsgjester, fritidsboligbrukere og camping gir mer varige og geografisk spredte økonomiske bidrag. Ringvirkningene er imidlertid ujevnt fordelt.

En stor andel av verdiskapingen materialiserer seg i Ålesund som by, både fordi byen fungerer som hoveddestinasjon og som inngangsport til regionen. Samtidig har flere omkringliggende områder og attraksjoner kapasitet til å ta imot flere besøkende, særlig utenom høysesong. Innsiktskapitlene viser at dette potensialet i begrenset grad utnyttes, blant annet på grunn av transportlogistikk, begrenset koordinering av tilbud og svak kobling mellom regionale reisemål. Belastningen i regionen er i stor grad konsentrert til bestemte steder og tidspunkt.

Fysisk og infrastrukturell belastning oppstår særlig i Ålesund sentrum og tilknyttede havneområder på dager med høy samtidighet, spesielt ved cruiseanløp. Sosial og visuell belastning følger samme mønster, med tydelig press i sentrale byrom, mens miljømessig belastning i større grad knytter seg til utvalgte natur- og friluftsområder som besøkes samtidig av mange. Belastningen er ikke jevnt fordelt over året, men sterkt konsentrert i sommerhalvåret og på enkeltdager med svært høyt besøk.

Dokumentstudier og innsiktskapitler peker på at det på toppdager kan være titalls tusen besøkende i regionen samlet, hvorav en stor andel befinner seg i eller passerer gjennom Ålesund sentrum. Dette indikerer at den regionale belastningen i praksis styres av kapasiteten i byens mest pressede områder, snarere enn av regionens samlede kapasitet. Det er ikke identifisert absolutte kvantitative grenser for regionalt besøk, men det er tydelig dokumentert kritiske situasjoner knyttet til samtidighet, særlig når flere store cruiseskip anløper samtidig og regionale transport- og opplevelsestilbud ikke gir tilstrekkelig avlastning.

Konklusjon på tålegrense

I dagens situasjon gir reiselivet betydelige positive effekter regionalt, særlig gjennom verdiskaping innen overnatting, servering, opplevelser, transport og havnerelatert virksomhet. Cruiseturismen bidrar med et stort volum besøkende og betydelige samlede ringvirkninger, mens overnattingsgjester, fritidsboligbrukere og camping gir mer varige og geografisk spredte økonomiske bidrag.

Den begrensende faktoren er ikke manglende etterspørsel eller regional kapasitet, men manglende evne til å fordele besøksstrømmer effektivt mellom ulike områder og tidspunkter. Dette innebærer at regionens samlede potensial for verdiskaping er større enn det som i dag realiseres. Mye av volumet konsentreres gjennom Ålesund som innfallspunkt og knutepunkt, og presset er størst i sentrumsnære områder og langs enkelte hovedakser på enkelt dager og tidspunkt. På disse tidspunktene presses fysisk, sosial og organisatorisk kapasitet samtidig.

Tålegrensen bør i fremtiden vurderes i lys av regionens evne til å fungere som et integrert reisemål, der verdiskaping kan økes uten at belastningen forsterkes på allerede pressede steder og tidspunkt.

Innenfor tålegrensen

2. Klima, miljø- og naturmessig tålegrense

Oppsummering av NÅ – situasjon

Den klima- og miljømessige tålegrensen belyser i hvilken grad dagens besøksaktivitet er forenlig med overordnede klima- og miljømål, samt naturens og bymiljøets evne til å tåle påvirkning over tid. Reiselivet bidrar positivt gjennom verdiskaping som gir grunnlag for investeringer i miljøtiltak, teknologiske forbedringer og bedre tilrettelegging, blant annet innen havnedrift, kollektivtransport og avfallshåndtering. Særlig innen cruise har innføring av landstrøm og strengere miljøkrav bidratt til å redusere lokale utslipp per anløp sammenlignet med tidligere praksis.

Samtidig medfører besøksaktiviteten betydelige klima- og miljøbelastninger. Klimabelastningen er i stor grad knyttet til transport til og fra regionen, herunder cruiseskip, fly, bil og buss, og påvirkes i mindre grad av lokal oppholdstid. Miljøbelastningen lokalt knytter seg særlig til tre hovedtyper: utslipp og støy i by- og havneområder, slitasje på natur- og friluftsområder, samt avfall, avløp og ressursbruk i perioder med høy besøksintensitet. Belastningen er tydelig konsentrert i tid og rom. I byområdene oppstår den miljømessige belastningen særlig på dager med cruiseanløp, der flere store skip ligger til kai samtidig, og der lokal luftkvalitet, støy og visuell dominans forsterkes over korte tidsrom. Selv om bruk av landstrøm reduserer utslipp til luft ved kai, gjenstår belastning knyttet til skipenes størrelse, energibruk og påfølgende transport på land. I natur- og friluftsområder oppstår miljøbelastningen særlig gjennom konsentrert bruk i høysesong. Innsiktskapitlene viser at områder som Aksla, bynære turstier, kystsoner og lett tilgjengelige utsiktspunkter utsettes for slitasje når mange besøkende ferdes samtidig. Denne belastningen er i hovedsak fysisk og naturmessig, og forsterkes av for svak tilrettelegging og styring av ferdsel. Slitasjen er ikke nødvendigvis synlig i enkeltbesøk, men akkumulativ over tid og særlig merkbar etter perioder med høy trafikk.

Kvantitative absolutte grenser for miljøbelastning er i begrenset grad fastsatt, men det er identifisert toppbelastninger. Disse sammenfaller med høysesong og enkeltdager med høy samtidighet, der både bymiljø og sårbare naturområder belastnes samtidig. Kvalitativt vurderes miljøpåvirkningen som håndterbar i normalsituasjoner, men sårbar ved gjentatte eller langvarige topper.

Konklusjon klima, miljø- og naturmessig tålegrense

Cruise-, fly- og biltrafikk til og fra Ålesund gir betydelige utslipp, samtidig som kommunen og havna har tatt viktige grep gjennom blant annet etablering av landstrøm, plan for areal, transport og klima i Ålesundregionen (PAKT) og strategisk havneplan. Det er imidlertid gap mellom klimamål og faktisk utslippsnivå, spesielt knyttet til vekst i samlet transportvolum. Transportvolum har en forventet vekst framover.

Det er vist til belastning i form av støy og slitasje på natur. Dette gjelder særlig på toppdager i høysesong, der cruisetrafikk, landbasert turisme og naturbruk sammenfaller.

Der teknologiske løsninger (for eksempel landstrøm), regulering og tilrettelegging er på plass, kan miljøbelastningen reduseres betydelig. Der slike tiltak mangler eller ikke er tilpasset belastningsnivået, nås tålegrensen raskere.

Nært tålegrensen / situasjonsavhengig

3. Infrastrukturens tålegrense

Oppsummering av NÅ – situasjon

Infrastrukturens tålegrense belyser i hvilken grad dagens fysiske og tekniske infrastruktur i Ålesund og regionen er i stand til å håndtere besøksaktiviteten uten at funksjonalitet, fremkommelighet og sikkerhet forringes.

Reiselivet bidrar positivt ved å gi grunnlag for investeringer i infrastruktur, både direkte gjennom havneinntekter, transport og servicefunksjoner, og indirekte gjennom skatteinntekter og økt bruk av byens tilbud. Særlig cruisetrafikk og landbasert turisme har bidratt til utvikling av havneanlegg, byrom, kollektivtilbud og besøksrettede fasiliteter. Samtidig viser innsiktskapitlene og dokumentstudier at den fysiske infrastrukturen i stor grad er dimensjonert for normal bruk og moderat turistpåslag, og i mindre grad for svært høye samtidige belastninger. Belastningen er særlig konsentrert til Ålesund sentrum der transport, gangarealer, attraksjoner, bussoppstilling, parkering, offentlige toaletter, avfallshåndtering og renhold belastes samtidig.

Kvantitativt dokumenteres det at dagens cruisekai på Sørsida kan ta imot to store cruiseskip i 300–350 metersklassen og ett mindre skip samtidig, noe som i praksis kan gi opp mot 15 000 cruisepassasjerer på én dag. I 2025 var det 20 dager med over 8000 passasjerer, og prognosen for 2026 viser en økning til 36 dager. På slike dager oppstår betydelig press på gang- og oppholdsarealer i Sørsida, Brosundet, Kipervika og sentrumsgatene, samt på transportløsninger videre til Aksla og regionale utfluktsmål. Belastningen er i hovedsak fysisk og infrastrukturell, men har også sosiale og beredskapsmessige konsekvenser. Overnattingsgjestene gir en jevnere belastning over tid, men bidrar samlet til høyt trykk i høysesong. Airbnb-segmentet medfører i større grad belastning på lokal infrastruktur i boligområder, særlig knyttet til parkering, renovasjon og bruk av fellesarealer. Camping- og bilsegmentet gir økt belastning på vegnett, parkeringsplasser og sanitærløsninger i randsoner og ved populære utfartsområder.

Midlertidige tiltak som ekstra renhold, midlertidige toalettløsninger, trafikkdirigering og økt bemanning benyttes gjentatte ganger. Dette indikerer at infrastrukturen fungerer innenfor tålegrensen i normalsituasjoner, men presses mot eller over kapasitet i toppsituasjoner.

Konklusjon tålegrense infrastruktur

Den landbaserte infrastrukturen er i stor grad er dimensjonert for behovet til innbyggerne og i for liten grad for turisme.

Belastningen er særlig konsentrert til Ålesund sentrum og havneområdene, der transport, gangarealer, bussoppstilling, parkering, offentlige toaletter, avfallshåndtering og renhold belastes samtidig. Den mest kritiske faktoren er kombinasjonen av mange besøkende på kort tid. Når flere segmenter sammenfaller i tid og rom, oppstår flaskehalser som påvirker fremkommelighet, beredskap, sikkerhet og opplevelseskvalitet både for besøkende og fastboende. At belastningen i stor grad håndteres gjennom midlertidige tiltak, indikerer at infrastrukturen opererer nær eller over kapasitetsgrensene i disse situasjonene.

Infrastrukturens tålegrense vurderes som overskredet på toppdager i sentrale byområder (men ikke i en normalsituasjon). Det vises også til forventet vekst i antall toppdager. Videre utvikling av reiselivet må vurderes opp mot infrastrukturens evne til å håndtere samtidighet, og ikke kun samlet volum. Økt belastning uten endret fordeling i tid og rom vil med stor sannsynlighet føre til hyppigere overskridelser av den infrastrukturelle tålegrensen. Fremover kreves derfor god styring, tilpasning av beredskapsnivået og/eller reduksjon i belastning.

Tålegrensen overskrides jevnlig

4. Sosial tålegrense

Oppsummering av NÅ – situasjon

Den sosiale tålegrensen belyser hvordan besøksaktiviteten påvirker fastboendes trivsel, hverdagsliv og opplevelse av byen som et tilgjengelig og velfungerende sted å bo, arbeide og oppholde seg. Reiselivet bidrar i utgangspunktet positivt til sosial bærekraft ved å skape liv i byrommene, styrke grunnlaget for handel, servering og kulturtilbud. Videre bidrar reiselivet til at sentrum oppleves som attraktivt og aktivt store deler av året. Særlig landbaserte overnattingsgjester bidrar til et variert byliv gjennom jevn bruk av byen over flere døgn.

Belastningen er i hovedsak sosial og opplevelsesmessig. Utfordringene oppstår først og fremst når mange besøkende kommer samtidig, særlig i sommermånedene og på dager med flere cruiseanløp. Da blir belastningen stor i sentrale områder som Sørsida, Brosundet, sentrumsgatene, Kipervika og adkomster til Aksla. Her bruker både innbyggere og besøkende byrommene samtidig. Belastningen viser seg hovedsakelig gjennom trengsel, redusert tilgjengelighet og endret bruk av byen. Store grupper på guidede turer, el-syklister og samlet ferdsel kan føre til at fastboende velger å unngå sentrum på travle dager.

Videre uttrykkes det bekymring for økning i Airbnb-utleie, og at dette fører til både pris- og kapasitetspress på botilbud for innbyggere. Segmenter som camping og naturbasert turisme påvirker sentrum lite, men kan gi lokal belastning i mindre tettsteder og utfartsområder.

Det er vanskelig å definere eksakte terskler for sosial belastning, men situasjoner med mange cruisepassasjerer over kort tid i kombinasjon med øvrige turiststrømmer vurderes som mer belastende enn jevn aktivitet fordelt over tid.

Kvantitative terskler for sosial belastning er vanskelig å fastsette presist, men det er vist til situasjoner der antall besøkende i sentrum over kort tid er høyt.

Konklusjon sosial tålegrense

Innbyggerundersøkelser og kvalitative innspill viser at mange innbyggere er positive til turismen og anerkjenner verdiskapingen. Samtidig er det en betydelig andel som uttrykker bekymring for trengsel, cruisetrykk og belastning på hverdagsliv, særlig i sommersesongen. Opplevelsen av å bo i Ålesund påvirkes negativt på enkelte dager og steder, men ikke gjennom hele året. Økt press på boliger som følge av økning i utleie til turister oppleves som en utfordring.

Den mest avgjørende faktoren for sosial tåleevne er ikke antall besøkende isolert sett, men hvordan besøket oppleves av fastboende. Når byen i korte perioder i praksis fungerer mer som turistarena enn som hverdagsby, svekkes den sosiale bærekraften. Sosial tålegrense er ikke varig overskredet, men det er et behov for avlastende tiltak – spesielt i sentrum og for enkelte naturområder. Videre utvikling av reiselivet bør vurderes opp mot byens evne til å opprettholde gode hverdagsfunksjoner. Uten bedre fordeling og styring av turisme vil man trolig få hyppigere situasjoner der den sosiale tålegrensen vil oppleves som overskredet.

Nært tålegrensen / situasjonsavhengig

5. Visuell tålegrense

Oppsummering av NÅ – situasjon

Den visuelle tålegrensen belyser i hvilken grad besøksaktivitet og tilhørende infrastruktur påvirker opplevelsen av by- og landskapsbildet, og hvor store og hyppige visuelle inngrep som kan aksepteres uten at stedets karakter og identitet oppleves som vesentlig forringet.

Ålesunds arkitektur, byrom og beliggenhet mellom hav, fjell og fjord utgjør en sentral del av byens attraktivitet og reiselivets verdiskaping, både for fastboende og besøkende. Reiselivet bidrar positivt ved å forsterke bruken og synligheten av sentrale byrom og sjøfronten, og ved å understøtte investeringer i byutvikling, havneområder og publikumsrettede funksjoner. For mange besøkende er møtet med byen fra sjøen en viktig del av opplevelsen, og cruisetrafikken bidrar til å gjøre Ålesund synlig internasjonalt som reisemål.

Samtidig viser innsiktskapitlene og mulighetsstudien at den visuelle belastningen i Ålesund i stor grad er knyttet til størrelse, hyppighet og varighet av cruiseskip i sentrale havneområder, samt til midlertidige installasjoner knyttet til sikkerhet og logistikk. Spesielt Sørsidekaiene, Brosundet og tilgrensende sjøfront peker seg ut som områder der cruiseskip i 300–350 metersklassen visuelt dominerer bybildet når de ligger til kai. Belastningen er i hovedsak visuell og romlig, og kommer til uttrykk blokkering av siktlinjer mot sjø og fjell, samt inngrep i form av gjerder, sperringer og tekniske installasjoner.

Denne typen visuell belastning er heller ikke jevnt fordelt over året, men sterkt konsentrert til sommerhalvåret og til dager med ett eller flere samtidige anløp. Kvantitativt kan den visuelle belastningen knyttes til antall samtidige skip, skipenes størrelse og liggetid, snarere enn til totalt antall anløp over året. Kvalitativt beskrives det i dokumentstudiene at gjentatt og langvarig visuell dominans over flere dager kan oppleves som mer belastende enn enkeltanløp, særlig når cruiseskipene i praksis preger byens hovedmotiver og opplevelsen av sjøfronten. Visuell belastning oppstår også indirekte gjennom økt bruk av byrom og ferdselsårer, der store grupper besøkende og guidede turer bidrar til et visuelt preg som midlertidig endrer byens karakter. Dette forsterker inntrykket av at byen i perioder fremstår mer som turistarena enn som hverdagsby.

Konklusjon visuell tålegrense

Når cruiseskip over tid legger beslag på byens mest eksponerte sjøfront, svekkes opplevelsen av byens arkitektoniske og landskapsmessige kvaliteter, både for fastboende og for andre besøkende. Dette gjelder særlig i perioder der visuell belastning sammenfaller med høy sosial og infrastrukturell belastning. Den visuelle tålegrensen vurderes som situasjonsavhengig og nær nådd i sentrale sentrumsområder på toppdager.

Mulighetsstudien peker videre på konflikt mellom ønsket byutvikling med boliger langs sjøfronten og med dagens havnebruk. Dette er særlig merkbart på Sørsidekai, Hellebroa og Aksla-aksen. Visuell tålegrense er ikke konstant overskredet, men det er tydelige situasjonsbestemte overskridelser i sommersesong. Uten endret lokalisering eller fordeling av turiststrømmer vil man trolig oppleve hyppigere overskridelser av den visuelle tålegrensen i fremtiden.

Nært tålegrensen / situasjonsavhengig

6. Økonomisk tålegrense

Oppsummering av NÅ – situasjon

Den økonomiske tålegrensen belyser i hvilken grad reiselivets samlede verdiskaping og ringvirkninger gir tilstrekkelig lokal nytte til å rettferdiggjøre den belastningen besøksaktiviteten medfører for by, lokalsamfunn og fellesgoder. I denne analysen forstås økonomisk tålegrense ikke som et øvre tak for økonomisk aktivitet, men som et spørsmål om balanse mellom lokal verdiskaping og lokal belastning.

Reiselivet i regionen bidrar samlet sett med betydelig verdiskaping, sysselsetting og skatteinntekter. Landbaserte overnattingsgjester, særlig hotellgjester, står for den største andelen av lokal verdiskaping målt per gjest og per døgn. Disse segmentene har høyt forbruk i lokale bedrifter, benytter et bredt spekter av tjenester og bidrar til stabile ringvirkninger over tid. De er også viktige for helårs aktivitet og langsiktig næringsutvikling, noe som styrker den økonomiske bærekraften i lokalsamfunnet. Airbnb- og fritidsboligsegmentet bidrar med betydelig samlet omsetning gjennom volum og lengre opphold, men ringvirkningene er mer spredte og i større grad knyttet til privat konsum. En mindre andel av verdiskapingen kanaliseres gjennom tradisjonelle reiselivsbedrifter, og segmentet gir begrenset bidrag til helårige arbeidsplasser. Samtidig kan dette segmentet gi økte kostnader for kommunen, blant annet knyttet til infrastruktur og tjenester, uten tilsvarende direkte inntekter. Camping- og naturbaserte segmenter har moderat verdiskaping per gjest, men gir viktige bidrag til regional økonomi og spredning av verdiskaping utenfor bysentrum. Disse segmentene gir relativt lav belastning per gjest i sentrum, men også begrenset lokal verdiskaping per besøksenhet. Cruiseturismen bidrar med betydelig samlet omsetning og sysselsetting, særlig innen varehandel, servering, guidede opplevelser, transport og havnedrift. Samtidig er verdiskapingen per cruisepassasjer lavere enn for landbaserte overnattingsgjester, samt at en større andel av verdiskapingen tilfaller aktører utenfor lokalsamfunnet.

Den økonomiske belastningen knyttet til reiselivet består i stor grad av økte kostnader for fellesgoder og kommunale tjenester og beredskapsutfordringer, særlig på toppdager. Dette omfatter utgifter til renhold, avfallshåndtering, infrastruktur, ressursbruk i kommunale tjenester, drift av byrom og midlertidige tiltak for å håndtere høy belastning. Kostnadene øker ikke nødvendigvis proporsjonalt med verdiskapingen, men er tydeligst i situasjoner med høy samtidighet og lav verdiskaping per gjest. Det er ikke identifisert absolutte kvantitative terskler for økonomisk tålegrense, men dokumentasjonen viser tydelige situasjoner der marginal nytte av økt besøk er lav, særlig på dager med svært høy besøksintensitet i sentrum.

Konklusjon økonomisk tålegrense

Reiselivet i regionen bidrar samlet sett med betydelig verdiskaping, sysselsetting og skatteinntekter, og flere av tilbudene i regionen er økonomisk avhengig av dagens turistvolum. Den økonomiske tålegrensen utfordres i situasjoner der økt besøksvolum ikke gir tilsvarende økt lokal verdiskaping. Den økonomiske tålegrensen nås dermed når forholdet mellom lokal nytte og lokal belastning svekkes. Segmenter som gir høy lokal verdiskaping per gjest og jevn aktivitet over tid bidrar positivt til økonomisk tåleevne. Segmenter som gir lav verdiskaping per gjest og høy belastning når besøket er konsentrert i tid, gir et mindre gunstig forhold mellom nytte og kostnad. Dette gjelder særlig på toppdager.

Den økonomiske tålegrensen tilsier at utvikling av reiselivet i Ålesund bør vurderes ut fra lokal verdiskaping. Økt besøksaktivitet er økonomisk bærekraftig der den gir tydelige og varige lokale ringvirkninger. Tålegrensen utfordres der belastningen på fellesgoder og beredskap øker uten tilsvarende lokal nytte. En sentral forutsetning for å holde seg innenfor den økonomiske tålegrensen er at størst mulig andel av verdiskapingen og de positive ringvirkningene faktisk blir igjen lokalt. Dimensjonen er vurdert å være innenfor tålegrense. Fremover bør det likevel fokuseres på hvordan den økonomiske verdiskapingen kan økes gjennom bedre styring og samarbeid mellom miljøer.

Innenfor tålegrensen

7. Juridisk tålegrense

Oppsummering av NÅ – situasjon

Den juridiske og politiske tålegrensen belyser i hvilken grad dagens lover, planer, regelverk og politiske prioriteringer gir tilstrekkelig handlingsrom til å styre besøksaktiviteten innenfor ønskede rammer. Denne dimensjonen tar utgangspunkt i at reiselivets utvikling ikke bare er et resultat av marked og etterspørsel, men også av politiske valg, planmessige føringer og tilgjengelige styringsverktøy.

Ålesund kommune og regionale aktører har i dag et relativt bredt sett av overordnede planer og strategier som berører reiseliv og besøksforvaltning, herunder kommuneplanens samfunnsdel, arealstrategi, næringsstrategi og havneplan. Disse dokumentene gir i stor grad normative føringer for bærekraftig utvikling, balanse mellom næring og byliv, samt hensynet til miljø og lokalsamfunn. På dette nivået er det bred politisk anerkjennelse av behovet for styring og god balanse mellom ulike interesser.

Samtidig viser innsiktskapitlene at det juridiske handlingsrommet for direkte regulering av besøksvolum og besøksstrømmer er begrenset. Det finnes få eksplisitte hjemler for å fastsette absolutte grenser for antall besøkende, cruisepassasjerer eller korttidsutleie, særlig når dette berører private aktører og internasjonal trafikk. Styringen skjer i stor grad indirekte, gjennom arealbruk, havnedisponering, avtaler, dialog og frivillige ordninger.

Belastningen knyttet til juridisk og politisk styring oppstår særlig i situasjoner der forventningene til regulering og kontroll overstiger tilgjengelige virkemidler. Dette blir tydelig på toppdager med høy besøksintensitet, der kommunen forventes å håndtere konsekvenser for byrom, infrastruktur og lokalsamfunn, uten å ha klare formelle mekanismer for å begrense eller omfordele besøket. I slike situasjoner må mye av håndteringen skje operativt og ad hoc, med bruk av midlertidige tiltak og ekstra ressurser. Kvalitativt peker dokumentstudier på at styringen i stor grad er person- og kapasitetsavhengig, og at koordinering mellom kommune, havn, destinasjonsselskap og næringsaktører er avgjørende, men også sårbar. Når besøksnivået er høyt og komplekst, øker kravene til samordning, beslutningsevne og tydelig rolleavklaring. Det er ikke identifisert kvantitative terskler for juridisk og politisk tålegrense, men det er tydelig dokumentert kritiske situasjoner der styringssystemet presses, særlig når flere belastningsdimensjoner sammenfaller (fysisk, sosial og infrastrukturell belastning) og forventningene til politisk inngripen er høye.

Konklusjon juridisk tålegrense

Den juridiske tålegrensen utfordres når turismen når et nivå der styringsverktøy ikke gir tilstrekkelig forutsigbarhet eller kontroll. Den mest kritiske faktoren er gap mellom politiske ambisjoner om bærekraft, balanse og lokale hensyn og tilgjengelige styringsverktøy for å realisere ambisjonene. Når belastningen øker, så øker risikoen for at håndteringen blir reaktiv fremfor proaktiv og strategisk.

Utvikling av reiseliv og lokalsamfunn må ses i sammenheng med kommunens og regionens faktiske styringsevne. Uten tydeligere rammer og prioriteringer av arealbruk vil økt besøksaktivitet føre til hyppigere situasjoner der forventningene til offentlig myndigheter ikke kan innfris. Det er et behov for å styrke sammenhengen mellom mål, planverk og praktisk gjennomføring, snarere enn for flere enkeltstående tiltak.

Nært tålegrensen / situasjonsavhengig

Vurdering av håndteringsevnen

Håndteringsevnen kan justere tålegrensen og er derfor vurdert eksplisitt

Analysen viser tydelig at Ålesunds tåleevne ikke først og fremst bestemmes av hvor mange som besøker byen, men av hvor godt kommunen og involverte aktører klarer å håndtere belastningen.

Håndteringsevnen er særlig utfordret i sentrale områder som Skansekaia, Hellebroa og sentrumskjernen, der store cruisevolum, andre gjestestrømmer og bylivsmønstre sammenfaller i tid og rom og skaper press på mobilitet, trygghet, toalett- og servicetilbud, drift og beredskap .

Mulighetsstudien viser at dagens lokalisering av cruisekaia forsterker presset ved at ankomst- og avreisemønstrene konsentreres direkte inn i byens mest sårbare flater, og at dette ikke kan løses av havnen alene, men krever kommunal styring og koordinerte grep på tvers av sektorer

Vurderingen av håndteringsevnen avdekker et grunnleggende strukturelt problem: **Ålesund mangler en samlet reisemålsledelse** med tydelig mandat, beslutningskraft og kapasitet til å koordinere tiltak på tvers av havn, kommune, næringsliv, transportaktører og frivillighet.

I dag er ansvar, beslutningsmyndighet og virkemidler for styring av sjø- og landbasert turisme fordelt på flere nivåer og aktører.

Havneselskapet har et operativt ansvar og tar beslutninger som i praksis påvirker omfang, tidspunkt og konsentrasjon av byens største turiststrømmer. Samtidig må kommunen håndtere konsekvensene i byrommet, blant annet i form av trengsel, mobilitetsutfordringer, trygghet og press på offentlige arealer, uten direkte operativ innflytelse over anløp, logistikkvalg eller volumutvikling.

Kommunestyret har en indirekte styringsrolle gjennom eierskap og overordnet styring av Ålesundregionens havnevesen. Likevel innebærer komplekse styringslinjer at sammenhengen mellom politiske mål, operative beslutninger og lokale konsekvenser blir svak. Dette reduserer den samlede evnen til samordning og gjør det krevende å utvikle en helhetlig og bærekraftig reisemålsledelse.

For å styrke håndteringsevnen anbefales det at kommunen etablere en samordnet reisemålsledelse med formelt mandat og reell beslutningsmyndighet, som kan prioritere, samordne og sette retning for tiltak knyttet til besøksstrømmer, mobilitet, arealbruk og fellesgoder.

Dette må støttes av økonomiske muskler – både til løpende driftstiltak (renhold, kapasitet, vertskap, skilting, trafikk løsninger) og til langsiktige investeringer, inkludert vurderinger av havnestruktur som kan endre besøksflyten bort fra de mest sårbare sentrumsområdene. Uten en slik organisatorisk og økonomisk styrking vil Ålesunds håndteringsevne forbli begrenset, og tålegrensen vil fortsatt overskrides på kritiske tidspunkter.

Samlet viser vurderingene at håndteringsevnen er den største risikofaktoren for at byen opplever press og konflikter, og at en profesjonell, forankret og beslutningsdyktig reisemålsledelse trolig er en forutsetning for å sikre at turismen utvikles innenfor rammer som ivaretar både innbyggerne, næringslivet, naturverdiene og byens attraktivitet som reisemål.

Samlet vurdering av tålegrense på tvers av dimensjonene og håndteringsevnen

Tålegrensevurderingene viser at reiselivet i Ålesund og regionen samlet sett gir betydelig verdiskaping og positive ringvirkninger, men at belastningene er ujevnt fordelt i tid og rom, og i stor grad konsentrert til bestemte situasjoner. På tvers av dimensjonene framtrer et gjennomgående mønster der tålegrenser i liten grad nås som et resultat av samlet volum over året, men snarere i korte, intensive perioder der flere belastningsfaktorer sammenfaller.

Samlet sett viser vurderingene at tålegrense i Ålesund ikke kan forstås som én enkelt grense, men som et sett av overlappende og gjensidig forsterkende begrensninger. Tålegrensen nås først der flere dimensjoner virker samtidig: høy fysisk og infrastrukturell belastning, tydelig sosial og visuell dominans, lavere lokal økonomisk merverdi og et styringssystem som må håndtere situasjonen reaktivt.

- **Regionens tålegrense** er i utgangspunktet romslig, men begrenses i praksis av manglende regional fordeling og samordning. Dette gjør at Ålesund sentrum fungerer som en flaskehals for hele regionen på høyt belastede dager.
- **Klima-, miljø- og naturmessig tålegrense** utfordres særlig i situasjoner med høy samtidighet, der både bymiljø og sårbare natur- og friluftsområder belastes samtidig, selv om belastningen samlet sett vurderes som håndterbar på årsbasis.
- **Infrastrukturens tålegrense** nås eller overskrides på toppdager i høysesong, der kapasitet og fleksibilitet ikke er tilstrekkelig til å håndtere raske belastningstopper uten bruk av midlertidige løsninger.
- **Den sosiale og visuelle tålegrensen** framstår som særlig sårbar i sentrale byrom og havneområder, der høy konsentrasjon av besøkende over kort tid påvirker opplevelsen av byen som hverdagsarena og svekker tilgjengelighet og byliv for fastboende. Samtidig viser vurderingene at belastningen ikke er jevnt fordelt mellom segmenter, og at segmenter med jevn aktivitet og høy lokal verdiskaping gir et mer gunstig forhold mellom nytte og belastning enn segmenter med høy samtidighet og lav verdiskaping per gjest.
- **Den økonomiske tålegrensen** er ikke overskredet samlet sett, men utfordres i situasjoner der økt besøksvolum ikke gir tilsvarende økt lokal verdiskaping. Vurderingene viser tydelig at økonomisk bærekraft i reiselivet i stor grad er avhengig av hvor stor andel av verdiskapingen som blir igjen lokalt, og av forholdet mellom lokale ringvirkninger og belastning på fellesgoder, beredskap og kommunale tjenester.
- **Den juridiske og politiske tålegrensen** nås ikke som følge av formelle begrensninger, men i praksis der forventningene til styring overstiger tilgjengelige virkemidler og organisatorisk kapasitet.

På dager med høyest totalbelastning, i praksis ved rundt 8000 samtidige cruisepassasjerer i kombinasjon med trykk fra andre turistsegment synes tålegrense å være nådd basert på helhetsvurdering av de 7 dimensjonene og dagens håndteringsevne. I praksis inntreffer denne 20 dager i året i 2025, mens prognosen for 2026 viser at det da vil inntreffe 36 dager i året.

Videre utvikling av reiselivet innenfor bærekraftige rammer forutsetter derfor at økt verdiskaping ikke skjer gjennom økt samtidighet og konsentrasjon, men gjennom bedre fordeling i tid og rom, tydeligere prioritering mellom segmenter og styrket lokal verdiskaping.

Tålegrensen peker ikke på et behov for å begrense reiselivet generelt, men på et behov for mer differensiert og målrettet styring, der både positive effekter og belastninger vurderes samlet. Uten endret styring og bedre samordning vil økt besøksaktivitet i praksis føre til hyppigere overskridelser av tålegrensene i de mest pressede områdene og periodene.

I praksis innebærer dette et behov for tydelige politiske prioriteringer når det gjelder arealdisponering og investeringer i reiselivsrelaterte aktiviteter. Det innebærer også et behov for ressursbruk til å følge opp arbeid med ledelse og utvikling av reisemålet. I en tidlig fase vil man være avhengig av et tydelig mandat for oppfølging av det videre arbeidet, jfr. anbefalingene i neste kapittel.



Foto: Oddgeir Visnes

6. Anbefalinger

Etabler helhetlig reisemålsledelse

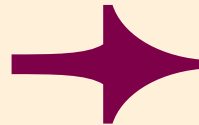
Reisemålsledelsen bør etableres basert på kriterier i standard for bærekraftig reisemål med cruisetillegget

HVORFOR?

Tålegrenseanalysen viser at utfordringene ikke kan løses sektorvis. Mobilitet, havn, natur, beredskap, drift og samfunns- og næringsutvikling påvirkes samtidig, men håndteres i dag fragmentert og uten felles prioriteringer. Mange aktører; kommunen, havneselskapet, reiselivsaktører, private grunneiere, frivillige organisasjoner og kulturaktører tar viktige roller, men ingen har ansvar for helheten. Dette fører til ukoordinert praksis, svak gjennomføringsevne og svak styring av toppdager og pressområder.

Mulighetsstudien for cruisekaia viser at reiseliv og byutvikling står i konflikt, og at helhetlig styring er nødvendig for å unngå at tiltak i én del av systemet skaper problemer i en annen.

Skal Ålesund nå sine mål for bærekraft, byliv og næringsutvikling, må besøksforvaltningen organiseres slik at strategiske valg, prioriteringer og gjennomføring skjer samlet – ikke i parallelle løp.



HVA?

1. Etabler en forpliktende reisemålsledelse forankret i kommunens planverk og nasjonale føringer som gis et ansvar for helhetlig styring av utvikling, verdiskaping og besøksforvaltning på tvers av offentlig, privat og frivillig sektor.
 - Sikre representativ sammensetning (kommune, havn, destinasjonsselskap, næringsliv, kultur og frivillighet) i tråd med NOU 2023:10 og kravene i Merket for bærekraftig reisemål.
 - Vurder behovet for faggrupper/arbeidsgrupper som jobber med fagspesifikke problemstillinger, f.eks havn-/bygruppe, natur- og friluftsgruppe, nærings- og verdiskapingsgruppe, informasjons-/kommunikasjon)
2. Følg med på ordning med besøksbidrag og hvilke muligheter dette gjør for å finansiere viktige reiselivstiltak i kommunen
3. Beslutt om man skal arbeide iht. merkeordningen og etabler eventuelt en struktur basert på kriteriene i denne (etablering av reisemålsledelse er første steg på veien, deretter utvikles strategi for reisemålet)
4. Fastsett et tydelig mandat for reisemålsledelsen og en tydelig rolle- og forventningsbeskrivelse til deltakerne.
5. Etablere et system for løpende rapportering på nøkkeldata (som utvikling i besøkstall fra ulike segment, innbygger- og gjesteundersøkelser, miljødata mv) som grunnlag for beslutninger og tiltak.
6. Sørg for bred medvirkning med faste arenaer for dialog med innbyggere, næringsliv, frivillighet og grunneiere.
7. Styrk operativ gjennomføringsevne, slik at organet kan utløse og følge opp tverrsektorielle tiltak knyttet til mobilitet, kapasitet, sesongutfordringer og ferdselsstyring.
8. Gjennomfør årlig evaluering, der måloppnåelse, tålegrenseindikatorer og tiltak justeres som del av ordinær plan- og styringsdialog.

Reisemålsledelsen utvikler helhetlig besøksstrategi

Besøksstrategien utvikles av reisemålsledelsen, og må forankres i administrativ og politisk toppledelse samt i bredden av aktører som bidrar til utvikling av reiselivet

HVORFOR?

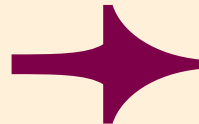
Kommunal planstrategi 2024–2027 peker på behovet for en besøksstrategi og for at kommunen tar en mer aktiv rolle i styringen av turismen.

De ulike gjestesegmentene bør styres bort fra sentrum på toppdager der flere av tålegrensedimensjonene slår inn samtidig.

Flere tar til orde for at hensynet til innbyggere og lokalsamfunn må ivareta bedre sett opp mot økning i turisttrafikk.

Dagens utvikling synes å være mer volumdrevet enn føringene i flere av de politisk vedtatte styringsdokumentene, men analysen understreker at utfordringene er like mye et styringsproblem som et volumproblem.

På toppdager synes likevel tålegrense å være nådd basert på helhetsvurdering av de 7 dimensjonene og dagens håndteringsevne.



HVA?

1. Sett langsiktige besøksmål med vekt på verdiskaping per gjest, sesongutjevning og lokal aksept for å balansere hensynet mellom lokalsamfunn og turisme.
 2. Utarbeid og forankre besøksstrategi på tvers av miljøer som påvirker eller kan påvirke utvikling av reisemålet, og som operasjonaliserer hvordan det skal jobbes med spredning av turister til flere lokasjoner i regionen på nærmere definerte tidspunkt med høyt besøkstrykk i Ålesund Sentrum (enkelt dager i juli og august måned), og der flere av dimensjonene nærmer seg det som anses å være sosialt, økonomisk og miljømessig akseptabelt.
- Eksempel på tema som bør inngå i en besøksstrategi:
 - Slot-styring av cruiseanløp (tid, ukedag, skipstype). Fortsatt fokus på sesongutvidelse og å unngå vekst i periodene med høyest besøk.
 - «Skilt- og flytplaner» for forflytning av turister (båt – buss – gående) ved pressområder i sentrum. Forsterket samarbeid mellom havneselskap, kommune og cruisenettverk synes nødvendig
 - Regulering og oppfølging av Airbnb / korttidsutleie
 - Informasjons-/skiltplaner for pressområder i natur som Aksla, Fjellstua, og Sukkertoppen
 - Konkrete grep for infrastruktur som f.eks. styrket toalett – og avfallskapasitet ved høytrafikkerte punkter
 - Koordinert og omforent markedsføring mellom sentrale aktører som destinasjons- og havneselskapet med fokus på spredning av turiststrømmer og sesongspredning for alle segmenter
 - For de kritiske sonene i sentrum, ved attraksjoner og på sårbare naturområder; påse at man har tydelig skilting og informasjon der turiststrømmene vanligvis ferdes
 - Overvåking og rapportering på utviklingen i nøkkeltall

Utarbeide en konkret plan for utvikling av havn- og landbasert infrastruktur

En plan som er dimensjonert for innbyggere og turisme i regionen

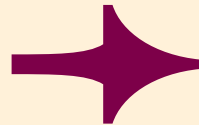
HVORFOR?

Tålegrenseanalysen viser at den største slitasjen skjer i skjæringspunkt mellom cruiseankomster, busstrafikk, lokalt byliv og manglende kapasitet i grunnleggende infrastruktur som gangarealer og toaletter.

Mulighetsstudien viser at dagens cruisekai skaper betydelige konflikter med byutviklingshensyn, tilgjengelighet, trafikk-sikkerhet og rom for myke trafikanter, og at alternative lokasjoner bør vurderes langsiktig dersom cruiseaktiviteten opprettholdes eller økes (som prognoser for 2027 tilsier).

Dette gjør det nødvendig å utarbeide en helhetlig og fysisk infrastrukturplan tilpasset turisme. Viktige tema er m.a.:

- fremtidig plassering av cruisehavn
- trygge løsninger for gående
- tilrettelegging for busser og utflukter
- etablere fasiliteter som avfallstasjoner, informasjonssenter, toalett og gode oppholdssoner for større grupper.



HVA?

1. Vurdere og konkludere på fremtidig plassering av cruisekai/cruisekaier, basert på mulighetsstudien og byutviklingshensyn (Sørsidekaiene vs. alternative lokasjoner). Målet må være å finne gode løsninger for hvordan ulike turiststrømmer kan sameksistere i fremtiden.
2. Utvikle et sammenhengende fysisk mobilitetssystem rundt havn og sentrum, inkludert permanente og trygge gangakser, separerte soner for gående, syklende og busser, kapasitetsberegninger for fremtidig volum, kryss og trafikksikkerhetstiltak.
3. Vurder behovet for økt dimensjonering av servicefasiliteter på toppdager.
 1. Toalettbygg
 2. Avfallsløsninger
 3. Vann/strøm
 4. Regulerte ventefasiliteter

Før eventuell økning i kapasitet i fysiske bygg, bør man vurdere hvilke grep som kan gjøres gjennom rimeligere løsninger, for eksempel gjennom informasjon og gode vertskapsfunksjoner.
4. Etablere mulighetsstudie for et sentralt besøkssenter/velkomstsenter i havneområdet med vertskap, informasjons- og ruteveiledning og digital informasjonsflate, møtepunkt for guider og utfluktsoperatører, digital informasjonsflate
5. Langsiktig plan for busshåndtering, inkludert infrastruktur for pick-up og drop-off, oppstillingsområder, tilgang til lading/energi mv.
6. Byrom og havneromstilpasninger
 - Skilting, estetiske og visuelle hensyn knyttet til byens identitet

Styrk eierstyringen for havne- og byutviklingsselskaper

Overordnet mål er sikre helhetlig og bærekraftig utvikling av lokalsamfunn og reiseliv

HVORFOR?

Ålesund kommune er eier i selskaper som forvalter noen av de mest kritiske rammebetingelsene for reiselivet. Ålesundregionens Havnevesen IKS er Norges største cruisehavn og en driver for press i sentrum. Sørsida Utvikling AS utvikler et sentralt byområde sterkt påvirket av havneaktivitet og besøksstrømmer. Beslutninger i disse selskapene rundt m.a. lokalisering, dimensjonering og aktivitet har til dels store konsekvenser utenfor de arealene de disponerer.

Eiermeldingen slår fast at kommunens selskaper skal følge opp kommunens samfunns mål og bidra til helhetlig utvikling. Funnene i analysene indikerer at disse hensynene bør få større tyngde i eierstyringen, særlig knyttet til cruisevolum, havneutvikling, mobilitetsløsninger og påvirkning på byrom. Dette forutsetter en eierstyring som ivaretar og balanserer hensynene til de berørte interessentene, slik at selskapenes beslutninger samlet sett understøtter kommunens mål og føringer.



HVA?

1. Integrer reiselivs-, mobilitets- og byutviklingshensyn tydeligere i oppfølgingen av eiermeldingen, slik at selskapenes prioriteringer og beslutninger speiler kommunens samfunns mål og planverk
2. Følg systematisk opp hvordan beslutninger i Ålesundregionens Havnevesen IKS og Sørsida Utvikling AS påvirker trafikk, mobilitet, besøksstrømmer og byrom, og bruk dette aktivt i eierdialog, bestillinger og styringssignaler
3. Påse at styresammensetningene i selskapene har kompetanse og perspektiver som gjør dem i stand til å balansere hensynene til berørte interessenter (innbyggere, næringsliv, besøkende, byliv og miljø), og ivareta beslutninger med konsekvenser utover havnens virkeområde gjennom koordinerende aktiviteter i reisemålsledelsen.
4. Etabler faste arenaer for eierdialog om cruisevolum, arealbruk og havnerelatert mobilitet, slik at kommunen kan styre helhetlig og unngå at utviklingen drives av enkeltprosjekter eller kortsiktige behov. Det bør vurderes å ha en koordinerende ressurs mellom aktørene for å sikre helhetlig og omforent utvikling hos deres felles eier, Ålesund kommune.
5. Sikre at selskapenes planer og investeringsbeslutninger vurderes opp mot funnene i tålegrenseanalysen, mulighetsstudien og ringvirkningsanalysen, slik at utviklingsvalg understøtter kommunens mål for en trygg, fungerende og bærekraftig bykjerne

7. Referanser

Referanser

1. Amland (2022) Tålegrenseanalyse. <https://2469reiseliv.no/talegrenseanalyse-et-verktoy-for-a-analysere-fremtidig-dimensjonering-og-handtering-av-cruisetraffikk-til-et-reisemal/>
2. Store Norske Leksikon (2026). snl.no/Ålesund
3. Menon (2025). Destinasjonsanalyse Sunnmøre.
4. Menon (2021). Ringvirkningsanalyse av reiselivet i Ålesund.
5. BDO Consulting (2024). RINGVIRKNINGSANALYSE AV AKTIVITET VED ÅLESUND HAVN.
6. Asplan Viak (2025). Mulighetsstuide. Eventuell flytting av cruisekai.
7. Ålesundregionens havnevesen (2025) <https://www.facebook.com/100064553777716/posts/visste-du-at-det-n%C3%A5-finnes-flere-gratis-offentlige-toaletter-i-%C3%A5lesund-sentrum-o/1120928436735605/>
8. Kystverket (2026). kystdatahuset.no
9. Norstat (2025). Spørreundersøkelser knyttet til cruisesegmentet.
10. Innovasjon Norge (2019). Cruiseturismen i Norge 2019.
11. Ålesund kommune (2022). PAKT – plan for areal, transport og klima i Ålesundregionen.
12. Kristina Stokke (2015). Gangbarhet i Ålesund sentrum - med fokus på cruiseturister
13. Ålesundregionens havnevesen (2026). Cruiseanløp - <https://alesund.havn.no/skipstrafikk/cruiseanlop/>
14. Stavanger havn (2026). <https://www.stavangerhavn.no/maritimt/cruise/>
15. Bergen havn (2026). <https://www.bergenhavn.no/kaier/cruise>
16. SSB (2026) 12893: Opne bedrifter, rom/hytter/leilegheiter, uteplassar og senger, etter innkvarteringstype (K) (avslutta serie) 2020M01-2023M12
17. Airdna (2026). [Airdna.co](https://airdna.co)
18. SSB (2026) 12894: Overnattingar per kommune, etter innkvarteringstype og gjestane sitt bustadland (K) 2024M01-2025M12
19. SSB (2026) 14177: Hotell og liknande overnattingsbedrifter. Nøkkellindikatorar per reiselivsregion 2016M01-2025M12
20. SSB (2026) 14175: Hotell og liknande overnattingsbedrifter. Overnattingar per reiselivsregion, etter formål med opphaldet 2016M01-2025M12
21. NRK (2025). Utleiere hiver ut studenter før sommeren. https://www.nrk.no/vestland/studenter-ma-flytte-ut-om-sommeren-_advarer-mot-airbnb-ifisering-av-utleiemarkedet-1.17437819
22. Ålesund kommune (2021). Grøn strategi 2021-2024.
23. Miljødirektoratet. Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker. <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=705§or=-2>
24. Ålesund kommune. Kommuneplan. <https://alesund.kommune.no/politikk-og-samfunnsutvikling/planane-til-kommunen/kommuneplan/>
25. Ålesund kommune (2021). Næringsstrategi. <https://pub.framsikt.net/plan/alesund2020/plan-n%C3%A6ringsstrategi/#/home>

8. Vedlegg

Vedlegg 1: Sentrale begreper

Begrep	Forklaring
Tålegrense for turisme	Beskriver hvilket nivå av turisme et reisemål kan håndtere uten at det oppstår uakseptable negative konsekvenser for natur, miljø, lokalsamfunn, økonomi eller opplevelseskvalitet.
Tåleevne	Helhetsvurdering av hvor robust et reisemål er til å håndtere turisme gjennom året, når en ser samlet på natur, infrastruktur, lokalsamfunn, økonomi og styring/forvaltning. God tåleevne innebærer at turismen ikke overstiger tålegrensene i de ulike dimensjonene.
Tålegrenseanalyse	Fellesbetegnelse på metoder og prosesser for å analysere og beskrive hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Brukes som beslutningsgrunnlag i planlegging, besøksforvaltning og reiselivsstrategi.
Limits of Acceptable Change (LAC) – grenser for akseptabel endring	En tilnærming som tar utgangspunkt i at all bruk av ressurser fører til endring, og at det avgjørende er å definere hvor stor endring som er akseptabel. Brukes særlig i forvaltning av natur- og verneområder for å styre nivå og form på bruk, slik at påvirkningen holder seg innenfor definerte grenser.
Besøksforvaltning/besøksstyring	Planlegging og gjennomføring av tiltak for å styre hvor, når og hvordan besøkende bruker et område, slik at naturverdier, lokalsamfunn og opplevelseskvalitet ivaretas. Omfatter blant annet kanalisering av ferdsel, tilrettelegging, informasjon, regulering og bruk av data.
Merket for bærekraftig reisemål	En nasjonal merkeordning (Innovasjon Norge) som sertifiserer reisemål som arbeider systematisk med bærekraftig utvikling. Ordningen innebærer krav til dokumentasjon, indikatorer og regelmessig re-merking, og krever blant annet innbygger- og gjesteundersøkelser og besøksstrategi.
Visitor flow / turiststrømmer	Hvordan besøkende faktisk beveger seg inn til, gjennom og ut av Ålesund – mellom sentrum, pressområder (som cruisehavna, utsiktspunkter, byfjell, akvarium) og andre destinasjoner i regionen.
Pressområder	Steder eller soner som til tider har særlig høyt turisttrykk, og hvor det oppstår utfordringer knyttet til trengsel, slitasje, trafikk, sikkerhet eller lokalsamfunnets trivsel.

Vedlegg 2: Om beregning av overnattingstall

Hotell

For å beregne hvor mange hotellgjester som oppholder seg i Ålesund hver dag, kombinerer vi to datakilder:

Månedstall fra SSB

- SSB gir oss totalt antall hotellovernattinger per måned i kommunen. Disse tallene sier hvor mange gjester som overnatter i løpet av en måned, men ikke hvordan de fordeler seg dag for dag.

Daglige beleggsprosjenter fra Benchmarking Alliance

- Fem av hotellene i Ålesund rapporterer daglig beleggsprosent per seng gjennom Benchmarking Alliance. Dette gir et detaljert bilde av hvordan etterspørselen varierer fra dag til dag.

For å estimere daglige gjestetall for hele hotellmarkedet gjør vi en faglig begrunnet antakelse: Vi forutsetter at beleggsprosenten hos hotellene som rapporterer til Benchmarking Alliance er representativ for de hotellene som ikke rapporterer.

Ved å kombinere:

- total månedlig kapasitet fra SSB
- daglig beleggsprosent fra Benchmarking Alliance kan vi beregne estimerte daglige gjestetall for alle hoteller i Ålesund gjennom hele året.

Kort fortalt:

Benchmarking-tallene gir oss den daglige rytmen, og SSB-tallene gir oss totalvolumet. Ved å slå disse sammen får vi et godt bilde av hvor mange som faktisk bor på hotell i Ålesund hver dag.

Delingsplattformer

For å beregne hvor mange gjester som oppholder seg i Ålesund via delingsplattformer hver måned, bruker vi tall fra AirDNA. AirDNA rapporterer aktivitet på Airbnb og Vrbo, og viser hvor mange romnetter som er booket. Dette beregnes som antall tilgjengelige netter multiplisert med antall soverom per oppføring. Siden AirDNA ikke oppgir hvor mange gjester som faktisk bor i hvert rom, må vi gjøre en antakelse om gjennomsnittlig belegg per soverom. Det er rimelig å anta at boliger med ett soverom i snitt har rundt to gjester per rom, mens større boliger med fem soverom ofte har nærmere én gjest per rom. Ettersom omtrent halvparten av oppføringene er ettroms, vurderes en gjennomsnittsfaktor på 1,5 gjester per romnatt som et realistisk estimat for å beregne totalt antall gjester per måned.

For å beregne tallene på et dagsnivå, antas det en lik beleggsprosent som for hotell. Dette må ansees som estimer, men utleie på delingsplattformer følger antagelig en lik kurve som for hotell med høyere belegg i helger.

Camping

SSB publiserer månedlige tall for overnattinger på alle campingplassene i Ålesund kommune. I denne analysen har vi likevel valgt å bruke data fra Ålesund Parkering, som driver de to bobilparkeringsene i sentrum. Dette medfører et noe mindre tall på totalen, men et mer riktig bilde av belastning på sentrum. Her får vi i tillegg daglige tall basert på antall registrerte transaksjoner.

I dialog med Ålesund Parkering og andre aktører innen camping har vi lagt til grunn at én transaksjon tilsvarer én bobil, og at det i snitt er 2,5 personer per bobil. Dette bygger på erfaringer om at de fleste reisende er par, samtidig som familier med 4–5 personer forekommer. Estimater på 2,5 inkluderer også et anslag for besøkende som kommer fra andre campingplasser i nærheten og inn til sentrum, slik at disse også fanges opp i det totale besøksbildet.

Vedlegg 3: Intervjuguide

Attraksjoner og ressurser

- Hvordan bruker turistene tiden sin i Ålesund – hvilke opplevelser, natur- og byområder er mest attraktive?
- Hvilke steder eller opplevelser er særlig populære blant besøkende? Hva tror du gjør dem så attraktive?
- Er det områder hvor mange samles samtidig – og hvordan opplever du at dette påvirker stedet, både positivt og eventuelt med noen utfordringer?
- Når på året og døgnet merker dere størst aktivitet, og har dette endret seg de siste årene?
- Hvordan opplever du at natur, byrom og kulturmiljøer blir tatt vare på med økende aktivitet?

Håndtering av turiststrømmer

- Hvilke tiltak eller løsninger mener du fungerer godt for å fordele besøkende rundt i regionen?
- Hva tenker du er viktig for å skape trygge og gode opplevelser for både gjester og lokalsamfunn?
- Hvordan kan ulike aktører – kommune, næringsliv, frivillighet og innbyggere – samarbeide for å utvikle turismen på en bærekraftig måte?
- Ser du områder eller opplevelser med uutnyttet potensial som kan bidra til å spre trafikken og skape nye verdier?

Infrastruktur og transport

- Hvordan opplever du at dagens infrastruktur fungerer i møte med turismen – for eksempel parkering, toaletter, kollektivtransport og overnatting?
- Hvilke tiltak har fungert godt for å tilrettelegge for mange besøkende på en god måte?
- Hvordan kan vi videreutvikle løsninger for besøksstyring og tilrettelegging av ferdsel på en måte som både beskytter naturen og gir gode opplevelser?
- Er det områder du ser som spesielt lovende for forbedring eller utvikling?

Lokal verdiskaping

- Hvilken rolle spiller turismen for arbeidsplasser og næringsliv i regionen?
- På hvilke måter opplever du at turismen bidrar til lokal verdiskaping?
- Hvordan kan man styrke lokale ringvirkninger, slik at både lokalsamfunn og næringsliv får mest mulig utbytte av besøkene?
- Hva tror du kan bidra til at besøkende bruker mer tid og penger lokalt – og får lyst til å komme tilbake?

Vedlegg 4: Innbyggerundersøkelse

1. Hva er ditt inntrykk av turismen i Ålesund?

Svaralternativer: Svært positiv, Litt positiv, Nøytral, Litt negativ, Svært negativ, Vet ikke

2. Frivillig oppfølgingsspørsmål: Vil du utdype hvorfor? (Åpent tekstfelt)

3. Generelt, vil du si at utviklingen av turisme i Ålesund har bidratt til...

Svaralternativer:

- Flere positive konsekvenser enn negative
- Like mange positive som negative
- Flere negative enn positive
- Ingen formening

4. Hvordan vurderer du antall turister i Ålesund, i følgende kategorier?

- Totalt
- Yrkesreisende / konferanse
- Gruppereisende
- Cruiseturister
- Bobilturister
- Turister ifm. arrangement/festivaler
- Individuelle reisende

Svaralternativer: Alt for få, Få, Verken eller, Mange, Alt for mange, Vet ikke

5. Frivillig oppfølgingsspørsmål: Vil du utdype svaret ditt?(Åpent tekstfelt)

6. Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn?

- Turismen er viktig for Ålesund med tanke på arbeidsplasser og næringsutvikling
- Turismen gjør Ålesund til et mer attraktivt sted å bo
- Turismen er viktig for utvikling av Ålesund sentrum
- Turismen er viktig for utvikling av lokalsamfunn generelt
- Turismen bidrar til et godt tjeneste- og kulturtilbud
- Turismen gjør at vi har flere serverings- og fritidstilbud
- Jeg blir stolt når turister velger Ålesund som reisemål
- Nærområdet mitt er godt tilrettelagt for turister

Svaralternativer: Svært uenig, Uenig, Verken eller, Enig, Svært enig, Vet ikke

7. Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn om utfordringer ved turismen?

- Turismen medfører ingen utfordringer
- Turismen skaper køer på veiene
- Turismen skaper trafikkfarlige situasjoner
- Turismen presser opp boligprisene
- Turismen tar ikke hensyn til lokalmiljøet
- Turismen sliter ned naturenTurister forsøpler i nærområdet
- Nærområdet er overfylt pga. turister
- Turismen skaper parkeringsutfordringer

Svaralternativer: Svært uenig, Uenig, Verken eller, Enig, Svært enig, Vet ikke

8. Har du utdypende kommentarer? (Åpent tekstfelt)

Vedlegg 4: Innbyggerundersøkelse

9. Hva er de viktigste tiltakene for å ivareta lokalbefolkningen?

Velg de du mener er viktige (Maks 5):

- Bedre toaletter/sanitære forhold
- Bedre kollektivtransport
- Bedre turistflyt
- Renhold, avfallshåndtering og miljøhensyn
- Bedre informasjon til turister
- Bedre veinett og parkering
- Bedre skilting
- Mer gang- og sykkelvei
- Involvering av lokalbefolkning
- Mer variert overnattingstilbud / bomarked
- Sikkerhet og beredskap
- Regulering av Airbnb/privat utleie
- Tilgjengelighet / universell utforming
- Lengre åpningstider
- Innføre besøksgebyr ("turistskatt")
- Annet

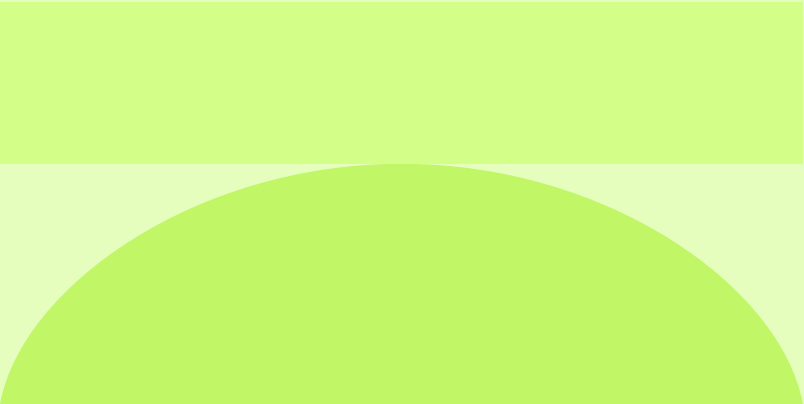
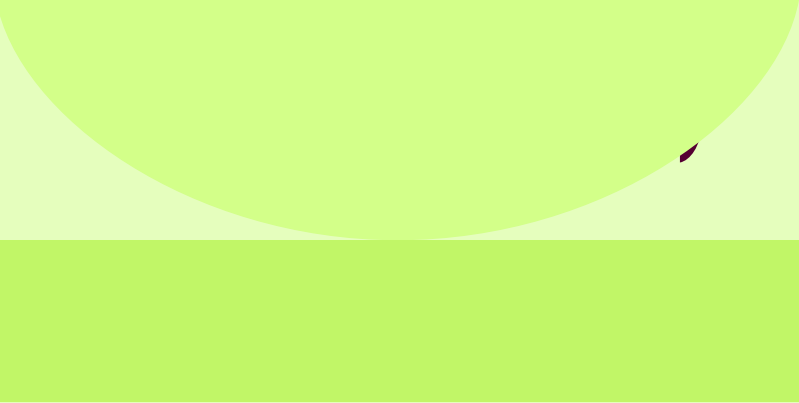
10. Har du utdypende kommentarer?(Åpent tekstfelt)

Åpne spørsmål (frivillig del, alle åpne tekstfelt)

- Har du lagt merke til endringer i bybildet, naturen eller kulturen?
- Hvilke grep må gjøres for å bedre samspillet mellom reiseliv og lokalsamfunn?
- Hvordan kan turismen bidra til Ålesunds attraktivitet?
- Hvilke erfaringer har du med turismen og turistene?
- Andre kommentarer?

Bakgrunnsspørsmål

- Alder
- Kjønn
- Postnummer på bosted
- Har du et yrke eller yrkesbakgrunn som i stor grad avhenger av turister/besøkende?
- Tilknytning til Ålesund
 - Bodd her hele / store deler av livet
 - Fra Ålesund, bodd borte lenge, flyttet tilbake
 - Fra Ålesund, men bor ikke her nå
 - Tilflytter <10 år
 - Tilflytter ≥10 år
 - Bor ikke i Ålesund, men har tilknytning
 - Bor ikke i Ålesund, har lite tilknytning
 - Foretrekker å ikke svare
- Navn (frivillig)
- Telefonnummer (frivillig)



Tell