



VF-notat nr. 3-2024

Kunnskapsgrunnlag for vurderingar av telegrenser for cruiseturisme i Longyearbyen

- utført av Vestlandsforskning, finansiert av Svalbards Miljøvernfond.

VESTLANDSFORSKING



Av Agnes Brudvik Engeset, Kristin Løseth og Halvor Dannevig

Innhald

Innhold

Innhald.....	3
Forord	6
Samandrag.....	8
English Summary.....	10
1. INNLEIING	13
1.1 Oppdraget.....	13
1.2 Metodar	14
1.3 Definisjonar – omgrepsavklaring	15
Carrying capacity.....	15
Overturisme	18
2. CRUISETURISMEN I LONGYEARBYEN.....	19
3. RESULTAT.....	24
3.1 Juridisk tolegrense.....	24
«Svalbardmiljøloven»	24
Endringar i Svalbardmiljølova	26
Nye NOU'ar som kan påverke cruiseturismen på Svalbard	27
Forslag til verneplan for nedre Adventdalen	28

Oppsummering og tilrådingar	29
Tilråding	30
3.2 Miljømessig tolegrense	32
3.3 Hamna si tolegrense.....	47
Behov for auka kapasitet?	47
Hamna sin kapasitet i dag	48
Fleire ekspedisjonscruise enn konvensjonelle skip	48
Fordeling av anløp gjennom året	49
Spreiing av cruiseskipanløpa over tid?.....	50
Cruiseskipa si organiseringa.....	50
Oppsummering og tilrådingar	51
Tilrådingar.....	51
3.4 Økonomisk tolegrense	52
Hamneinntekter frå cruiseskipanløp	52
Samla lokal verdiskaping frå reiselivet på Svalbard	53
Konvensjonelt cruise og ekspedisjonscruise – forbruk i land.....	54
Svakheiter med forbruksstudiane	55
Kva ligg bak skilnadane i forbruk?	56
Oppsummering og tilråding	58
Tilråding	59
3.5 Sosial tolegrense.....	60

Innbyggjarane er positive til reiselivet generelt.....	60
Meir positive til ekspedisjonscruise enn til konvensjonelle cruise	61
Meir irritasjon enn reelt hinder?.....	62
Tilfredse besøkande	64
Oppsummering og tilråding	65
Tilrådingar.....	66
3.6 Visuell tolegrense.....	67
Oppsummering og tilråding	68
3.7 Longyearbyen si tolegrense.....	69
Oppsummering og tilråding	70
4. KONKLUSJONAR OG TILRÅDINGAR.....	71
4.1 Behov for forbetringar i datagrunnlag, metodar og analysar for å gjere tolegrensevurderingar.....	71
4.2 Forslag til tiltak for å hindre at tolegrenser vert overskride	73
4.3 Forslag til tolegrense	75
Referansar	78

Forord

Vestlandsforskning har teke utgangspunkt i dimensjonar kring tolegreanalyseanalysen som oppdragsgjevar ynskte meir kunnskap om. Samstundes har vi sett kor utfordrande det kan vere å setje ei konkret grense for kor mykje cruiseturisme eit reisemål kan ta i mot, fordi ei grense bør alltid sjåast i forhold til noko. Vi har i hovudsak teke utgangspunkt i eksisterande kunnskap, då er ikkje er innanfor ramma for oppdraget å utføre nye studiar. Vi ser det difor som ein del av oppdraget å også peike på svakheiter eller manglar ved eksisterande kunnskap, samt kva slags ny kunnskap det er behov for. Kollegaer ved Vestlandsforskning, Morten Simonsen og Hans Jakob Walnum, har bidrege med kommentarar til teksten om miljømessig tolegrense. Vi har også sett at avgjerslene om kvar grenser for cruiseturismen til Longyearbyen bør gå, er noko som bør diskuterast lokalt, slik at lokalsamfunnet (næringsliv, lokalstyret og innbyggjarar) kan ha medverknad. I NOU 2023:10, «Leve og oppleve» (2023), vert det peika på at styringsdialog må føregå lokalt (næringsliv, lokalstyret og innbyggjarar), samt kor viktig det er at reisemålsleiinga, hamnevesen og andre relevante aktørar stiller krav til og legg strategiske planar for eit berekraftig utvikling av sitt cruisereisemål. Det som skil Longyearbyen frå cruisehamner på fastlandet, er den strenge natur- og miljølovgevinga som er knytt til forvaltning av den arktiske villmarka på Svalbard. Oppdraget er finansiert av Svalbards Miljøvernfond og undersøkinga har vore utført i nært samarbeid med oppdragsgjevar. Vi vil også nemne at dette hara vore eit lærerikt og gjevande arbeid og vi vil takke Visit Svalbard for godt samarbeid. Lukke til vidare med arbeidet!

Sogndal, 15. april 2024

Agnes Brudvik Engeset (prosjektleder), Kristin Løseth og Halvor Dannevig.

Samandrag

Vestlandsforskning har utvikla eit kunnskapsgrunnlag som skal inngå i vurderingar av ei grense for cruiseturisme til Longyearbyen. Oppdragsgjevar har bedt oss om å vurdere 7 ulike dimensjonar av tolegrense: I den *juridiske* dimensjonen finn vi at Svalbardsmiljølova og forskriftene regulerer cruiseturismen til Svalbard generelt, men set per no ingen tak for cruiseturismen til Longyearbyen. Den mest konkrete styringa ligg i begrensinga på maks passasjerar om bord, på 200 passasjerar, som frå 1.1 2025 gjeld i naturreservata på heile Svalbard. Fram til då gjeld begrensinga berre på austsida av Svalbard. I *miljømessig* dimensjon finn vi at cruisetrafikken har hatt ein stor auke i perioden 2011-2022 og det har vore eit skifte i cruiseturismen til Svalbard, mot meir ekspedisjonscruise, der fleire skip kjem og dei reiser lenger enn før. Utsleppstudiane vi har trekt fram peikar på at cruisetrafikken gjev store CO2 utslepp og at trafikken er aukande. I *hamna si tolegrense* finn vi at kapasiteten for å ta i mot dagens omfang av cruiseskip er god nok, utfordringa i å ta mot fleire cruiseskip ligg heller på det landbaserte reiselivet. Ei viss grense er antyda i intervjumaterialet, der 3-4 skip og 3000 passasjerar er eit føretrekt tal i løpet av ein dag. Samtidig vert det peika på at god organisering av anløpet og ilandstiginga er vel så viktig som antal anløp og passasjerar. I den *økonomiske* dimensjonen finn vi at cruisetrafikken til Longyearbyen gjev økonomisk gevinst, men gevinsten framstår som noko ulikt fordelt. For det første gjev dei oversjøiske cruisa god inntening for hamna, men legg mindre att på land. Ekspedisjonsskipa gjev mindre av seg i hamneinntekter, men tilfører det landbaserte reiselivet meir enn passasjerane frå oversjøiske cruiseskipanløp. Gjennomgang av *sosial dimensjon* viser at innbyggjarar i Longyearbyen er tilfredse med reiseliv generelt, størst tilfredsheit blant dei som er involvert i næringa på ein eller annan måte (inntekt). Samtidig finn vi ein irritasjon over travle dagar og vi stiller spørsmål om innbyggjarar toler fleire cruiseskipanløp og om dei toler betre ekspedisjonsskip som allereie vert sett på som meir positivt enn store

konvensjonelle skip. I *visuell* tolegrense finn vi ikkje at visuell oppleving eller utforming av byen vert sett på som ei utfordring. I *Longyearbyen si tolegrense* finn vi at næringslivet kan oppleve stort pågang på toalettkapasitet, store folkemengder i den vesle bykjerna eller at kapasiteten på attraksjonar kan oppleve stort press. *Konklusjonen* i kunnskapsgrunnlaget peikar at avgjersla om å setje ei grense for omfanget av cruisetrafikk til Longyearbyen må setjast lokalt i samråd med lokalbefolkning, næringsliv og offentlege aktørar, lokalstyret. Vi føreslår ei rekkje tiltak som kan iverksetjast for å betre opplevinga og gevinst av cruisetrafikken, og vi lanserer ei «moralsk tolegrense», der vi oppmodar til refleksjon over kva slags reisemål Longyearbyen ynskjer å vere. Medan tankesettet i forskning på tolevne, eller «*carrying capacity*», tidlegare fokuserte på «kor mykje kan vi tole?», ligg merksemda no meir på «kva slags reisemål ynskjer ein å ha»? Dette er eit tankesettet som vi tilrår Longyearbyen som reisemål å anvende.

English Summary

Western Norway Research Institute has developed a knowledge base to be included in assessments of a limit for cruise tourism to Longyearbyen. Visit Svalbard, the client, has asked us to assess 7 different dimensions of carrying capacity: In the *legal* dimension, we find that the Svalbard Environment Act and regulations regulate cruise tourism to Svalbard in general, but do not currently set a limit for cruise tourism to Longyearbyen. The most concrete guidelines lies in the restriction on the maximum number of passengers on board, of 200 passengers, which from January 1, 2025, applies in nature reserves throughout Svalbard. Until then, the restriction only applies on the eastern side of Svalbard. In the *environmental* dimension, we find that cruise traffic has had a large increase in the period 2011-2022 and there has been a shift in cruise tourism to Svalbard, towards more expedition cruises, where more ships arrive, and they travel longer than before. The emission studies we have highlighted indicate that cruise traffic generates large CO2 emissions, and that traffic is increasing. In the *port's limit*, we find that the capacity to accommodate the current number of cruise ships is sufficient; the challenge of accommodating more cruise ships lies more with the land-based tourism industry. A certain limit is suggested in the interview material, where 3-4 ships and 3000 passengers are a preferred number in a day. At the same time, it is pointed out that good organization of the disembarkation is just as important as the number of calls and passengers. In the *economic* dimension, we find that cruise traffic to Longyearbyen generates economic benefits, but the benefits appear to be somewhat unevenly distributed. Firstly, the overseas cruises generate good income for the port, but spend less on land. Expedition ships generate less in port revenues but add more to land-based tourism than passengers from overseas cruise ship calls. A review of the *social* dimension shows that residents of Longyearbyen are satisfied with tourism in general, with the greatest satisfaction among those involved in the industry in one way or another (income). At the same time, we find irritation over busy days, and we ask

whether residents tolerate more cruise ship calls and whether they tolerate better expedition ships, which are already seen as more positive than large conventional ships. In the *visual dimension*, we do not find that the visual experience or design of the town is seen as a challenge. In *Longyearbyen's carrying capacity*, we find that businesses may experience a high demand for toilet capacity, large crowds in the small-town center or that the capacity of attractions may experience great pressure. The *conclusion* in the knowledge base indicates that the decision to set a limit on the extent of cruise traffic to Longyearbyen must be made locally in consultation with the local population, businesses and public actors, the local government. We propose several measures that can be implemented to improve the experience and benefits of cruise traffic, and we launch a "moral carrying capacity", where we encourage reflection on what kind of destination Longyearbyen wants to be. While the focus in research on carrying capacity in tourism used to be on "how much can we carry?", the focus is now more on "what kind of destination do we want to be"? This is a way of thinking that we recommend Longyearbyen as a destination to adopt.

1. INNLEIING

1.1 Oppdraget

Oppdraget går ut på å utvikle eit kunnskapsgrunnlag for ei tolegrenseanalyse som vil inngå i vurderingar av framtidig cruiseturisme i Longyearbyen. Ved hjelp av sju tolegrensedimensjoner skal Vestlandsforskning utvikle eit kunnskapsgrunnlag som kan gje Visit Svalbard kunnskap og innsikt til å utvikle og forvalte besøk til Longyearbyen på ein måte som gjer belastningen frå cruiseturismen mindre, og basert på tilrådingar i kunnskapsgrunnlaget kan ein føreslå og iverksetje tiltak. Dei sju tolegrensedimensjonane er: Juridisk tolegrense, miljømessig tolegrense, hamna si tolegrense, økonomisk tolegrense, sosial tolegrense, visuell tolegrense og Longyearbyen si tolegrense. Tolegrensevurderingane vil for det meste ta utgangspunkt i eksisterande data. Gjeste- og innbyggjarundersøkingar frå 2021 vil danne grunnlag for vurdering av sosial og visuell tolegrense, og delvis tolegrense for Longyearbyen. *Juridisk* tolegrense vil ta utgangspunkt i begrensingar gitt i lover og forskrifter. *Miljømessig* tolegrense vil ta utgangspunkt i miljøregelverket på Svalbard, samt vurderingar av utslepp frå cruise basert på Vestlandsforskning sine egne berekningar på grunnlag av posisjonsdata (AIS). Det er ynskjeleg at tolegrenser også blir vurdert ut frå føreslegne endringar i miljøregelverket, samt eventuelle forslag til tiltak for å styrke redningsberedskap på Svalbard i ein komande NOU. Tolegrense for *hamna* sin kapasitet må i tillegg supplerast med intervju av nøkkelpersonar i reiselivet, samt tall på passasjerar frå operatørane. *Økonomisk* tolegrense vil ta utgangspunkt i rapport om verdiskaping frå dei to nemnte cruiseformene, utarbeidde av Innovasjon Norge/Epinion i 2018 og AECO, Visit Svalbard & Epinion i 2019. Tolegrensevurderingane her vil skilje mellom ekspedisjonscruise og konvensjonelt cruise. Målet er å sjå økonomisk gevinst i samanheng med for eksempel kva slags miljømessig eller sosial påverknad dei to ulike formene for cruisetrafikk bidreg til. I *sosial* tolegrense vil vi også sjå på korleis innbyggjarar opplever dei ulike formene for cruiseturisme,

konvensjonelle cruise og ekspedisjonscruise, kva er fordelar og eventuelle ulemper? Vi vil også utforske *visuell* tolegrense og *Longyearbyen* si tolegrense ut frå kva kapasitet næringslivet har. Resultata er formidla i denne rapporten.

Det er viktig å påpeike at mykje av forskingsfunna som vi vil trekke vekslar på, er i mange tilfelle forskning til knytt til reiseliv, klima og miljø for heile øygruppa Svalbard. Vi vel likevel å trekke inn kunnskapen frå desse studiane, då cruisedestinasjonen Longyearbyen, då dette utgjør det eksisterande kunnskapsgrunnlaget. I avtalen står også formuleringa «cruise på Svalbard», men det er sjølve Longyearbyen som er i fokus. Likevel kan enkelte lovar og forskrifter som gjeld heile Svalbard verte tekne med, fordi det påverkar cruiseturismen i sjølve Longyearbyen.

1.2 Metodar

Oppdraget har basert seg på fleire metodar ut frå behova i dei ulike tolegrensanalysane. Den viktigaste metoden i prosjektet har vore dokumentanalyse, som vil seie at vi hentar ut data frå eksisterande kjelde, først og fremst rapportane som er gjort tilgjengelege av oppdragsgjevar (innbyggjarundersøkingar, gjesteundersøkingar osv.), samt lovar og regler. Vi har henta inn statistikk for ilandstigingar frå operatørane for utvalde dagar i samarbeid med oppdragsgjevar for vurdering av kapasitets-tolegrense. Det er gjennomført fem intervju med nøkkelpersonar, som på ulike måtar er involverte i cruiseturismen (lokalstyret, reiselivsnæringa og Longyearbyen hamn), med spørsmål knytt til kapasitet, infrastruktur og oppleving av cruiseturismen. Intervjua vart utført via Teams i perioden november-desember 2023. Vi har ikkje intervjuar innbyggjarane som ikkje har inntekt frå, eller lever av turisme. Frå andre prosjekt har Vestlandsforskning tilgang til studiar av utslepp frå cruise. Vi har nytta oss av delar av desse studiane, men som til dømes i det pågåande forskingsprosjektet Face-It (2020-2024), vil særleg utsleppsanalysar bli tilgjengeleg etter at denne rapporten er ferdigstilt.

1.3 Definisjonar – omgrepsavklaring

Oppdraget frå Visit Svalbard handlar om å definere ei *tolegrense* for framtidig cruisetrafikk i Longyearbyen. I den følgjande delen vil vi greie relevante omgrep knytt til å betre forstå ulike dimensjonar i ei tolegrense-analyse. I følge Store Norske Leksikon er «planetens tolegrenser et forskningsbasert rammeverk som angir hvor mye intakt natur vi trenger for at mennesker fortsatt skal ha muligheten til å leve trygt på jorda (SNL, 2023). I denne rapporten er vi ute etter kva som er Longyearbyen sine tolegrenser for framtidig cruisetrafikk, i form av sju ulike dimensjonar, som vist i del 3. For å diskutere korleis ein kan vurdere tolegrenser, er det nyttig å sjå nærare på omgrepa «carrying capacity» og «overturisme» for å forstå problemstillingar ved å setje tolegrenser for cruisetrafikk.

Carrying capacity

Turismen sin påverknad på reisemål har lenge vore eit forskingsfelt. Forskarane var først var opptekne av korleis turisme påverka klima og miljø. Viktige tema i seinare år har vore å undersøke korleis klimaendringar påverkar norsk naturbasert reiseliv (sjå til dømes forskingsprosjektet [ClimTour](#) 2018-2022) og korleis reiselivet kan minske utslepp av klimagassar (sjå til dømes forskingsprosjektet [Turisme og klimarisiko](#) (2021-2025). Polare område har også fått stort merksemd frå forskarane, då klimaendringar viser seg raskare i Arktis enn lenger sør. Korleis reiselivet kan utvikle seg i lys av endringar i natur og samfunn er tema i forskingsprosjektet [Sustainable tourism in Svalbard – A Balancing Act](#) (2020-2024). Det har vist seg i praksis å vere vanskeleg å slå fast grenseverdier og påvise kva tid naturen si tolegrense eller terskelverdier vert nådde. Dette sa Aall allereie i 1997 (Aall, 1997, s. 111), men påstanden held framleis vatn. Han hevdar at tankesettet om kva som er minst akseptable endringar har vist seg å vere meir nyttige i reiselivssamanheng og peikar på at eit slikt tankesett krev at ein har eit godt overvåkings- og beslutningssystem og at klare indikatorar for endringar som skuldast reiselivet er identifiserte.

Det er først i seinare år at forskarane vart merksame på korleis turismen kan ha innverknad på både gjestane og innbyggerane sine opplevingar av ein stad. Innbyggerane er ofte ein viktig del av turistproduktet og i følge Ramkissoo (2023) er det viktig å anerkjenne at *innbyggerar* er viktige aktørar i eit reisemål. På 1970-talet utvikla Doxey (1975) "Irritation index", som saman med Butler (1980, 1996) sin livssyklus-teori har blitt nytta i studiar av turismen sin påverknad på innbyggerar i eit reisemål. Doxey (1975) og Butler (1980, 1996) tek utgangspunkt at det finst ulike stadium i utviklinga av turistdestinasjonen. Kort forklart legg Butler (1980, 1996) sin modell til grunn for at eit reisemål først får ein auka popularitet, før det deretter vert mindre populært og talet på besøkande minskar, då toleevna (*carrying capacity*) er nådd. Etter kvart som eit reisemål utviklar seg og vert stadig meir kommersialisert, misser reisemålet også kvalitetar som opphavelig tiltrakk seg turistar. Ein gevinst av å analysere eit reisemål ut frå livssyklusen til Butler (1980, 1996) er ein teori om at ulike utviklingsstadium ved eit reisemål tiltrekk seg ulike besøkande (Plog 2001). Eit relevant spørsmål vert kva stadium Longyearbyen er på i dag. Kan reisemålet tiltrekke seg andre typar turistar dersom det vert ein betydeleg auke i cruiseturismen?

Sjølve omgrepet «*carrying capacity*» er i følge Butler (1980, 1996) eitt av dei sentrale omgrepa i forvaltning av ein turistdestinasjon. Den mest velkjende definisjon er frå Pearce (1981, s. 169), "*carrying capacity*", eller toleevne på norsk, "*is commonly considered as the threshold of tourist activities beyond which facilitates are saturated (physical carrying capacity), the environment is degraded (environmental carrying capacity) or visitor enjoyment is diminished (perceptual or psychological carrying capacity)*". På norsk vert dette terskelen for når ein turistaktivitet har før til at fasilitetar eller kapasitet er utnytta på det fulle, og der miljøet eller besøksopplevinga er forringa. Definisjonen fangar derimot ikkje opp innbyggerane sine tolegrenser, deira perspektiv uteblir. Sosial tolegrense vert av Saveriades (2000) forklart som maksimum nivå av bruk (antal turistar og aktivitetar) som eit område kan handtere utan ein *uakseptabel* reduksjon i kvalitet på besøksopplevinga utan *uakseptabel* påverknad på lokalsamfunnet. Eit relevant element i vurderinga vert funna i

innbyggjar- og gjesteundersøkinga frå Longyearbyen i 2021 (Enger, 2022, 2022b) som fortel om innbyggjarane sine tilfredsheit med dagens cruisetrafikk. Desse undersøkinga gjev godt grunnlag for våre vurderingar av den sosiale tolegrensa.

Lokalbefolkninga sine haldningar til turisme vert påverka av kva grad dei er involverte og får medverke i prosessar kring planlegging og forvaltning, slik ein studie av tolegrensar for cruiseturisme i Flåm, Norge, viser (Turtum, 2016, s.2). Her har betre prosessar kring medverknad vore naudsynt for å ivareta omsynet til lokalbefolkning i Flåm. Ein anna studie, av lokalsamfunnet si tolegrense, er utført i den islandske cruisedestinasjonen Ísafjörður (O'Brien, 2014) med fokus på «social carrying capacity». I dette reisemålet har cruiseskipa auka frå 3 skipsanløp i 1996 til meir enn 12 gongar så mykje i 2013. Studien avdekkar at innbyggjarane generelt er tilfredse og ser cruiseturismen som viktig del av inntektene. Størst bekymring har innbyggjarane for miljøet, men enno er det ikkje sett eit tak for kor mange cruiseskipanløp byen kan ta i mot. Det finst berre tilrådingar om lokale planar for å handtere vekst. O'Brien (2014) viser til eit interessant perspektiv på tolegrense, nemleg tankesettet om å gå vekk frå formuleringa *kor mange cruisepassasjerar kan vi ta, til kor mykje endring er det vi ynskjer?* Ho lanserer LAC-tilnærminga, the Limits of Acceptable Change (LAC) (Stankey, Cole mfl., 1985, McCool & Lima, 2001;), som er eit rammeverk som omformulerer «carrying capacity»-omgrepet. Hovudfokus er meir retta mot kva slags situasjon, tilstand eller forhold ein ynskjer å ha eit i eit område, meir enn å sjå kor mykje eit område, eller eit reisemål kan tole (Stankey, et al. 1985). Opphavelig var LAC eit planleggingsverktøy i forvaltning av skog og villmark, men vart føreslege som eit nyttig planleggingsverktøy for turisme, særleg dersom berekraftig reiseliv er eit hovudmotiv (McCool & Lima, 2011). O'Brien (2014) reflekterer også over at ulike individ har ulike tolegrensar, og at spørsmålet dreier fort om kven sine tolegrensar er det som tel mest? Dette er relevant spørsmål for Longyearbyen, kven sine grensar for kva som er akseptabel nivå av cruiseturisme skal telje mest?

Ein oppfølgande studie av islandske cruisedestinasjonen Ísafjörður vart gjennomført om lag 10 år seinare med fokus på endring i innbyggjarane sine

oppfatningar av cruiseturismen (Riendeau, 2023). Studien viste at cruiseturismen i Ísafjörður har nådd si tolegrense og at innbyggjarane ikkje ynskjer vidare vekst fordi gevinstane ikkje lenger vog opp for ulempene ved cruiseturismen. Tilrådinga til Riendeau (2023) var å setje eit tak på antal cruisepassasjerar og at innbyggjarane var godt informerte om dei nye begrensingane. Samtidig skriv Riendeau (2023) at det i det islandske reisemålet er behov for sterkare styring (management) av cruisenæringa, men at det må skje på nasjonalt nivå. Ein region aleine er ikkje sterk nok i forhandlingar med multinasjonale cruisereiarlag, skriv Riendeau (2023). Tilrådinga hennar om nasjonal medverknad er viktig innspel, samtidig som vi minner om at også reisemåla sjølve må ha ein diskusjon og medverknad rundt omfanget av cruiseturisme.

Overturisme

Eitt anna omgrep som kan vere nyttig for å forstå og forklare turismen sin vekst og påverknad, er «overturisme»-omgrepet som gjer det mogleg å sjå reisemålsutviklinga frå *lokalbefolkninga* sitt perspektiv. Omgrepet kan skildre livskvaliteten til dei fastbuande i reisemålet (Goodwin, 2017). Sjølve omgrepet er relativt nytt i turismeforskning, men fenomenet som omgrepet karakteriserer, har eksistert i fleire tiår (Capocchi, Vallone, Amaduzzi & Pierotti, 2020; Boissevain, 1996). I følgje Lundmark, Müller og Bohn (2020) er kjerna i omgrepet overbefolkning (overcrowding) og konflikhtar knytte til bruken av rom, og dei peikar på at dei fleste studiar av overturisme er knytte til byar og reisemål med masseturisme. Likevel har omgrepet overturisme noko vesentleg ved seg som gjer det nyttig for mindre stadar. Rurale reisemål er ikkje alltid dimensjonert for mange besøkande og turistar kan dermed legge press på infrastruktur, slik at fastbuande opplever ein form for overturisme, som vil seie på visse stadar og til visse tider (Engeset & Urbaniak-Brekke, 2022).

Ein nyttig definisjon av omgrepet er:

«Overturisme skildrar reisemål der vertar og gjester, lokalbefolkning og besøkande føler at det er for mange besøkande, og at livskvaliteten i området

eller kvaliteten på opplevingar er forringa på ein uakseptabel måte» (forfattarane si omsetting) (Goodwin, 2017). Definisjonen er enkel, men inneheld noko vesentleg, at både besøkande og fastbuande opplever ei forringing, at noko er vorte vesentleg dårlegare. Livskvalitet kan forståast som ei subjektiv oppleving av kor tilfreds ein person er, og tilfredsheit kan målast ut frå mange ulike indikatorar (Andereck & Nyaupane, 2011).

Det er viktig å ikkje forveksle overturisme med masseturisme, som er definert ved store turistgrupper som vitjar den same staden (Koens, Postma & Papp, 2018). Overturisme er meir basert på eit *opplevd* nærvær av turistar, kapasitet i infrastruktur og endringar i klima og miljø. Difor kan det same talet turistar i eit lite utvikla reisemål eller i ei lita bygd, bidra til overturisme, medan det same talet turistar i eit velutvikla reisemål eller større by, med infrastruktur til å ta i mot mange besøkande, kan vere eit godt døme på masseturisme utan overturisme (ibid). Omgrepet sin fleksibilitet og styrke ligg det relasjonelle og det subjektive. I følgje Lundmark mfl. (2020, s. 359) har omgrepet overturisme sterke subjektive og kvalitative konnotasjonar fordi det er innbyggjarar og turistar sine erfaringar og opplevingar som er kjerna i omgrepet.

2. CRUISETURISMEN I LONGYEARBYEN

Longyearbyen vaks opphaveleg fram som gruvesamfunn tidleg på 1900-talet på grunn av kolførekomstar i Adventdalen. Frå 1990-talet og framover ynskte staten å legge til rette for eit meir allsidig næringsliv, og dermed vaks reiseliv, høgare utdanning og forskning fram som viktige basisnæringar, i tillegg til koldrifta og statens eigen aktivitet. I tillegg etablerte mange mindre verksemdar seg, som lever av lokalk marknaden og tilreisande. Totalt finst det om lag 345 store og små verksemdar i Longyearbyen, dei fleste er private. Koldrifta vil vere avvikla i 2025 medan andre næringar er under utvikling, til dømes logistikk og grøn energi. Longyearbyen er også administrativt senter og kommunikasjonsmessige knutepunkt på Svalbard. Som lokalsamfunn er Longyearbyen preget av eit internasjonalt miljø, fleire kultur- og

idrettsrelaterte aktivitetar, eit aktivt friluftsliv og ikkje minst eit levande uteliv. Både tilreisande og fastbuande dermed bidreg til å oppretthalde det aktive samfunnslivet i Longyearbyen, noko som understrekar ringverknadane frå turismen på Svalbard når det gjeld til dømes å bidra til kveldsøkonomi.

Byen er ein viktig opplevingsarena, som resort- og basedestinasjon. Sesongane på Svalbard vert av [Visit Svalbard](#) beskrive som *polarsommaren* 17. mai- 30. september, *nordlysvinter* 1.oktober-28. februar og *solvinteren* 1. mars-16. mai. Sidan 2012 har Svalbard, og Longyearbyen, opplevd ein vekst i det landbaserte reiselivet, noko som Visit Svalbard og reiselivnæringa har ynskt og arbeidd for å oppnå (Visit Svalbard, 2022, Revidert Masterplan). Ein har arbeidd for ei utvikling i retning av heilårs reiseliv og sidan 2015 har arbeidet handla mykje å nytte eksisterande kapasitet i lågsesongen, som ledd i retning av eit berekraftig reiseliv

Longyearbyen er også ei av Norges sine største cruisehamner målt i talet på snuoperasjonar (Visit Svalbard, 2022, Revidert Masterplan). Cruiseturismen på Svalbard auka dei siste 10–15 åra (Miljøstatus) og består av to hovudtypar, konvensjonelle, oversjøiske cruise og ekspedisjonscruise. Tal frå 2023 viser at det kom 71 676 cruisepassasjerar, fordelt på 47 018 konvensjonelle cruisepassasjerar og 24 595 passasjerar på ekspedisjonscruise (epost Svalbard Cruise Forum, desember 2023). Den oversjøiske cruiseturismen er kjenneteikna av store skip med hamna i Longyearbyen som anløpshamn på Svalbard. Desse skipa har fleire passasjerar enn ekspedisjonscruise, ofte rundt 2000-2500 passasjerar, men kan også vere meir. Til dømes hadde Msc Preziosa 4500 passasjerar i juni 2022 (Anløppspassasjerer og cruise), men dette representerer meir unntaket enn regelen. Liggetida var i gjennomsnitt på 10-12 timar, då skipa la til kai om morgonen og dro att om kvelden. Longyearbyen er for de konvensjonelle skipene den einaste anløpshamna på Svalbard. Dei konvensjonelle skipa seglar i hovudsak mellom fastlandet, Island og Svalbard. Ekspedisjonscruisa seglar i hovudsak langs vestkysten og rundt Spitsbergen., med Longyearbyen som snuhamn, medan ekspedisjonsskipa også nyttar Island og Grønland i skuldresesongane.

Ekspedisjonscruisa er altså kjenneteikna ved at turistane flyg til Longyearbyen, går om bord og dreg vidare på ulike typar seglingar med ulik varigheit. Deretter reiser dei heim med fly via Longyearbyen. Ekspedisjonscruisa består av skip som operer med kapasitet på 13-500 passasjer, men i følgje NOU (2022:2, beredskap og sikkerheit) kan også båtar med kapasitet på 12 eller færre passasjerar høyrer til segmentet ekspedisjonscruise (NOU:2022:33). Ekspedisjonscruisa er marknadsført som ein meir eksklusiv villmarksoppleving der passasjerane kan gå i land fleire stadar og dermed kome tettare på arktisk natur og dyreliv. I følgje AECO - Association of Arctic Expedition Cruise Operators, som dei fleste ekspedisjonscruise-operatørar er medlem av, har ekspedisjonscruise eit utforskarformat med fleksible reiseruter, høgt fokus på naturopplevingar og lokal kultur, og ekspertar innan natur og miljø er med som høgt kvalifiserte guidar (www.aeco.no). Konvensjonelle cruiseskip har no ei liggetid på ca. 12-14 timar i Longyearbyen, nokre skip ligg også over natta. Ekspedisjonsskipa har kortare opphald i Longyearbyen enn dei konvensjonelle skipa og føremålet med opphaldet er primært å sende frå seg og ta i mot nye passasjerar, samt få om bord forsyningar. Sett vekk frå 2020 og 2021-sesongane (pga pandemien Covid-19) har ekspedisjonscruise hatt ein stor auke til Svalbard. Mindre sjøis enn tidlegare (klimaendringar) har auka tilgangen til nordlege og austlege delar av Svalbard. Dette har gitt moglegheiter for tidlegare sesongstart om våren for ekspedisjonscruise (Bystrowska, 2018). I følgje MOSJ (Environmental monitoring of Svalbard and Jan Mayen) har talet på ilandstigningsplassar auka frå 140 i 2009 til 233 i 2022. I 2019 var det ulike ilandstigningar utanfor busetnadane, som er ein auke på 60 % frå 2018, medan tala frå 2022 fortel at det var 94 982 ulike ilandstigningar. Dette kjem truleg av at fleire båtar seglar til meir øyde stadar på austlege delar av Svalbard (Simonsen, under arbeid¹).

Øygruppa er også vorte eit tilgjengeleg reisemål med rutefly til Svalbard lufthamn Longyearbyen med flyselskapa SAS og Norwegian (Lingstrøm og Slettebø, 2023). Flyplassen i Longyearbyen blir omtala som livsnerva for både reiselivsnæringa og lokalsamfunnet i Longyearbyen. Flyplassen er ein av to

¹ Simonsen (under arbeid) er publikasjon frå forskingsprosjektet [Face-It](#) (2020-2024).

måtar å kome seg på til Svalbard, og dei fleste reisande, utan oversjøiske cruiseskip, nyttar seg av fly som reisemåte til Longyearbyen. Cruisepassasjerar til ekspedisjonsskipa kjem via Svalbard lufthavn, difor kan kapasiteten til flyplassen også spele inn på omfanget av ekspedisjonscruisa. I følgje TØI-rapporten 199/2023 har flyplassen hatt ein auke i utanlandsk flytrafikk med passasjertal på 8000 i 2019 og 12 400 i 2022. Desse reisande skal vere i hovudsak charterturistar, som anten flyg til Longyearbyen for å delta på ekspedisjonscruise eller som flyg heim att etter at cruiset er over. Når det gjeld det samla talet på reisande via Svalbard Lufthamn, viser tal frå Avinor er talet på flypassasjerar er nesten tilbake på normalnivå før pandemien, med 178 000 ankomstar og avreiser i 2018 til totalt 157 800 ankomstar og avreiser av flypassasjerar innanlands i 2022. Nesten halvparten (46%) av reisene i 2022 er knytt til ferie, helgeturar eller liknande, og eit estimat tilseier at 85 % av desse reisene var utført av tilreisande medan resten av reiser utført av innbyggjarar på Svalbard.

Som vist ovanfor er har reiselivet i Longyearbyen arbeidd målretta med å utvikle det landbaserte reiselivet mot eit heilårs reiseliv. Parallelt har også talet på besøkande til Svalbard auka i løpet av dei siste åra, i form av konvensjonelle cruise og ekspedisjonscruise, og reisande som kjem med fly. Som ein konsekvens av suksessfylt arbeid med å utvikle reiselivet, har ein sett behovet for å stoppe opp og sjå nærare på korleis ein best kan styre reiselivsutviklinga. Eitt tiltak er dette oppdraget med tolegrenseanalyse av cruiseturismen til Longyearbyen, eitt anna tiltak er etableringa av Svalbard Cruiseforum i 2022 med Visit Svalbard og AECO som initiativtakarar, basert på erfaringane med betydeleg auke i talet på ankomstar av cruiseskip i høve 2019 (Visit Svalbard, Svalbard Cruiseforum 2023). I tillegg er det forventningar om at NOU (2022:1) for sikkerheit og beredskap, kan medføre at konvensjonelle skip til Longyearbyen og Svalbard vert utfasa, noko som vil gje behov for å legge betre til rette for ekspedisjonsskip. Hovudoppgåva til Svalbard Cruiseforum er å vere eit lokalt nettverk som skal prioritere samhandling, koordinering, spreining av trafikk, lokal verdiskaping og lågt fotavtrykk. Hovudfokuset ligg på å auke lokal verdiskaping og minske miljøbelastninga. Partnerar er Visit Svalbard,

Longyearbyen Hamn, Longyearbyen lokalstyre, Avinor Svalbard Lufthavn og AECO, som utgjør styringsgruppa for Svalbard Cruise Forum. Andre partnerar er innhaldsleverandørar som Hurtigruten Svalbard, Svalbard Adventures, Pole Position Logistics, Svalbard buss og taxi, Coop, Bring og Svalbard museum.

3. RESULTAT

3.1 Juridisk tolegrense

Her trekk vi fram lovar og forskrifter som har direkte eller indirekte følgjer for cruiseturisme på Svalbard. Vi inkluderer også eit utval endringar i miljøregelverket som vart vedteke 09.02.2024, samt eit utval forslag til tiltak for å styrke redningsberedskap på Svalbard i NOU (2022:1). Spørsmålet vi søker svar på er om det finst noko form for regulering av omfanget av cruiseturismen til Longyearbyen i lovene og forskriftene.

«Svalbardmiljøloven»²

Lova vart vedteke i 2001 med føremål å ta vare på det unike naturmiljøet på Svalbard. Store delar av øygruppa er verna (nasjonalpark, naturreservat, landskapsvernområde eller fuglereservat), noko som gjev høve til å regulere ferdsel, jakt og fanst, eller anna aktivitet som kan vere skadeleg for naturmiljøet eller dyrelivet (Miljøstatus). Føremålet er å oppretthalde et tilnærma urørt miljø på Svalbard når det gjelder samanhengande villmark, landskap, flora, fauna og kulturminne. Innanfor denne ramme gir loven rom for miljøforsvarleg busetnad, forskning og næringsdrift. I følge Hovelsrud mfl. (2023, s. 91) er dette den viktigaste miljølovgevinga med mål om verne villmarka. Med unntak av nokre sårbare område er så godt som heile Svalbard tilgjengeleg for cruiseturisme når isforholda er gode nok. Dette gjeld også i verneområda, der mange skip går i ekspedisjonscruise om sommaren.

Lovane og forskriftene tek føre seg fleire punkt som har relevans for cruisetrafikken, både konvensjonelle og ekspedisjonsskip. Det er som påverkar cruiseturismen mest er reguleringane av ferdsel og ilandstigingar på øygruppa:

- Nasjonalparker og naturreservat har ferdselsforbod heile året i avgrensa område (nær kulturminne)

² <https://www.sysselmesteren.no/nb/lover-og-forskrifter/>

- I enkelte område av nasjonalparkane er det krav om organisert turopplegg.
- Skip i naturreservata kan ikkje ha fleire enn 200 passasjerar om bord. Fram til 1.1. 2025 gjeld begrensinga naturreservat på austsida av Svalbard, men deretter gjeld dette naturreserverat over heile øya.
- Tungoljeforbodet (1. januar 2022) inneber at skip som kjem til territorialfarvatnet rundt Svalbard, ikkje skal bruke eller ha om bord tungolje (petroleumbasert drivstoff med høgare viskositet, tettheit eller stivnepunkt enn tillate for marin gassolje).
- Innføring av Havne- og farvannsloven på Svalbard i 2021 for å styrke sjøsikkerheten og bedre muligheten til å organisere hamnedrift på Svalbard. Longyearbyen hamn krev inn ei rekkje avgifter frå cruiseskip, som dels vertfastsett etter størrelse på skip (pris per tonn), dels etter faste satsar på teneste.
- I tillegg vert alle reisande til Svalbard blir avkrevd ei miljøavgift: Miljøavgift på kr 150,- for reisande til landområde og indre farvatn på Svalbard, innkrevd ved kjøp av billett for reise til Svalbard (fly og cruisebillett). Inntekter frå miljøavgift skal inngå i miljøvernfondet til Svalbard.

I følge informantane påverkar ikkje miljøavgifta omfanget av verken ekspedisjonscruise eller konvensjonell cruisetrafikk til Longyearbyen, heller ikkje talet på individuelle reisande. Avgiftene som cruiseskipa betalar til Longyearbyen hamn, påverkar heller ikkje omfanget av cruisetrafikken. Med andre ord, hamneavgiftene er i dag ikkje tilsynelatande så høge at dei begrensar talet på skipsanløp. Spørsmålet er om prisdifferensiering, der meir miljøvenlege skip får rimelege avgifter, eller generelt høgare pris på hamneavgifter kan nyttast i framtida for å regulere talet på skipsanløp. Sjølv om Longyearbyen hamn har mottaksplikt, kan ein likevel styre cruiseskipanløpa til ein viss grad. Dette vert allereie gjort på til dømes 17. mai, då det ikkje er ynskjeleg med cruiseskipanløp på nasjonaldagen. Samtidig er det viktig å hugse at attraksjonskrafta til Longyearbyen og Svalbard framstår som så stor, at det ikkje er noko automatikk at prisregulering vil ta ned talet på skipsanløp. Premiering av meir miljøvenlege skip derimot, kan det vere meir tenleg å gjennomføre.

Den mest konkrete styringa av cruiseturismen ligg i begrensinga på 200 menneske om bord når skipa er i naturreservat, noko som betyr at ekspedisjonsskipa seglar i desse områda. Dersom dei har kapasitet til 500-700

menneske om bord, må dei segle med lågare kapasitet dersom dei vil gå til naturreservata aust på Svalbard. Som alleie nemnt, og som vi tek vidare opp i neste bolc, er det berre ut 2024 at begrensinga gjeld austsida av Svalbard, medan frå 1.1. 2025 gjeld begrensinga på 200 passasjerar naturreservat over heile øygruppa. Dei store konvensjonelle skipa er allereie utelukka frå naturreservata grunna Tungøljeforbordet frå 2022.

Endringar i Svalbardmiljølova

I 2021 fekk Miljødirektoratet i oppdrag av Klima- og miljødepartementet om å kome med forslag til endringar i miljøregelverket på Svalbard. Målet var å redusere den samla påverknaden frå ferdsel og å oppretthalde måla for miljøvernet på Svalbard. 9. februar 2024 vart dei endelege endringane i miljøregelverket på Svalbard vedteke av Klima- og miljødepartementet (Lov 15.06.2021 nr 79 om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven). Bestemmelsane vil i følgje Klima- og miljødepartementet få mindre følgjer for fastbuande, men få større følgjer for sjøbasert turistverksemd, som til dømes cruisetrafikk, som no må tilpasse seg dei nye reguleringane som skal tre i kraft frå 1.1.2025.

Bestemmelsane er generelt ei strengare regulering av ferdsel på Svalbard og dei viktigaste endringane er som følgjer:

- «Forbud mot ilandstigning i verneområder bortsett fra 43 kartfestede områder. Ilandstigningsforbudet vil gjelde for de som deltar i turistvirksomhet, ikke individuelt reisende eller fastboende.
- Bestemmelse om begrensning på maks 200 passasjerer om bord utvides til også å gjelde verneområdene vest på Svalbard.
- Forbud mot bruk av droner i verneområdene.
- Permanent forbud mot ferdsel på sjøis etter 1. mars på utvalgte fjorder. Det er gitt unntak slik at folk skal kunne komme seg til hyttene sine.
- Fartsgrense på maksimalt 5 knop innenfor en avstand på 500 fra land utenfor utvalgte fuglefjell i tiden 1. april til 31. august.
- Avstandskrav og en hastighetsbegrensning ved liggeplasser for hvalross. Ved motorferdsel i sjø skal det holdes minst 150 meters avstand til liggeplass for hvalross (med unntak for nødvendig adkomst

til havner, bygninger mv.) og man skal ikke holde høyere hastighet enn 5 knop nærmere enn 300 meter fra liggeplass for hvalross.

- Forbud mot å bryte fastis, med unntak for å holde farleden inn til havnene i Longyearbyen og Barentsburg åpen, sikre forsyninger til Ny-Ålesund og for Kystvaktens utføring av nødvendige oppgaver.
- Flere må søke om tillatelse til telt- og leiropphold»

Kjelde:<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/endringer-i-miljoregelverket-pa-svalbard/id3024960/>

Vi vurderer endringane i Svalbardmiljølova, slik at dette vil påverke cruiseturismen på Svalbard, men spørsmålet er kor store følgjer endringar vil få for cruisetrafikken til sjølv Longyearbyen? Konvensjonelle cruiseskip vil framleis kunne gå til Longyearbyen hamn, medan dei vedtekne endringane får følgjer for ekspedisjonsskipa. Framleis vil dei kunne segle rundt Svalbard, men med begrensingar på mellom anna ilandstigingstadar. Mange av passasjerane på ekspedisjonscruise er også foto-turistar, med ynskje å kome nær fugle- og dyrelivet for å ta gode bilete. Eit forbod mot å kome nærare isbjørn enn 300 m vil gje desse turistane ei begrensa oppleving i høve tidlegare, i følgje intervjuet. Likevel vurderer vi det slik at ekspedisjonscruisa vil kunne tilpasse seg endringar relativt raskt, då attraksjonskrafta til Svalbard er høg. Erfaringane frå cruiseturismen si tilpassing til Tungoljeforbodet, som trådde i kraft 1.1.22, tyder på at cruiseturismen også kan tilpasse seg desse nye reguleringane. Rett nok var Tungoljeforbodet ei meir teknologisk utfordring, medan endringane i Svalbardmiljø vil no regulere kvar og korleis cruiseturismen opplever naturmiljø og dyreliv på Svalbard. Det er likevel eit ope spørsmål korleis begrensinga i passasjertal og begrensinga i talet på ilandstigungsstadar vil påverka ekspedisjonscruiseturismen. Vil alle reiarlag finne det økonomisk gjennomførbart med maks 200 passasjerar? Vidare, vil ekspedisjonscruise verte høgare prisa enn før og verte eit endå meir eksklusivt turistprodukt?

Nye NOU'ar som kan påverke cruiseturismen på Svalbard

I 2022 kom NOU 2022:1, «Cruisetrafikk i norske farvann og tilgrensende områder», som fokuserer på sjøsikkerheit, beredskap og redning. Utvalet kom med fleire tilrådingar som gjeld Svalbard. Eitt viktig forslag, som vil få følgjer

for dei konvensjonelle cruiseskipa, er tilrådinga om å setje ei grense på antal menneske om bord i cruiseskipa som seglar i «territorialfarvatnet ved Svalbard» på 500-750 passasjerar. Grunngevinga er dei avgrensa rednings- og helseressursane på Svalbard, noko som også er omtala i NOU 2023:17 om beredskap, «Nå er det alvor» (2023), som kom året etter. Dette dokumentet kjem ikkje med tilråding om maks tal på menneske om bord, men viser til at dei avgrensa rednings- og helseressursane på Svalbard og følgjene det har for cruiseturismen, vert teke stilling til i oppfølginga av NOU 2022:1, «Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende områder» (2022). Det er ikkje kjent kva tid resultat av oppfølginga vil kome.

Forslag til verneplan for nedre Adventdalen

I juni 2023 kom Sysselmeistaren på Svalbard med eit høyringsdokument (Verneplan for nedre Adventdalen. Høringdokument, juni 2023), som inneheldt ein verneplan for Nedre Adventdalen, der nedre del av Adventdalen, samt nokre av sidedalane, vert føreslege verna som eit *naturreservat*. Oppdraget er del av oppfølging av Svalbardmeldinga (Meld. St. 32, 2015-2016), der Adventdalen vert framheva som eitt av dei viktigaste områda på Svalbard for vadarar og ferskvassfugl. Innspelsfristen for høyringsdokumentet var oktober 2023 og det er ikkje kjent kva tid dokumentet vert ferdig politisk behandla.

Utgreiingsområdet ligg inntil Longyearbyen og er allereie i bruk av dei fleste turoperatørane i reiselivsnæringa heile året, men med størst aktivitet i perioden februar-oktober. Skuter og hundespenn går gjennom Adventdalen anten på veg til andre turmål, eller til sjølve Adventdalen. Vinterstid er det skigåing og oppkøyrte skispor frå Longyearbyen, nær sjøkanten, medan skuterløypene går inn i sjølve dalen og opp sidedalar. Sommarstid er det kajakkpadling langs grunne sjøområdet, samt ferdsel på strendene. Vegtraseane er nytta av turoperatørar med buss, bil, firhjuling, sykkel og hundespenn, og Visit Svalbard har utarbeidd plan for aktivitetstrasear med mål å om styre ferdsel. Utgreiingsområdet, inkludert sjøområdet, er også eit populær utfartsområde for fastbuande i Longyearbyen. Aktivitetane,

naturbaserte fritidsaktivitetar, lokale arrangement og bruk hyttene som ligg der, vert trekt fram som viktig trivselsfaktor for innbyggjarane.

I følgje høyringsnotatet vil ikkje arealet som er føreslege verna omfatte områda som er allereie mest brukte og gjort inngrep i, som t.d. hyttefelt, infrastruktur, grillplass osv. (s. 22). Når det gjeld turoperatørar sin aktivitet, vert det trekt fram i høyringsnotatet at vernet ikkje vil medføre særleg store endringar. Motorisert ferdsel vil gå som før (med unntak av innføring av droneforbod). For fastbuande vil vernet få noko følgjer for fritidsbustader, som utviding eller endring av hytter som ligg i naturreservatet. Å bygge nye hytter vil ikkje vere tillate. Av økonomiske følgjer for næringsliv finn vi i høyringsplanen at ferdsel i verneområdet vil vere som før (s.30), men det vert understreka at endelege vurderingar av samfunnsmessige og økonomiske forhold vil bli gjort etter at høyringa er avslutta. Verneforslaget opnar for tilretteleggingstiltak som kan kome reiselivet og fastbuande til gode, som til dømes å skilte og merke vegtrasear, samt at meir kunnskap om området og verneverdiar kan gje ei betre besøksoppleving for alle som kjem. Det er verd å nemne at hovudinnvendingane i Svalbard Reiselivsråd og Visit Svalbard sitt innspel til høyringsnotatet gjeld verneforma *naturreservat* og dei samfunnsmessige og menneskelege følgjene av å verne eit område dei skildrar som byområde, forstått som bynært utfartsområde for både fastbuande og næringslivet.

Oppsummering og tilrådingar

Svalbardmiljølova og forskriftene regulerer cruiseturismen til Svalbard generelt, men set per no ingen tak for kva Longyearbyen kan ta i mot av ekspedisjonsscruise eller konvensjonelle cruiset, antal anløp eller passasjerar. Unntaket er i verneområda, der berre skip med 200 passasjerar ombord kan ferdast i følgje dei nye endringane i Svalbardmiljølova. Sjølve cruiseturismen blir regulert ved at *ferdselen* på sjølve øygruppa blir styrt til visse punkt for ilandstigingar, og avstand til, og kontakt med, freda kulturminne er styrt. Det sterkaste reguleringa som påverkar kva skip som kjem til Longyearbyen er nok tungoljeforbodet frå 2022: Cruiseskip ikkje skal gå på tungolje til Svalbard, men heller ikkje ha dette om bord. Vidare vert alle reisande avkrevd miljøavgifta,

som finansierer Svalbards Miljøvernfond, men som i følge informantar ikkje har begrensande effekt på turismen til Longyearbyen. Det same gjeld avgiftene ved landligge i Longyearbyen hamn, som hittil ikkje har virka begrensande på talet cruiseskipanløp.

Innstramma med kun 43 ilandstigningspunkt på øygruppa, maks 200 passasjerar på skip som seglar i verneområda, samt dei foreslegne begrensingane i NOU (2022:1, «Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder») på maks 500-750 menneske om bord på alle cruiseskip som går til Svalbard, både seglasar rundt øygruppa og til Longyearbyen hamn, vil ha stor innverknad på cruiseturismen til Longyearbyen. Dei konvensjonelle cruiseskipa vert utelete og att står ekspedisjonscruisa med sine seglingsmønster, sine typar gjester og deira preferansar. Det vil innebere reduserte hamneinnteker og bortfall av store grupper med cruiseturistar som besøker byen, for å nemne nokre følgjer. Økonomisk vil det ha også ha følgjer for næringslivet i Longyearbyen. I følge intervjumaterialet legg ikkje desse cruisepassasjerane att mest pengar i byen på kafear, restaurantar og suvenirhandel, men her er det behov for nye undersøkingar av kva dette vil bety for landbasert reiseliv, samt kva moglegheitsrom som opnar seg.

Tilråding

I ei oppfølgjande undersøking av økonomisk ringverknadsanalyse av cruise bør ein inkludere eit scenario som utelet *oversjøisk* cruiseturisme til Longyearbyen og som undersøker kva dette vil innebere økonomisk dersom ein iverksett full eller gradvis stopp, t.d. ei halvering, av oversjøisk cruiseturisme. I tillegg kan ein leggje til endå eit scenario som reduserer talet på *ekspedisjonscruiseskip*. Kva vil til dømes ei halvering av ekspedisjonscruise innebere økonomisk for Longyearbyen? I tillegg til å undersøke økonomiske ringverknadar bør også slike scenario også vurdere dei sosiale og miljømessige følgjene av endringar i både oversjøisk cruise og ekspedisjonscruise.

Utforske i kva grad eit strengare miljøregelverk for Svalbard vil føre til ei større konsentrering av ekspedisjonscruiseskip i Isfjorden og korleis dette vil påverke

både turistar si oppleving av arktisk villmark. Og, vil dette ha følger for fastbuande sin bruk av området.

Eit anna tiltak (sjå også økonomisk tolegrense) er å undersøke kva inntekter det landbaserte reiselivet har frå begge formene for cruise og ikkje minst sjå nærare på om det er nokre moglegheitsrom for inntening som ikkje er utnytta.

3.2 Miljømessig tolegrense

Det finns ingen fasit på kva som kan reknast som ei miljømessig tolegrense. Amland (2022) definerer den miljømessige tolegrensa for cruisenæringa til å handle om lokale utslepp i hamn, luftforureining, støy og avfall. I tillegg har det vore stor merksemd på energibruk- og tilhøyrande klimagassutslepp frå cruise (sjå til dømes Smith mfl., 2015, Simonsen mfl., 2018, 2019). Ein modell vart utvikla av Simonsen mfl. (2018, 2019), dels bygd på AIS-registreringar og dels på ein formel frå Smith mfl. (2015). Det inneber at denne modellen gjev oss informasjon om kvart enkelt skip basert på seglingsmønster, fart og informasjon om motorane. Vi vel difor å ta med klimagassutslepp i vår gjennomgang. Transport er den delen av reiselivsnæringa som har størt utslepp av klimagassar, og sjølv om fly er den transportforma som har høgast totale utslepp av klimagassar på grunn av dei lange avstandane ein flyg, er cruise den transportforma som gjev høgast utslepp pr passasjerkilometer (Grythe & Lopez-Aparicio, 2021, s. 12).

Svalbard er blant dei stadane i verda der konsekvensane av klimaendringane kan sjåast og merkast tydelagst, og der og reiselivsnæringa merkar endringane godt (Dannevig mfl., 2023). Med den kunnskapen som vi finn at dette reisemålet, Longyearbyen, sit på om utslepp og klimaendringar vil det vere naturleg å inkludere òg utslepp som har globale konsekvensar i tolegrenseanalysen. I lokalsamfunnsplanen for Longyearbyen (Longyearbyen lokalstyre, 2022) står det at Longyearbyen skal vere eit utstillingsvindauga for eit grønt skifte. I eit slikt skifte vil reduksjon av klimagassutslepp vere ein sentral del. Vi vel dermed å fyrst diskutere utfordringar knytt til lokale forhold rundt Longyearbyen hamn, før vi ser på utslepp og endringar av utslepp frå cruisenæringa på Svalbard over dei siste tiåra.

Lokale miljøutfordringar knytt til cruise

Cruiseskip er generelt pålagt å følgje nyaste lovar om forureining og ligg i hamn med anten hovudmotor eller hjelpemotorar i gang slepp ut vatndamp, svovel-dioksid (SO₂), nitrogenoksider (NO_x), karbondioksid (CO₂), svevestøv (PM₁₀ og PM_{2.5}) og flyktige organiske forbindingar (VOC) til luft (Weggeberg, Stenersen, Keskitalo, Järvinen, Sturtz, Polley & Brashers, 2017). Kor helseskadelege slike utslepp er avhenger av om konsentrasjonen kjem over eit visst nivå. Cruiseskip har òg utslepp til vatn i form av kloakk, gråvatn, olje og oljehaldige blandingar, vaskevatt frå scrubberar, ballastvatn og søppel (Weggeberg mfl., 2017). Rammene for denne analysen gjev ikkje rom for gjere målingar knytt til utslepp i luft og sjø eller andre miljøutfordringar i Longyearbyen hamn. Her må vi basere oss på eksisterande informasjon, og då hovudsakeleg Strategisk hamneplan for Longyearbyen (Longyearbyen lokalstyre, 2014). Det er verd å nemne at Kolac mfl. (2022) avdekka fire hovudfaktorar i korleis cruise påverka miljøet i Arktis: geografi, næring, infrastruktur og lovgjeving. Medan nokre faktorar let seg styre, som infrastruktur, lovgjeving eller kva cruiseskipa seglar, er andre faktorar ikkje moglege å styre, som til dømes vêr og seglingsforhold til sjøs.

Målingar av lokale utslepp har blitt gjort ved hamner på fastlandet. Eit godt døme er undersøkinga Rambøl gjorde på utslepp til luft og sjø frå skipsfart i fjordområde med stor cruisetrafikk (Weggeberg, mfl., 2017). Her har ein teke utgangspunkt i Verdsarvfjordane Geirangerfjorden og Aurlandsfjorden inn til Flåm og Nærøyfjorden. Kartlegginga viste at det var særleg nivået av nitrogenoksider (NO_x) som tidvis passerer nivå som kan ha helsemessige påverknader i desse fjordane. Dei fann store skilnader mellom nyare skip og skip bygd før år 2000, der motorane ikkje har moderne reinseteknologi. På eldre skip får ein mellom anna høgare utslepp av partiklar, SO_x og NO_x. Når utsleppa av SO_x ikkje nådde helseskadelege verdiar heng det, i fylgje rapporten, saman med at skipa nyttar drivstoff med lite svovelinnhald i fjordane eller at ein nyttar scrubbarar.

I Longyearbyen hamn har ein så vidt me kjenner til, ikkje gjort liknande undersøkingar. Fleire studie frå andre delar av Svalbard viser at utslepp frå cruise påverkar luftkvaliteten lokalt (Dekhtyareva, 2019; Zhan mfl., 2014; Eckhardt mfl., 2013). Desse studia gjev god bakgrunnsinformasjon, men dei er ikkje knytt til Longyearbyen hamn eller til konkrete grenseverdier.

Når det gjeld utslepp til sjø fann rapporten frå Rambøl (Weggeberg mfl., 2017) at utsleppa frå cruiseskipa var små, men at det vart sleppt ut kloakk og gråvatn frå Hurtigruta og lokal skipsfart. Ein kan dermed i liten grad overføre dette til Longyearbyen hamn der kombinasjonen av konvensjonelle cruiseskip, ekspedisjonsskip og anna skipsfart ser annleis ut.

I *Strategisk havneplan for Longyearbyen* frå 2014 står det at hamna skal utviklast ut i frå krav til «green port», som byggjer på prinsipp for internasjonale miljøprosessar. Krava til «green port» skal i fylgje hamneplanen kvantifiserast og ligge til grunn for alle prosjekt som skal gjennomførast. Hamneplanen er fulgt opp med tiltaksplanen *Grøn havn- miljøvennlig havnedrift, Longyearbyen Havn*, frå 2017. Dokumentet går igjennom tema som luftkvalitet, energiforbruk, avfall, vatnkvalitet, støy, støv, mudringsprosessar, landstrøm som alternativ energikjelde, og bruk av ulike insentivordningar for å få skipa til å bruke meir miljøvenlege energiløysingar. Dei mange omfattande tiltaka som nemnes blir alle relatert til Longyearbyen hamn, men det blir ikkje konkludert med kva tiltak ein faktisk skal nytte seg av. Det står at dokumentet skal bidra til ein diskusjon basert på miljøambisjonane i Strategisk hamneplan, men vi finn ikkje informasjon om korleis dette har blitt fylgt opp.

For å kunne vurdere ei tolegrense for lokale utslepp trengs meir informasjon. Dokumentet *Grøn havn-miljøvennlig havnedrift*, etterspør mellom anna følgjande informasjon:

- Luftmålingar , av lufta både med skip i hamn og utan skip i hamn. Ut i frå målingane kan ein eventuelt sette reduksjonsmål.
- Kartlegging av eige energiforbruk ved hamna.

- Utarbeiding av avfallsplan med analyse av avfallsbehandlingssituasjonen og tiltak for betre miljømessig behandling av ulike typar avfall, både i hamna og på skipa som ligg til land.
- Etablering av ein vatnforvaltningsplan som mellom anna gjennomgår og overvåkar ballastvatn, kloakk og utslepp.

Dei nye tilleggskriteria for cruisedestinasjonar som ynskjer å oppnå merket for berekraftig destinasjonar, inneheld indikatorar for kva ein skal måle i hamna for å aktivt overvake dei lokale miljøutfordringane knytt til cruiseanløp. Innovasjon Norge sine indikatorar som gjeld ei slik overvaking og vurdering er oppsummert i tabellen under:

<p>K-C3 Destinasjonsledelsen skal, i samarbeid med Havnevesen og andre relevante aktører, aktivt kartlegge miljøutfordringer knyttet til cruiseanløp</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har Havnevesenet innført Environmental Port Index (EPI) 2. Gjennomsnittlig EPI score samtlige anløp forrige kalenderår 3. Er månedlig statistikk over utslipp til luft og sjø fra anløpende cruiseskip tilgjengelig¹ 4. Andel cruiseanløp hvor skipet på gjeldende seiling i hovedsak benytter fornybart drivstoff som fremdriftsmiddel 5. Andel cruiseanløp hvor skipet benytter scrubbteknologi
<p>K-E1 Destinasjonsledelsen skal i størst mulig grad fremme lokal verdiskaping</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hvor stor økonomisk verdiskaping genererer cruiseanløpene lokalt 2. Andel cruisepassasjerer på organiserte utflukter/aktiviteter 3. Gjennomsnittlig liggetid høysesong 4. Gjennomsnittlig liggetid lavsesong 5. Andel cruiseanløp i lavsesong

¹ NOx, Sox, svevestøv og vannkvalitet i havn skal måles

For å få fleire skip over på meir miljøvennlege løysingar nyttar stadig fleire hamner differensiert hamneavgift som verkemiddel. Stavanger og Bergen har cruisehamner der ein har teke i bruk differensiert hamneavgift sidan 2019 for å få ned samla utslepp i hamn. Molde og Romsdal hamn innførte EPI i 2022 (Cruisestrategi Molde 2020-2030). Environmental Port Index (EPI) for cruiseskip er basert på ulike miljøkriterium, og gjennom å nytte denne kan ein

berekne ein score for samla utslepp i hamn. Skip med høg EPI får tilleggsgebyr i hamna, medan skip med låg EPI score får lågare utgifter. Så vidt en kan sjå nyttar ikkje Longyearbyen hamn seg av ei slik differensiert hamneavgift enno, medan det er omtala i Merkeordningen sitt tilleggskrav for cruisedestinasjonar, som ein av fleire indikatorar (les meir lenger nede i teksten, under Reisemålet Svalbard –

ambisjonar). I følge Kystverket har denne prisreduksjonen ført til at meir miljøvenleg tonnasje er sett inn på cruise i Norge (<https://www.kystverket.no/nyheter/2020/2022-ble-nok-et-rekordar-for-cruisetrafikken/>). Dersom konvensjonelle cruiseskip vert utelete frå seglingar på Svalbard, slik framlegget er i NOU (2022:1, som gjeld sikkerheit og beredskap), er det uvisst om EPI framleis vil vere eit nyttig, då det ikkje kjent om EPI-systemet også er utvikla for ekspedisjonsskip med 500-750 eller færre passasjerar. Dette vil i så fall vere ei framtidig utfordring til eigarane av EPI-systemet, korleis kan dette tilpassast mindre cruisebåtar?

Fleire cruisehamner på fastlandet, mellom anna hamner i Oslo, Trondheim og Ålesund, har tilbod om landstraum til skipa. Med landstraum kan ein få redusert utslepp av klimagassar, lokal luftforureining og støy. Med landstraum kan skip som har batteridrift og lade medan dei ligg ved hamn. Landstraum krev god tilgang til elektrisitet, og det er knytt betydelege investeringskostnader til anlegg for landstraum. Mogleighetene for landstraum ved Longyearbyen hamn må naturleg nok sjåast opp mot den totale energisituasjon og energikapasiteten for Longyearbyen.

Utslepp av klimagassar frå cruiseskipa

Cruise står for 16% av utsleppa frå tilreisande til Norge (Grythe & Lopez-Aparico, 2021, table 1, s. 5) og prognosane viser at etterspurnaden etter cruise vil fortsette å auke i åra framover (NOU, 2023:10, s. 142). For å sette ei tolegrense når det gjeld utslepp frå cruise knytt til hamna i Longyearbyen, må vi først ha kunnskap om utsleppa frå cruiseskipa rundt Svalbard i dag. Ulike metodar vert nytta for å måle utslepp frå cruise, og her vil me vise til to ulike tilnærmingar som begge nyleg har vorte brukt med Svalbard som case.

I den eine tilnærminga gjorde Milde (2022) i si masteroppgåve LCA-analyse (Life-Cykle-Analysis) av klimagassutslepp ut i frå eit livsløpsperspektiv. Denne LCA-analysen innebar å ta med utslepp frå produksjon av cruiseskip, produksjon av drivstoff og utslepp frå den reiste distansen, eller framdrift, til cruiseskipa. Ho brukte modellar frå Simonsen mfl. (2018) til å hente ut unike tal for drivstoffbruk og utsleppsfaktor for CO₂ utslepp frå kvart enkelt skip. I sin berekningar tok ho i tillegg til det direkte utslepp frå framdrift og hotelldelen til skipa, med det indirekte utsleppet, det vil seie det utsleppet som kjem frå å produsere drivstoffet og skipet. Ho avgrensa distansane frå siste hamn før Svalbard til neste hamn etter avreise frå Svalbard, og skil ikkje mellom ekspedisjonsskip og oversjøiske cruiseskip. Det er verd å nemne at det er vesentleg skilnad mellom konvensjonelle skip og ekspedisjonscruise, men at trass i skilnadane har Milde (2022) ikkje differensiert desse tala. Milde (2022) fann at utsleppa frå cruise var på 54 000 tonn CO₂ ekvivalentar i 2019, der 9 % av utsleppet kom frå produksjon av drivstoff, og 1.2 % av utsleppet knytt til å produsere skipet³.

I den andre tilnærminga har Transportøkonomisk institutt (TØI) rekna på utslepp frå cruise i 2022 (Farstad, Pinchasik og Blumenthal, 2023). Dei tek utgangspunkt i eit tidlegare utrekna gjennomsnittleg utslepp pr passasjerkilometer (pkm) for cruiseskip (Walnum, 2011) som er på 285 gram CO₂ per pkm i direkte utslepp. Dette talet som TØI-rapporten trekk fram, 285 gram CO₂ per pkm i direkte utslepp, er henta frå ein studie av Walnum (2011) der dette talet kun gjeld framdrift av skipet, medan Walnum (2011) kom fram til eit tal på 407 gram CO₂ per passasjer km *som også inkluderer hotelldelen til skipet*. Farstad mfl. (2023) bruker då altså talet 285 gram CO₂ per pkm til å berekne utslepp både frå segling og opphald i hamn for skip av ulik storleik. Utslepp frå ulike typar cruise blir deretter i TØI-rapporten rekna ut gjennom å estimere tal passasjerkilometer multiplisert med utslepp per pkm. Detaljer

³For meir detaljar, t.d. sjå kva skip som er inkluderte i studien, sjå Milde (2022): <file:///C:/Users/klo/Downloads/Masteroppgave%20Svalbard.pdf>

rundt korleis tal passasjerkilometer er utrekna for kvar av dei tre kategoriane oversjøiske cruiseskip, ekspedisjonscruise og dagsturar med RIB eller lokalbåtar, er skildra i Farstad mfl., (2023, s. 45). Tabellen under syner estimerte utslepp frå dei tre skipskategoriene.

Tabell x. Estimat på tal passasjerkilometer og utslepp i tonn CO2 frå cruise- og turistbåtar på Svalbard i 2022, etter type cruise/ tur (etter Farstad mfl. 2023)

Type cruise/ turistbåt	Millionar pass.km.	Utslepp i tonn CO2
Oversjøiske cruiseskip (2022)	46,1	13 126
(Oversjøiske cruiseskip (2023))	98,1	(27 950)
Turistbåtar/ ekspedisjonscruise	36,2	10 326
Dagsturer med RIB eller lokalbåtar	4,8	923
I alt	87,1	24 375

Farstad mfl. (2023) kjem såleis fram til samla utslepp på ca 24 000 tonn i 2022. I deira tal står oversjøiske cruise for 54% av utsleppa, ekspedisjonsskipa for 42% og dagsturar med RIB eller lokalbåtar for 4%. Det er dei lange seglingane til dei oversjøiske skipa som gjer at dei kjem ut med dei største utsleppa. Farstad mfl. (2023) har brukt seglingsavstanden til fastlandet ved Honningsvåg/ Nordkapp eller Tromsø i estimata, då dette vanlegvis er siste stopp før Svalbard. Forfattarane understrekar at det er stor usikkerheit rundt berekningane og forutsetningane som ligg til grunn, og då særskilt anslaga for ekspedisjonscruiseskipa. For ordens skuld, det er viktig å greie ut kvifor det er store skilnadar i utsleppstal mellom dei to tilnærmingane av henholdsvis Milde (2022) og Farstad mfl. (2023). Dei ulike utsleppstala kjem av fleire årsaker, mellom anna at Milde (2022) nyttar ein cruisemodell av Simonsen (mfl., 2018), som er basert på skip som seglar til Svalbard, og tillegg har ho gjort ei livsløpsanalyse som inkluderer utslepp frå produksjon av cruiseskip og drivstoff. I tillegg inkluderer ho utslepp frå framdrift og hotellidel. Farstad mfl. (2023) har, som vist ovanfor, ikkje inkludert hotelldelen av skipa, slik Walnum (2011) har gjort, og kjem difor ut med ein lågare tal. **Årsaka til at vi inkluderer**

Milde (2022) sine tal er fordi vi meiner at desse tala ligg nærare kva vi meiner er reelle utslepp, enn kva Farstad mfl. (2023) sine tal viser. Det er verd å nemne at Milde tek utgangspunkt i 2019, sist normalår før pandemien Covid-19, før den store auken i ekspedisjonsskip kom. Tendensen, der ekspedisjonsskip har høgare forbruk av drivstoff per passasjer enn større skip, var imidlertid avdekke allereie av Simonsen mfl. (2018, 2019).

Funna over viser utslepp i løpet av eitt år, men seier ingenting om endringar over tid i cruisetrafikken til skipa som ligg i hamn i Longyearbyen. I eit pågåande forskingsprosjekt, Face-It (2020-2024), brukar Simonsen (under arbeid) data frå Kystverket for å sjå på endringar i tal skip og skipa sine bevegelser frå 2011-2022. AIS-registreringar (Automatic Identification System) viser skipa sine bevegelser innanfor eit geografisk definert område (Svalbard) med 5 minutt intervall. Svalbard vert definert som et geografisk rektangel mellom breiddegradene 76.4 and 81, og mellom lengdegradene 10 and 33. Registreringane viser kvar skipa har segla og ein kan dermed måle distanse og vise endringar i seglingsmønster frå år til år. Tabellen under syner kor mange nautiske mil som totalt vart segla av cruiseskipa innanfor dette geografiske området i tidsperioden, tal skip, og kor mange nautiske mil per skip. Analysen gjeld passasjerskip, i kategoriane: 1) konvensjonelle oversjøiske cruiseskip, 2) ekspedisjonscruiseskip og 3) dagsturcruiseskip. Tal på skip er totalt frå alle tre kategoriane.

Table 1 Distance travelled by ships in total, number of ships and nautical miles pr ships in the years from 2011-2022.

Year	Nautical miles travelled	No of ships	Nautical miles per ship
2011	81302	32	2541
2012	142615	40	3565
2013	143901	44	3270
2014	179574	44	4081

2015	194032	36	5390
2016	222656	48	4639
2017	256501	48	5344
2018	297301	48	6194
2019	86521	30	2884
2020	38809	10	3881
2021	60148	9	6683
2022	365607	54	6771

Tabellen syner auke i tal skip og ein stor auke i kor langt kvart skip seglar. I tabellen ser vi at tala frå pandemiåra 2019-2021 viser ein klar nedgang i skipa sin aktivitet målt ut frå tal nautiske mil som skipa har segla. Tala frå 2022 derimot, viser eit høgare aktivitetsnivået enn i tida før pandemien. Generelt viser tabellen eit skifte i cruiseturismen på Svalbard mot meir ekspedisjonscruise; det har kome fleire skip og kvart skip reiser fleire nautiske mil. I følgje Simonsen (under arbeid) er seglingslengda til dei konvensjonelle cruiseskipa i 2022 på om lag 3490 nautiske mil medan ekspedisjonsskipa tilbakela 307688 nautiske mil det same året. Vidare tilbakelegg skipa fleire nautiske mil meir nordlege delar av Svalbard, enn til kva dei tilbakelegg i områda rundt Isfjorden og rundt Longyearbyen, Pyramiden and Barentsburg. Auken kan og illustrerast gjennom varmekart som viser tracking av ekspedisjonscruiseskipa frå 2011-2022.

startar, men Walnum (2011)⁴ drøftar denne problematikken og gjev eksempel frå estimerte utslepp frå cruise i Middelhavet og tilknytte flyreiser.

Reisemålet Svalbard – ambisjonar

Funna til Milde (2022) og Farstad mfl. (2023) viser at cruiseturismen til Longyearbyen medfører store klimagassutslepp og Simonsen (under arbeid) viser at cruisetrafikken er raskt aukande. Reiser er generelt karbonkrevjande og klimagassutsleppa bidreg til klimaendringar (Lenzen, mfl., 2018). Spørsmålet er kva følgjer dette får for reiselivet i Longyearbyen og korleis ei tolegrenseanalyse skal forholde seg til desse utsleppa? Er dei foreinelege med måla i til dømes den reviderte masterplanen for reiseliv (Visit Svalbard, 2022)?

Den reviderte masterplanen (Visit Svalbard, 2022) viser til Stortinget sine høge ambisjonar (Meld. St. 22 (2008-2009), om ynskt reiselivsverksemd, samt eit overordna mål at Svalbard skal «være et av verdens best forvaltede villmarksområder og det best bevarte høyarktiske reisemål i verden». Masterplanen stiller spørsmålet om «morgendagens reiselivsvirksomhet bør og kan være på samme nivå og ha samme innhold som i dag», og skriv at høge miljømål og miljølovgjevinga uansett vil definere råma for vidare utvikling av reiselivet (s. 31). Vidare står det i den reviderte masterplanen at «*miljøhensyn og fysisk tilgjengelighet tilsier samtidig at øya ikke har forutsetninger for å bli et reisemål for store volumer sett i en internasjonal målestokk. Reisemålet har derimot gode forutsetninger for å utvikle og drive ulike former for opplevelsesbasert turisme gjennom hele året*».

Den reviderte masterplanen (Visit Svalbard, 2022) gjev ei tydeleg retning, men inneheld ikkje klare tal eller tak på omfang av cruiseturismen. Det er viktig å merke seg at masterplanen primært var skriva med tanke på utvikling av landbaserte reiselivet, men at cruiseturismen vert omtala i samband med at

⁴ Rapporten Walnum (2011) finn de her:
https://www.vestforsk.no/sites/default/files/migrate_files/vf-notat-2-2011-cruise.pdf

Longyearbyen som reisemål har oppnådd «Merket for bærekraftig reisemål». I Masterplanen, (samfunnsorientert strategi, s. 53) står det at reisemålet skal til ei kvar tid arbeide for å betre tilstanden, noko som også inneber å arbeide vidare mot ei remerking av reisemålet. Poenget her er at reisemålet er i kontinuerleg prosess mot auka berekraft.

Sjølve Merkeordninga er eigd av Innovasjon Norge, men er lokalt forvalta av Visit Svalbard. Merket er eit verktøy for å betre reisemål og betyr, i følgje Merkeordningen, at reisemålet er i «kontinuerleg prosess med å se på hvordan vi kan redusere vårt fotavtrykk».

Det er i Merkeordningen at vi finn dei mest konkrete føringane når det gjeld cruisetrafikk, slik standarden for Merkeordningen er beskrive på Visit Norway sin nettstad (<https://business.visitnorway.com/no/barekraftig-reiseliv/merkeordning/om-merket/standarden/>).

Her ligg det eit tilleggskrav for cruisedestinasjonar som set opp tydelege kriterier og indikatorar. Eitt av desse kriteria er å gjennomføre ein involverande prosess på reisemålet for å finne eit «omforent nivå på antall cruiseskipanløp og gjester gjennom året».

Tilleggskriteria i tabellen under etterspør også 6 ulike kriterier og 23 indikatorar for cruisedestinasjonar, men gjev ingen konkrete tilrådingar om grense for cruisetrafikk, reisemålet skal sjølv finne «omforent nivå». Alt i alt vil vi understreke to sentrale poeng i kunnskapsgrunnlaget: For det første arbeider Visit Svalbard kontinuerleg med å betre reisemålet med tanke på berekraft og for å førebu seg på framtidens reiseliv der strengare miljøkrav vil inntre, som t.d. endringane frå 1.1.2025. For det andre vil vi utheva dei mest konkrete krav og føringane for cruisetrafikk i eit reisemål ligg i Merkeordningen for Bærekraftige reisemål, i cruisetillegget, og per i dag finst det ingen liknande krav og føringar andre stadar. For ordens skuld, tilleggskrava er under revisjon og arbeidet er forventa å bli ferdigstilt i løpet av 2024. Under viser vi tilleggskravet for cruisedestinasjonar, versjon 1.0 20.08.2019, slik det er beskrive av Visit Norway i dag:

KRITERIE	INDIKATOR
K-B1 Det skal eksistere en flerårig reisemålsstrategi (ikke eldre enn 36 mnd.), utviklet gjennom en åpen prosess, for en samlet utvikling av cruise- og landbasert turisme (Ref. std. A2.1)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er sentrale reiselivsbedrifter fra cruise- og landbasert turisme, Havnevesen, kommunen(e) og lokalsamfunn løpende involvert i planlegging, gjennomføring og overvåking av planen 2. Er planen og resultatene av den offentlig kommunisert
K-B2 Destinasjonsledelsen skal arbeide for økt antall miljøsertifiseringer på destinasjonen (Ref. std. C4-1)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokalt havnevesen er miljøsertifisert
K-C1 Destinasjonsledelsen inklusiv Havnevesen skal gjennom en involverende prosess på reisemålet finne et omforent nivå på antall cruiseanløp og cruisegjester gjennom året	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er det satt en grense for maksimalt antall cruiseankomster (pax og skip) fordelt på dager gjennom sesong og år 2. Er denne grensen identifisert gjennom vurdering av kapasitet på vei- og transportmidler, toalettfasiliteter, attraksjoner, antall landbaserte turister og lokalbefolkningens behov 3. Antall gjennomførte incentiver eller tiltak som bidrar til å fordele anløp i tid og sesong
K-C2 Destinasjonsledelsen skal sikre nødvendig infrastruktur for å minimere belastning fra store grupper.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har destinasjonen en plan (ikke eldre enn 36 mnd) for skilting fra anløpsområdet for cruise til relevante attraksjoner og bussoppstillingsplass(er) 2. Er antall oppstillingsplasser for buss og bil i anløpsområdet for cruisegjester tilpasset behovet i høysesong 3. Er toalettfasiliteter i anløpsområdet for cruisegjester tilpasset og lokalisert ift. behovet i høysesong 4. Er sykler eller andre miljøvennlige transportalternativ tilgjengelig for cruisegjester i anløpsområdet
K-C3 Destinasjonsledelsen skal, i samarbeid med Havnevesen og andre relevante aktører, aktivt kartlegge miljøutfordringer knyttet til cruiseanløp	<ol style="list-style-type: none"> 1. Har Havnevesenet innført Environmental Port Index (EPI) 2. Gjennomsnittlig EPI score samtlige anløp forrige kalenderår 3. Er månedlig statistikk over utslipp til luft og sjø fra anløpende cruiseskip tilgjengelig¹ 4. Andel cruiseanløp hvor skipet på gjeldende seiling i hovedsak benytter fornybart drivstoff som fremdriftsmiddel 5. Andel cruiseanløp hvor skipet benytter scrubbteknologi
K-E1 Destinasjonsledelsen skal i størst mulig grad fremme lokal verdiskaping	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hvor stor økonomisk verdiskaping genererer cruiseanløpene lokalt 2. Andel cruisepassasjerer på organiserte utflukter/aktiviteter 3. Gjennomsnittlig liggetid høysesong 4. Gjennomsnittlig liggetid lavsesong 5. Andel cruiseanløp i lavsesong

¹ NOx, Sox, svevestøv og vannkvalitet i havn skal måles

Oppsummering og tilrådingar

Cruisetrafikken har hatt ein stor auke i perioden 2011-2022 (Simonsen, under arbeid; Farstad mfl., 2023). I det store biletet kan vi observere eit skifte i cruiseturismen til Svalbard, mot meir ekspedisjonscruise: der fleire skip kjem og dei reiser lenger enn før. I tillegg vert det utført fleire ilandstigingar dei siste åra, færre rundt Isfjorden, men fleire til meir fjerntliggende stadar. Utsleppstudiane vi har trekt fram peikar på at cruisetrafikken gjev store CO2

utslepp og at ekspedisjonscruisetrafikken er aukande. Gitt kva forkinga elles har peika på, at desse klimagassutsleppa ikkje er foreinlege med eit berekraftig reisemål, stiller Vestlandsforskning spørsmål om ein bør lansere ei «moralsk tålegrense» for Longyearbyen? Kor mykje auka karbonbyrde frå cruisetrafiikk ynskjer ein å ha i Longyearbyen? Tankesettet går i same retning som O'Brien (2014) peikar på i studien av den islandske cruisehamna; kva slags endring ynskjer vi for reisemålet vårt? Innføringa av «Tungoljeforbodet» frå 2022 har illustrert at regulering av cruisetrafikken gjev resultat. Spørsmålet er om cruisetrafikken til Longyearbyen kan regulerast og styrast til eit omfang som er ynskjeleg for næringslivet og lokalsamfunnet, og som ikkje gjev ytterlegare auke i utslepp av klimagassar?

Tilrådingar

- Når det gjeld lokale miljøutfordringar, treng ein meir informasjon for å finne ut om ein eventuelt må setje opp reduksjonsmål. Rapporten *Grønn havn* og indikatorane til Innovasjons Norge når det gjeld cruisehamner gjev gode forslag til kva informasjon ein bør hente inn.
- Differensierte hamnegebyr ut i frå størrelsen på miljøavtrykk, og bruk av landstraum har vist seg å vere nyttige grep i hamner på fastlandet. Rapporten *Grønn havn* gjev elles god situasjonsbeskriving og vurdering av tiltak.
- Gitt målsetningane i masterplanen og forpliktingane i merket for bærekraftige reisemål er det vanskeleg å sjå føre seg at veksten i utslepp er berekraftig. Innovasjon Norge anbefala å gjennomføre ein involverande prosess på reisemålet for å finne eit «omforent nivå på antall cruiseskipanløp og gjester gjennom året». Det er grunn til å tenke at den dokumenterte auken i utslepp vil vere ein faktor å ta stilling til i ein slik prosess. Dette kunnskapsgrunnlaget er eit av dei første stega i ein slik prosess. Vidare vil det vere behov for fleire og meir differensierte utsleppsanalysar av cruisetrafikken i og med at det finst ulike tilnærmingar til utsleppsanalysar og dermed store

variasjonar i utsleppstala. Presise analysar av utslepp vil vere eit
naudsynt grunnlag for forbetring.

3.3 Hamna si tolegrense

Eit sentralt spørsmål er kva som er Longyearbyen hamn si tolegrense for cruisetrafikk. Påverkar hamna kor mange konvensjonelle cruise og kor mange ekspedisjonsskip som kan kome til Longyearbyen, og i kva grad kan ein påverke og regulere cruisetrafikken? For å kunne seie nok om kva som er hamna si tolegrense, treng vi kunnskap om kapasitet og korleis hamna fungerer med dagens trafikk. Informasjonen i denne delen er henta frå ulike offentlege dokument, samt nettsida til Longyearbyen hamn, www.portlongyear.no, avisoppslag i Svalbardposten, Svalbardmeldinga og intervjumateriale.

Behov for auka kapasitet?

Moglegheitene til hamna har vore eit tema utover 2000-talet, då auka cruisetrafikk til Longyearbyen skapte behov for større kapasitet. I Svalbardmeldinga (Meld. St. 32, 2015-2016) er begrensa kapasitet trekt fram: *«Dette gir klare begrensninger på i hvilken grad og hvor lenge de enkelte cruiseskip får ligge til kai og dermed på mulighetene for det lokale næringslivet til å dra nytte av cruisetrafikken» (S. 42 ff).*

I 2016 tilrår ei konseptvalutgreiing, *«Utredning av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen»* (Gulbrandsen og Olsen, 2016) å bygge ei flytekai med terminalbygg retta inn mot handteringa av passasjertrafikk, noko som kunne bidra til å styrke næringslivet lokalt. Ein ny flyteterminal, ein flytekai, har lege inne i Nasjonal transportplan sidan 2013, men enno er ikkje dette realisert. Våren 2024 kjem ei ny Svalbardmelding og, i følgje intervjuet, er det venta at meldinga kan ha noko å seie for om ein ny flytekai blir realisert eller ikkje. Det kjem også fram at Longyearbyen lokalstyre ikkje sette av finansiering til eit nytt publikumsbygg for budsjettperioden 2024-2028. I det vi kan finne i dokumenta ovanfor, er det noko uklart kor vidt behovet for utviding av hamna, handlar om moglegheitene for lokalt næringsliv, eller om hamna faktisk har større pågang enn kva dei kan ta i mot. Vi tolkar den første alternativet som mest truleg, då intervjumaterialet tyder på at kapasiteten er god nok for dagens omfang av cruiseturisme.

Hamna sin kapasitet i dag

Per i dag kan hamna tilby

- den flytande *Turistkaia*, 250 lang, for små ekspedisjonscruiseskip, dagsturbåtar og ande passasjerbåtar. Ved denne kaien kan skip legge til på begge sider.
- *Bykaia* for store cruiseskip.
- *Tenderkaia* for tenderbåtar frå cruiseskip som vert nytta når *Bykaia* ikkje er tilgjengeleg, eller at skipa ikkje møter kriteria for å legge til ved Bykaia (www.portlongyearbyen.no).

Hamna har moglegheit til å ta i mot eitt stort skip om gongen, som kan legge til ved Bykaia. Dersom det kjem mindre skip, som er på om lag 100-150 m lange skip, kan ein ta i mot opptil 3 skip om gongen. Samtidig er hamna så stor, at skip også kan ligge for anker dersom det ikkje er plass til skipet, eller Bykaia er oppteken. Hamna har også organisert ei roteringsordning, slik at alle skip kan i løpet av opphaldet få kome til kai for å få kjøpt teneste (avfall, vatn osv.). I tillegg har hamna ein mindre katamaran som kan levere teneste til båtane som ligg på anker. I følge intervjumaterialet gjer dette at hamnekapasiteten i dag ikkje er noko som begrensar omfanget av cruiseskipanløpa og det vert peika på at om lag 3000 er eit passende tal på cruisepassasjerar for hamna på, noko som er eit godt mogleg å handtere.

Fleire ekspedisjonscruise enn konvensjonelle skip

Når det gjeld talet på cruisepassasjerar til Longyearbyen hamn i 2023, kom det totalt 71 676 cruisepassasjerar, fordelt på 47 018 konvensjonelle cruisepassasjerar og 24 595 passasjerar på ekspedisjonscruise (Svalbard Cruiseforum, epost desember 2023).

Fordelinga mellom anløpa til dei konvensjonelle cruiseskipa, og dei mindre ekspedisjonsskipa, viser færrast av dei store, 34 anløp mot 378 (12 pass., 13-200 pass. og større enn 200 pass.) i løpet 2023. Ein oversikt for 2023 (Farstad, Pinchasik og Blumenthal, [TØI-rapport 1999/2023](#)) gjev følgjande bilete av fordelinga mellom dei ulike cruiseskipa. Her ser vi også at i til dømes juni månad hadde Longyearbyen 10 skipsanløp av store konvensjonelle skip, mot 109 anløp av ekspedisjonscruise.

Tabell 3.4: Antall innmeldte anløp etter kategori og måned Longyearbyen havn 2023.

	mai	juni	juli	august	september	oktober	Sum anløp	Sum antall skip
Cruise oversjøisk	2	10	12	9	1	0	34	16
Ekspedisjonsskip	25	77	75	45	13	3	238	33
12 pax skip	30	32	28	26	21	3	140	11
Rutegående skip	0	2	2	2	2	0	8	1
Sum	57	121	117	82	37	6	420	45

Fordeling av anløp gjennom året

Longyearbyen har mest skipsanløp gjennom heile *polarsommaren* juni-august, medan det er noko i slutten av *solvinteren* (mars-mai), og noko i starten på *nordlysvinteren*, dvs september (september-februar). I den mest travle perioden, polarsommaren, er det skipsanløp så å seie dagleg, dvs skipsanløp 28 av 30 dagar kvar måned (Anløpsliste Longyearbyen havn, 2022). Enkelte dagar framstår som meir travle enn andre. I følgje Svalbard Cruiseforum inneber ein travel dag at hamna og byen får ekstra mange passasjerar og at hamna får ein kombinasjon av oversjøiske cruiseskip og ekspedisjonscruiseskip på same tid. I følgje Svalbard Cruiseforum var det i juni 2022 tilsaman 2 slike travle dagar. Vidare finst det i følgje innmelde skipsanløp (Anløpsliste Longyearbyen havn, 2022) dagar med to oversjøiske skip samstundes, noko som gjev samla høgt passasjertal. Det er verd å understreke at innmelde skipsanløp ikkje alltid stemmer med faktiske anløp i Longyearbyen havn, og det kjem gjerne færre skip enn innmeldt (tal frå Svalbard Cruiseforum/Longyearbyen havn). Den 27. juni 2022 var det innmeld 2 oversjøiske skip og eitt ekspedisjonsskip, med tilsaman litt over 5000 passasjerar, medan det faktiske anløpa var eitt oversjøisk skip med nær 1879 passasjerar og eitt ekspedisjonscruiseskip med 41 passasjerar.

I august vert det færre store konvensjonelle skip, men det finst også dagar i august med høgt samla passasjertal, som den 14. august då 2 store skip ankom med om lag 5000 passasjerar til saman. I september er det kun registrert ekspedisjonsskip. Oppsummert kjem det flest ekspedisjonsskip før og etter polarsommaren, medan dei oversjøiske cruiseskipa kjem i juni-august, saman med ekspedisjonsskipa.

Spreiing av cruiseskipanløpa over tid?

I intervjuet vert det sagt at det ikkje er lett å fordele cruiseskipa utover ein lengre periode enn i dag, for å minske presset på hamna og på tilboda i byen. Det er mindre interessant for reisande å kome tidlegare om våren, eller lenger utpå hausten, på grunn av mindre dagslys og større fare for dårleg vêr. I tillegg påverkar klimaendringane med mildare temperaturar, større fare for ras og nedbør både ferdsel og produktutvikling der ein må ta om syn til både sikkerheit og trivsel (Visit Svalbard, 2022, Revidert Masterplan). Likevel viser det seg at ekspedisjonsskipa har teke til å strekke sesongen noko, frå april til oktober, medan hovudsesongen er mai til slutten av august (Visit Svalbard, 2022, Revidert Masterplan).

Cruiseskipa si organiseringa

I intervjumaterialet vert dei ulike cruiseskipa si organisering av besøket i Longyearbyen omtala som viktig for Longyearbyen og hamna si opplevinga av og erfaring med anløpet. Hovudbiletet er at dei konvensjonelle skipa er godt organiserte, har strenge rutinar på korleis dei skal opptre, «*det gjør at det er veldig enkelt å jobbe med de*».

Ekspedisjonsskipa vart derimot beskrive ved at mange ulike personar om bord har kvar sine ansvarsområde. Når alle tek kontakt mot land på eiga hand, kan trykket bli stort. I intervjumaterialet kjem det til dømes fram at ein agent på land kan motta 200 epostar frå eitt og same skip gjerne, noko som gjev Hamna sine erfaringar var at 2-3 ekspedisjonsskip per dag var best å handtere, medan 6-8 skip vart meir krevjande.

Det interessante er at hamna slik sett set ei form for tolegrense sjølv. På den eine sida vert det naturleg å spørje om det ikkje kan stillast krav til korleis reiarlag bør opptre. Dersom eit skip har med seg ei viss mengde passasjerar, bør reiarlaga vere klar over korleis Longyearbyen opplever deira anløp dersom ikkje det er godt organisert. På den andre sida er det avgjerande om dette er eit unntak, meir enn regelen ved skipsanløp. Hovudintrykket frå intervjumaterialet er likevel at eit godt organisert besøk av skip med 3000-

4000 passasjerar kan gje ei betre oppleving for både hamna og Longyearbyen, enn eit dårleg organisert besøk med langt færre passasjerar. Samtidig må ein nytte informasjonen med varsemd, då 5 intervju ikkje er statistisk representativt for næringslivet eller innbyggjarane. Likevel gjev intervju verdifulle innsikt i korleis utvalde aktørar opplever dagens cruisetrafikk og utgjer eit grunnlag for å undersøke vidare om organiseringa av ekspedisjonsskipa sine anløpa i Longyearbyen kan betrast.

Oppsummering og tilrådingar

Kaiplass og ankerplass ved Bykaia handterer talet på cruiseskipanløp, kapasiteten er god nok slik han er, i følge intervju, som peikar på det landbaserte tilbodet som størst kapasitetsutfordringar. Samtidig kjem det fram ei form for tolegrense i intervjumaterialet, som går ut på i 3-4 ekspedisjonsskip eller eit føretrekt tal på om lag 3000 passasjerar som kjem i land.

Tilrådingar

- Kan Svalbard Cruiseforum bidra til å utforme *krav* som blir stilt til cruiseskipanløp om å ha eit minimum av organisering av anløpet og passasjerane sitt opphald i land, særleg viss passasjertalet er av ein viss storleik?
- Kan Svalbard Cruiseforum bidra til å straumlinjeforme *kommunikasjon* med hamn og landbasert reiselivstilbod?
- Funna tyder på at det er behov for å tilby ein «*transportpakke*» til ekspedisjonscruiseskip for å sikre best mogleg organisering og utnytting av t.d. busstransport i Longyearbyen: Ein pakke som består et tilpassa tilbod av buss og taxi til ekspedisjonsskip, som gjer det enklare for Svalbard av buss og taxi å planlegge og utnytte busskapasiteten?

3.4 Økonomisk tolegrense

Her vi vil sjå på kva inntekter vi finn i Longyearbyen frå cruiseturisme, nærare bestemt frå hamneavgifter, skip sine kjøp på land og dei to typane cruiseturistar sitt forbruk på land. Målet er å sjå økonomisk gevinst i samanheng med til dømes kva slags miljømessig eller sosial påverknad cruisetrafikken bidreg til. Spørsmålet er om det er mogleg å setje ei nedre grense for kor mykje ulike aktørar i Longyearbyen (lokalsamfunnet, næringslivet eller lokalstyret/hamna) bør tene på cruisetrafikken?

Hamneinntekter frå cruiseskipanløp

Hamneavgiftene frå cruiseskipanløpa består av dels faste avgifter og dels avgifter som vert bestemt ut frå skipa sin storleik (sjå juridisk tåleevne). Skipa kjøper også teneste frå hamna. Cruiseskipanløpa er viktig inntektskjelde for Longyearbyen hamn. I intervjuet kjem det fram at hamneinntektene frå dei store konvensjonelle cruiseskip er langt større enn hamneinntekter frå ekspedisjonsskipa. I studien «Cruise study Svalbard» (AECO, Visit Svalbard & Epinion, 2019) vert inntektene frå både oversjøiske cruise og ekspedisjonscruise estimerte til å vere 110 millionar i 2018, men så langt vi kan sjå, er ikkje tala differensierte nok til at det kjem fram kva som er hamneinntektene frå ekspedisjonscruise og frå oversjøiske cruise. Tala er rett nok nokre år gamle, men er per i dag den nyaste studien som tek med inntekter frå dei kategoriane cruise skip og dei tilhøyrande passasjerar sitt forbruk i land. I intervjuet vert også framlegget om setje grense for maks 500-700 menneske om bord i skip til Svalbard (NOU 2022:1, «Cruisetrafikk i norske farvann og tilgrensende områder», sjå juridisk tolegrense) nemnt, og ei slik innskrenking kan bety mykje for økonomien til hamna i Longyearbyen. Utan dei store cruiseskipa fell ei betydeleg inntektskjelde vekk, som gjer at hamna truleg må ta betre betalt frå andre kundar i framtida. Når det gjeld spørsmålet om auka prisar i hamna vil påverke reiarlaga, slik at dei vegrar seg for å kome til Longyearbyen, er cruiseturismen venta å auke. Rapporten «Eksportpotensial for norske næringer» (Jakobsen, Aslesen, Erraia og Trandem, 2023) peikar på forventningar om ein ytterlegare vekst i cruiseturismen på Norge, og særleg i

ekspedisjonscruisa. Det er difor grunn til å tru at attraktiviteten til Longyearbyen og Svalbard likevel vil halde fram då etterspurnaden etter naturbaserte opplevingar, mindre overfylte reisemål og «ekte og unike opplevingar» (ibid, s. 47) aukar. I tillegg har innføringa av Tungoljeforbodet frå 2022 ikkje lagt stor dempar på cruisetrafikken, noko som tyder på at cruise er ei tilpassingsdyktig næring. Spørsmålet vert då kor stor ein eventuell prisauka i hamna vil bety for ekspedisjonscruise? Kva kan eit scenario utan oversjøisk cruise til Longyearbyen fortelje om eit framtidig cruiseturisme i Longyearbyen? Kva vil det bety for inntektene til hamna og det landbaserte reiselivet? Eit anna scenario bør også sjå på korleis eit strammare miljøregelverk vil ha innverknad på ekspedisjonscruise. Kva skjer dersom ekspedisjonscruisa må redusere omfanget og endre seglingsrutene og ilandstigingspunkta? Og vidare, korleis kan ekspedisjonscruise omstille seg til strengare miljøkrav? Ligg her er eit moglegheitsrom for Visit Svalbard i utvikle attraktive produkt som gjer at ekspedisjonscruisa vil bruke meir tid i sjølve Longyearbyen? Dette vil bety at også innreise- og utreisetidspunkta for turistar som skal på ekspedisjonscruise kan bli påverka, slik at turistane får lenger opphald si i Longyearbyen enn i dag. Her kan aktivitetstilbydarar og overnattingsstadar i fellesskap vurderer forslag om å tilby minimum opphaldstid i Longyearbyen. Dette vil vere i tråd med tilrådingar i Nasjonal reiselivsstrategi 2030 (s.44): «Økt oppholdstid, bidrag til sesongutvikling og økt bruk av lokale leverandørar kan gi same verdiskapingseffekt lokalt med et lavere antall besøkende og redusert avtrykk»

Samla lokal verdiskaping frå reiselivet på Svalbard

Utviklinga i turismen si lokale verdiskaping på Svalbard har vore stor, og Svalbard har hatt den største veksten i opplevingsbransjen i norsk reiseliv, og med ein auke på over 1000% i perioden 2004-2017 (Jakobsen mfl., 2021). Cruiseturismen utgjer to av tre hovuddelar og i 2019 var den *samla lokale omsetnaden* på heile Svalbard (Visit Svalbard 2022, s. 23) som følgjer:

- konvensjonelle cruise 40 000 passasjerar gjev omsetnad på 31,8 mill.
- ekspedisjonscruise 22 000 passasjerar gjev omsetnad på 97,4 mill.
- landbasert turisme står for 77 000 turistar og omsetnad på 851 mill.

Tala er henta frå fleire hamner enn Longyearbyen (Barentsburg og Ny-Ålesund), men differensierer ikkje mellom inntekter frå dei ulike hamnene. Her er det behov for å meir detaljert kunnskap om den lokale verdiskapinga i sjølve Longyearbyen.

Dette fører oss vidare til spørsmålet, kva slags lokal verdiskaping har det høge talet cruisepassasjer betydd for Longyearbyen? I følgje Innovasjon Norge blir 19% av cruiseturistar sitt forbruk lagt att på land (Visit Svalbard, 2022, Revidert Masterplan, s. 30). Lindstrøm og Slettebø viser i SSB-rapporten «Samfunnsforhold på Svalbard» (2023, s. 32) at i takt med nedskalering av bergverksdrifta har turisme blitt viktigare for store delar av næringslivet på Svalbard. Tre næringar har turisme som særleg viktig for aktiviteten; «overnatting- og servering, varehandel og reparasjon av motorvogn, og forretningsmessig tenesteyting» I perioden 2015-2022 stod 80 % av omsetninga frå desse tre næringane frå sal til tilreisande, i tillegg til at fleire av desse tilboda rettar seg mot fastbuande. I følgje SSB var den samla omsetnaden frå turisme i 2022 på 10 41⁵ millionar NOK (SSB, Faktaside, Svalbard, 2024). (<https://www.ssb.no/svalbard/faktaside/svalbard>). Det er ikkje mogleg å trekke ut inntekter frå cruiseturisme i frå desse tala, slik vi kan sjå.

Konvensjonelt cruise og ekspedisjonscruise – forbruk i land

I 2017 gjennomførte Epinion undersøkingar av forbruket frå cruisepassasjerar på Svalbard (Innovasjon Norge/Epinion, 2018): I 2017 kom

- 44 336 konvensjonelle cruiseturistar til Svalbard, og la att i snitt ca 675 NOK pr. person som går til Svalbard.
- 14 000 turistar på ekspedisjonscruise, og la att i snitt ca 1 050 NOK pr. person som går til Svalbard.

Hovudfunnet i 2017 er at turistar på ekspedisjonscruise legg att meir pengar enn turistar på konvensjonelle cruise. Samtidig reiser funna spørsmålet kva desse pengane vart brukte på? Kva vart nytta til ekskursjonar på land, kva gjekk til mat og drikke, eller suvenirar? Og, ikkje minst, kvar er det rom for å bruke

⁵ I desse tala er ikkje varehandel og reparasjon inkluderte, men overnatting og servering, forretningsmessig tenesteyting, og kultur, underhaldning og fritid.

meir pengar? Var turistane på jakt etter noko dei ikkje fann, eller rakk dei ikkje innom stadar dei gjerne ville besøke? I tillegg kan ein bore djupare i kategorien ekspedisjonscruise for å undersøke om det finst ulike typar ekspedisjonscruiseturistar når det gjeld forbruk. Her er det behov for meir kunnskap.

I 2018 vart ei ny undersøking gjennomført av Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO), Visit Svalbard og Epinion (2019) av den samla økonomiske effekten av konvensjonelt cruise og ekspedisjonscruise. Dei samla inntektene frå cruise i 2018 vert oppgitt til 110 millionar. Hovudbodskapen i rapporten er at ekspedisjonscruiseskip brukar 5,2 gongar så mykje pengar i land per passasjer, enn kva konvensjonelle cruiseskip gjer:

- Ekspedisjonscruise totalt forbruk i land på 4,235 NOK
- Konvensjonelle cruise totalt forbruk i land på 810 NOK

Talet ovanfor viser kor mykje dei totale inntektene frå ekspedisjonscruise og konvensjonelle. Dersom ein vil vite kor mykje passasjerane frå dei ulike skipa brukar, og kor mykje skipa legg att, får vi følgjande tal (som også blir vist i tabellen under):

- Ein passasjer på ekspedisjonscruise legg att 960 NOK på land og skipet legg att 3 275 NOK per passasjer.
- Ein konvensjonell cruisepassasjer legg att 425 NOK på land og skipet legg att 380 NOK per passasjer.

Skilnaden i forbruk konvensjonelle cruise vs ekspedisjonscruise:

	Totalt forbruk	Skipet sitt forbruk i land per passasjer	Passasjerens sitt forbruk i land
Konvensjonelle skip	810 NOK	380 NOK	425 NOK
Ekspedisjonsskip	4 235 NOK	960 NOK	960 nok

Svakheiter med forbruksstudiane

Undersøkingane frå 2017 og 2018 gjev eit bilete av korleis forbruket fordeler seg mellom konvensjonelle cruise og ekspedisjonscruise, men framleis manglar vi nokre innsikter som kunne ha vore nyttige.

For det første er det uklart kor store tal som gjeld berre Longyearbyen. Det står ikkje eksplisitt kva hamner tala stammar frå, ein må difor gå ut frå at tala gjeld Longyearbyen, Barentsburg og Ny-Ålesund. Dette kan innebere at tala som gjeld berre Longyearbyen i kan vere lågare, men spørsmålet er om det er særleg mange cruiseanløp i Barentsburg.

For det andre er spørjeskjema som gjaldt kjøp av teneste frå lokale tilbydarar formidla berre til Pole Position Logistics (samt European Cruise Service og Port of Longyearbyen)(Innovasjon Norge/Epinion 2019, s. 5). Rapporten oppgjev at dette utelet eventuelt kjøp av konvensjonelle cruise hjå andre tilbydarar enn desse, men grunngjev ikkje kvifor ei slik avgrensing vart gjort. I ein økonomisk ringverknadsanalyse av cruiseturismen ville ein ha fått eit meir komplett bilete ved å inkludere alle tilbydarar, uansett organisering.

For det tredje er 2019-rapporten metodisk noko uklar. Det kjem ikkje tydeleg fram korleis rapporten har kartlagt forbruket til konvensjonelle cruiseturistar, kvar kjem desse tala frå? Til dømes vert det oppgitt at web-survey er gjennomført blant passasjerar på ekspedisjonscruise, men ikkje for oversjøiske cruisepassasjerar (AECO, Visit Svalbard & Epinion 2019, s. 4). Dette gjer at ein ikkje får samanliknbar tal for begge cruiseformene.

Kva ligg bak skilnadane i forbruk?

Ei av årsakene til at ekspedisjonscruiseskipa legg att mykje pengar i land, er at enkelte ekspedisjonsskip, med 12 passasjerar om bord, bunkrar mat i Longyearbyen til gjestane om bord. Desse skipa går i seglas rundt Svalbard-øygruppa, medan Longyearbyen er berre ei av fleire hamner for dei konvensjonelle skipa. I intervjuet vert proviantering trekt fram som ei betydeleg inntekt for matbutikken, *«de er stort marknad for oss»*.

Det vert også nemnt i intervjuet at ein ikkje opplever at passasjerar frå konvensjonelle cruise legg att så mykje pengar på mat og drikke, *«de har jo alt om bord»*. I staden legg dei heller att meir pengar på suvenirar og Longyearbyen har tax-free ordning som også lokkar mange til å handle.

Det var teikna eit tydeleg bilete i intervju av ekspedisjonscruisa, som gjev betre omsetning på land, enn dei konvensjonelle: *«Når ekspedisjonscruisene er innom, så er det bedre omsetning».*

Ein annan faktor som spelar inn på cruiseturistar sitt forbruk i hamnene er kor mange timar dei har i land. Ein studie frå cruiseturisme og forbruk i Bergen (Seeberg, Haugland, Løge, Aalen og Jakobsen, 2018) viser at forbruket er høgare blant dei som er lenger i land, enn dei som er i land kortare tid. I Bergen var litt over halvparten av passasjerane mellom 3-6 t på land, medan mange også er 9 t på land. Samtidig aukar ikkje forbruket i land proporsjonalt med antal timar i land I følgje den same rapporten. Trenden ser imidlertid ut til å gå mot lenger liggetid i Bergen hamn. I følgje ein analyse av cruisepassasjerar sitt bevegelsesmønster i Bergen i 2019 og 2021 (Amland reiselivsutvikling, 2021) er det meir vanleg med liggetid på 9-10 timar i Bergen hamn, medan trenden går mot ytterlegare lengre liggetid. I følgje denne rapporten vurderer Bergen hamn også å betre framheve aktivitetstilbodet i Bergen, og gje rabatterte hamnevederlag som verkemiddel for få fleire anløp på ettermiddag og som ligg over til neste dag. Vidare vurderer hamna også å innføre minimum liggetid på 10 timar. Vidare trekk Amland reiselivsutvikling (2021) fram at Bergen kommune tidlegare har vedteke å setje tak på 8000 cruisepassasjerar per dag og maks 3 cruiseskip i hamn per dag, noko dei har lukkast med å innføre. Ordninga er gjeldande i dag, medan eitt fjerde cruiseskip kan få legge til dersom det kan koplast til landstraum (Visit Bergen.com). Samtidig kan det nemnast at ordninga ikkje vart innført utan protestar frå det landbaserte næringslivet, som fryktar inntektstap, samt det vart reist tvil om Havne- og farvannsloven tillot slike begrensingar (Bergens Tidende, 24. oktober 2018, *Mener begrensinger i cruisetrafikken kan gi inntektstap for Bergen*).

Poenget som vi vil fram til er ser ut til at det er rom for ei begrensing av crusetrafikk i Havne- og farvannsloven, ifølgje det som vert kalla «Iverksettingsrundskriv». I NOU 2023:10 (Leve og oppleve, 2023, s. 152) står det følgjande: Iverksettingsrundskriv om havne- og farvannsloven opplyser at: «Dersom havnen innretter sin havnevirksomhet gjennom bemanning, åpningstider eller lignende, slik at den for eksempel bare kan ta imot mindre

cruiseskip med et mindre antall passasjerer, eller at åpningstidene for cruiseterminalen bare gjør det mulig å ta imot et visst antall skip i døgnet, vil dette være innenfor begrepet «så langt kapasiteten i havnen tilsier det».

Samtidig vert det i NOU 2023:10 (Leve og oppleve, 2023, s. 152) tilrådd å utarbeide ei nasjonal rettleiar for å beskrive kommunane sitt handlingsrom til å utvikle cruiseturisme på ein berekraftig måte innanfor plan- og bygningslova, og havne- og farvannsloven.

For Longyearbyen er det også interessant å trekke fram at opphaldstida til skipa framstår som relativt lang, samanlikna med Bergen (3-6-9 t). I følge statistikk frå hamna kjem mange skip inn om morgonen og dreg att om kvelden, dvs skipa ligg ved land i 10-12 timar. Dette skulle gje passasjerane god anledning til å gjennomføre aktivitetar, shoppe eller kjøpe mat og drikke i land. Spørsmålet er kor godt næringslivet på land utnyttar dette tidsvindauga?

Oppsummering og tilråding

Dei to formene for cruisetrafikk til Longyearbyen gjev økonomisk gevinst til Longyearbyen, men gevinsten framstår som noko ulikt fordelt. For det første gjev dei oversjøiske cruisa god inntening for hamna, men legg mindre att på land. Ekspedisjonsskipa gjev mindre av seg i hamneinntekter, men tilfører det landbaserte reiselivet meir enn passasjerane frå oversjøiske cruiseskipanløp. Dette tyder på at for enkelte aktørar (hamn, aktivitetstilbydarar, matbutikk, museum) er cruiseturismen innanfor ei form for økonomisk tolegrense, altså kva begge typar cruiseturisme bør legge att av inntening for å forsvare eventuelle ulemper. Samtidig er det ikkje klart nok kvar pengane går, særleg når det gjeld det landbaserte reiselivet.

Funna tyder på at i alle fall hamna sine inntekter frå oversjøiske cruiseskip er innanfor ei (nedre) økonomisk tolegrense. Ekspedisjonsskipa er til ein viss grad innafør, men på grunn av den krevjande organiseringa (sjå Hamna si tolegrense) har hamna forsøkt å avgrense antal ekspedisjonsskip frå 6-8 til 3-4 per dag.

Tilråding

- Undersøke nærare kva inntekter det landbaserte reiselivet har frå begge typar cruise.
- Undersøka i kva grad det er interessant å prøve å påverke liggetid til dei ulike cruiseformene.
- Kan økonomiske verkemiddel påverke til å forlenge liggetida eller tidspunkt for skipsanløp?
- Undersøke i kva grad ein kan påverke turistar som skal på ekspedisjonscruise til å ha eit minimumsopphald i Longyearbyen, anten før eller etter ekspedisjonscruiset.
- Kan vere nyttig å få Bergen hamn sine erfaringar med å regulere cruisetrafikken (setje tak og påverke liggetid ved land).

3.5 Sosial tolegrense

Den sosiale tolegrensa vert forstått som ei turismeutvikling som ikkje skapar negative verknader for lokalsamfunnet eller negative opplevingar for dei besøkande (Goodwin, 2017). Vi fokuserer i denne delen mest på innbyggerane i Longyearbyen og deira haldningar til cruiseturismen, med utgangspunkt i innbyggerundersøkinga som vart utført i 2021 (Enger, 2022). Fem intervju med representantar frå næringslivet, lokalstyret og hamna er utført for å bore djupare i synet på cruiseturismen og eventuelle flaskehalsar. Føremålet er å avdekke om trykket på enkelte dagar gjer at ei smertegrense er nådd. Vidare vil intervjuja også forsøke å avdekke om det finst eit handlingsrom for å betre situasjonen på slike dagar. Det er viktig å understreke at fem intervju utgjer ikkje eit stort materiale og er statistisk representativt for innbyggerane eller næringslivet. Intervjuja er best eigna til å avdekke om det er grunnlag for å undersøke nokre nærare. Så må vi minne om at utgangspunktet for intervjuja er ei stor generell tilfredsheit blant innbyggerane med reiselivet generelt. Samtalane vi har hatt med informantane har som sagt handla om å bore djupare i kva dei ikkje er tilfreds med, og korleis dette eventuelt kan betrast. Vi trekk også inn funn frå forskingsprosjektet [Balancing Act](#), Kaltenborn (under arbeid), der befolkninga i Longyearbyen sine haldningar til turismen på Svalbard er del av ei større undersøking. Vi må ta eit lite atterhald når det gjeld Kaltenborn (under arbeid) då analysane er førebelse og må brukast med varsemd.

Innbyggerane er positive til reiselivet generelt

Innbyggerundersøkinga (Enger, 2022) viser at fleirtalet, 74% av innbyggerane i Longyearbyen, er positive til reiselivet, fordi reiselivet mellom anna bidreg til å utvikle lokalsamfunnet: som til dømes arbeidsplassar, næringsutvikling og stabilitet og forutsigbarhet i lokalsamfunnet. 88 % av innbyggerane meiner reiselivet bidreg til eit godt servicetilbod i Longyearbyen (butikkar, restaurantar, opplevingar, arrangement), og nesten like mange, 84 %, meiner at reiselivet bidreg til at innbyggerane får godt tenestetilbod. Tidsaspektet, altså kor lenge innbyggerane har budd på Svalbard, vert også kommentert i undersøkinga. Det er fleire som er positive til reiselivet blant dei som har budd

på Svalbard inntil 6 år, enn blant dei som har budd 6 år eller meir. Kaltenborn (under arbeid) finn også at aukande bulengde er korrelert med aukande negativ haldning til mange turistar om vinteren. Spørsmålet som vi vil stille er om dei som har budd lengst på Svalbard har opplevd ei størst endring, det vil seie auke i cruiseturismen, og difor lettare kan samanlikna Longyearbyen med før og notid?

Det er også verd å ta med at 73 % av innbyggerane meiner det er viktig å oppretthalde Longyearbyen som reisemål og 64 % av innbyggerane meiner at det turismen og turistar er ein berikelse for Longyearbyen. Dette meiner vi også er teikn på generell tilfredsheit med Longyearbyen. Kaltenborn (under arbeid) har undersøkt ulike bransjar sine haldningar til at turisme er utpeika som ein av berebjelkane for Longyearbyen i framtida. Ikkje overraskande finn han at reiselivssektoren er mest positiv, medan bygg og anlegg er minst positive til reiselivsnæringa. Differensieringa i bransjar kan vere med å bidra til at Kaltenborn (under arbeid) skriv at befolkninga samla sett er svakt negativ til turismen på Svalbard. Samtidig skil ikkje denne undersøkinga mellom ulike former for turisme, eller ulike segment, i spørsmåla. Det er difor ikkje mogleg å vite om det er all turisme, individuelle besøkande eller cruisepassasjerar som respondentane har i tankane når dei svarar. Dette kan vere noko av årsaka til at Kaltenborn (under arbeid) sine funn skil seg noko frå Enger (2022) si lokalsamfunnsundersøking.

Meir positive til ekspedisjonscruise enn til konvensjonelle cruise

Sjølv om dei fleste (74%) i innbyggerundersøkinga (Enger, 2022) er positive til reiseliv generelt opplever innbyggerane *enkelte dagar* under høgsesongen om sommaren som krevjande, når mange cruisepassasjerar går i land samstundes. I følgje (Enger, 2022) er det noko fleire som meiner at det er for mange turistar i løpet av eit år (45%), enn dei som meiner at det er passeleg med turistar (37%), eller som meiner at det er for få turistar (16%). Vidare synest litt over halvparten, 58%, av innbyggerane, at det er for mange turistar på enkelte dagar, og tidspunktet for desse dagane er på sommarstid.

Liknande funn kjem også fram i undersøkinga til Kaltenborn (under arbeid), der eitt av hovudtrekka for befolkninga samla sett er at dei tykkjer det er for mykje turisttrafikk i Longyearbyen om sommaren (tema kontakt med turismen). Svara spesifiserer imidlertid ikkje om det er visse typar turistar eller all turisme generelt som respondentane viser til. Derimot viser Kaltenborn (under arbeid) bransjespesifikke skilnader blant respondentane, der reiseliv, turoperatør, overnatting og til ein viss grad varehandel er meir positive til alle sider ved turismen enn alle andre bransjar.

Sjølv om ganske mange (88 %) i innbyggerundersøkinga (Enger, 2022) meiner reiselivet bidreg til eit godt servicetilbod i Longyearbyen (butikkar, restaurantar, opplevingar, arrangement), er det berre litt over halvparten av dei som svara på undersøkinga (54%) som synest at reiselivet bidreg til bulyst og trivsel. Mykje på at det er cruiseturismen i sommarsesongen som bidreg til å redusere innbyggerane sin trivsel og bulyst, fordi enkelte dagar vert opplevde som at det kjem for mange turistar. Samtidig er det differensiert mellom dei ulike typa cruise. Fleirtalet av innbyggerane, 74%, er negative til konvensjonelle cruise. Derimot er 70% positive til ekspedisjonscruise, medan berre 17% av innbyggerane er svært eller litt negative til ekspedisjonscruise.

Kaltenborn (under arbeid) trekk også fram at innbyggerane synest at turisme gjev eit visst bidrag til vekst, utvikling og nye verksemder (tema effekt av turismen), der bransjane reiseliv, overnatting og servering gjennomgåande støttar oppfatninga om at turismen gjev positive effektar. Skilnadane mellom bransjane i synet på turismen i Longyearbyen reiser spørsmålet om det er slik at utan føremonane ved å vere i reiselivsbransjen vert ulempene ved turismen for store?

Meir irritasjon enn reelt hinder?

Med utgangspunkt i innbyggerundersøkinga (Enger, 2022) var vi kjende med at innbyggerane opplever *enkelte dagar* under høgsesongen om sommaren som krevjande, når mange cruisepassasjerar går i land samstundes. I dei fem intervjuva forsøkte vi å bore djupare i kva dette inneber. Det kjem fram at

innbyggerane sine negative haldningar til cruise handlar meir om irritasjon over denne type turisme, enn at folk blir hindra i å utføre daglege gjere mål, eller at cruisepassasjerane skapar reelle problem. Det mest vanlege folk opplever – og kanskje det minst problematiske – er å måtte stå i kø på posten eller butikken. Vidare må ein reservere bord på kafé eller restaurant på ettermiddagen, viss ein vil ha ein stad å sitje. Kapasiteten på utestadane vert omtala som svært god i høve innbyggartalet på ca. 2500 personar. Ei opteljing viser at 7 stadar har kapasitet til mellom 50-100 personar, 7 stadar med plass til 100-200 personar, og 3 stadar med plass til 20-50 pers (Visit Svalbard, epost des. 2023). Pågangen på kafé og restaurantar kan også skuldast turistar generelt, ikkje berre cruisepassasjerar. Samtidig reflekterer den eine informanten over at når du vel å busetje deg i Longyearbyen, «*må du nesten leve med det. Det er jo en del av pakka*». Informanten refererer då til å måtte reservere bord.

Mangel på fortau mellom Bykaia og Longyearbyen sentrum var eit anna irritasjonsmoment. Dette gjer at cruisepassasjerane går midt i vegen og kan vere til hinder for trafikken langs vegen. Når litt større køyretøy, som buss eller hjullastar ferdast samtidig med cruisepassasjerar, oppstår det i følgje ein av informantane «*trafikkork*».

Eit anna element, som kjem fram i intervjuet, er at mange ekspedisjonscruise (hovudsakleg 12 passasjer-skip) kjøper matvarer på Svalbardbutikken, og, i følgje intervjuet, då kjøper dei opp alt som finst av fersk frukt og grønt. Dermed får ikkje innbyggerane tak i dette, men må vente på nye forsyningar frå fastlandet då det ikkje finst andre matbutikker. Dette er nok den negative erfaringa som i størst grad tek noko i frå innbyggerane. Det er ikkje klart om dette er enkeltepisodar som set seg i minnet til folk, eller om dette skjer ofte.

I intervjuet spurde vi informantane om dei synest Longyearbyen er nær smertegrensa for omfanget av cruisetrafikken og vi fekk ulike svar. Ein viste til at det allereie var ganske fullt, «*fullt på hamner, fullt på flyplass, billettprisane blir dyre for folk flest ... viss du skal ned (til fastlandet) i juli, kan du ikkje være sikker på å få billett til den dagen du vil*». Ein annan antyda kva antal

cruisepassasjerar som fungerte best for Longyearbyen å ta i mot i løpet av ein dag, frå 2000 til 3000 passasjerar. Ein annan meiner at konvensjonelle cruise ikkje høyrer heime i Longyearbyen og at ein heller berre ta i mot ekspedisjonscruise, fordi desse passasjerane er genuint interesserte i Svalbard. Ein anna informant meinte at 1500-2000 var noko byen klarte «å svelge unna».

Innbyggerundersøkinga frå 2021 (Enger, 2022) viste at folk er stort sett positive til måten turistane oppfører seg på, men meiner at det er enkelte turistar som ikkje tek omsyn til henholdsvis lokalbefolkning eller natur. Kaltenborn (under arbeid) undersøker også innbyggerane sin kontakt med turismen. Av dei 20 påstandane i tema «kontakt med turismen» kjem påstandane «turistane skapar trafikkfarlege situasjonar i Longyearbyen», og «turistane tek seg til rette, utan hensyn til lokalbefolkningen» høgt på likertskalaen. Det er ikkje kjent kva som er meint med at turistane tek seg til rette med, verken i Kalteborn (under arbeid) eller i innbyggerundersøkinga (Enger, 2022).

Samtidig må ein hugse på at ikkje alle innbyggerar er involverte i eller har turisme som levebrød. Desse innbyggerane kan kanskje oppleve den største irritasjonen ved køar, folk i gatene eller at flya blir oppbestilte, fordi dei ikkje ser så tydeleg kva gevinstane frå turismen. Kaltenborn (under arbeid) sine funn støttar opp om dette, i og med at han finn bransjespesifikke skilnader blant kven som er mest og minst positive til turismen. Er det då på sin plass å spørje om oppsidene ved reiselivet må kommuniserast betre til alle innbyggerane i Longyearbyen?

Tilfredse besøkande

Når det gjeld besøkande sine opplevingar av reisemålet (Enger, 2022b) får vi ikkje tak i cruisepassasjerar sine meiningar i gjesteundersøkinga frå 2021. Utvalet dekkjer individuelle reisande som besøkte Svalbard minimum 1 gong i løpet dei siste 4 åra (2018-2021). Turistar som kjem til Svalbard er kjenneteikna av å ha høg utdanning, gjennomsnittsalder er 51 år for norske turistar, medan utanlandske turistar er noko yngre, 46 år i gjennomsnitt.

Motivet for reisa er natur, naturfenomen og dyreliv. Viktigaste funnet som er relevant for tolegrenseanalysen, er at det er høg overordna tilfredsheit med opphaldet blant dei individuelle reisande. 91% svarar at dei vil tilrå Svalbard til andre reisande, noko vi meiner er teikn på at besøkande til Longyearbyen er nøgde.

Oppsummering og tilråding

Innbyggerundersøkinga (Enger, 2022) teiknar eit bilete av innbyggerane sitt forhold til reiseliv generelt, som positivt. Kaltenborn (under arbeid) minner oss om at det er skilnad på om innbyggerane arbeider i reiselivsbransjen eller ikkje. Sistnemnde er minst positive til turismen. I intervju har vi bora djupare i innbyggerane sitt forhold til cruisetrafikken og kva dei er minst tilfreds med. På den eine sida er dette ein «del av pakken» når du bur i Longyearbyen, og ulempene som vert trekt framstår meir som irritasjon, enn eit reelt hinder i å utføre daglege gjere mål. Irritasjonen over å måtte reservere bord på restaurant kan også sjåast på som noko motsetningsfullt, når det er nettopp turismen som er med på å oppretthalde dette tilbodet i Longyearbyen. I forhold til innbyggartalet på ca. 2500 menneske har Longyearbyen eit relativt stort tilbod av kafé- og restaurantlivet, som turismen som sagt bidreg til å halde liv i.

Samtidig må vi stille spørsmålet om innbyggerane sin irritasjon toler ein vedvarande auke i cruiseskipanløp? Eit meir relevant spørsmål vil vere om fastbuande toler betre ein auke i ekspedisjonsskip enn av dei konvensjonelle skipa? Kan enkle tiltak bøte på irritasjonen, som betre informasjon eller styring av provianteringa? Samtidig ser innbyggerane meir positivt på ekspedisjonscruise fordi desse turistane i mindre grad opptre i store grupper, slik passasjerar frå dei «store kvite» i større grad gjer, samt at dei framstår som meir interesserte i Longyearbyen og Svalbard.

For å kunne seie noko meir om den sosiale tolegrensa, kunne ein med fordel av bore djupare i kva innbyggerar som ikkje har noko med reiselivet å gjere, legg i sine negative vurderingar, slik Kaltenborn (under arbeid) viser. Samtidig er dei fem intervju ganske eintydige på at det i daglege er meir irritasjon enn eit reelt

hinder dei erfarer. Så kan sjølvst sagt svara vere farga av at informantane også representerer verksemdar som har inntekter frå cruise. Det er ikkje usannsynleg at dagens cruisetrafikk er innanfor sosial tolegrense når ein legg Saveriades (2000) si forståing av sosial tolegrense til grunn, som peiker på at turismen ikkje bør ha uakseptabel påverknad på lokalsamfunnet. Irritasjonen som er vist til ovanfor er ikkje kva vi vil tolke som *uakseptabel* påverknad. Men, reisemålet kan vere tent med tiltak som kan minske irritasjon og skape betre forståing for positive følgjer, som inntektene som turisme generelt tilfører lokalsamfunnet og konkrete følgjer som eit godt kafé og restaurantliv, til dømes.

Tilrådingar

- Kan betre *informasjon* til innbyggjarane om skipsanløp og antal cruisepassasjerar som skal gå rundt i byen vil vere hjelpemiddel for å planlegging eller førebuing?
- Betre *informasjon* om dei positive ringverknadane av reiselivet generelt, for til dømes kafé og restauranttilbodet? Er alle innbyggjarane like klare over dette?
- Kan *medverknad* i eller ei anna form for involvering i til dømes Svalbard Cruiseforum bidra til å skape god prosess, som gjev innbyggjarar ei kjensle av medverknad, av å bli sett og høyrde, slik Turtum (2016) viser frå Flåm?
- Når det gjeld måten cruiseskipa opptrer på, kan ein spørje om det er mogleg å stille meir *krav* tilbake til reiarlaga, til dømes om sal av matvarer gjennom førehandstinging, ikkje direkte i butikk. Å prioritere innbyggjarar framfor besøkande kan minske irritasjonen.
- Etablere uformelle møtestadar mellom fastbuande og cruisepassasjerar frå konvensjonelle cruise og ekspedisjonscruisa, der det å møte fastbuande og høyre om livet i Longyearbyen er ein attraksjon. «Meet a local»! Og motsett, finst det fastbuande som kan vere interesserte i kome i prat med reisande på ekspedisjonscruisa? Kan eit slikt kultur møte vere med og minske irritasjonsmomentet blant fastbuande?
- Utforske moglegheiter for fastbuande å kome om bord i cruiseskipa, omvising, restauranttilbod osv?

3.6 Visuell tolegrense

Denne dimensjonen dreier seg om i kva grad cruisetrafikken påverkar Longyearbyen reint visuelt, kor synleg cruiseturismen er i gatebiletet og i kva grad dei dominerer eller ha noko påverknad på den vesle sentrumskjerna i byen? Amland reiselivsutvikling (2022) skriv i ei tolegrenseanalyse av Stavanger at ei visuell tolegrense er heilskapsinntrykket av eit område, nærare bestemt siktlinjer, kvalitet på bygg, omgjevnader og opplevinga av staden der aktiviteten pågår.

Når det gjeld siktlinje, er ikkje cruiseskipa eller hamna i Longyearbyen del av sentrum, då dette er lokalisert ca. 2 km ut av sentrum. Dermed er ikkje skipa synlege frå byen. I intervjumaterialet finn vi ingen utsegner om det visuelle som gjeld cruiseskipa eller hamna. Det som blir trekt fram i intervjuet er derimot passasjerane som ein ser går rundt i byen og er attkjennelege som turistar:

«Det er klart storcruise er det som synes mest i byen når vi har en befolkning på 2500 mennesker. Selv om veldig mange av dem reiser bort på sommeren, så er det ganske massivt når et skip med 3-4000 gjester ombord kommer og går i land».

Ein av informantane peika på at særleg turistar frå det oversjøiske var lette å kjenne att. Som vist i Sosial tolegrense, vart dei omtala som at dei kjem i grupper og gjerne litt for tynt kledde for Longyearbyen. For den eine informanten virka det som at synet av desse turistane fungerte som ein påminnar om ei turismeform som ikkje passa så godt saman med øvrig turisme, ekspedisjonscruise eller individuelle reisande. Passasjerar som hørde til ekspedisjonsskipa var visuelt attkjennelege ved verdifull handbagasje, fotoutstyr, når dei til dømes vitjar museet.

I innbyggerundersøkinga (Enger, 2022) vert dei mest positive og mest negative sidene ved reiselivet kartlagt. Heller ikkje her vert den visuelle opplevinga av Longyearbyen, cruiseskipa eller hamna trekt fram. Men det vert framheva som positivt at Longyearbyen er blitt ein meir urban by og eit meir dynamisk lokalsamfunn, som i og for seg kan vere del av visuell oppleving av byen. På same måte som i intervjuet viser innbyggerundersøkinga til at det er for mange

menneske i byen ved cruiseanløp, som også kunne ha rørt ved visuell tolegrense. Vidare i innbyggerundersøkinga vert masseturismen trekt fram som noko negativt ved reiselivet, men ikkje som direkte kan seiast å gjelde det visuelle men meir om masseturismen sitt nærvær fordi det «forstyrre sjela til Svalbard, fred og ro». Det er vanskeleg å vite kva som ligg bak utsegnene og korleis innbyggjarane ser nokon samanheng mellom masseturismen og at byen har blitt meir urban.

Oppsummering og tilråding

Det er dei oversjøiske cruisa som blir mest synlege og pregar bybiletet mest, hovudsakleg fordi det kjem størst grupper av passasjer inn i byen. Dette vert omtala nærare under sosial tolegrense. Når det gjeld visuell tolegrense generelt, er det meir naturleg å snakke om korleis reiselivsnæringa generelt, ikkje berre cruiseturisme, har sett sitt preg på bybiletet i Longyearbyen. Uteplassar, restaurant- og kafétilbod, hotell, attraksjonar, her er fleire visuelle aspekt som sjølvstøtt vert nytta av dei ulike cruiseturistane, men som i høg grad er utvikla for alle typar turistar og som ikkje minst innbyggjarane i Longyearbyen opplever som eit gode. Men, som påpeika ovanfor, verken innbyggerundersøkinga eller intervju materialet gjev klare teikn på at den visuelle opplevinga eller utforminga av Longyearbyen vert sett på som ei utfordring. Utfordringane som blir trekt fram, er meir knytt til det som er omtala under 3.5 Sosial tolegrense.

3.7 Longyearbyen si tolegrense

Denne siste dimensjonen i tolegrenseanalysen fokuserer på kva næringslivet i Longyearbyen tenkjer om dagens cruiseturisme, slik det framgår av intervjumaterialet. Næringslivet som er involvert i cruise er anten aktivitetstilbydarane, driv noko varehandel, eller dei tilbyr mat og seng til turistar før eller etter dei skal på ekspedisjonscruise. Det øvrige næringslivet, som ikkje hadde noko direkte inntening frå turismen, var noko ambivalent i synet på cruise. Det er nærliggande å tenkje at dersom ein ikkje har direkte inntekter frå næringslivet, er det desto viktigare at ein kjenner til dei indirekte gevinstante, som eit stort kafé og restauranttilbod til dømes. I følgje intervjuet ser ein då gjerne berre ulempene, som køar, dyre flybillettar og vanskar med å finne husvære

Ei anna generell ytring er at næringslivet er positive til dagens ekspedisjonscruise. For varehandelen, som har direkte inntekter frå proviantering, vert cruisetrafikken omtala som svært viktig. Ein av informantane uttalar at byen er nok nær ei smertegrense, men at det *«kommer an på øynene som ser»*. Vidare understrekar ein av informantane at det godt kan kome fleire cruisepassasjerar. *«Ikke de aller største båtene, men 1500-2000 passasjerer er liksom ikke noe problem å svelge unna her oppe»*. Ei grunngeving for ikkje å ta i mot fleire er toalettfasilitetane i byen, samt at det vert mange turistar i gatene slik at ein ikkje kjem fram med bil. I følgje intervjumaterialet finst det ikkje andre offentlege toalett i Longyearbyen, enn temporære portable WC'ar som vert sett ut sommarstid.

Når det gjeld busstransport frå cruisehamna, kjem det fram i eitt av intervjuet at ekspedisjonscruisa er krevjande som kunde. Til high-end segmentet sitt bestiller dei gjerne meir busskapasitet frå Svalbard Buss og taxi enn naudsynt, noko som legg beslag på busselskapet sine ressursar, som kunne ha vore betre utnytta. Dette heng litt saman med cruiseskipa si organisering (sjå Hamna si tolegrense), og i intervjuet vert det peika på at organisering av landtransporten ikkje bør ligge hjå cruiseskipet, men på land, for best kapasitetsutnytting.

Attraksjonar, som museet, opplever også at ekspedisjonscruise er ein type turistar dei gjerne ynskjer seg fleire av. Desse besøkande framstår som interesserte og her er truleg moglegheiter til å utvikle fleire interessante besøksopplevingar for framtida. Utfordringa som kjem fram i intervjuet er at turistane kjem som busslast, som vil seie litt for mange om gongen for den beste besøksopplevinga: *«Vi har et stort problem med bagasjeoppbevaring og toalettkapasitet hos oss. Både resepsjonen er helt sprengt når det her ser vi har»*. Mange av passasjerane på ekspedisjonscruise vitjar ofte Svalbardmuseet før eller etter cruiset. Det inneber at dei kjem med handbagasjen sin, anten før heimreise frå flyplassen, eller rett etter ankomst til Longyearbyen.

Bevegelsesmønsteret til cruisepassasjerane frå dei oversjøiske cruiseskipa er også prega av at liggetida i hamna er relativt lang, 10-12 timar (Anløpsliste Longyearbyen hamn, 2022). I følgje ein av informantane får dette slike følgjer: *«Ja, det er klart at det gir jo en helt annen dynamikk i byen de fordeler seg mye jevnere. For det er ikke det rushet ... alle skal i land samtidig»*.

Liggetida til dei konvensjonelle skipa påverkar altså korleis byen opplever cruiseturismen. Sjå også diskusjonen av cruiseskipa si liggetid i del 3.4. Økonomisk tolegrense.

Oppsummering og tilråding

Fokuset i denne siste dimensjonen gjeld Longyearbyen sentrum og korleis næringslivet opplever cruiseturismen. Det kjem frå at presset kan vere stort nok, ut frå toalettkapasitet og folk i gatene, eller storleik på resepsjonen i museet, anten det gjeld konvensjonelle cruiseturistar eller ekspedisjonsturistane. Her er også ein god del samanfallande med 5. Sosial tolegrense. Tilrådinga vi vil kome med liknar også i 5. Sosial tolegrense;

- Betre informasjon om cruiseturismen til øvrig næringslivet
- Permanente toalettfasilitetar kan minske belastninga på kafear og kjøpesenter
- Dialog i Svalbard Cruiseforum om det er antal cruisepasssjerar eller organiseringa av dei og opplegget deira som utgjer flaskehalsen for næringslivet, slik det også kjem fram i 3. Hamna si tolegrense.

4. KONKLUSJONAR OG TILRÅDINGAR

Oppdraget har gått ut på å utvikle eit kunnskapsgrunnlag for ei tolegrenseanalyse som vil inngå i vurderingar av framtidig cruiseturisme i Longyearbyen. Målet til oppdragsgjevaren Visit Svalbard er å utvikle og forvalte besøk til Longyearbyen på ein måte som gjer belastninga frå cruiseturismen mindre og samtidig skapar gode opplevingar for alle.

4.1 Behov for forbetringar i datagrunnlag, metodar og analysar for å gjere tolegrensevurderingar.

Vi har drøfta moglege tolegrenser for cruiseturismen til Longyearbyen ut frå dagens kunnskapsgrunnlag. Gjennom arbeidet har vi identifisert behov for ytterlegare kunnskap som vil gje eit endå betre grunnlag for å vurdere kvar tolegrensa bør setjast:

- Når det gjeld lokale **miljøutfordringar**, treng ein meir informasjon for å finne ut om ein eventuelt må setje opp reduksjonsmål. Rapporten *Grønn havn* og indikatorane til Innovasjon Norge når det gjeld cruisehamner i Merket for Bærekraftige reisemål gjev gode forslag til kva informasjon ein bør hente inn.
- Som vi har vist er det store utslepp knytt til cruisetrafikken. I tillegg kjem utslepp frå flyturen til og frå Svalbard for dei som skal vere med på ekspedisjonscruise. Samla seglingslengde har auka med 450 % på Svalbard i perioden 2011-2022, slik vi omtalar i miljømessig tolegrense. Innovasjon Norge anbefala å gjennomføre ein involverande prosess på reisemålet for å finne eit «omforent nivå på antall cruiseskipanløp og gjester gjennom året». Det pågåande forskingsprosjektet Face-It (2020-2024) vil talfeste auken i utslepp, noko som vil vere ein faktor å ta stilling til i ein slik prosess.

- Når det gjeld **hamneinntekter** frå oversjøiske cruise er det behov for ei meir detaljert analyse enn kva AECO, Visit Svalbard & Epinion (2019) har utført. Vidare kan det vere nyttig med oppfølging av 2019-studien av **cruiseturistar sitt forbruk**: Meir detaljert kunnskap om kva pengane vart brukte på, samt differensiere mellom cruiseturistar som dreg på ekskursjonar og dei cruiseturistane som går rundt i byen på eiga hand, kor mykje pengar brukar dei på mat og drikke, eventuelt andre ting som til dømes suvenirar? Det kan også vere eit mål om å avdekke motiva bak cruiseturistane sitt faktiske forbruk for å avdekke eit eventuelt mangel på forbruk. Er cruiseturistar er på jakt etter noko dei ikkje finn eller ikkje har tid til å gå innom? Kan næringslivet eller landbasert reiseliv sikre at dei tilbyr det som cruiseturistane vil ha? Ein økonomisk ringverknadsanalyse av cruiseturismen kan også fokusere tida som cruisepassasjerane har i land og undersøke kor godt næringslivet på land utnyttar tidsvindauga. Ein ringverknadsanalyse av bør inkludere alle tilbydarar, uansett organisering.
- Innføringa av strengare miljøregelverk for Svalbard vil påverke cruiseturismen vesentleg og ein **scenariostudie** av ulike utviklingsvegar for cruisetrafikken vil gje moglegheiter til å utvikle ein beredskap for nye tider, og dermed gjere reisemålet meir robust. Relevante spørsmål vi då vere 1) Kva kan bortfall av oversjøisk cruise til Longyearbyen bety for framtidig cruiseturisme i Longyearbyen? Kva vil det bety for inntektene til hamna og det landbaserte reiselivet? 2) Kva skjer når ekspedisjonscruisa må redusere omfanget, altså endre seglingsrutene, redusere ilandstigningspunkta og ha maks 200 passasjerar i verneområda? Kva skjer dersom ekspedisjonscruise vert halvert i høve omfanget i 2023?
- I kva grad vil Isfjorden bli eit pressområde som resultat av strengare miljøregelverk, dersom ekspedisjonscruise nyttar seg meir av dette området enn før, eit område som også er i bruk av fastbuande og dagsturar med båt? Her er det behov for meir kunnskap.

4.2 Forslag til tiltak for å hindre at tolegrenser vert overskride

I arbeidet har vi identifisert ulike tiltak som styrke dei ulike dimensjonane i tolegreanseanalysen og hindre at grenser vert overskride:

Produkt- og reisemålsutvikling

- Styrke Longyearbyen som reisemål med fokus på ulike måtar å tilby arktisk villmarksopplevingar med Longyearbyen som start- og sluttpunkt. Med andre ord opplevingar som turistar ikkje må reise langt for å oppleve og som vil vere i tråd med ei eventuell innføring av eit strammare miljøregelverk.
- Etablere uformelle møtestadar mellom fastbuande og cruisepassasjerar frå konvensjonelle cruise og ekspedisjonscruisa, der besøkande og fastbuande få høve til å møtast og kome i prat. I tillegg til at cruiseturistar vil kunne finne dette attraktivt, kan også eit slikt kultur møte vere med og minske irritasjonsmomentet blant fastbuande. Og, medan cruiseturistar vitjar byen, vil det vere mogleg for fastbuande å kome om bord i cruiseskipa for omvising eller nytte seg av fasilitetane om bord?

Betre styring av cruisetrafikken

- Ei betre styring av cruisetrafikken kan også innebere verkemiddel som differensierte hamnegebyr ut i frå størrelsen på miljøavtrykk, og bruk av landstraum, noko som har vore nyttige grep i hamner på fastlandet. Rapporten «Grønn hamn – miljøvennlig havnedrift, Longyearbyen» (Longyearbyen hamn/Longyearbyen lokalstyre, 2017)» gjev elles god situasjonsbeskriving og vurdering av tiltak som kan iverksettast.
- Gjennom tolegreansestudien kjem det fram eit behov for å ha betre styring med cruiseturismen til Longyearbyen. Kan **Svalbard Cruiseforum** vere aktøren som bidreg til ei betre styring eller regulering av cruiseturismen til Longyearbyen? Vi vil også føreslå å ta med fleire frå lokalsamfunnet i diskusjonen om kva krav ein bør stille til cruiseturismen, som til dømes representantar for lokalsamfunnet og Svalbard Næringsforening.

- Kva slags **krav** som bør stillast til cruiseskipa bør avgjerast lokalt, men vi vil kome med nokre forslag: 1) Stille krav til ekspedisjonsskipa om å betre kommunikasjonsmåten, bli meir lik dei konvensjonelle turistskipa i måten å kommunisere med hamn på. 2) Stille krav til cruiseskipa om betre organisering av anløp, særleg viss passasjertalet er av ein viss storleik. 3) Stille krav til ekspedisjonsskipa om å anten førehandstinge matvarer frå Svalbardbutikken, eller nytte seg av «Eurosupply», som leverer til skip. 4) Tilby transportpakkar til cruiseskip, der det lokale buss-selskapet får høve til å planlegge best bruk av bussane.
- Hente erfaringar frå andre cruisehamner som har arbeidd med å innføre kravspesifikasjonar til cruiseskipa, som til dømes Bergen hamn og deira erfaringar med å setje tak på antal skip og passasjerar.
- Vurdere behovet for å regulere og styre cruiseanløp generelt gjennom prising på tidspunkt for anløp/liggetid. Til dømes eit prissystem der det er mest kostbart på mest travle og etterspurde tidspunkt.
- Undersøke i kva grad ein kan påverke turistar som skal på ekspedisjonscruise til å ha eit minimumsopphald i Longyearbyen, anten før eller etter ekspedisjonscruiset.

3) Sikre god informasjon til lokalbefolkninga

- På same måte som at næringslivet blir orientert om cruiseskipanløp gjennom sesongen bør også fastbuande få tilstrekkeleg informasjonen for å kunne planlegge travle dagar. Informasjon om cruiseanløpa, som Svalbard Cruiseforum deler med medlemene sine, bør også innbyggjarar få, og i tillegg er førehandsvarsel om særleg travle dagar kan vere nyttig. Mykje arbeid kring informasjon til innbyggjarane vert allereie gjort og vidare må ein sikre at informasjonen er tilstrekkeleg.
- Vidarføre arbeidet med å sikre at fastbuande har god nok kunnskap om dei positive ringverknadane av turismen, som til dømes omfanget av butikkar, kafé og restaurantar.

- Kan representantar frå lokalbefolkning delta i Svalbard Cruiseforum, for å sikre at fastbuande sine opplevingar kjem fram og for at ein i fellesskap kan kome fram til gode løysingar?

4) Fellesgodefinansiering

- Greie ut om inntekter frå hamna kan bidra til finansiere fellesgoder i byen, som til dømes fortau mellom hamn og Longyearbyen sentrum? Fleire offentleg toalett vil også minske presset på wc på kjøpesenter og kaféar.
- Kan ein auke **miljøavgifta**, som i dag er 150 NOK per person, til for eksempel 300 NOK vere mogleg? Deretter kan ein øyremærke delar av avgifta til eit fond som er disponert lokalt til fellesgodetiltak i Longyearbyen.

4.3 Forslag til tolegrense

Gjennom arbeidet med å setje ei tolegrenseanalysen har vi sett på dei ulike dimensjonane og vil tilrå følgjande:

Dersom tolegrensene vert sett høgare eller halde på dagens nivå av utslepp frå cruisetrafikk til Longyearbyen og rundt Svalbard, er det i røynda å ikkje ta ansvar for desse utsleppa, jmf. Revidert masterplan for reiseliv (Visit Svalbard, 2022) og Merkeordninga for bærekraftige reiseliv. Dersom ein vel å setje tolegrensa ved dagens volum, eller lågare, av cruiseturisme (antal turistar og/eller antal skipsanløp), er det behov for ein plan for utsleppsreduksjon.

I arbeidet med tolegrenseanalysen har vi sett ulike dilemma ved å setje ei konkret grense for kor mykje cruiseturisme eit reisemål kan ta i mot. **For det første** finst det ingen øvre grenser eller tal for cruiseturisme i sjølve Longyearbyen i lovverket per i dag å lene seg på. Som vist i 1.3 peikar Aall (1997) på behovet for overvåking og måling for å kunne bestemme ei tolegrense. Eit betre kunnskapsgrunnlag om påverknaden er heilt avgjerande. På kort sikt ligg det insentiv i innføringa av EPI for cruisehamna i Longyearbyen, vidare vil utsleppsanalysar i Face-It (2020-2024) kunne nyttast.

Samtidig er cruiseturisme til Longyearbyen del av større heilskap som gjeld cruiseturisme til Svalbard. Dette er eit politisk spørsmål, som lokalstyret i Longyearbyen ikkje påverkar aleine. Det er venta at til dømes NOU 2023:17, for beredskap i Norge, eller NOU 2022:1, «Cruisetrafiikk i norske farvann og tilgrensende områder», vil vere med å påverka framtidens cruiseturisme til Svalbard. Samtidig har vi også sett at endringar i miljøregelverket som vart vedteke 09.02.2024, vil også påverke Longyearbyen, i sær makstalet på 200 passasjerar i verneområda. Når det gjeld omfanget av påverknad frå cruiseturisme, har vi sett at i nokre dimensjonar, til dømes miljømessig, kan ein finne tal på påverknad frå cruiseturismen, medan i dimensjonen sosial tolegrense, handlar det om subjektive opplevingar blant innbyggjarane.

For det andre er det krevjande å identifisere ei tolegrense fordi ei tolegrense bør alltid sjåast i forhold til noko. I dei fleste dimensjonane handlar det om kor stor negativ påverknad kan vi tole, medan den økonomiske dimensjonen handlar meir om kva som bør vere ei nedre grense for verdiskaping frå cruiseturismen. Vidare bør også verdiskapinga kome alle partar til gode som er involverte i cruiseturismen. Dette gjeld også lokalsamfunnet, men også klima og miljø. Dette fører oss til spørsmålet om ein av dimensjonane skal telje meir enn andre? Heile tankegangen rundt tolegrense og «carrying capacity» innan turisme tek utgangspunkt i at det er knappheit av ressursar (t.d. McCool & Lime, 2001). Forståinga av ressursar som noko som kan erstattast vert omtala som særleg problematisk i reiselivssamanheng, fordi ein anerkjenner at ressursar er unike, kan ha ulik grad av sårbarhet og ha ulik grad av endring frå sin opphavelege tilstand (Aall 1997, s. 110). I ein av definisjonane av eit berekraftig reiseliv finn vi ei turismeutvikling utan *irreversible* endringar av ressursane og utan å overføre uakseptable kostnader til framtidige generasjonar (Pigram, 1992). Dersom miljømessig tolegrense i eit reisemål vert sett så høgt, at endringane som blir påført klima og miljø er irreversible, vil dette gå i mot ei forståing av kva som er berekraftig reiseliv.

Ei tredje utfordring knytt til å definere tolegrensa for cruiseturismen til Longyearbyen heng saman med at avgjerslene om kvar grensa bør gå, er noko som også må diskuterast lokalt, i tillegg til at reisemålet må innordne seg

nasjonale reglar. I NOU 2023:10 for reiseliv, «Leve og oppleve» (2023), vert det peika på at cruisehamner i hovudsak er kommunalt eigde, og at styringsdialog mellom kommunen som eigar og hamnene eit viktig verkemiddel for å styre og legge til rette for cruisetrafikk. Samtidig framhevar NOU'en kor viktig det er at reisemålsleiinga, hamnevesen og andre relevante aktørar stiller krav til og legg strategiske planar for eit berekraftig utvikling av sitt cruisereisemål. Her vil vi minne om at representantar for lokalsamfunnet også er ein relevant aktør. Vestlandsforsking bidreg med systematiseringa av kunnskapen om dei ulike dimensjonane og kjem med tilrådingar. Men til sjuande og sist bør denne rapporten inngå som del av eit kunnskapsgrunnlag for ein lokal diskusjon av cruiseturismen i Longyearbyen.

Frå «kor mange og kor mykje» til «kva endringar tolerer vi?»

Vi har også peika på at i forskinga finn vi dreininga i tankesettet rundt tolegrenser for reiseliv, som har bevega seg frå «kor mange, kor mykje kan vi tole» til «kva slags endringar tolerer vi, kva slags samfunnet ynskjer vi?» (Stankey, Cole mfl., 1985, McCool, & Lime, 2001,). Dette er også i tråd med kva til dømes Riendeau (2023) peiker på i studien av sosial tolegrenser på Island når ho viser til LAC-omgrepet, «Level of acceptable change». Tankesettet fører oss fram til det vi har valt å kalle ei «**moralsk tolegrense**», som handlar om at eit reisemål må finne ut av kva er det som er akseptabelt for reisemålet når det gjeld miljømessige, sosiale og økonomiske endringar? Kva slag endringar er det rett å legge opp til, gitt all ny kunnskap om dei ulike dimensjonane? I ei tilråding for cruiseturismen i Longyearbyen meiner vi at denne tilnærminga, kva slags samfunn eller reisemål ynskjer vi, er den mest føremålstenlege.

Referansar

Aall, C. (1997). *Bærekraftig reiseliv. Mye «liv» og lite «reise»*. Sluttrapport fra prosjektet «Et miljøtilpasset reiseliv». – En kartlegging og vurdering av miljømotivert virkemiddelbruk i reiselivet. Vestlandsforskning, rapport 17/1997.

Amland reiselivsutvikling (2021). Håndtering av cruisepassasjerer til Bergen etter Covid19 pandemien. En analyse av cruisepassasjerenes bevegelsesmønster i Bergen, samt tiltaksplan for bedre fremtidig håndtering av cruisepassasjerer i havn og sentrum.

Amland reiselivsutvikling (2022). *Tålegrenseanalyse. Fremtidig cruiseturisme til Stavanger*. Utarbeidd av Amaland reiselivsutvikling på oppdrag frå Region Stavanger.

Andereck, K. L. & Nyaupane, G. P. (2011). Exploring the nature of tourism and quality of life perceptions among residents. *Journal of Travel research*, 50(3), 248–260.

Boissevain, J. (1996) (red.). Coping with tourists: European Reactions to Mass tourism. Berghan books: Oxford.

Butler, R. W., (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. I: *The Canadian Geographer*, 24,1, 5-12.

Butler, R.W. (1996). The Concept of Carrying Capacity for Tourism Destinations: Dead or Merely Buried? I: *PROGRESS IN TOURISM AND HOSPITALITY RESEARCH*, VOL . 283-293.

Brown, K., Turner, R. K., Hameed, H., & Bateman, I. (1997).

Environmental carrying capacity and tourism development in the Maldives

and Nepal. *Environmental Conservation*, 24(4), 316-325.

Capocchi, A., Vallone, C., Amaduzzi, A., & Pierotti, M. (2020). Is 'overtourism' a new issue in tourism development or just a new term for an already known phenomenon? *Current Issues in Tourism*, 23(18), 2235-2239.

CLIMTOUR (2018-2022). Virkninger av klimaendringer på norsk naturbasert reiseliv. Leia av Vestlandsforskning. <https://www.vestforsk.no/nn/project/virkninger-av-klimaendringer-pa-norsk-naturbasert-reiseliv-climtour>

Cruisestrategi Molde (2020-2030). Molde – en helårlig bærekraftig cruisedestinasjon.

<https://www.moldenf.no/uploads/images/Dokumenter-PDF/Cruisestrategi-Molde-2022-2030-revidert-februar-2022.pdf>

Dannevig, H., Søreide, J. Sveinsdóttir, A. G. Olsen, J., Hovelsrud, G., Rusdal, T. og Dale, R. (2023). Coping with rapid and cascading changes in Svalbard: the case of nature-based tourism in Svalbard. *Frontiers in human dynamics*, 5. <https://doi.org/10.3389/fhumd.2023.1178264>

Dekhtyareva, A. (2019). *On local and long-range transported air pollution in Svalbard.* PhD thesis, Faculty of Science and Technology, Department of Engineering and Safety IVT. UiT, The Arctic University of Norway.

Doxey, G. V., (1975). A causation theory of visitor-resident irritants, methodology, and research inferences, in *The Impact of Tourism, Proceedings Travel Research Association, 6th Conference, San Diego, CA, 195-198.*

Eckhardt, S, Hermansen, O., Grythe, H., Fiebig, M., Stebel, K., Cassiani, M., Baecklund, A. & Stohl, A. (2013). The influence of cruise ship emissions on air pollution in Svalbard- a harbinger of a more polluted Arctic? *Atmospheric, chemistry and physics*, 13, 8401-8409. Doi: 10.5194/acp-13-8401-2013

Enger, A. (2022). Innbyggerundersøkelse Svalbard 2021. ANIARA AS/Visit Svalbard.

Enger, A. (2022)b. Gjesteundersøkelse Svalbard 2021. ANIARA AS/Visit Svalbard.

Engeset, A.B. & A. M. Urbaniak-Brekke (2022): «Det er kjekt med turistar, men vi må ha litt kontroll på det» - om sosial bærekraft i norsk distriktsreiseliv. I: Hogset, H. Alteren, J., Jæger, B., & Straume, S. (red) (2022). *Bærekraft. Fjordantologien 2022.* Univ.forlaget, s. 78-100.

Farstad, E., D.R. Pinchasik og V. Blumenthal, 2023. [Kunnskapsgrunnlag for bærekraftig transport og logistikk i Longyearbyen og Svalbard.](#) Transportøkonomisk Institutt 1999/2023.

Goodwin, H. (2017). The challenge of overtourism. Responsible tourism partnership working paper 4. Henta fra: <https://haroldgoodwin.info/wp-content/uploads/2020/08/rtpwp4overtourism012017>. Pdf

Grythe, H. & Lopez-Aparicio, S. (2021). The who, why and where of Norway's CO2 emissions from tourist travel. *Environmental Advances*, 5 (2021) 100104.

Hovelsrud, G.; J. Olsen; A.E. Nilsson; B. Kaltenborn & J. Lebel (2023). Managing Svalbard Tourism: Inconsistencies and Conflicts of Interest. *Arctic Review on Law and Politics*. Vol.14, 2023, pp. 86–106.

Høringsnotat (2021). Endringer i svalbardmiljøloven og tilhørende forskrifter om naturvernområder, motorferdsel, leiopphold og om områdefredning og ferdselsregulering i Virgohamna. Miljødirektoratet, Oslo.

Innovasjon Norge/Epinion (2018). *Cruise- og ekspedisjonsturister på Svalbard.* Innovasjon Norge.

AECO, Visit Svalbard & Epinion (2019). *Cruise study Svalbard. An examination of the economical impact of cruise tourism (expedition & conventional cruise) in Svalbard.*

Jakobsen, E., S. Aslesen, J. Erraia & I. Trandem (2021). «Eksportpotensialet i norsk reiseliv mot 2030». Menon-publikasjon 53/2023. Notat skrevet som kunnskapsgrunnlag til Innovasjon Norges arbeid med en nasjonal reiselivsstrategi. 8.mars 2021. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2023-53-Eksportpotensial-Nasjonalt-Eksportrad.pdf>

Kaltenborn, B. (under arbeid). Holdninger til turisme i Longyearbyen. Frå forskingsprosjektet Sustainable Tourism in Svalbard – a Balancing Act (2020-2024).

Koens, K., Postma, A., and Papp, B. (2018). Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability (Switzerland)*, 10(12).

Lindstrøm, E.L. & O.H. Slettebø (2023). Samfunnsforhold på Svalbard. Befolkning, økonomi og levekår. Statistisk sentralbyrå: Oslo.

Lundmark, L., Muller, D.K. & Bohn, D. (2020). Arctification and the paradox of overtourism in sparsely populated areas. I L. Lundmark, D. Carson, M. Eimermann (Red.), *Dipping in to the North* (s. 349–371). Cham: Palgrave Macmillan.

Lov 15.06.2021 nr 79 om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven). Henta 18. februar frå [file:///C:/Users/abe/Downloads/1+Lov+om+endringer+i+lov+15.+juni+2001+nr.+79+om+milj%C3%B8vern+p%C3%A5+Svalbard+\(svalbardmilj%C3%B8loven\).pdf](file:///C:/Users/abe/Downloads/1+Lov+om+endringer+i+lov+15.+juni+2001+nr.+79+om+milj%C3%B8vern+p%C3%A5+Svalbard+(svalbardmilj%C3%B8loven).pdf)

Longyearbyen lokalstyre (2022). Lokalsamfunnsplan for Longyearbyen 2022-2033. *Unikt, trygt og skapende.* Vedtatt i lokalstyret 10.mai, 2022-utvalgssak 35/22

Longyearbyen lokalstyre (2014). *Strategisk havneplan for Longyearbyen.* Rapport levert av Multiconsult. Vedtatt i Longyearbyen lokalstyre sak 3/14, 11.02.14, revidert 14.10.14

Longyearbyen lokalstyre (2017). Grønn havn- miljøvennlig havnedrift, Longyearbyen havn. Bærekraftig næringsutvikling, ny teknologi og praktiske miljøvennlige løsninger for Longyearbyen havn og terminal. Aktivitet 1 i

tiltaksplan for Strategisk havneplan: Utvikle havna ut fra krav til «green port». Prosjektnummer 14/86

McCool, S. F., & Lime, D. W. (2001). Tourism carrying capacity: tempting fantasy or useful reality? *Journal of Sustainable Tourism*, 9(5), 372-388.

Milde, G. B. (2022). *Klimagassutslipp fra turisme på Svalbard i et livsløpsperspektiv.* Masteroppgave i industriell økologi, NTNU. <https://www.vestforsk.no/sites/default/files/2024-04/Masteroppgave%20Gina%20B.%20Milde.pdf>

Miljøstatus, henta desember 2023 frå: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/polaromradene/arktis/svalbard/>.

Meld. St. 22 (2008-2009). *Svalbard.* Justis- og beredskapsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-22-2008-2009-/id554877/?ch=1>

Meld. St. 32 (2015-2016). *Svalbardmeldinga.* Justis- og beredskapsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-32-20152016/id2499962/>

Nasjonal reiselivsstrategi 2030 (2021). *Sterke inntrykk med små avtrykk.* Fra reiselivet. Til regjeringen.

NOU, 2022:1. (2022). *Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder — Sjøsikkerhet, beredskap og redning – utfordringer og anbefalinger.* Justis- og beredskapsdepartementet.

NOU, 2023:25. (2023). *Omstilling til lavutslipp. Veivalg for klimapolitikken mot 2050.* Klima- og Miljødepartementet 27.oktober 2023.

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

O'Brien, M. A. (2014). *Sustainable cruise ship tourism: A carrying capacity study for Ísafjörður, Iceland* (Masters dissertation), University of Akureyri, University Centre of the Westfjords.

Pearce, D.G. (1981). *Tourist Development: Topics in applied geography.* Harlow, UK:Longman.

Plog, S. (2001). Why destination areas rise and fall in popularity. *Cornell Hospitality Quarterly*, 42 (3): 13.

Ramkissoon, H. (2023). *Perceived social impacts of tourism and quality-of-life: a new conceptual model,* *Journal of Sustainable Tourism*, 31:2, 442-459.

Riendeau, E. (2023). Setting Course for Sustainability Evaluating Resident's Perspectives of Cruise Tourism in Ísafjörður, Iceland (Masters dissertation). University of Akureyri, University Centre of the Westfjords.

Saveriades, A. (2000). Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus. *Tourism management*, 21(2), 147-156.

Seeberg, A.R., L.M. Haugland, T. Løge, P. Aalen og E. Jakobsen (2018). Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen. Menon-publikasjon 85/2018.

Smith, T. W., Jalkanen, J. P., Anderson, B. A., Corbett, J. J., Faber, J., Hanayama, S. & Pandey, A. (2015). Third IMO greenhouse gas study 2014

Simonsen, M. (2021). Bortfall av cruiseturisme og konsekvenser for utslepp. Ei analyse av planlagde anløp for året 2020 i hamner på Vestlandet. Vestlandsforskning-notat 5/2021

Simonsen, M. (under arbeid). Svalbard results, del av forskingsprosjektet Face-It (2020-2024).

Simonsen, M., H.J. Walnum og S. Gössling (2018). Model for Estimation of Fuel Consumption of cruise ships. *Energies*, 11(5), 1059; <https://doi.org/10.3390/en11051059>

Simonsen, M., Gössling, S., & Walnum, H. J. (2019). Cruise ship emissions in Norwegian waters: A geographical analysis. *Journal of Transport Geography*, 78, 87

Stankey, G. H., Cole, D. N., Lucas, R. C., Peterson, M. E., & Frissell, S. S. (1985). The Limits of Acceptable Change (LAC) system for wilderness planning. USDA.

Sustainable Tourism in Svalbard – a Balancing Act (2020-2024). Leia av Nordlandsforskning <https://www.nordlandsforskning.no/en/balancingact>

Store norske leksikon, 2023. Av H.R. Nilsen, henta 15.12.2023. https://snl.no/planetens_t%C3%A5legrener

Sysseimesteren på Svalbard (2023). Verneplan for nedre Adventdalen. Høringdokument, juni 2023.

Turisme og klimarisiko: ein modell for korleis det norske reiselivet kan redusere klimagassutslepp og auke verdiskaping (2021-2025). Leia Vestlandsforskning. <https://www.vestforsk.no/nn/project/turisme-og-klimarisiko-ein-modell-korleis-det-norske-reiselivet-kan-reducere-klimautslepp>

Gulbrandsen, M.U & O. Olsen (2016). «Utredning av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen» (2016). Menon/DNV GL. Kystverket.

Visit Svalbard (2022), Revidert masterplan for Svalbard mot 2030. «Etter håndbok for reisemålsutvikling», levert av Mimir AS ved Pedersen, A. J.

Walnum, H. J. (2011). Energy use and CO2 emissions from cruise ships–A discussion of methodological issues. Vestlandsforskings notat nr. 2. [Microsoft Word - cruise paper edited.docx \(vestforsk.no\)](#)

Weggeberg, H., Stenersen, D., Keskitalo, T., Järvinen, E., Sturtz, T. M., Polley, D. A. & Brashers, B. (2017). *Utslipp til luft og sjø frå skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafiikk. Kartlegging og forslag til tiltak*. Rambøll rapport, 001-1350003037-002

Zhan, J., Yuan Gao, Y., Li, W., Chen, L., Lin, H., & Q. Lin (2014). *Effects of ship emissions on summertime aerosol at Ny-Alesund in the Arctic*. I: Atmospheric Pollution Research, 5, s. 500-510.