



Tromsø
kommune

Mars 2026

Reiseliv i Tromsø

Tåleevneanalyse og tiltak
for reiselivet i Tromsø

Spor.  Travers

Rettighetshaver: Tromsø kommune / Spor Natur og Reiseliv AS

Oppdragsgiver: Tromsø kommune

Kontaktperson hos oppdragsgiver: Helga Bårdsdatter Kristiansen

Forsidebilde: Maren Tvedt / Visit Tromsø-Region AS

Nøkkelord: *Tåleevne, turisme, besøksforvaltning*

Kontaktopplysninger:

Spor Natur og Reiseliv AS

E-post: hei@spor.eco

Web: www.spor.eco

Oslo, 24. mars 2026

Innhold

Forord	7
Sammendrag	8
1.0 Innledning	11
1.1 Oppdragsbeskrivelse	12
1.2 Organisering	12
1.3 Metode	12
Fase 1: Dokumentanalyse og befaringer	13
Fase 2: Medvirkning og involvering	13
Innbygger- og gjesteundersøkelse	13
Digital medvirkning	14
Fase 3 og 4: Analyse, anbefalinger og tiltak	14
Visualisering av tålegrenser	14
1.4 Avgrensninger og prioriteringer	14
1.4.1 Pressområder	14
1.4.2 Dimensjoner	15
1.5 Definisjoner og begrepsbruk	15
Tålegrenser	15
Tåleevne	15
1.6 Trender og utviklingstrekk	16
2.0 Beskrivelse av reisemålet	17
2.1 Organisering av reiselivet	19
2.2 Markeder	20
2.3 Aktivitets- og opplevelsesturisme	20
2.3.1 Nordlysturisme	20
2.3.2 Hvalsafari	22
2.3.3 Toppturer på ski	23
2.4 Forretningsreiser, kurs og konferanse	24
3.0 Hovedfunn og resultater	25
3.1 Funns fra Opinion innbyggerundersøkelse	26
3.2 Digitale innspill	29
3.2.1 Stormøte om reiseliv i september	30
3.3 Gjesteundersøkelse	31
3.4 Pressområdene	33
Tromsø sentrum	34

Sommarøy.....	35
Ersfjordbotn.....	35
Tromsdalen	37
4.0 Tålegrensedimensjoner	39
4.1 Sosial dimensjon	39
4.1.1 Boligsituasjonen og korttidsutleie.....	39
4.1.2 Trafikksikkerhet.....	42
4.1.3 Kø og kaos på veiene i boligstrøk.....	43
4.1.4 Press i sentrumsområdene	43
4.1.5 Gjestenes opplevelse av Tromsø.....	44
4.1.6 Andre sosiale forhold	44
4.2 Infrastruktur og transport.....	46
4.2.1 Adkomst og transport.....	46
4.2.2 Kommersiell overnattingskapasitet	53
4.2.3 Camping og bobilturisme	54
4.2.4 Annen infrastruktur.....	55
4.2.5 Friluftsliv og frivillighetens arbeid med infrastruktur	56
4.2.6 Sikkerhet og beredskap	57
4.2.7 Tilgjengelighet.....	57
4.3 Besøkstrykk og trafikk på reisemålet	58
4.4 Økonomi.....	61
4.5 Naturressurser og kulturminner	66
4.5.1 Kanalisering av ferdsel.....	67
4.5.2 Friluftsliv, allemannsrett og fri ferdsel.....	69
4.5.3 Nordlysturisme og hvalsafari.....	71
Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	72
4.5.4 Samisk kultur og reiseliv	72
4.6 Klima og miljø	73
4.6.1 Lang reisevei gir stort avtrykk	74
4.6.2 Cruisenæringen vokser.....	75
4.6.3 Lengre oppholdstid.....	76
4.6.4 Nullutslipp i persontrafikken	77
4.7 Juss, politikk og forvaltning	79
4.7.1 Besøksforvaltning og merkeordningen for bærekraftig reisemål.....	79
4.7.2 Reisemålsledelse	80

4.7.3 Samordnet og omforent utvikling på tvers av sektorer.....	81
4.7.4 Mål og måloppnåelse.....	81
4.7.5 Regulering av korttidsutleie (Airbnb).....	82
4.7.6 Regulering og krav til aktører i opplevelsesturismen.....	82
4.7.7 Løyver for persontransport.....	84
4.7.8 Lovverk, kontroll og tilsyn.....	84
4.8 Visuell tålegrense.....	87
Visuell.....	87
Støy.....	88
5.0 Tromsøs samlede tåleevne for turisme.....	89
5.1 Reiselivets positive effekter.....	90
5.2 Voksesmerter.....	91
5.3 Den sosiale dimensjonen bør veie tyngst.....	91
5.4 Helhetlig styring og dimensjonering av infrastruktur.....	91
5.5 Regulere og kvalitetssikre opplevelsesturismen.....	92
5.6 Hvem er de riktige turistene?.....	92
5.7 Videre utvikling av reisemålet.....	93
5.8 Forutsigbar finansiering – besøksbidrag.....	93
6.0 Tiltak.....	94
6.1 Anbefalinger og tiltak for Tromsø.....	94
Tiltakspakke 1: Overordnede rammer.....	95
Tiltakspakke 2: Ansvarlig markedsføring, informasjon og formidling.....	96
2a. Inviter de riktige gjestene.....	96
2b. Gjør det lett å gjøre rett for næringen.....	97
2c. Gjør det lett å gjøre rett for besøkende.....	98
Tiltakspakke 3: Bedre trafikkforhold og infrastruktur.....	99
3a. Styrk kollektivtilbudet.....	99
3b. Kanaliser ferdselen.....	100
3c. Redusere trafikkrisiko knyttet til uerfarne sjåførere på vinterveier.....	101
Tiltakspakke 4: Styring, kvalitet og samordning.....	102
4a. Styrke besøksforvaltning og tverrsektorielt samarbeid.....	102
4b. Kontinuerlig kartlegging av reiselivets effekter.....	103
7.0 Kilder og referanser.....	104
Vedlegg.....	109



Sommarøy Foto: Spor Natur og Reiseliv

Forord

Takk til Tromsø kommune for tilliten og et spennende oppdrag! Det har vært en lærerik prosess å få jobbe med et reisemål som opplever stor og rask vekst og en kompleks situasjon med alle reiselivets muligheter og utfordringer.

Denne analysen gir en helhetlig vurdering av Tromsø sin kapasitet og tåleevne for turisme, sett i lys av åtte dimensjoner. Rapporten gir konkrete anbefalinger og forslag til tiltak som kommunen kan benytte i arbeidet med ny reiselivsstrategi. Vi håper kommunen, reiselivsnæringen og lokalbefolkningen kan bruke rapporten som kunnskapsgrunnlag for revisjon av reiselivsstrategi og videre bærekraftig utvikling.

Prosjektet har vært utført i perioden juni 2025 – mars 2026.

Tusen takk til alle som har bidratt gjennom samtaler, intervjuer, møter og innspill. En spesiell takk til Helga Bårdsdatter Kristiansen i Tromsø kommune for god dialog og mange gode diskusjoner underveis i prosjektet.

Mars 2026,

Haaken Christensen, prosjektleder
Trygve Sunde Kolderup,
prosjektmedarbeider

Spor Natur og reiseliv

Elias Olderbakk, ansvarlig medvirkning
Erlend Grimeland, prosjektmedarbeider

Travers

Sammendrag

Reiselivet i Tromsø er i rask og sterk vekst. Turistnæringen er, etter fiskeri, kommunens viktigste næringsvei med nesten 10 prosent av alle arbeidsforhold i kommunen. Reiselivet bidrar til verdiskaping, sysselsetting og et bredt tilbud av tjenester som kommer både tilreisende og lokalbefolkningen til gode. Samtidig skaper den raske besøksveksten voksesmerter: frustrert lokalbefolkning, press på boligmarkedet fra korttidsutleie, forverret trafikksikkerhet fra uerfarne vinterbilister og slitasje på natur og infrastruktur.

Tromsø kommune ga Spor Natur og Reiseliv AS i oppdrag å utarbeide en tåleevneanalyse for reiselivet i Tromsø. Prosjektet innebar også støtte til medvirkning ved revisjon av reiselivsstrategi. Prosjektperioden har vært fra juni 2025 til mars 2026.

Analysen skal identifisere kapasitetsgrenser for besøk, belyse hvordan turiststrømmene påvirker lokalsamfunnet og opplevelseskvaliteten, og peke på konkrete tiltak for bedre besøksforvaltning. Tåleevneanalysen er utarbeidet i tett samarbeid med kommunen. Prosessen og rapporten skal være en del av kommunens kunnskapsgrunnlag ved revisjon av reiselivsstrategien i 2026.

Analysen er gjennomført i fire faser: dokumentanalyse og befaringer, bred medvirkning og involvering, analyse og vurdering av tålegrenser, og utvikling av anbefalinger og tiltak. Medvirkningsprosessen har inkludert 16 kvalitative intervjuer, over 20 møter med ulike aktører i og rundt reiselivet, digital innspillside samt innbygger- og gjesteundersøkelser.

Leveransen består av denne rapporten, samt en nettside (www.reiselivitromso.no) som presenterer hovedfunn og tiltak, og som gjør det lett å lese og dele.

Situasjonen er vurdert langs åtte dimensjoner. Hver dimensjon er tildelt en trafikklys-farge (grønn, gul eller rød) som illustrerer om situasjonen er innenfor tålegrensen, nær tålegrensen eller om tålegrensen er overskredet.

Fire geografiske pressområder er identifisert som særlig sårbare og krever prioritert oppmerksomhet: Sommarøy, Ersfjorden/Ersfjordbotn, Tromsdalen og Tromsø sentrum. Disse områdene opplever utfordringer knyttet til overbelastning fra turismen som krever konkrete tiltak.

Analysen viser at reiselivet i Tromsø befinner seg i en krevende vekstsituasjon der besøksnivået, til tider, overstiger hva reisemålet er dimensjonert for.

De viktigste funnene er:

Dimensjon / tålegrensevurdering	Beskrivelse
Sosial dimensjon	Sosial dimensjon. Mange innbyggere opplever at de bærer kostnadene ved turistveksten – i form av bl.a utrygge trafikkforhold, trengsel på lokalbusser og tap av lokal identitet. Korttidsutleie endrer bomiljøet i sentrum. Innbyggerundersøkelsen og medvirkningsprosessen dokumenterer bred misnøye med dagens situasjon, selv om mange også ser de positive effektene av turismen. Den sosiale tålegrensen er overskredet.
Infrastruktur og transport	Kollektivtilbudet, parkerings-fasiliteter og toalettkapasiteten (særlig på utfartssteder) er underdimensjonert for dagens besøks-volum. Kapasiteten

	på flyplassen er tidvis sprengt. Tidvis kaotisk trafikkavvikling i sentrum. Uerfarne vinterbilister i leiebil utgjør en særlig trafiksikkerhets-risiko.
Natur og kultur	Det registreres økt slitasje på friluftslivsområder, stier og naturattraksjoner, særlig rundt Tromsdalen, Sommarøy og Ersfjordbotn. Kvaliteten på hvalsafari og nordlysturisme utfordres av en rekke aktører som ikke følger lover og retningslinjer.
Økonomi	<p>Reiselivet er en viktig næring i Tromsø som bidrar til verdiskaping, arbeidsplasser og skatteinntekter. Turismen skaper også ringvirkninger for andre næringer og ut i regionen. Den store veksten i korttidsutleie skaper utfordringer på leie- og boligmarkedet.</p> <p>Fokus på høyere verdiskapning pr gjest og bedre «fordeling» av turismen i regionen blir viktig fremover for å holde seg innenfor den økonomiske tålegrensen.</p> <p>Det er utfordringer knyttet til økonomisk lekkasje; verdiskapning sendes ut av regionen fordi næringsaktører ikke er hjemmehørende i Tromsø, næringen har mange sesongansatte og mye av reiselivsaktiviteten bestilles gjennom utenlandske bookingplattformer. I tillegg har Tromsø kommune høye kostnader knyttet til turismen, mens bare en liten del av skatteinntektene fra næringen tilfaller kommunen.</p>
Klima og natur	Tromsø er langt fra å nå sine ambisiøse klimamål. Siden flytrafikk i liten grad inngår i det kommunale klimaregnskapet, er det forbrukerbaserte klimaavtrykket mest relevant – og det er høyt, fordi mange besøkende reiser langt. Tiltak som landstrøm og nullvekst i biltrafikk monner lite på de totale utslippene. For å redusere klimaavtrykket bør man prioritere turister fra nærmarkeder og øke oppholdstiden – slik kan man opprettholde verdiskapningen med lavere utslipp.
Juss, politikk og forvaltning	Det mangler koordinering mellom kommunale etater, Visit Tromsø-Region og reiselivsoperatørene. Kommunen har begrensede muligheter og verktøy til å regulere sentrale utfordringer som korttidsutleie og aktører i opplevelsesturismen.
Besøkstrykk og trafikk	Tromsø er en helårsdestinasjon med to tydelige høysesonger – vinter og sommer. Besøkende er generelt fornøyde med reisemålet, men lokalbefolkningen er mer kritiske til nivået på turisme. Flyplassen er en viktig inngangsport, men kapasiteten er tidvis sprengt. Det etterlyses bedre politisk styring av reisemålsutviklingen. Et sentralt spørsmål er om man skal øke infrastrukturkapasiteten for å møte dagens besøksnivå, eller i en periode begrense antall besøkende noe inntil infrastrukturen er bedre tilpasset.
Visuell tålegrense	Turisttrykket påvirker det visuelle inntrykket av både by og natur negativt. Turistbussar og folkemengder skaper frustrasjon i sentrum, mens økt ferdsel fører til slitasje, bålrester og avføring i utmark. Støy fra flyplass, cruiseskip og korttidsutleie er også en belastning. Det visuelle inntrykket er under press, særlig i høysesong.

Rapporten foreslår tiltak organisert i fire tiltakspakker:

- Tiltakspakke 1 – Overordnede rammer: Nasjonale og lokale rammebetingelser må på plass, herunder besøksbidragsordning, regulering av korttidsutleie (Airbnb), registrerings- og godkjennings-ordning for aktører i opplevelsesturisme, lovverk for hvalsafari og egne kjørelovver for reiselivsaktører. Det bør ikke stimuleres til ytterligere besøksvekst før infrastrukturen er bedre dimensjonert.
- Tiltakspakke 2 – Ansvarlig markedsføring, informasjon og formidling: Fokus på nærmarkeder, lengre opphold og landstrøm kan bidra til å redusere klimaavtrykket. Klare retningslinjer, kurs og merkeordning for næringen, samt veiledere og bedre informasjon om allemannsrett til gjestene.

- Tiltakspakke 3 – Trafikk og infrastruktur: Redusert trafikkrisiko fra uerfarne vinterbilister gjennom obligatorisk kurs og ferdige GPS-ruter i leiebiler, styrket kollektivtilbud med hyppigere avganger og oppgraderte holdeplasser, kanalisering av ferdsel til egnede områder gjennom skilting og tilrettelegging.
- Tiltakspakke 4 – Styring, kvalitet og samordning: Etablering av en koordinatorstilling for besøksforvaltning, tverrsektorielle samarbeidsarenaer og synlig vertskap i naturen. Et digitalt system for monitorering og overvåking av ferdsel med tellere og sensorer, faste besøksforvaltningsmøter og regelmessige innbyggerundersøkelser skal sikre løpende kunnskapsgrunnlag for justeringer.

Tromsø er blitt en smeltedigel for mange av reiselivets muligheter og utfordringer. Ingen enkeltaktør har ansvar alene for å løse dem. Felles målsetting og bedre koordinering på tvers av sektorer, mellom kommunale etater og mellom forvaltning og næringsliv er en av nøklene til bedre kontroll og styring. Noen utfordringer kan løses lokalt, mens andre krever nasjonale lovendringer og endrede rammebetingelser.

Dersom man ikke lykkes med å adressere de sentrale utfordringene, risikerer man at opplevelseskvaliteten svekkes, at konfliktnivået mellom fastboende og turismen øker, og at reisemålets omdømme skades.

Rapporten anbefaler en tydelig kursendring mot «kvalitet fremfor kvantitet» slik at Tromsø, i større grad enn nå, blir et reisemål som tar godt vare på sine innbyggere, sin natur og sine gjester på en langsiktig og helhetlig måte.

1.0 Innledning

Reiselivsnæringen i Tromsø og Tromsø-regionen har de siste årene opplevd en sterk vekst i antallet besøkende. Tromsø er en stor cruise-havn, og det er i dag 36 flyruter til 26 ulike internasjonale destinasjoner fra Tromsø lufthavn.

Reiselivet er med på å gi Tromsø tilflytting, verdiskaping, arbeidsplasser, skatteinntekter og en «kveldsøkonomi» med et stort restaurant- og kulturtilbud. Reiselivsnæringen er dessuten en viktig integreringsarena, og for mange arbeidstakere er en jobb i næringen en første erfaring med arbeidslivet.

Den store veksten har imidlertid ført til diskusjoner om «innbyggerlitasje», utfordringer på leie- og boligmarkedet, trafikkutfordringer som uerfarne sjåførere i leiebil på vinterveier og en økende naturslitasje og klimaavtrykk.

1.1 Oppdragsbeskrivelse

Tromsø kommune har gitt i oppdrag å gjennomføre en tåleevneanalyse der målet er å identifisere kapasiteten og håndteringsevnen for besøkende for Tromsø kommune spesielt, og Tromsøregionen generelt. Analysen skal bidra til å forstå hvordan turismen påvirker innbyggerne, klimaet og det lokale miljøet. Analysen skal også se på hvordan ulike typer turister opplever reisemålet og hvordan ulike besøkende påvirker reisemålet.

Analysen skal gi innsikt i hvordan Tromsø kommune kan forvalte turiststrømmen i Tromsø og regionen rundt på en hensiktsmessig måte.

Analysen skal være et viktig kunnskapsgrunnlag for det pågående arbeidet med å revidere kommunens reiselivsstrategi. Prosjektet skal være basert på medvirkning.

Spor Natur og Reiseliv AS vant oppdraget i en invitert anbudskonkurranse vinteren 2025.

1.2 Organisering

SPOR Natur og Reiseliv AS er et rådgivingselskap som har spesialisert seg på bærekraftig reiselivsutvikling. SPOR har erfaring fra utarbeidelse av tåleevneanalyser i Rauma, Kvitsøy og Sognefjorden, og har deltatt i Vestland fylkeskommunes arbeid med å utvikle en veileder for tåleevneanalyser.

For å styrke kompetansen på medvirknings- og involveringsprosesser har SPOR samarbeidet med Travers Lab AS i dette prosjektet. Travers er eksperter på å kombinere medvirkning og involverende innsiktsprosesser med strategisk design av konkrete tiltak.

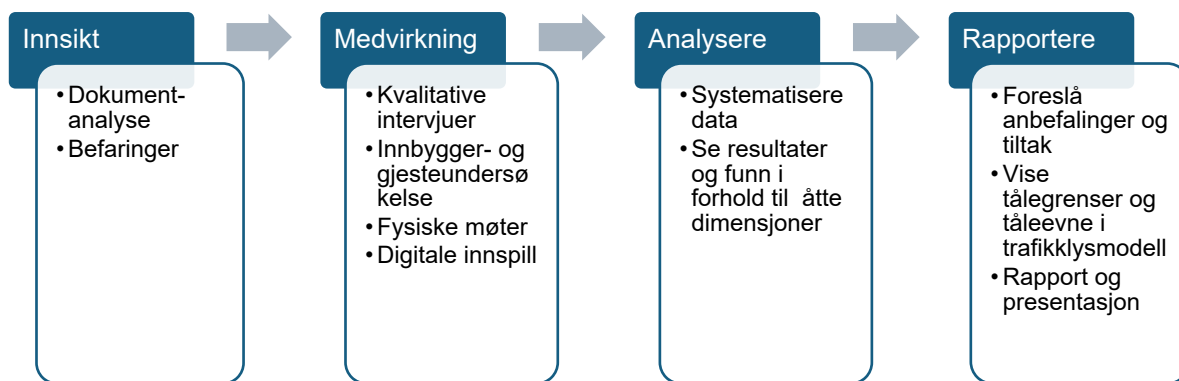
SPOR Natur og Reiseliv AS har hatt prosjektlederansvaret for tåleevneanalysen. Travers Lab AS har hatt ansvaret for medvirkningsdelen i prosjektet. Prosjektleder for SPOR har vært Haaken Christensen. For Travers har Elias Olderbakk vært ansvarlig. Prosjektmedarbeidere har vært Trygve S. Kolderup (Spør) og Erlend Grimeland (Travers).

Reisemålsledelsen har fungert som referansegruppe for prosjektet.

Det har vært jevnlig dialog med oppdragsgiver og referansegruppen gjennom hele prosjektperioden. Kontaktperson hos Tromsø kommune har vært Helga Bårdsdatter Kristiansen.

1.3 Metode

Tåleevneanalysen tar utgangspunkt i en kombinasjon av dokumentanalyse, kvalitative intervjuer og samtaler, befaringer på reisemålet og bred medvirkning. Prosjektet har vært delt i fire faser.



Figur 1. Figuren viser de fire fasene for tåleevneprosjektet

Fase 1: Dokumentanalyse og befaringer

Gjennom dokumentanalyse har vi gjort en grundig gjennomgang av tilgjengelige rapporter, relevante kommunale planer, lokale og regionale strategier og undersøkelser som gir informasjon og bakgrunn for tåleevneanalysen.

Vi har gjennomført fire befaringer på reisemålet; i september, oktober, november og februar. Gjennom befaringene har vi blitt kjent med lokale forhold, erfart konkrete problemstillinger og møtt lokalbefolkning, reiselivsaktører og turister. Ideelt sett burde vi også hatt en befaring i sommersesongen for å se nærmere på spesifikke utfordringer for denne sesongen.

Fase 2: Medvirkning og involvering

Medvirkningen i prosjektet tar utgangspunkt i en kombinasjon av kvantitative og kvalitative metoder og en kombinasjon av digitale og fysiske kanaler.

- Stormøte i Tromsø med nærmere 200 deltakere fra reiseliv, akademia, lokalbefolkning og forvaltning.
- 16 kvalitative intervjuer er gjennomført på Teams. Respondenter er valgt ut i samråd med oppdragsgiver.
- Over 20 samtaler og møter med aktører i og rundt reiselivsnæringen. Hos flere av aktørene har vi snakket med flere representanter. Se liste over aktører bakerst i dokumentet (vedlegg 1).

Innbygger- og gjesteundersøkelse

For å styrke kunnskapsgrunnlaget så vi underveis i prosjektet at det var behov for å gjennomføre en ny innbyggerundersøkelse for å få bedre innsikt i innbyggernes forhold til, og opplevelse av, turismen. Undersøkelsen ble gjennomført av Opinion i desember 2025¹.

I regi av Tenk Tromsø gjennomførte Opinion en gjesteundersøkelse². I januar og februar 2026 ble 403 turister intervjuet på Tromsø lufthavn Langnes.

¹ Opinion (2026)

² Opinion / Tenk Tromsø (2026)

Digital medvirkning

Gjennom en digital prosjektside³ har vi gjort medvirkningsprosessen åpen og demokratisk, der alle har hatt anledning til å bidra. Vi har benyttet Travers sitt digitale medvirkningsverktøy Aula, hvor innbyggere og andre aktører enkelt kan finne informasjon om prosjektet og gi geografisk spesifiserte innspill på bl.a. presspunkter, slitasje og flaskehalser, rett fra pc eller mobiltelefonen. Innspillsiden var åpen fra 10. september til 5. november.

På prosjektsiden har vi delt status og funn underveis, og på den måten skapt en involverende medvirkningsprosess som har vært transparent, lett å følge med på og lett å bidra inn i. Prosjektsiden ble delt fra kommunens nettside, i media og andre relevante kanaler.

Fase 3 og 4: Analyse, anbefalinger og tiltak

Innsikten fra dokumentanalyse og medvirkning har dannet bakgrunn for analyser og drøfting under hver av de åtte dimensjonene. For hver dimensjon har vi foreslått anbefalinger og tiltak.

Travers har bistått med metodikk for tjenstedesign for å systematisere tiltakene og sette opp hensiktsmessige tiltakspakker.

Leveransen består av denne rapporten samt en nettside som viser hovedfunn og tiltak.

Visualisering av tålegrenser

For å visualisere tålegrensen har hver dimensjon fått fargen grønn, gul eller rød, som et trafikklys. Fargen beskriver vår vurdering av status for ulike forhold på reisemålet, relatert til kapasitet og tålegrense for hver dimensjon.

Grønn farge betyr at forholdet er tilfredsstillende, men at tiltak kan iverksettes for ytterligere forbedring og forebygging. Gul farge indikerer at forholdet må følges opp, og at tiltak bør vurderes. Rød farge betyr at forholdet ikke er tilfredsstillende, og at det er nødvendig å iverksette tiltak for å forbedre situasjonen.

Målet er at flest mulig av punktene i «trafikklystabelen» skal være grønne.

Trafikklysmodellen er en dynamisk modell som krever jevnlig oppfølging.

1.4 Avgrensninger og prioriteringer

Prosjektet har vært omfattende og utfordringene komplekse. Det er gjort fortløpende vurderinger og prioriteringer i samråd med oppdragsgiver underveis. I arbeidet med tåleevneanalysen har vi i stor grad fulgt veilederen for tåleevneanalyser som er utarbeidet av Vestland Fylkeskommune⁴.

1.4.1 Pressområder

I samråd med reisemålsledelsen ble Ersfjordbotn, Sommarøy, Tromsdalen og Tromsø sentrum valgt som pressområder. Pressområdene er valgt med bakgrunn i at dette er steder som opplever mye trykk og påvirkning fra turismen. Betrachninger og eksempler fra pressområdene er trukket inn i dimensjonene der det har vært relevant. Anbefalinger og tiltak for pressområdene har overføringsverdi til andre områder med mye press fra turismen.

³ www.turismeitromso.no

⁴ Vestland fylkeskommune (2026)

1.4.2 Dimensjoner

I prosjektet har vi sett på åtte dimensjoner. I samråd med oppdragsgiver har tre dimensjoner fått ekstra oppmerksomhet: sosial dimensjon, natur og kulturressurser og infrastruktur og trafikk.

Vi har brukt nordlysturisme og hvalsafari for å beskrive opplevelsesturismen i Tromsøregionen. Begge disse aktivitetene har opplevd en sterk vekst de senere årene, og representerer utfordringer som også gjelder andre aktiviteter i opplevelsesturismen.

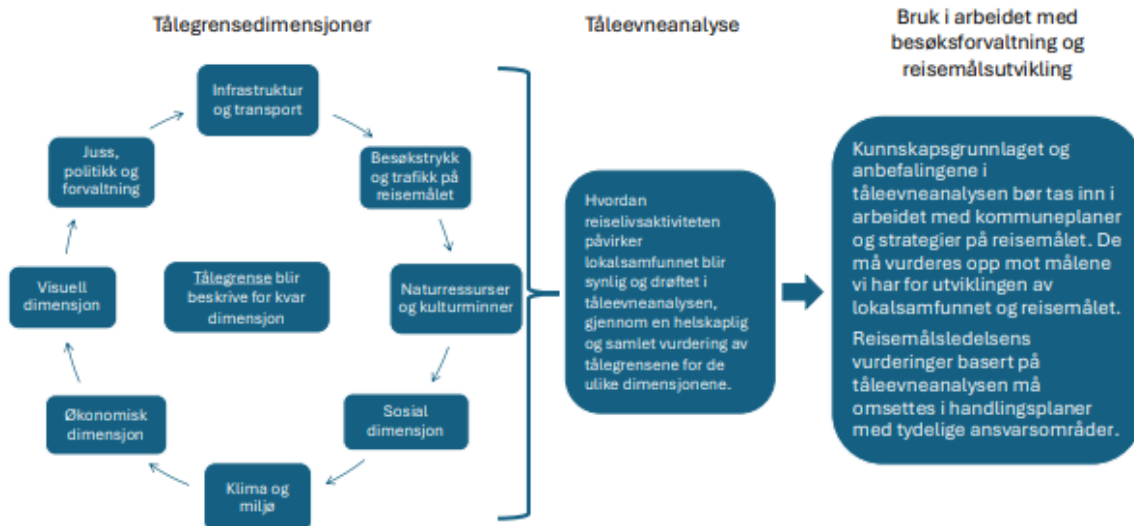
1.5 Definisjoner og begrepsbruk

Tålegrenser

Tålegrensen på et reisemål beskriver nivået for når turismen, og konsekvensen av denne, trer over en grense. Tålegrense vurderes ut fra ulike dimensjoner. Tålegrensen kan være fysisk, som for eksempel slitasje i naturen, eller mer subjektiv i form av for eksempel sosial tålegrense. I beskrivelsen av tålegrensene setter vi ikke et konkret tall for hvor mange turister reisemålet tåler. Tålegrensene vil variere med sesongene og reisemålets tilpasning til turisme gjennom året.

Tåleevne

Tålegrensene vurderes ofte samlet, i en mer helhetlig kontekst, under begrepet tåleevne. Tåleevnen beskriver hvordan reisemålet er rustet til å håndtere turisme i regionen gjennom sesonger og årsvariasjoner. God tåleevne er viktig for å unngå negative konsekvenser av turismen, for opplevelseskvaliteten samt for å øke den lokale verdiskapingen fra reiseliv.



Figur 2. Figuren illustrerer hvordan hver dimensjon har en tålegrense som må utredes hver for seg. Reisemålets tåleevne for turisme vurderes gjennom en helhetlig og samlet vurdering av tålegrensene. Kilde: Vestland fylkeskommune (2026)

1.6 Trender og utviklingstrekk

For å sette tåleevneanalysen for Tromsø inn i et større perspektiv, er det nyttig å kjenne til hvilke større trender og utviklingstrekk som vil kunne påvirke utviklingen av reiselivet i

Tromsø-regionen i årene fremover.

Innovasjon Norges turistundersøkelser viser at Norge er et attraktivt reisemål for mange turister og at det er en vekst både om sommeren ⁵ , vinteren og i nordlysturismen ⁶ . Turistene ønsker både natur- og kulturbaserte opplevelser.
Valutasituasjonen, med en svak norsk krone, gjør Norge mer aktuelt som reisemål for mange utenlandske turister. Den norske kronen har svekket seg og prisnivået turistene opplever i Norge i dag er i større grad konkurransedyktig med markedene vi konkurrerer mot.
Høye sommertemperaturer i mange andre land gjør Norge til et feriemål for såkalt «coolcation». Mange turister reiser vekk fra ekstremvarme til kjøligere strøk i ferien. Den internasjonale bransjeorganisasjonen Adventure Travel Trade Association (ATTA) har også undersøkelser som viser at Skandinavia er blant de mest attraktive reisemålene ⁷ .
Klimaendringene og høyere gjennomsnittstemperaturer vil kunne påvirke de fremtidige reiselivsopplevelsene og -tilbudet i Tromsø. Snøforholdene om vinteren vil bli mer varierende, og det er større fare for mer ekstremvær ⁸ .
Både i Norge og andre europeiske land er det en vekst i bil- og rundreiseturisme ⁹ . Andelen turister som overnatter i leide private hjem og i leid hytte har økt de siste årene. Det er også mange reisemål som rapporterer om økt teltning i naturen («villcamping»).
En større andel reisende får økt bevissthet om klimaavtrykk og miljøpåvirkning. Flere ønsker å reise med grønne transportformer som tog og buss ¹⁰ . Mange turoperatører forventer at reisemål jobber for en lavere natur- og klimapåvirkning, og sertifiseringsordninger og ulike former for kvalitetsmerking vil kunne spille en større rolle enn i dag. Reiseliv som går lenger enn den tradisjonelle bærekraftsdefinisjonen omtales som «regenerativt reiseliv» og trekkes ofte fram som en reiselivstrend.
Økt urbanisering gjør at en stadig større andel av verdens befolkning lever i byer. Å oppleve ro/stillhet, stjernehimmel og mørke og vær fenomener som nordlys, blir viktigere for mange. Urbaniseringen gjør også at mange lever lenger vekk fra naturen enn tidligere, og har ikke kunnskapen for å ta del i naturopplevelser på egenhånd. Guidete naturopplevelser vil derfor være en viktig del av fremtidens reiseliv.
Det er en sterk interesse for naturbaserte aktiviteter som for eksempel vandring, safari og dyreopplevelser, ski og sykkel ¹¹ . Turistundersøkelsen viser at mange på ferie i Norge gjør både natur- og kulturbaserte opplevelser på ferien.
Autentiske og lokale opplevelser verdsettes i økende grad, og mange søker ekte, stedbundne opplevelser og kontakt med lokal kultur ¹² . Å oppleve reisemålet gjennom å smake lokal mat og drikke er viktig for mange.
Urfolksturisme er en tydelig og sterk voksende trend ¹³ , både globalt og i Sápmi. Etterspørselen etter kulturelle, autentiske og bærekraftige opplevelser gjør slike opplevelser mer etterspurt enn noen gang.
Rekordrask teknologiutvikling påvirker måten vi reiser på og innhenter informasjon på. Kunstig intelligens påvirker reiseplanlegging og -forberedelser ¹⁴ . Dette vil stille krav til hvordan reisemål og -bedrifter formidler og informerer om sine tilbud. Sosiale medier og influensere gir inspirasjon og tips, men kan fort gjøre ukjente (og uforberedte) attraksjoner og reisemål kjent for et stort antall

⁵ Innovasjon Norge (2025). Turistundersøkelsen sommer

⁶ Innovasjon Norge (2025) Utenlandske nordlysturister 2025

⁷ Adventure Travel Trade Association (2025)

⁸ Norsk Klimaservicesenter (2025)

⁹ Innovasjon Norge (2024) Nøkkeltall for norsk turisme

¹⁰ Innovasjon Norge (2024) Turistundersøkelsen

¹¹ Adventure Travel Trade Association (2024)

¹² Innovasjon Norge (2025) Turistundersøkelsen

¹³ WTTC (2024)

¹⁴ NHO Reiseliv (2025) Ti trender

besøkende. En stor andel av de besøkende orienterer seg på reisemålet gjennom digitale apper og kart.

Cruiseturismen er i vekst¹⁵. Cruiseturismen bidrar med et høyt antall besøkende som skal oppleve reisemålet i løpet av relativt kort tid, noe som flere steder skaper diskusjoner om overturisme. Cruisegjestene ønsker flere autentiske opplevelser av kultur og natur når de er i land, og de vil gjerne bli kjent med lokalsamfunnet¹⁶. Det er en trend med lengre opphold i havn og mer innhold, og økt etterspørsel etter mindre cruiseskip.

Tilgjengelige reiser er en voksende trend, og kan være en viktig bidragsyter for å styrke helårs reiseliv¹⁷. Det er et stort markedsgrunnlag og økonomisk potensial og økende reiseaktivitet blant dem som trenger tilrettelegging og tilpasninger.

Verden oppleves i dag mer usikker enn den var for få år siden, og global usikkerhet påvirker reisemønstre. Norge har blitt opplevd som et trygt reisemål, men geopolitisk usikkerhet rundt Grønland, Arktis, Russland og Svalbard kan potensielt få betydning for Tromsø.

2.0 Beskrivelse av reisemålet

Tromsø er den største byen i verden nord for polarsirkelen, utenom Russland. Kommunen har hatt en jevn befolkningsvekst de siste årene, og har i 2025 nesten 80.000 innbyggere¹⁸. Kommunen er delt i 10 bydelsråd og 19 utviklingslag som er viktige høringsinstanser i saker om utvikling av byen og kommunen¹⁹. Reiselivet er, etter fiskeri, den viktigste næringsveien i kommunen. Det er mer enn 5.500 arbeidsforhold i reiselivet i kommunen²⁰. Dette utgjør ca 10 prosent av totalt antall arbeidsforhold i kommunen. Det er antageligvis noe mørketall knyttet til disse tallene, da en del aktører som opererer i reiselivet nok ikke er registrert gjennom reiselivets NACE-koder.

Tabell 1. Reiseliv i Tromsø i tall. Kilder: Innovasjon Norge / Microsoft Power BI, Tromsø Hamn, Avinor, AirDna, Mobility Group NHO Reiseliv

	2024	2025	Endring
Antall kommersielle overnattinger (hotell, camping mm.)	1.184.871	1.306.969	+ 10%
Arbeidsforhold reiseliv	5.176	5.582	+ 8%
Cruiseanløp Tromsø havn	194	180	-7%
Cruisegjester Tromsø havn	202.079	193.362	-4%
Ankomster Tromsø lufthavn	2.566.426	2.881.478	+ 12%
AirBnb enheter til leie (desember)	3.156	3.915	+ 24%
Bilutleie fra Tromsø lufthavn (antall forhold)	48.168	53.070	+ 10%

Reiselivet i Tromsø har vokst kraftig de siste årene. Antallet utenlandske overnattinger i januar doblet seg fra ca 60.000 i 2023 til over 120.000 i desember 2025 (figur 3). Fra 2024 til 2025 økte kommersielle overnattinger i Tromsø med drøyt 10 prosent til over 1,3 millioner

¹⁵ Kystverket (2026)

¹⁶ Havnemagasinet (2025)

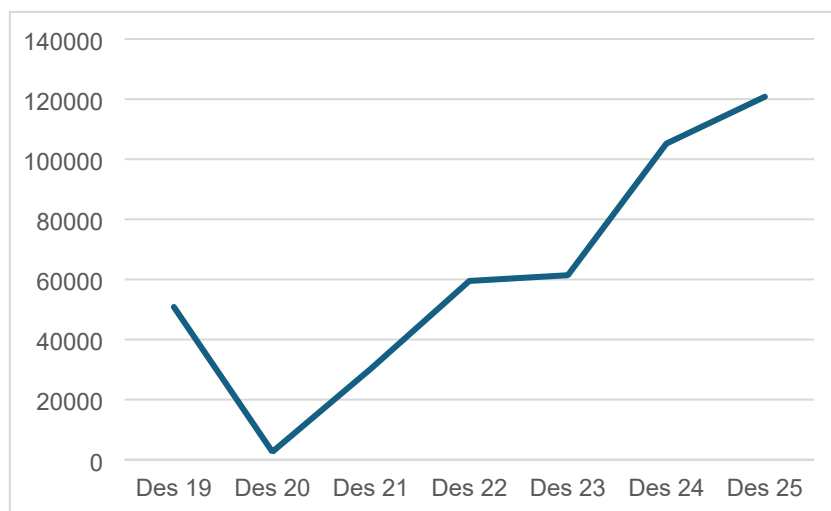
¹⁷ UN Tourism (2024)

¹⁸ SSB Kommunefakta Tromsø

¹⁹ Tromsø kommune (u.å) Bydelsråd og utviklingslag

²⁰ Innovasjon Norge / SSB Power BI / Sysselsatte i reiselivet (2025)

overnattinger (unntatt Airbnb og annen korttidsutleie). Nordlysopplevelser, hvalsafari og andre naturbaserte aktiviteter er sterke drivere bak økningen.



Figur 3. Utvikling i antall utenlandske overnattinger i Tromsø i desember måned 2019 - 2025. Både hotell og camping / hyttegrend. Kilde: SSB / Innovasjon Norge Power BI Overnattingsstatistikk

Tromsø ble merket som bærekraftig reisemål i 2019. Tromsø er et reisemål som tilbyr naturbaserte opplevelser året rundt. Den arktiske naturen er en attraktiv ramme for både norske og internasjonale gjester, og fenomener som midnattssol og nordlys, sammen med økt tilgjengelighet gjennom flere flyruter, bidrar til at turismen i regionen er i vekst. Kommunen har en rekke verneområder, inkludert naturreservater, landskapsvernområder og et marint verneområde.

Nordlyset, den arktiske naturen og naturressursene gir gode forhold for et bredt tilbud av aktiviteter og opplevelser, og det er et stort antall aktivitetsleverandører og reiselivsaktører i området. Nordlysopplevelser, fisketurisme, hvalsafari og toppturer på ski er noen av aktivitetene som tiltrekker seg mange besøkende. Felles for slike opplevelser er at de foregår i eller tett på naturen, ofte i nærheten av eller på steder der lokalbefolkningen bor.

Tromsø er en kommune med et rikt kulturliv, noe som gjenspeiles i et stort og bredt tilbud av festivaler, konserter og scenekunst. Tromsøs restaurantscene er også en viktig arena for å vise fram nordnorske matspesialiteter.

De største attraksjonene i Tromsø er Fjellheisen (329.667 besøkende), Tromsøbadet (303.007 besøkende), Ishavskatedralen (181.559 besøkende). Polarmuseet (137.333 besøkende) og Polaria (133.604 besøkende)²¹.

Tromsø grenser til kommunene Balsfjord, Storfjord, Karlsøy kommuner. I tillegg er det mange turister som reiser videre til opplevelser i Senja, Skjervøy og Lyngen.

Tromsøregionen rundt Tromsø opplever press fra turister, ofte uten å få tilsvarende inntekter. Det jobbes aktivt med å spre turiststrømmene fra Tromsø til hele regionen.

²¹ NHO Reiseliv (2025)

2.1 Organisering av reiselivet

Tromsø kommune legger rammene som reiselivsnæringen kan operere innenfor. De er planmyndighet, tilrettelegger infrastruktur og setter mål og utformer strategier. Kommunens reiselivsstrategi fra 2019 skal revideres i 2026.

Troms fylkeskommune støtter reiselivsprosjekter, kompetansetiltak og innovasjon og samordner reiseliv med transport, kultur og næringsutvikling på regionalt nivå. Fylkeskommunen setter retning for reiselivsutviklingen i fylket gjennom en reiselivsstrategi for perioden 2023-2032²².

Nord-Norsk Reiseliv samordner og representerer reiselivet i Nord-Norge som region, og fungerer som bindeledd mellom landsdel, statlige myndigheter og virkemiddelapparat.

Visit Tromsø-Region AS er destinasjonsselskapet og bindeleddet mellom næringen og kommunen, og navet i den operative organiseringen av reiselivet i Tromsø. Deres rolle er å markedsføre Tromsø som reisemål og samordne aktørene. De driver også turistinformasjon og har en viktig vertskapsfunksjon. Destinasjonsselskapet driver også innsamling av besøksdata og kjører prosjekter, og leder arbeidet med Tromsø som merket bærekraftig reisemål. Visit Tromsø-Region AS er et medlemsbasert selskap som finansieres gjennom medlemsavgifter, offentlige midler og prosjektmidler. Selskapet har 247 medlemmer²³. Ifølge Visit Tromsø-Region AS er det registrert 1362 bedrifter på reiselivets NACE-koder i Tromsø. Det er altså en relativt liten andel av reiselivsaktørene som er medlem i destinasjonsselskapet.

Reiselivsnæringen i Tromsø består av mange bedrifter som leverer opplevelser og tjenester innen overnatting, opplevelser, servering, transport og kultur- og arrangementsaktører. Det er disse aktørene som er kilden til lokal verdiskaping og sysselsetting, og som har det direkte møtet med turistene.

Rundt reiselivet er det interesseorganisasjoner, som NHO Reiseliv, Næringsforeningen i Tromsøregionen og Visit Tromsø-Region AS som ivaretar næringens interesser og jobber med rammevilkår, arbeidsliv, politikk og kompetanse.

Rundt reiselivet er det også en rekke frivillige og ideelle aktører, som turlag, foreninger og kulturorganisasjoner som bidrar med tilrettelegging av attraksjoner, arrangementer og viktig beredskap.

2.2 Markeder

Overnattingsstatistikken til SSB viser at det var 1.306.969 overnattinger på kommersielle overnattingssteder i Tromsø i 2025, mot 1.184.871 i 2024 (økning på drøyt 10%). Av dette er en drøy million overnattinger på hotell, og ca 275.000 overnattinger på camping og hyttegrennd. 41 prosent av overnattingsgjestene er nordmenn, deretter er de største markedene USA (18 prosent), Tyskland (13 prosent), Storbritannia (11 prosent), Sveits (5 prosent) og Kina (5 prosent).

²² Troms og Finnmark Fylkeskommune (2023)

²³ Visit Tromsø / Lone Helle pers.medd feb. 2026

I Innovasjon Norges nordlys-rapport²⁴ framkommer det at turister fra USA, Tyskland, Storbritannia, Sør-Europa og Asia utgjør det store flertallet av nordlysturistene i Norge.

Nordnorsk reiseliv har en markedsstrategi for 2026-2030²⁵. I den er det satt av en overordnet ressursprioritering der 40 prosent skal gå til eksisterende sterke markeder (Norge, Sverige, Tyskland, Nederland, Sveits og Storbritannia), 40 prosent skal gå til eksisterende voksende markeder (Polen, USA, Spania, Italia, Frankrike) og 20 prosent skal gå til potensielle vekstmarkeder (Singapore, Sør-Korea, Japan og Australia).

2.3 Aktivitets- og opplevelsesturisme

Tromsø er utgangspunkt for en rekke naturbaserte aktiviteter og opplevelser. Hvalsafari, nordlys, topturer på ski, fisketurisme og fjellvandring er noen av aktivitetene som tiltrekker seg mange besøkende og som gir store muligheter for verdiskaping og sysselsetting for regionen. Samtidig bidrar slike aktiviteter og tilbud til noen utfordringer. På bakgrunn av innspill og vår forståelse av reiselivet i Tromsø, har vi valgt ut nordlysturisme, hvalsafari og topturer på ski som eksempler på aktiviteter som vi beskriver og drøfter i dette kapitlet.

2.3.1 Nordlysturisme

Nordlysturismen til Tromsø og Tromsøregionen har vokst kraftig de siste årene, både i volum og verdi. Innovasjon Norges nordlysrappport viser at antallet utenlandske gjestedøgn har mer enn doblet seg siden 2019²⁶.

Med økt etterspørsel har også antallet aktører som tilbyr nordlysopplevelser i Tromsø har økt voldsomt de siste årene. Verdiskapingen fra nordlysturismen har vokst, men det er ikke uten utfordringer. Slitasje på natur og konflikt med lokalbefolkning er to utfordringer som kommer som følge av den sterke veksten.

Mange av aktørene plukker opp sine gjester i sentrum, ved Prostneset utenfor Scandic Ishavshotell. Et stort antall aktører og turister møter opp i dette området samtidig, noe som skaper kaotisk trafikksituasjon i de trange gatene i sentrum. Dette ble også opplevd på befaring, et stort antall gjester går og titter på telefon (for referanse til oppmøtested/guideselskap) og leter etter minibussen de skal på tur med. I mange av tilfellene har verken minibussene eller guidene uniformer med firmanavn, logo eller andre kjennetegn. Trafikksituasjonen framstår kaotisk. Det er utstrakt nordlysrelatert trafikk og aktivitet fra Tromsø og ut i distriktene rundt Tromsø, bl.a stor aktivitet mellom Tromsø og Kilpisjärvi (Finland).

I tillegg ser vi en situasjon der enkelte nordlysoperatører opererer i strid med lovverket. Den siste tiden er det rapportert om prisdumping og en økende konfliktsituasjon mellom aktører som omtales som «seriøse» og de som kan karakteriseres som «useriøse». I løpet av vinteren 2025 avdekket A-krimcenteret i Troms og Finnmark brudd på regelverk hos over halvparten av aktørene som ble kontrollert²⁷.

Norsk Institutt for naturforskning har et prosjekt der de, sammen med aktører i reiselivet, ser på muligheter for å redusere naturslitasjen særlig knyttet til bålrensing i forbindelse med

²⁴ Innovasjon Norge (2025) Utenlandske nordlysturister

²⁵ NordNorsk Reiseliv (2025)

²⁶ Innovasjon Norge (2025) Utenlandske nordlysturister

²⁷ NRK (8. okt 2025)

guidede nordlysturer²⁸. I pilotprosjektet ble bålplasser kartlagt og forebyggende tiltak som bruk av bålpanner er foreslått som en del av løsningen. Prosjektet viser også at en rekke nordlysguider og besøkende uttrykte at de gjerne kunne tenke seg å delta i naturrestaurering som en del av besøksopplevelsen.

Intervjuer med turoperatører innen nordlysturisme viser at det har utviklet seg en form for selvorganisering i næringen²⁹. Uformelle regler – ofte omtalt som «folkeskikk» – har fungert som sosiale normer for ferdsel i naturen under nordlysjakt. Dette kan innebære å unngå å bruke samme parkeringsplass som andre aktører, respektere områder der lokalbefolkningen ikke ønsker nordlysturisme, og å ferdes sporløst, for eksempel ved bruk av bålpanner eller ved å avstå fra bål.

I tillegg til slike uskrevne regler har mange turoperatører klare interne retningslinjer for sporløs ferdsel og systematisk opplæring av guider. Guider har også organisert seg på tvers av bedrifter, både gjennom Tromsø Guideforening³⁰ og gjennom WhatsApp-grupper for å kommunisere om ønsket adferd og varsle om problematisk praksis.

Ifølge informantene i NINA-prosjektet fungerte denne uformelle organiseringen godt da næringen var mindre og mer oversiktlig enn i dag. Denne typen selvorganisering kan fungere som et godt utgangspunkt å bygge videre på. De uformelle reglene kan gi viktige innsikter og fungere som et fundament når næringa nå i større grad diskuterer og etterlyser reguleringer.

For å forebygge en uønsket situasjon i nordlys, og gjøre det enklere å forstå og følge lover og regler og ta hensyn til natur og lokalsamfunn, har kommunen og A-krimsentret Troms og Finnmark, sammen med en rekke aktører, gått sammen om en ny nordlysveileder³¹. Slike veiledere er nyttige, og kommunen har en plan for å utvikle flere aktivitets- og stedsspesifikke veiledere i tiden fremover.

2.3.2 Hvalsafari

Hvalsafari er en aktivitet som tiltrekker seg mange besøkende til Tromsø-regionen. Sesongen varer vanligvis fra oktober til februar, når hvalene følger silda inn i fjordene. Områdene utenfor Skjervøy er kjerneområde for opplevelser med hval.

Det har vært en stor økning i hvalsafari-aktører de siste ti årene. Kombinasjonen av mange båter, høy fart og folk som snorkler tett oppi hvalene forstyrrer og stresser dyrene og skaper farlige situasjoner for både hvaler og turistene. En rekke useriøse aktører viser uønsket atferd, mangel på kunnskap om regler og følger ikke næringens egne retningslinjer. Slik atferd går utover dyrevelferden, det skaper farlige situasjoner for både hvaler og turister, og kan bidra til å skape dårligere omdømme for næringen³².

Dette er heller ingen ny situasjon. Et brev³³, signert av en rekke norske og internasjonale forskere, biologer og interesseorganisasjoner, ble sendt til Fiskeridirektoratet allerede i 2021

²⁸ Sigrid Engen et.al. (2024)

²⁹ Engen, S., Stien, J., Mul, E., Ruché, D. Northern lights tourism in Tromsø. NINA report. In prep.

³⁰ <https://tromsoguideforening.com/>

³¹ Tromsøregionen mot 2050 (2026)

³² Fiskeridirektoratet (2026)

³³ UiT (2021)

med en tydelig bekymring rundt situasjonen for hvalene i Nord-Norge og sikkerheten for både hval og turister. I brevet fremheves en rekke anbefalinger og tiltak. Fiskeridirektoratet viser i sitt svar³⁴ til aktørenes ansvar for å overholde lover og retningslinjer, og sier de ikke har planer for å endre regelverket.

Hvalsafari fikk i 2019 en egen forskrift som skal sikre at hvalsafari skjer på en måte som ikke forstyrrer dyrene i deres naturlige habitat³⁵, men denne er primært rettet mot å slå ned på uønsket aktivitet i nærheten av fiskefartøy. Visit Tromsø-Region og lokale reiselivsaktører oppfordrer hvalsafariaktører til å overholde et sett med retningslinjer som er utviklet etter ønske fra av lokalbefolkning, kommersielle aktører og media^{36,37}. Disse retningslinjene blir ikke fulgt av alle aktører, særlig utenlandske aktører neglisjerer retningslinjene. Retningslinjene gir heller ingen mulighet for sanksjonering.

Sjøtjenesten (Fiskeridirektoratet) og Kystvakten er til stede for å følge opp sildefisket, og har siden 2019 også hatt som oppgave å følge opp hvalsafari. Endel aktører i bransjen etterlyser strengere regelverk, med blant annet klare avstandsregler. Mange andre land, som USA, Australia og New Zealand har lovverk som regulerer hvalsafari, og tydelige regler for bl.a fart, avstand og antall båter. Flere vi har vært i kontakt mener det er på høy tid at slike lover innføres også i Norge.

Flere aktører innen både hvalsafari og nordlysopplevelser ønsker strengere regulering, sertifisering og registreringsplikt. Fiskeridirektoratet og flere bransjeaktører etterlyser også et klarere regelverk for tilnærming til dyra, fart, avstand, og begrensning av antall aktører som kan operere samtidig i et område. Departementet har gitt signaler om at de skal nedsette et utvalg for å se på regelverket.

2.3.3 Toppturer på ski

Tromsø og Tromsøregionen er en verdenskjent destinasjon for toppturer på ski. Fjellene i regionen og en relativt snøsikker vinter har bidratt til kraftig økning i ferdsel og stor etterspørsel etter skiopplevelser i fjellene, både av lokale skiløpere og skiturister fra hele verden. Sesongen er i hovedsak i februar, mars, april og mai.

Samtidig er de bratte fjellene og kystklimaet med på å gjøre regionen svært skredutsatt, og det er de siste årene registrert en økning i skredulykker og dødsfall knyttet til toppturturismen³⁸. Når det går et skred i fjellet, iverksettes et stort beredskapsapparat lokalt og regionalt. Blålysaktørene med politi og ambulanse rykker ut. Frivillige organisasjoner bidrar med skredsøk, redningshunder og førstehjelp. Store ressurser brukes for å hjelpe de som forulykkes.

Toppturturismen foregår i Tromsø kommune og i kommunene rundt, og Lyngsalpene i Lyngen kommune er kjerneområdet for aktiviteten. Mange av turistene leier bolig fra Airbnb og andre lignende plattformer og innbyggerundersøkelsen viste at så mye som 21 prosent

³⁴ Fiskeridirektoratet (2022)

³⁵ Lovdata (2019)

³⁶ Norwhale (u.å)

³⁷ Visit Tromsø (u.å) Retningslinjer for hvalsafari

³⁸ NVE rapport nr. 25 / 2025

av respondentene i Lyngen selv, eller gjennom nær familie, leier ut del av privat eiendom til turister. Toppturer tilbys ofte også med båt som utgangspunkt.

Toppturer i bratt terreng krever kunnskap og kompetanse, og det er en rekke lokale og tilreisende guider som bruker regionen som utgangspunkt for sine tilbud. I tillegg er det mange som driver denne aktiviteten på egen hånd i uorganiserte former. I Norge er det ingen krav til kompetanse hos guidene. Flere andre land, som også har utstrakt toppturisme, har krav om bruk av sertifiserte guider ved aktivitet i for eksempel eksponert fjellterreng (bl.a Frankrike, Sveits). I Norge er et forslag til godkjenningsordning for guider utarbeidet av Innovasjon Norge, men dette forslaget er pr i dag unntatt offentlighet. En standard, som beskriver grunnleggende guidekompetanse, er på høring vinteren 2026³⁹.

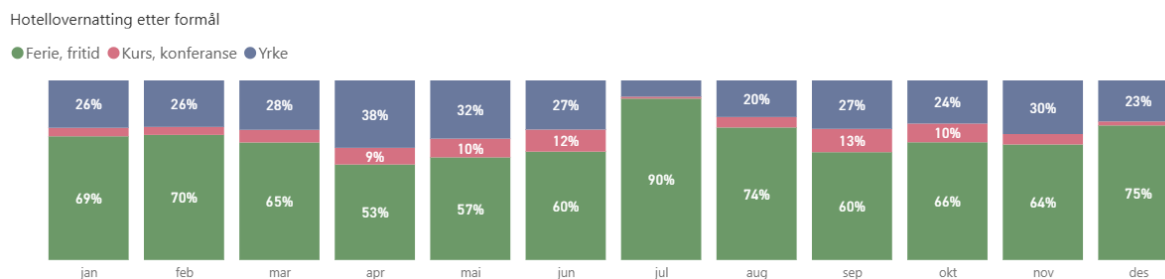
Som en respons på veksten i toppturisme og økning i ulykker, har reiselivet i regionen, i samarbeid med politiet, NVE, UiT, CARE og flere andre, hatt et prosjekt for å redusere skredulykker i regionen. Prosjektet «Nullvisjon skredulykker⁴⁰» har bl.a. jobbet for å nå frem med informasjon til den uorganiserte delen av reiselivet i form av Airbnb-utleiere, men har ikke lykkes godt nok med å nå frem med informasjon til vertskapet. I prosjektet etterlyses bedre registrering og en samlet oversikt over utleiere i de ulike områdene.

Prosjektet har arrangert daglige guidemøter og jobbet for å få etablert et nasjonalt skredsenter. Målet er at et slikt senter kan drifte daglige guidemøter, i samarbeid med NVE sine skredvarslere. Slike guidemøter har, ifølge sluttrapporten fra prosjektet, vært et meget vellykket tiltak i prosjektet. Det er nå ansatt en prosjektleder som skal følge opp og utvikle prosjektet videre, samt følge opp tiltak.

2.4 Forretningsreiser, kurs og konferanse

Tromsø har etablert seg som en viktig arena for kurs og konferanser i Nord-Norge. Visit Tromsø-Region AS driver Tromsø Convention Bureau som tilbyr tilrettelegging, logistikk og planlegging for kurs og konferanser i byen. Tromsøs konkurransefortrinn ligger bl.a i kombinasjonen arktisk natur og urbane fasiliteter.

Statistikken viser at kurs- og konferanseandelen holder seg relativt stabil gjennom året (figur 4). Andelen kurs og konferanseovernattinger er størst i perioden april-juni og september-oktober. Dette er i en periode hvor ferie- og fritidsmarkedet er i lavsesong, noe som er positivt for mulighetene for helårsdrift i næringen.

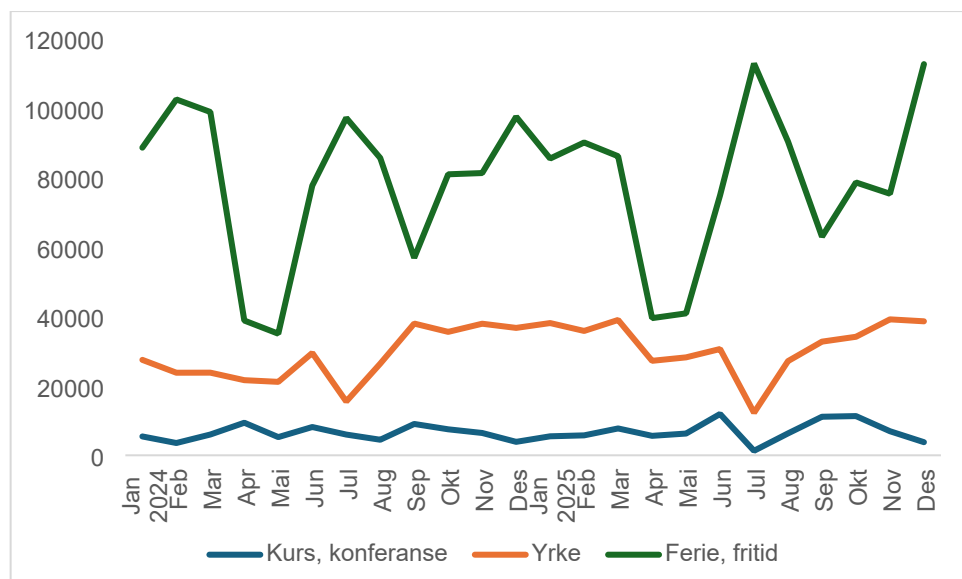


Figur 4. Grafen viser fordelingen av hotellovernattinger etter formål gjennom året i 2025. Kilde: SSB / Innovasjon Norge / Microsoft PowerBI

³⁹ Standard Norge (2026)

⁴⁰ Arctic-365 (2025)

Fordelingen av ferie/fritidsgjester, yrkesreisende og kurs- og konferansegjester på hotellene ser vi i figur 5.



Figur 5. Hotellovernattinger etter formål med oppholdet i perioden 2024-2025 i Troms fylke. Kilde: SSB 14166

3.0 Hovedfunn og resultater

Tromsø har opplevd en stor og rask vekst i turismen de siste årene. Et stort antall rapporter, artikler og andre dokumenter som er publisert de senere årene knyttet til Tromsø som reisemål, gir en god beskrivelse av reiselivet og reiselivets ringvirkninger for regionen. En rekke kilder ligger til grunn for funn og resultater. Innbygger- og gjesteundersøkelser, medvirkningsarbeidet, intervjuer og vår dokumentanalyse viser at reiselivet har både positive og negative effekter på reisemålet.

Utfordringene som Tromsø opplever er i all hovedsak kjent for både reiselivsnæringen, forvaltningen og lokalbefolkningen. Mediene skriver regelmessig om situasjonen, et stort antall debattinnlegg og kronikker diskuterer både de positive og de mer utfordrende sidene ved turismen.

Hensikten med tåleevneanalysen er å se helheten og sammenhengen mellom dagens situasjon, kommunens og destinasjonens mål for utvikling av reiselivet, og hvilken betydning dette har opp mot de åtte dimensjonene som analyseres. Vi har identifisert og beskrevet det vi mener er hovedutfordringer for Tromsø.

3.1 Funn fra Opinion innbyggerundersøkelse

For å styrke innsikten i lokalbefolkningens opplevelse av turismen i Tromsø har Opinion gjennomført en spørreundersøkelse⁴¹ på oppdrag fra Tromsø Kommune. Den webbaserede undersøkelsen ble gjennomført i desember 2025. Det ble brukt et uttrekk fra Folkeregisteret på innbyggere over 18 år med bostedsadresse i Tromsø, Karlsøy, Balsfjord, Lyngen og Storfjord. Mottakerne ble først informert om undersøkelsen på SMS, før de fikk epost med lenke til spørreskjemaet. Totalt kom det inn 17.494 svar, noe som gir en svarprosent på 25 prosent. Opinion beskriver det som et godt utvalg uten skjevheter. Temaet for undersøkelsen er innbyggernes oppfatninger om turismens effekter i regionen, på godt og vondt.

Resultatene viser at 70 prosent av respondentene mener turismen har både fordeler og ulemper for regionen. 17 prosent mener turismen bidrar mest negativt for regionen, mens 13 prosent mener turismen bidrar mest positivt for regionen. Det er liten forskjell på meninger om turismen i forhold til om respondentene jobber i privat eller offentlig sektor.

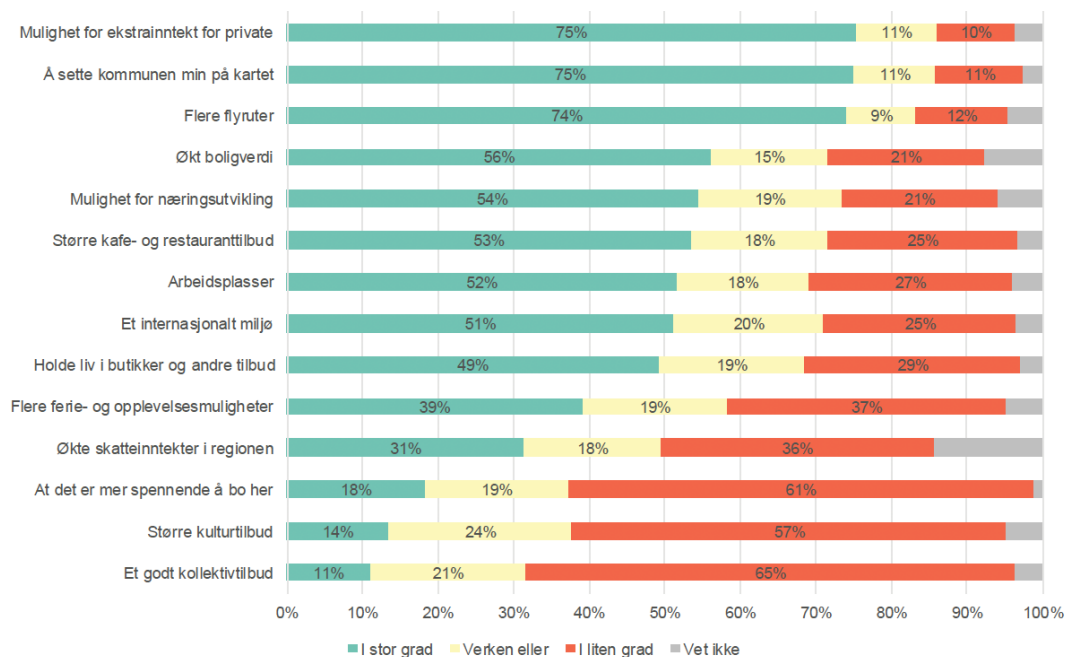
Innbyggere i Lyngen ser i større grad enn andre at turismen gir et positivt bidrag, mens innbyggere i Karlsøy i større grad enn andre mener turismen bidrar negativt.

Undersøkelsen viser at 13 prosent av respondentene har tilknytning til reiselivsnæringen (selv eller nær familie), og at 17 prosent av respondentene tjener penger på å leie ut bolig (selv eller nær familie).

De yngre respondentene er generelt mer negative til turismen enn de eldre. Kun 6 prosent under 30 år mener turisme bidrar mest positivt, mens 18 prosent av de som er 60 år eller eldre mener det samme. Respondentene som har en tilknytning til reiselivsnæringen, eller som leier ut bolig til turister, er mest positive. 19 prosent av de med jobbmessig tilknytning til

⁴¹ Opinion (2026)

reiselivsnæringen ser mest positive bidrag, mot 12 prosent blant de som ikke har slik tilknytning. Blant de som leier ut bolig, er 24 prosent positive mot 11 prosent av de som ikke leier ut.

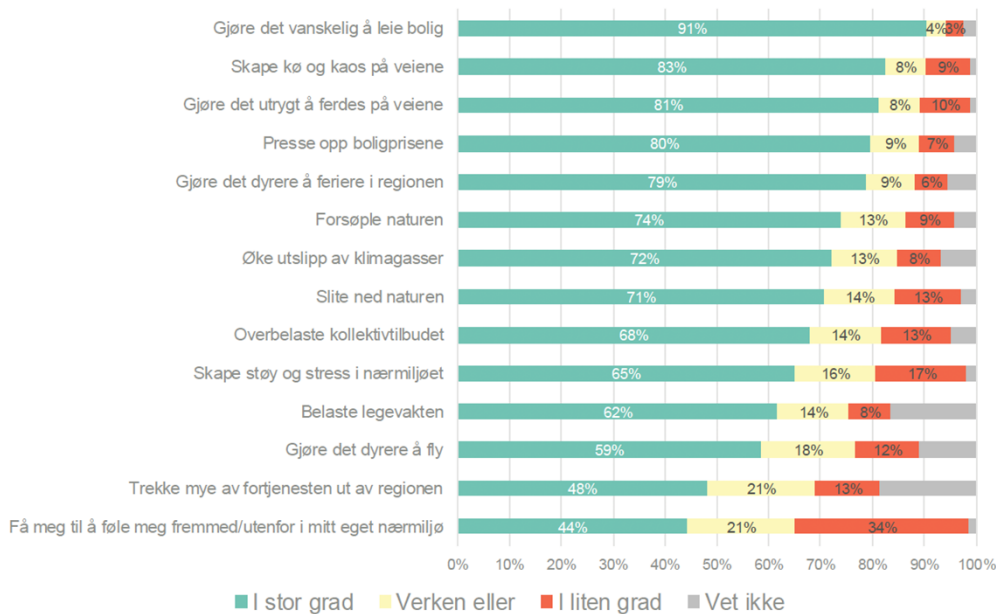


Figur 6. Respondentene ble spurt om de var enige i disse positive effektene av turisme. Kilde: Opinion innbyggerundersøkelse Tromsø (desember 2025)

Det er først og fremst mulighetene for private ekstrainntekter, at kommunene blir satt på kartet og at det etableres flere flyruter som trekkes fram som de mest positive effektene av turisme.

Drøyt halvparten av respondentene (52 %) er enig i at turismen fører til arbeidsplasser i regionen. Det er færre unge enn eldre som er enige i at turismen gir arbeidsplasser og at turismen gjør det mer spennende å bo i regionen.

Omtrent halvparten av respondentene mener turismen bidrar til et større kafé- og restauranttilbud og til å holde liv i butikker og andre tilbud. Nær en av tre mener turismen gir økte skatteinntekter i regionen, mens nær fire av ti er uenig i dette. Halvparten mener mye av fortjenesten fra reiselivsnæringen trekkes ut av regionen.



Figur 7. Respondentene ble spurt om de er enige eller uenige i påstander som beskriver potensielle negative effekter av turismen i regionen. Kilde: Opinion innbyggerundersøkelse Tromsø (desember 2025)

Ni av ti mener turismen bidrar til å gjøre det vanskeligere å leie eller kjøpe bolig, mens mer enn åtte av ti i Tromsø mener turismen bidrar til å presse boligprisene opp. Det er ganske stor forskjell mellom kommunene på disse spørsmålene.

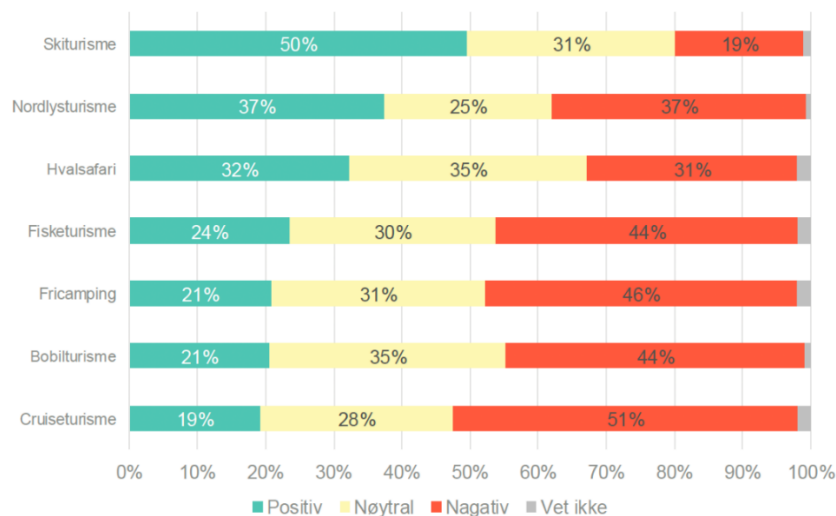
Åtte av ti (81%) mener at turismen gjør det mer utrygt å ferdes på veiene, og bidrar til å skape kø og kaos på veiene (83%) (figur 7). På dette spørsmålet er det relativt liten forskjell mellom kommunene i regionen.

Det er kun 11 prosent som mener turisme bidrar til bedre kollektivtilbud, mens 65 prosent mener det ikke er tilfelle. Samtidig mener syv av ti at turisme fører til et overbelastet kollektivsystem. Det er flere i Tromsø enn i regionen ellers som mener turismen overbelaster kollektivtilbud (73 prosent av respondentene i Tromsø) og belaster legevakten (66 prosent). Det er også i Tromsø at flest respondenter er enige i at turismen gjør det vanskelig å leie bolig (93 prosent).

Tre av fire mener at turismen i regionen bidrar til å forsøple naturen, mens syv av ti mener turismen sliter på naturen og bidrar til å øke utslippene av klimagasser. Her er det forskjell mellom kommunene, færre opplever forsøpling og slitasje på naturen i Tromsø enn i de andre kommunene. Nesten halvparten av befolkningen i Lyngen mener det er for mange turister i naturen.

Det er verdt å merke seg at over fire av ti er enige i påstanden at «turismen får meg til å føle meg fremmed i mitt eget nærmiljø». For respondentene i Tromsø er andelen 47 prosent.

Figur 8 viser hvordan innbyggerne ser på ulike typer turistgrupper. Flest er positive til skituristene, mens færrest er positive til cruiseturismen.



Figur 8. Respondentene ble spurt om hvor positive eller negative de er til ulike turistgrupper i sin region. Kilde: Opinion innbyggerundersøkelse Tromsø (desember 2025)

Ut over museumstilbudet er det nesten ingen av innbyggerne som svarer at de benytter turisttilbudet selv. Grunnene til dette er at de ikke er interessert (49 prosent), det er for dyrt (40 prosent) og det er for mange turister der (32 prosent).

Det er et klart flertall for å innføre turistskatt (besøksbidrag) – hele 88 prosent av respondentene i regionen mener det vil være positivt å innføre en slik ordning. I Tromsø er 9 av 10 respondenter positive til dette. Når respondentene blir spurt om hva en eventuell turistskatt / besøksbidrag skal brukes til, er det mest ønskelig å bruke midlene til bygging og drift av toaletter, søppelhåndtering fra turister og å styrke kollektivtilbudet.

På spørsmål om turismen bidrar til å gjøre dem stolte av regionen, svarer 46 prosent av respondentene at turismen ikke har gjort dem stolte av regionen, mens 36 prosent mener turismen bidrar til økt stolthet. Det er en høyere andel som er stolte i de eldre aldersgruppene enn i de yngste.

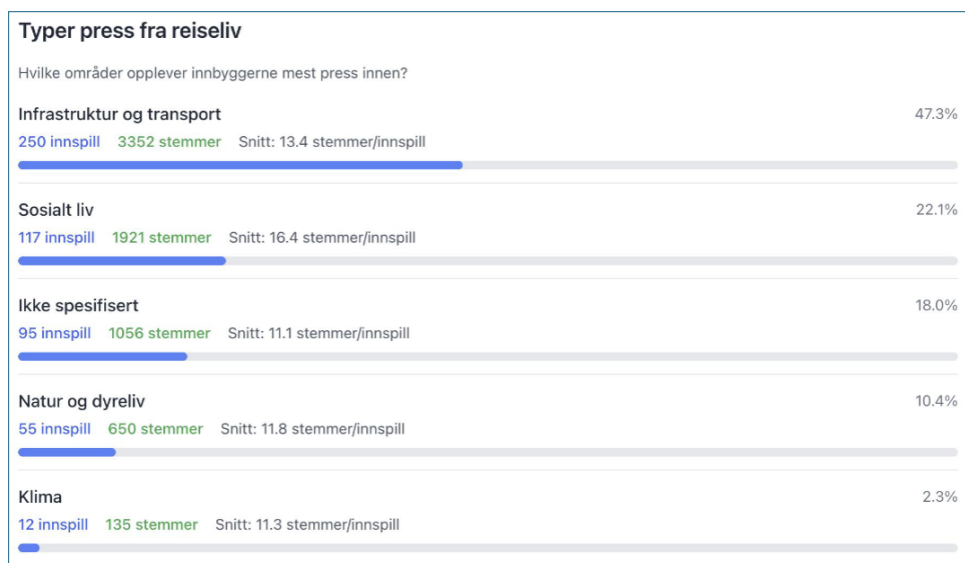
3.2 Digitale innspill

Gjennom en prosjekt-nettside åpnet vi for at reiselivsaktører og lokalbefolkning kunne gi kartfestede innspill. Totalt fikk vi 566 kartfestede innspill.

Gjennom den digitale innspillsiden kunne man også dele sine meninger gjennom å gi støtte til andres innspill. Totalt ble det gitt 7773 stemmer på andres innspill. Dette viser et bredt engasjement hvor folk ikke bare deler egne synspunkter, men også aktivt forholder seg til andres innspill. Gjennomsnittsalderen på de som ga digitale innspill er 43 år. Den yngste respondenter var 20 år, mens den eldste respondenter var 94 år. Vi har dessverre ikke nådd godt nok ut til den yngre målgruppen.

Den digitale innspillsiden ble også brukt til en åpen spørreundersøkelse på både norsk og engelsk. Den åpne spørreundersøkelsen gav oss 163 svar, hvorav 7 var på engelsk.

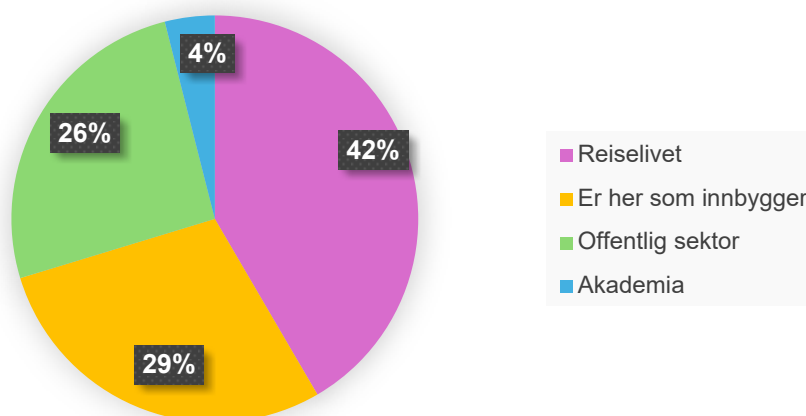
Resultatene fra digitale innspill viser at det er flest innspill knyttet til press på infrastruktur og transport (47,3% av innspillene) og på sosiale forhold (22,1% av innspillene) (figur 9).



Figur 9. Resultatene fra den digitale innspillsiden fordelt i fem kategorier for hvilket tema innspillene dreide seg om. Kilde: Aula / turismeitromsø.no

3.2.1 Stormøte om reiseliv i september

I stormøtet om reiseliv, som ble arrangert av Tromsø kommune 25. september 2025, bidro nesten 200 deltakere med innspill og refleksjoner om reiselivet i Tromsø. Det var bred deltakelse fra reiseliv, offentlig sektor, akademika og lokalbefolkning (figur 10).



Figur 10. Deltakerne på stormøtet i Tromsø 25. september fordelt på fire kategorier.

Gjennom digital medvirkning spurte vi hva som er det beste med reiselivet i Tromsø, hvilke utfordringer de ser, hva som er drømmen for reiselivet og hvilke tiltak som må til for å nå drømmen. Vi fikk totalt 571 innspill. Resultatene (oppsummert i figur 11) er sammenfallende med andre funn fra prosjektet.



Figur 11. Resultatene fra medvirkning på stormøtet 25. september er her oppsummert med stikkord knyttet til hvert av de fire spørsmålene som ble stilt.

3.3 Gjesteundersøkelse

Opinion utførte en gjesteundersøkelse⁴², finansiert av Tenk Tromsø, for å kartlegge turistenes reisevaner i Tromsø. Målgruppen var turister som reiser hjem fra Tromsø med fly, og det ble gjort personlige intervjuer med 403 respondenter på flyplassen. Intervjuene ble gjennomført i januar og februar 2026.

Utvalget besto av 41 prosent menn og 58 prosent kvinner. 45 prosent av respondentene var mellom 18 og 34 år, og 43 prosent var mellom 35 og 59 år. 71 prosent av respondentene var fra Europa (eks Norden), 14 prosent var fra Asia, 9 prosent var fra Amerika og 5 prosent var fra Norden.

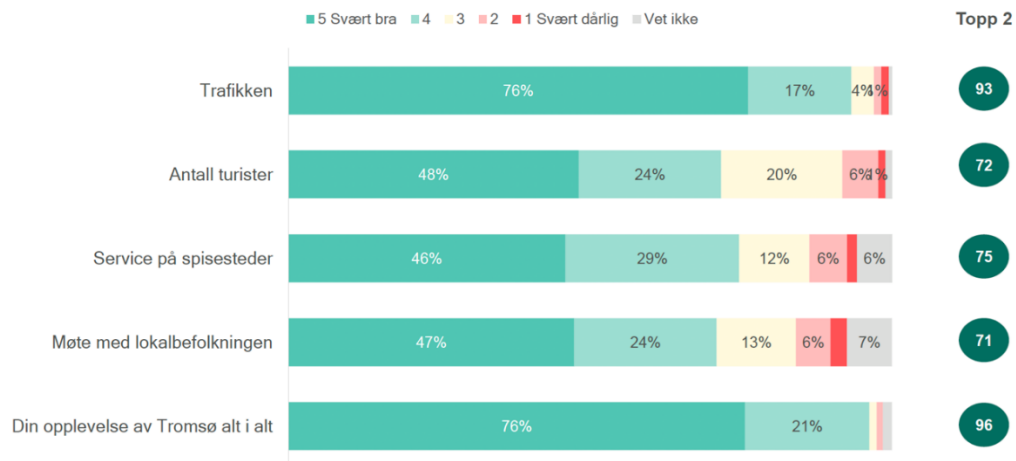
For å styrke representativiteten ble intervjuene gjennomført på flere tidspunkt og ulike dager. Opinion mener undersøkelsen gir et godt bilde av turiststrømmen i Tromsø i den aktuelle perioden.

Sentrale funn:

- 2 av 3 besøkende har Tromsø som eneste destinasjon på reisen, og av disse reiste 3 av 4 med direktefly. De fleste gjestene som mellomlandet gjordet det i Oslo, Frankfurt eller København.
- 3 av 4 gjester kommer i grupper på mellom 2 og 4 personer. Gruppestørrelsen er «tilpasset» bruk av leiebil.
- 1 av 4 gjester har leid bil og det er disse som har gjort flest «enkeltturer» i løpet av oppholdet i Tromsø.
- 7 av 10 har mellom 2 og 4 overnattinger i Tromsø (De aller fleste (31 prosent av respondentene) har tre overnattinger. 21 prosent av respondentene har mer enn fem overnattinger).

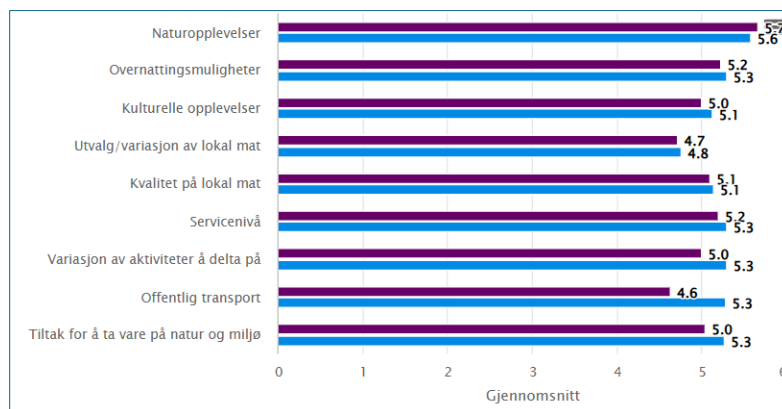
⁴² Opinion / Tenk Tromsø (2026)

- 4 av 10 har overnattet på AirBnb. Av gjestene som har leid bil, er det 6 av 10 som overnatter på AirBnb.
- Buss er den vanligste reisemåten til og fra flyplassen, omtrent 4 av 10 gjester benytter buss. 44 prosent av respondentene opplyser også at de har benyttet rutebuss i løpet av oppholdet i Tromsø.
- Drøyt 7 av 10 gjester svarer at totalopplevelsen av Tromsø er svært god



Figur 12. Grafen viser hvordan turistene opplever Tromsø som reisemål. Kilde: tenk Tromsø / Opinion (2026)

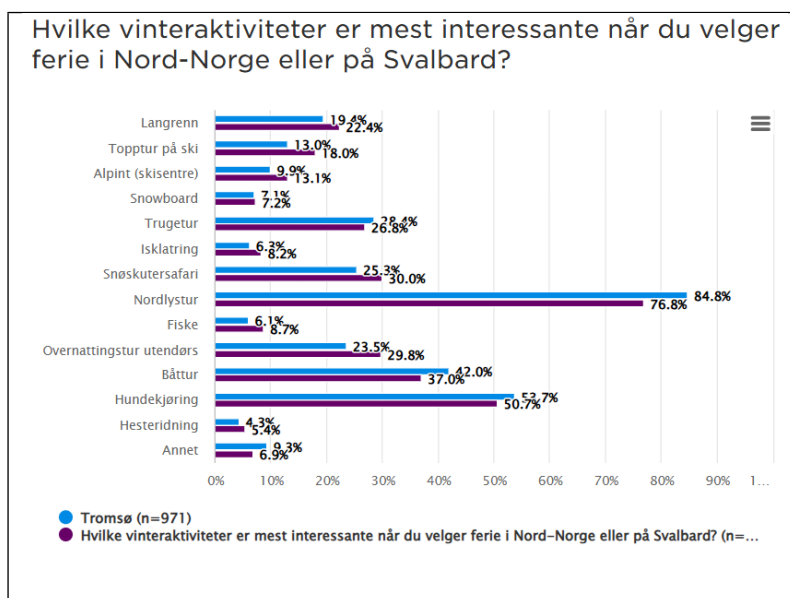
Nordnorsk reiseliv har en løpende gjesteundersøkelse for Nord-Norge⁴³. I denne live-trackeren svarer 79 prosent at de er svært tilfredse med sin forrige ferie i Nord-Norge. Figur 3 viser at de besøkende er svært fornøyd med naturopplevelsene og at det er god variasjon i aktivitetstilbud. I Tromsø er de besøkende mer fornøyd med offentlig transport enn ellers i Nord-Norge, og de er også godt fornøyd med tiltakene for å ta vare på natur og miljø.



Figur 13. Hvor misfornøyd eller fornøyd var du med følgende elementer på din valgte destinasjon? Lyseblå = Tromsø, lilla = Nord-Norge/Svalbard. (1 = svært misfornøyd / 6 = svært fornøyd) Kilde: NordNorsk Reiseliv LiveTracker Tromsø

⁴³ NordNorsk Reiseliv (2025) Livetracker

Figur 14 viser at det er nordlys og hundekjøring som er de største vinteraktivitetene for de besøkende til Tromsø.



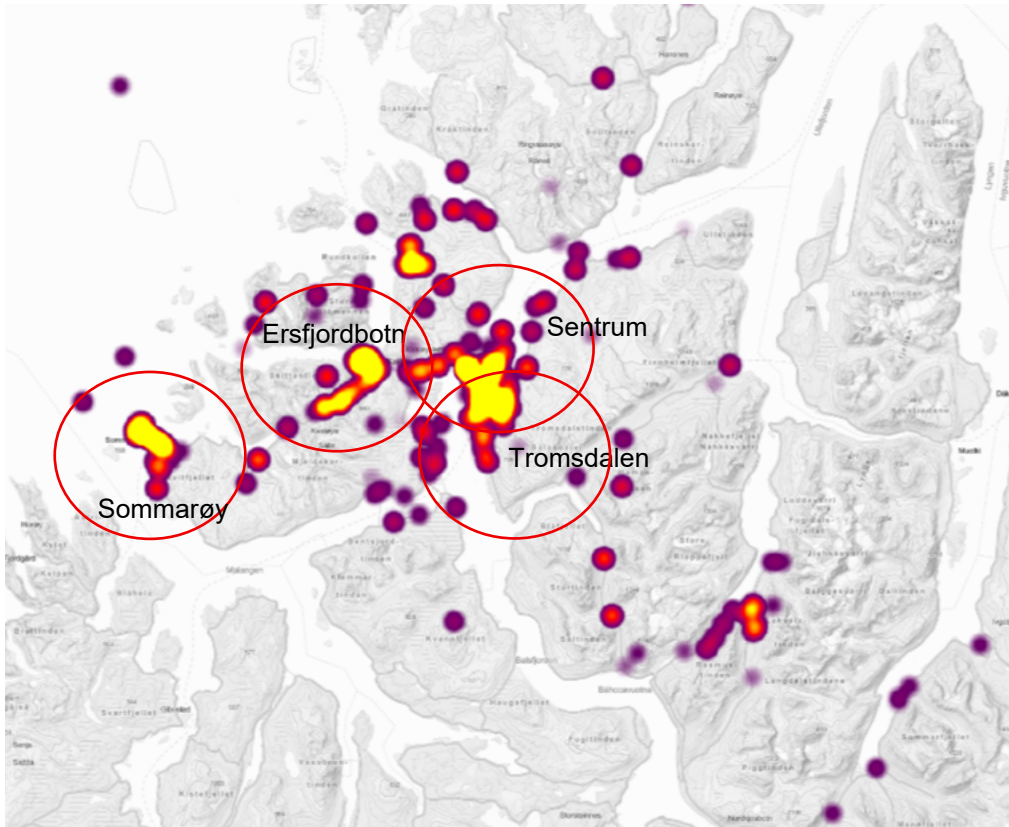
Figur 14. Figuren viser hvilke aktiviteter som er mest interessante når gjesten velger ferie i Nord-Norge eller på Svalbard. Kilde: NordNorsk Reiseliv LiveTracker for Tromsø

I dialog med Visit Tromsø kommer det frem at det er krevende å rekruttere respondenter til undersøkelsen. Her kan bedriftene i enda større grad bidra til å få sine gjester til å svare. Det vil styrke kunnskapen om gjestenes opplevelse av og bruk av Tromsø.

3.4 Pressområdene

I samråd med reisemålsledelsen ble fire pressområder valgt ut til en bredere beskrivelse av lokale utfordringer med turismen. De fire pressområdene er Tromsø sentrum, Tromsdalen, Sommarøy og Ersfjordbotn. Et viktig poeng ved valget av pressområde er at funnene herfra, og anbefalinger og tiltak knyttet til pressområdene, har overføringsverdi til andre steder.

Opinions innbyggerundersøkelse gjør det mulig å ta ut utvalgte respondentgrupper basert på postnummer. I det innledende arbeidet ble Tromsø sentrum, Tromsdalen (postnummer 9020), Sommarøy (postnummer 9118 og 9119) og Ersfjordbotn (postnummer 9107) valgt ut som pressområder – og nedenfor er utvalgte funn for respondenter fra Tromsdalen, Sommarøy og Ersfjordbotn. Det ble ikke gjort egne uttrekk på pressområdet Tromsø sentrum, da det ble vurdert at dette var et pressområde som berørte flere enn de som nødvendigvis bor der.



Figur 15. Oversikt over pressområdene og hvor de digitale innspillene fra Aula / prosjektsiden er lokalisert. De gule områdene viser områder med høyest antall innspill.

Figur 15 viser at det er samsvar mellom de fire områdene som på forhånd ble valgt ut som pressområder og områdene som har fått flest innspill. To andre områder som fikk mange innspill, er Skulsfjorden og Lakselvbukt.

Tromsø sentrum

Den gjennomførte innbyggerundersøkelsen viser at åtte av ti mener det er for mange turister i Tromsø sentrum. Av alle respondentene i undersøkelsen svarer 92 prosent av de under 30 år at det er for mange turister i Tromsø sentrum.

Funnene viser også at smale veier og mye trafikk av busser, turistbusser og minibusser skaper et tidvis kaotisk trafikkbilde. Situasjonen blir ekstra tydelig i vintersesongen når turistene møter opp ved nordlyspickup ved kaia i Fredrik Langes gate / Prostneset. Det oppleves også som utfordrende at turistbusser parkerer i trange gater for å slippe av eller plukke opp turister. Med åpne bagasjeluker ut mot veien og turister som går midt i veien for å hente ut bagasje, oppstår vanskelige situasjoner for andre trafikanter.

Flere vi har snakket med i innsiktsarbeidet etterlyser bedre skilting og merking til attraksjoner fra sentrum, noe som kan bidra til bedre flyt i bybildet.

En annen utfordring som mange fastboende nevner, er at turismen bidrar til å redusere følelsen av lokal identitet. Sentrum preges i stor grad av mange turistrelaterte butikker, noe som for mange i lokalbefolkningens oppleves som at de blir fremmedgjort i egen by. «*Det er kun turister og turistbutikker i sentrum. Savner å ha vanlige butikker i storgata*» sier en. Men bildet er todelt, flere opplever også at tilbudet av butikker og restauranter er bredere, noe

som kommer lokalbefolkningen til gode. «*Turistene skaper et levende sentrum med masse kafeer og restauranter vi alle har glede av*», sier en.

Sommarøy

Sommarøy, med i underkant av 350 innbyggere, er et lite bygdesamfunn som året rundt opplever stort trykk fra turismen. Sommarøy er blant de mest ettertraktede områdene i Tromsø-regionen som turistene ønsker å oppleve. I tillegg er det et viktig utfartsområde for tromsøfolk. Naturen i området bærer stort preg av slitasje på grunn av økt bruk. Innbyggerundersøkelsen viser at 61 prosent mener at turismen i «svært stor grad» bidrar til å slite ned naturen. Det er lite tilrettelegging, og dårlig merking, noe som fører til et høyt antall stier, tråkk og tilfeldige bålplasser flere steder. Mange av skiltene på Sommarøy er kun på norsk, mens de fleste turister og mange av guidene snakker engelsk. I tillegg er det dårlig tilrettelagt med toaletter, noe som merkes både i naturen og langs veien, og tidvis i enkelte hager.

Innbyggerundersøkelsen viser at en stor andel av respondentene på Sommarøy har et negativt syn på turismen. 73 prosent sier at det er alt for mange turister i sitt lokalsamfunn. 3 av ti fra Sommarøy sier at «turismen bidrar mest negativt for regionen» mens kun fem prosent mener at «turismen bidrar mest positivt for regionen». Undersøkelsen viser også 61 prosent av innbyggerne på Sommarøy mener at turismen i svært liten grad bidrar til et godt kollektivtilbud.

Veien og trafikken mellom Tromsø og Sommarøy er, særlig i vintersesongen, sterkt preget av skumle situasjoner, og det er mange utforkjøringer og ulykker. Flere vi har snakket med sier at på Sommarøy og Hillesøy er det tidvis så stor trafikk at fastboende ikke kan la barna være ute. 84 prosent mener at turismen i «svært stor grad» bidrar til å skape kø og kaos på veiene, og 83 prosent mener at turismen i «svært stor grad» gjør det utrygt å ferdes på veiene. Når man tar med «i ganske stor grad» mener mer enn ni av ti av innbyggerne på Sommarøy at turismen i «ganske stor grad» eller «svært stor grad» gjør det utrygt å ferdes på veiene.

Over halvparten (56 prosent) av innbyggerne mener turismen i «svært stor grad» skaper støy og stress i nærmiljøet. 79 prosent av innbyggerne svarer «i ganske stor grad» eller «svært stor grad». Misnøyen retter seg i størst grad mot fricamping-turisme og nordlysturisme.

Øya er liten, med lite tilrettelegging og infrastruktur for turisme. Innsiktsarbeidet viser at mange i lokalbefolkningen uttrykker stor frustrasjon over trykket fra turismen, og at det er det uregulerte, uorganiserte reiselivet som oppleves som mest utfordrende. I markedsføringen bør det i større grad gis informasjon om ønsket oppførsel og kanalisering av ferdsel.

Samtidig framstår også Sommarøy som et område som på mange måter har klart å kombinere reiseliv med å opprettholde andre tilbud, bl.a. fiske, og et levende samfunn. En informant vi har snakket med mener Sommarøy hadde vært en avfolket bygd uten reiselivet, og at en så langt har klart å bevare bygda, bosetting og folkene der ute, i kombinasjon med reiseliv.

Ersfjordbotn

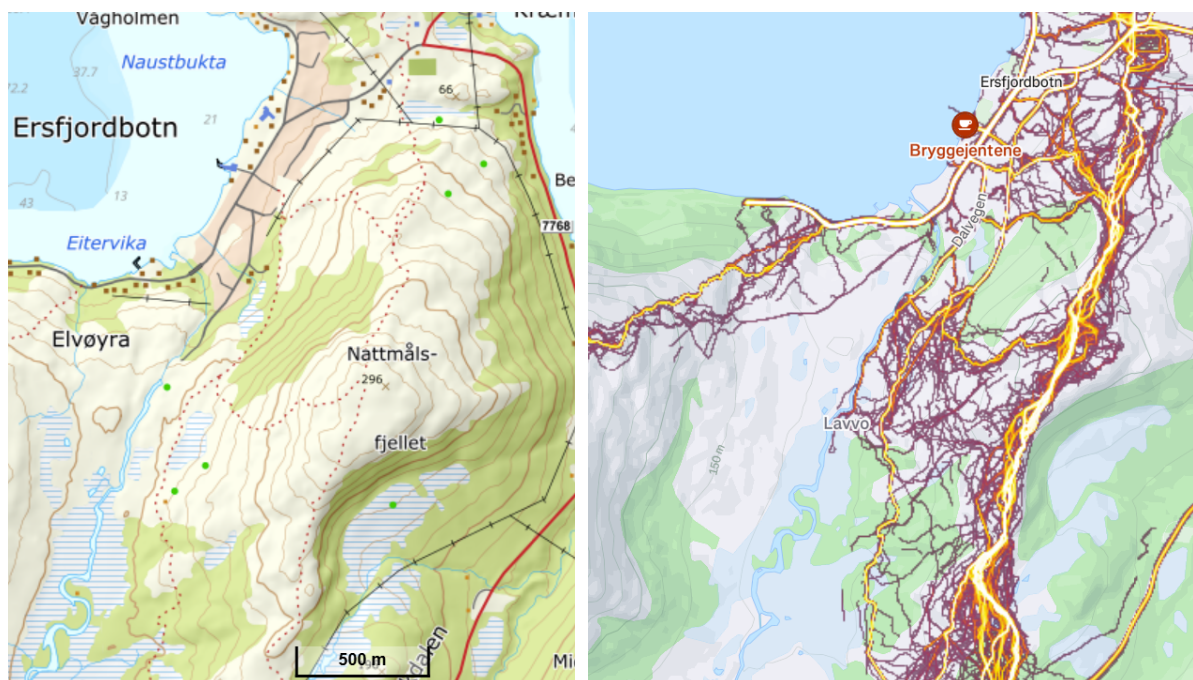
Ersfjordbotn, med i overkant av 450 innbyggere, opplever økt besøk fra turister gjennom hele året. Sikkerhet på veien, forstyrrelser i nærmiljøet og slitasje i naturen er noen av

utfordringene. Innbyggerundersøkelsen viser at blant innbyggerne i Ersfjordbotn mener en av fire at «turismen bidrar mest negativt for regionen». 66 prosent sier at turismen i «svært stor grad» gjør det utrygt å ferdes på veiene. Når man tar med «i ganske stor grad» mener ni av ti av innbyggerne i Ersfjordbotn at turismen i «ganske stor grad» eller «svært stor grad» gjør det utrygt å ferdes på veiene. 73 prosent sier at turismen i «svært stor grad» eller «i ganske stor grad» skaper støy og stress i nærmiljøet.

Det er mye aktivitet med nordlysturister, men også andre aktiviteter. En respondent forteller at enkelte i lokalbefolkningen setter opp mye lys for å forstyrre for nordlysturistene.

Cafe Bryggejentene hadde i utgangspunktet ikke turister som målgruppe, og opplever det nå tidvis som utfordrende at det uanmeldt kommer store grupper og at mange av disse tar opp kapasitet og benytter toaletter, uten å legge igjen særlig mye penger.

Rapporten fra Ishavskysten Friluftsråd⁴⁴ viser at det er to kartlagte friluftsområder som berører Ersfjordeidet. Det gjelder området ved Buren, og området ved Nattmålsfjellet, som begge karakteriseres som svært viktige friluftsområder. Begge disse områdene har stor slitasje i terrenget på grunn av mye bruk (figur 16). Området er lett tilgjengelig med buss, og brukes mye av lokale til trimturer og av tilreisende med bl.a. tugeturer. Her er det også utstrakt topp-turaktivitet og flere klatreruter. Begge områdene har vært med som utvalgte turmål i bedriftsidrettens Ti på topp-turtilbud.



Figur 16. Kartstnitt fra Norgeskart (venstre) og Strava heatmap (høyre) som viser registrert ferdsel til fots på Nattmålsfjellet (Ersfjordbotn). Vi kan se at mange ikke følger stiene. Jo sterkere gul/orangefarge, jo mer aktivitet.

Ersfjordbotn har bussforbindelse til Tromsø som benyttes av en del turister, men det er relativt få avganger. Det er også utfordrende med folk som går langs vei og inn i hager. Det er mye leiebiler i området, en respondent kaller det «rental car hell hole». Det er få tilgjengelige parkeringsplasser for besøkende. På befaring blir det nevnt at flere i lokalbefolkningen ønsker en buffersone eller parkeringsplass som kan fungere som

⁴⁴ Hagelin, T.M.V. (2026)

utfartsparkering, for eksempel ved Blåmann Idrettspark. I området med idrettsparken er det mye slitasje fra økt besøk, og et tydelig behov for tilrettelegging av stier og utsiktspunkter.



Figur 17. Bildet viser slitasje ved utsiktspunkt ved Blåmann idrettspark i Ersfjordbotn. Foto: Spor Natur og Reiseliv

En vi snakket med fortalte at det er etablert en lavvo for lokalbefolkningen på en topp i Ersfjordbotn. Denne ble også vist på Google Maps, men denne måtte fjernes derfra på grunn av turister og grupper som misbrakte plassen. Det illustrerer hvordan turismen påvirker lokalbefolkningens hverdagsfriluftsliv.

Tromsdalen

Tettstedet Tromsdalen ligger på fastlandet i Tromsø, og har i overkant av 18.000 innbyggere, og stort besøk av turister. To av Tromsø største turistattraksjoner ligger i Tromsdalen; Fjellheisen (329.667 besøkende i 2024) og Ishavskatedralen (181.559 besøkende i 2024). Det store besøket gir et stort press på veinettet i boligområdene rundt kirken og ved bunnstasjonen av Fjellheisen. Tromsø Arctic Reindeer, en reiselivsbedrift med 70.000 årlig besøkende, har også en beliggenhet som gjør at turistene må gjennom Tromsdalen.

Innbyggerundersøkelsen viser at 71 prosent av innbyggerne i Tromsdalen svarer «i ganske stor grad» eller «svært stor grad» på spørsmålet om turismen skaper støy og stress i nærmiljøet. Dette er høyere enn i regionen som helhet. 80 prosent av innbyggerne i Tromsdalen mener dessuten at turismen i «ganske stor grad» eller «svært stor grad» bidrar til å overbelaste kollektivtilbud. Også dette er høyere enn i regionen som helhet.

Norwegian Travel, selskapet som driver Fjellheisen, bygger nå ut anlegget for 500 millioner kroner. Prosjektet skal ferdigstilles i 2027. På toppstasjonen skal det blant annet etableres varmestue, toaletter, cafe, restaurant, møte- og selskapslokaler og skywalk. Topp-området er i dag preget av mye slitasje på natur på grunn av mye ferdsel. Topp-området skal tilrettelegges med stier og lekeplass knyttet til toppstasjonen. Sammen med Tromsø kommune skal det bygges universelt utformede «svevestier» fra toppstasjonen. Som endel av utbyggingen øker kapasiteten på selve gondolen fra dagens 280 til 400 besøkende i

timen, og Norwegian Travel anslår at besøkstallene i løpet av noen år vil øke fra ca 330.000 (2024) til omtrent 500.000 gjester i året.

Det er den siste tiden gjort grep knyttet til trafikkavviklingen til og fra Fjellheisen. Det er i dag ikke mulig for privatbiler å parkere ved bunnstasjonen. Vinteren 2026 er det etablert en prøveordning i fem måneder der Tenk Tromsø og Tromsø kommune skal teste å gjøre Anton Jakobsens veg i Tromsdalen enveiskjørt i retning nord⁴⁵. Målet med prosjektet er å gi bedre forhold for gående og rutebusser i Tromsdalen på veien til Fjellheisen. I tillegg skal kommunen intensivere brøytingen langs den mye brukte veien. Foreløpige erfaringer fra beboere i området viser at dette tiltaket har gjort det lettere for mange å gå og sykle, mens mange opplever økt kaos, bl.a i Sollivegen⁴⁶. Norwegian Travel har også en egen shuttlebuss mellom sentrum og Fjellheisen. Norwegian Travel anslår at omtrent halvparten av de besøkende i Fjellheisen går til fots mellom sentrum og gondolen.

Området ved Ishavskatedralen opplever også press knyttet til omfanget av gående og busser. En mulighet kan være å etablere en båtrute over Tromsøsundet for å avlaste noe av buss-trafikken til området. En båtrute med turister som hovedmålgruppe kan «pakkes» og selges som et attraktivt reiselivstilbud i kombinasjon med Fjellheisen og Ishavskatedralen.

I tilknytning til Fjellheisen ligger også «sherpatrappa». Den tilrettelagte turstien mellom toppstasjonen på Fjellheisen og boligområdet i Tromsdalen har blitt svært populær. Kommunens tellere viser at det i vinterhalvåret er omtrent 100 personer som går turen i gjennomsnitt hver dag. På de travleste dagene i juli, kan tallet være omtrent ti ganger så høyt.

Norwegian Travel anslår at det årlige besøkstallet er «flere hundre tusen».

Norsk folkehjelp opplyser at de har 2-3 aksjoner i sherpatrappa hvert år, og Tromsø Røde Kors Hjelpekorps har de siste fem årene hatt totalt 9 oppdrag (mellom 1 og 3 hvert år). Det er vanskelig å få totaltall for skade-, lete- og redningsoppdrag da det er flere aktører som kan rykke ut, og at forulykkete ofte får hjelp av andre turgåere eller at ulykkene skjer på steder der ambulanspersonell løser oppdraget alene.

Tromsø Røde Kors Hjelpekorps opplyser at sherpatrappa ikke er overrepresentert i statistikken over lokasjoner hvor de mottar oppdrag om uttransportering av pasient.

Norsk folkehjelp opplyser at det primært er fallskader/skliskader på vinterstid når det er glatt i trappa. De bistår vel så mange fastboende som turister, og et fellestrekk er at de ofte er dårlig skodd og bruker brodder som ikke er egnet for turen opp eller ned trappa.

⁴⁵ Tenk Tromsø (2026)

⁴⁶ Nordlys (13.02.2026)

4.0 Tålegrensedimensjoner

Flere av problemstillingene og utfordringene i dette kapitlet dreier seg om utfordringer og forhold som overlapper mellom flere dimensjoner. Vi har plassert dem der vi mener de har best tilhørighet.

4.1 Sosial dimensjon

I vår betraktning rundt et reisemåls tåleevne for turisme, teller den sosiale dimensjonen tyngst. Den sosiale tålegrensen vurderes i forhold til to perspektiver; innbyggernes opplevelse av turismen på reisemålet og hvordan de blir påvirket av turismen, og de besøkendes oppfatning av reisemålet og kvaliteten på opplevelsen.

Vi har brukt data fra stormøtet og den digitale innspillsiden, innbygger- og gjesteundersøkelsene fra Opinion i tillegg til våre egne befaringer, intervjuer og møter med aktører i Tromsø for å kartlegge og beskrive den sosiale dimensjonen.

Reiselivsutvikling uten forankring i lokalbefolkningens behov og meninger kan gå på bekostning av lokal aksept. Det må være tillit mellom lokalbefolkning og turister, mellom de fastboende og kommunen, og mellom de fastboende og reiselivsnæringen. En vi har snakket med uttrykker det klart og tydelig slik: «*Uten lokal aksept har ikke reiselivet noe fremtid – må ikke overkjøre lokalbefolkningen*».

Det er en lang rekke funn som vitner om at en stor del av lokalbefolkningen opplever at Tromsø er i nærheten av, eller over grensen, for hva lokalsamfunnet tåler. I reiselivet sier man ofte at «et godt sted å bo er et godt sted å besøke». Spørsmålet man må stille seg når besøket blir stort, og veksten går raskt, er hva som skjer dersom det ikke lenger oppleves som et godt sted å bo.

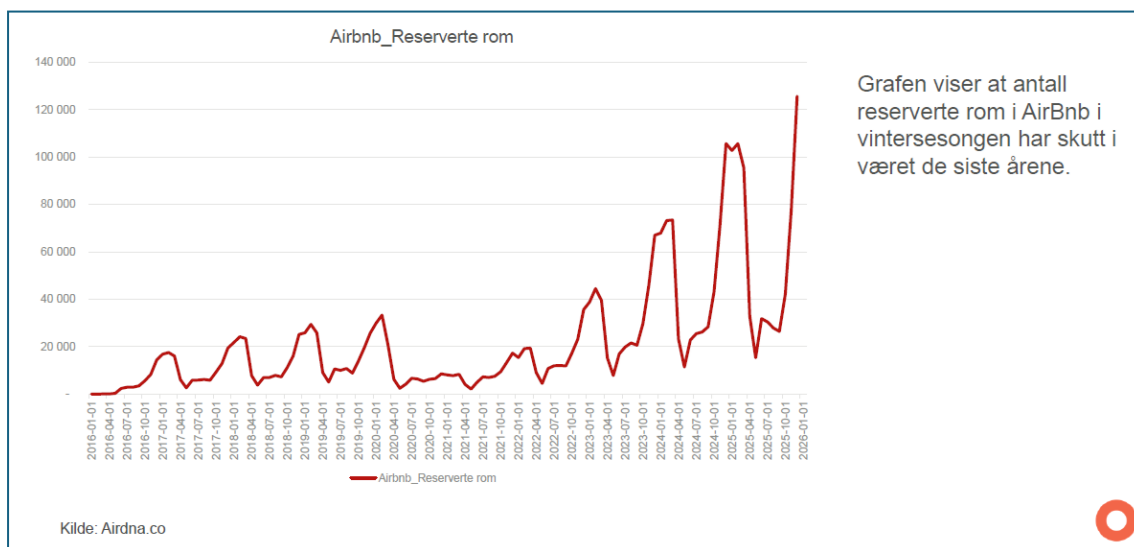
4.1.1 Boligsituasjonen og korttidsutleie

Den kraftige veksten i turisme ser vi også fører til en kraftig vekst i korttidsutleie gjennom plattformer som bl.a AirBnb. På den måten rykker turismen inn i boligområdene, noe som skaper frustrasjon hos lokalbefolkningen og friksjon mellom fastboende og turister. I Tromsø er utleieenheter spredt over hele kommunen, med flest enheter i tilknytning til sentrale områder og attraksjoner (figur 18).



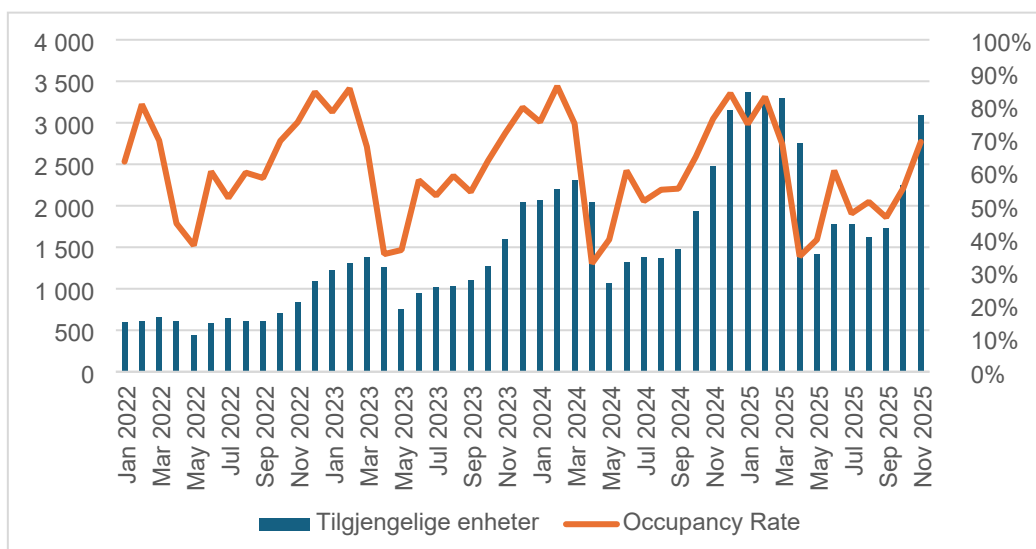
Figur 18. Kartene viser hvor i Tromsø det er registrert utleieenheter for korttidsutleie. Kartet omfatter ikke alle utleieenheter. Kilde: AirDna

Korttidsutleie av bolig har blitt en viktig inntekt for deler av lokalbefolkningen. Samtidig fører veksten i korttidsutleie til høyere leiepriser og et vanskeligere boligmarked for både studenter og fastboende. Det har ved flere anledninger blitt påpekt at det store omfanget av korttidsutleie gjør det krevende for studenter i Tromsø å komme inn på leiemarkedet.



Figur 19. Grafen viser at antall reserverte rom i Airbnb i vintersesongen har økt kraftig i perioden 2016-2025. Veksten har vært særlig sterk de siste årene. Kilde: AirDna.com (tilgjengeliggjort av Opinion i gjesteundersøkelsen)

Figur 20 viser utvikling i antall utleieenheter i Tromsø i perioden 2022-2025. Ifølge AirDna er det pr desember 2025 3.915 enheter til leie i Tromsø, en økning på 24% siden i 2024⁴⁷. 88% er hele hjem, mens 12% er private rom.



Figur 20. Figuren viser tilgjengelige utleieenheter og beleggsprosent i Tromsø i perioden 2022-november 2025. Kilde: AirDna (gjort tilgjengelig fra Nordnorsk Reiseliv)

Ifølge AirDna ligger 44% av utleieenheterne ute 1-90 netter av året, mens 12% er tilgjengelig for leie 271-365 netter pr år. En interessant betraktning er at det i høysesongen er flere

⁴⁷ Agnete Stensland, Nordnorsk Reiseliv, pers.medd.

enheter tilgjengelig for korttidsutleie enn det er hotellrom i byen. Gjesteundersøkelsen⁴⁸ viser at 43 prosent av respondentene har benyttet AirBnb for overnatting i løpet av besøket i Tromsø.

I faktaboksen under sammenligner vi Tromsø med andre populære destinasjoner i Europa i omtrent samme størrelse som Tromsø. Oversikten viser at det er mange sammenlignbare reisemål som har flere kommersielle gjestesenger pr. innbygger enn det Tromsø har. Samtidig har Tromsø et høyt antall AirBnb-oppføringer sammenlignet med mange av de andre reisemålene.

Hvor unikt er Tromsø?

Omtrentlig anslag på overnattingskapasiteten på et utvalg populære reisemål i Europa som har hatt sterk vekst og de det rapporteres om press på infrastruktur. Bortsett fra Chamonix i Frankrike er det tatt utgangspunkt i reisemål med innbyggertall som er forholdsvis sammenlignbare med Tromsø.

Tromsø (Norge): 79.000 innbyggere / ca 5000 hotellsenger / 3000 Airbnb-oppføringer /
Cruisehavn – få dagsturister fra andre destinasjoner

Rovaniemi (Finland): 65.000 innbyggere / 3000-6000 hotellsenger / ca 1400 Airbnb-oppføringer /
Få dagsturister fra andre destinasjoner/ingen cruisegjester

Reykjavik (Island), 138.000 innbyggere / nesten 10.000 hotellsenger / 2000 Airbnb-oppføringer /
Cruisehavn

Brugge (Belgia): 119.000 innbyggere / ca 10.000 hotellsenger / Ca 900 Airbnb-oppføringer /
Mange cruiseturister og dagsbesøkende

Chamonix (Frankrike): 9000 innbyggere / 15.700 hotellsenger / 2700 Airbnb-oppføringer / Ingen
cruisegjester

Lucca (Italia): 89.000 innbyggere / ca 10.000 hotellsenger / ca 1625 Airbnb-oppføringer / Mange
dagsturister fra Pisa og Firenze

Siena (Italia): 53.000 innbyggere / 8000 hotellsenger / 1000 Airbnb-oppføringer / Mange
dagsturister fra Firenze og Pisa

Dubrovnik (Kroatia): 43.000 innbyggere / 12.000 hotellsenger / 4500 Airbnb-oppføringer / Mange
cruiseskip samtidig i høysesong

Venezia (Italia): 48.000 innbyggere og over 50.000 turistsenger (hotellsenger og korttidsutleie) /
Mange cruiseskip samtidig i høysesong

Kilde: Tallene er hentet fra diverse nettsøk. Tallene er usikre og vil i mange tilfeller ikke være direkte sammenlignbare.

Respondentene i innbyggerundersøkelsen peker på en rekke utfordringer med korttidsutleie. Ni av ti mener at turismen bidrar til å gjøre det vanskelig å leie bolig, mens åtte av ti mener at turismen presser boligprisene opp. Det har blitt vanskelig å komme inn på boligmarkedet pga økte priser. Korttidsutleie til turister tar over i høysesongen, og gjør det mindre lønnsomt å leie ut på lange kontrakter. Hovedutfordringen er ikke privatpersoner som leier ut boligen sin i korte perioder, men aktører som kjøper opp boliger som benyttes primært til korttidsutleie. Flere av våre funn viser at korttidsutleie også får andre negative konsekvenser som støy, forsøpling, mangel på naboskap og press på lokale bussruter.

⁴⁸ Opinion / Tenk Tromsø (2026)

Samtidig er det mange som tjener penger på korttidsutleie. Innbyggerundersøkelsen viser at totalt 17% av respondentene selv, eller i nær familie, leier ut privat eiendom. Over halvparten av respondentene i regionen (61% i Tromsø) mener at turismen bidrar til økt boligverdi. En utredning Tromsø kommune gjorde i 2025⁴⁹ viser at høy betalingsvilje for korttidsleie hos besøkende til Tromsø gjør det mer lukrativt for boligeiere å leie ut gjennom Airbnb enn i det konvensjonelle utleiemarkedet. Det kan føre til at boligmarkedet blir ekstra utfordrende for de som er avhengig av privat leie av bolig, slik som studenter og økonomisk vanskeligstilte, noe som er en stor bekymring fra Norges arktiske studentsamskipnad⁵⁰.

Frustrasjonen knyttet til korttidsutleie finner vi også igjen i digitale innspill, kvalitative intervjuer og våre møter med fastboende. En innbygger sier det slik: *«En altfor stor andel av leiligheter leies ut kjempedyrt på AirBnB og lignende. Studenter, også med støtte fra foreldre, har ingen sjans til å konkurrere på boligmarkedet mot etablerte utleiery som kjøper opp det som er av leiligheter og leier det ut videre»*.

Flere er også bekymret for hvordan korttidsutleien påvirker lokalmiljøene. En beboer sentralt i Tromsø uttrykker *«Hele dette boligområdet er ødelagt. Skulle være det fineste for oss lokale, men nå kjøper griske utleiery opp alle leiligheten, byr ut oss unge som prøver å komme oss inn på markedet og leier det ut på Airbnb»*.

Kommunens utredning indikerer at korttidsutleie gjennom plattformer som Airbnb kan være en buffer for å ta unna for det økte trykket på overnattingskapasitet i høysesongen⁵¹. Dersom Tromsø skal opprettholde det høye antallet besøkende som er i dag, kan det være at flere kommersielle gjestesenger ville løst situasjonen på en bedre måte, da hoteller og kommersiell overnattingskapasitet kan bygges i nærheten av kommersielle sentra og trafikknutepunkt, og kan bidra til både sysselsetting og verdiskaping på en annen måte enn korttidsutleie. Det vil også kunne redusere presset på flere av bussrutene i regionen.

Regjeringen er i gang med en utredning av regulering av korttidsutleie⁵². I påvente av en nasjonal løsning er det mulig å etablere lokale løsninger, gjennom for eksempel plan- og bygningsloven, gjennom planarbeidet, eierseksjonsloven og borettslagsloven⁵³. En slik løsning vil imidlertid kreve at kommunen kan dokumentere omfanget av korttidsutleie er på et nivå som tilsier at aktiviteten er å anse som næringsvirksomhet, og at boligen dermed må omreguleres for å opprettholde virksomheten. Kommunens egen utredning fra 2025 viser at det ikke kan forventes at kommunen har ressurser og verktøy til å drive slik kontrollvirksomhet.

4.1.2 Trafikksikkerhet

En stor utfordring i den sosiale dimensjonen er knyttet til lokalbefolkningens opplevelse av trafikksituasjonen i regionen. Kombinasjonen av smale, og stedvis dårlige, veier, krevende kjøreforhold og mange leiebilsjåførere med manglende erfaring med å kjøre på vinterveier skaper store utfordringer for trafikksikkerheten. Gjesteundersøkelsen viser at en av fire besøkende benytter seg av leiebil under oppholdet⁵⁴. Innbyggerundersøkelsen viser at åtte

⁴⁹ Worum, H. & Myrland, E. Tromsø kommune (2025)

⁵⁰ Nordnorsk debatt (29.12.2025)

⁵¹ Worum, H. & Myrland, E. Tromsø kommune (2025)

⁵² Aftenposten 03.01.2026

⁵³ Meyer, A. Vestlandsforskning (in press)

⁵⁴ Opinion / Tenk Tromsø (2026)

av ti innbyggere i regionen opplever at turismen bidrar til å gjøre det utrygt å ferdes på veiene.

Vi får et klart inntrykk av at holdningen hos lokalbefolkningen er gått fra at mange har vært oppgitt over situasjonen i trafikken, til at flere nå opplever frykt i trafikken. En fastboende sier «*Økende mengde vinterturister i leiebiler føles kjempeskummelt for oss lokale. De kjører ofte midt i veien, langsommere enn hastighetssonen tilsier, og stopper uten varsel på veien for å ta bilder. Leiebiler blir parkert i private innkjørsler eller langs veien, al lys blir slukket og turister går ut uten refleks eller lys for å ta bilder*».

Flere av de vi har fått innspill fra etterlyser bedre informasjon til, og opplæring av, leiebilsjåførene. «*Turister bør ikke få leiebil uten glattkjøringskurs*», er det flere som mener.

Det er allerede iverksatt tiltak for å gjøre situasjonen bedre. En kampanje for å informere leiebilsjåfører om bilkjøring i Arktis om vinteren ble lansert høsten 2025⁵⁵. Filmen er et samarbeid mellom bl.a reiselivsaktører, leiebilselskaper, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet og Avinor. Filmen blir tilgjengelig på flere språk og blir distribuert til bilutleieselskaper, destinasjonsselskaper og andre relevante aktører via QR-koder, nettsider og sosiale medier. I tillegg er det nedsatt en arbeidsgruppe som jobber på tvers av aktører og har jevnlige møter for å finne løsninger.

For å øke sikkerheten på vinterveiene har Troms fylkeskommune bevilget to millioner kroner til å åpne og brøyte 30 parkeringslommer og flere møteplasser i og rundt Tromsø vinteren 25/26⁵⁶. Et slikt tiltak kan forbedre enkelte trafikutfordringer gjennom bl.a å redusere farlige parkeringer og stopp i veibanen.

4.1.3 Kø og kaos på veiene i boligstrøk

Det er mye frustrasjon knyttet til økt trafikk i boligområder, særlig i pressområdene sentrum, Tromsdalen, Sommarøy og Ersfjordbotn. Åtte av ti mener at turismen bidrar til å skape mer kø og kaos på veiene. Kombinasjonen av stor bil- og busstrafikk og gående / syklende, som på FV 864, med smale veier og manglende gang- og sykkelvei, skaper farlige situasjoner. En frustrert beboer i Tromsdalen uttaler «*Mye airbnb utleie med tilhørende leiebiler i uoversiktlig område med trange gater*». Tilsvarende situasjoner er det flere fastboende som opplever på Sommarøy og i Ersfjordbotn.

4.1.4 Press i sentrumsområdene

I Tromsø sentrum oppleves mye kaos og kø i forbindelse med trafikkavvikling og mye trafikk i smale bygater. Rutebusser og turistbusser i smale gater, i kombinasjon med tidvis stort antall turister som skal av og på busser, eller som vandrer i gatene på leting etter sin transport til nordlysopplevelser, skaper mye frustrasjon og utrygge forhold.

Med trange gater, tidvis glatte veier og mye trafikk opplever mange en krevende trafikkavvikling. Utfordringen forsterkes med mange turister. En lokal uttrykker det slik «*Her står det charter busser på begge sidene, og blokkerer all trafikk. De åpner bagasjeluke ut mot veien, og alle turistene står midt i veien for å ta ut bagasje*». En annen sier «*Før brukte jeg å sykle igjennom sentrum til og fra jobb, men det er helt umulig nå. Må sykle lang omvei, og da blir det mindre sykling og mer bil*». Flere av innspillene sier det samme – at de dropper buss og sykkel, og kjører bil i stedet. Slike situasjoner gjør Tenk Tromsø sitt arbeid med

⁵⁵ Nordnorsk reiseliv (2025)

⁵⁶ Troms fylkeskommune (2026)

nullvekst i personbiltransporten⁵⁷ mer krevende. Nullvekstmålet utfordres ytterligere dersom lokalbefolkningen slutter å sykle eller benytte offentlig kommunikasjon i sin daglige pendling som følge av at turismen gjør veiene utrygge og kollektivtilbudet uforutsigbart.

Mange av respondentene nevner også at det er en krevende situasjon med dårlig organisering rundt nordlyspickup. I dag brukes området på Prostneset utenfor Scandic Ishavshotell som pickup-sted for nordlysturistene. Mellom kl 17.30 og 19.00 er det tidvis kaotisk med mange turister og et stort antall minibusser og busser. Det bør vurderes om denne aktiviteten bør flyttes til et bedre egnet sted.

I flere av samtalene kommer det også frem at det er dårlig skilting og merking i Tromsø, og at dette gjelder både i sentrum og langs vei. Bedre skilting og merking kan bidra til å kanalisere ferdselen også i sentrum, slik at både gående og kjørende turister blir mindre avhengig av å bruke digitale kartverktøy.

4.1.5 Gjestenes opplevelse av Tromsø

Gjesteundersøkelsen⁵⁸ indikerer at den høye veksten så langt i liten grad har gått ut over gjestenes opplevelse av Tromsø som reisemål. Totalopplevelsen av Tromsø, inkludert opplevelsen av trafikken, får svært gode tilbakemeldinger. Gjesteundersøkelsen gir et øyeblikksbilde fra januar / februar 2026, med forholdsvis få respondenter. NordNorsk Reiseliv sin løpende gjesteundersøkelse indikerer også at gjestene er stort sett godt fornøyde. Høyt besøkstrykk og infrastrukturutfordringer har imidlertid potensial til å forringe gjestenes opplevelse av reisemålet og skape omdømmeutfordringer.

Vi har i løpet av prosjektet fulgt Facebook-gruppen «Tromsø Travel Forum» som brukes mye av turister før og etter besøk. Gruppen ble opprettet i 2024 og har i dag over 54.000 medlemmer, hvorav 550 er kommet til den siste uken (uke 10, 2026). Mange bruker gruppen til å spørre andre om råd knyttet til klær og sko for arktiske opplevelser, hvilke AirBnb-enheter som anbefales, om hvilke aktivitetsselskaper og nordlysoperatører som leverer best kvalitet, og om mat og restauranttilbudet i Tromsø. Mange deler hele reiseplanen sin for oppholdet i Tromsø, og deler erfaringer med sine opplevelser. Flere lokale er også medlem i gruppen, og bidrar med råd og tips, særlig knyttet til kjøring på vinterveier i regionen. Vårt inntrykk, basert på innholdet i denne gruppen, er at de aller fleste besøkende er svært fornøyd med oppholdet i Tromsø.

4.1.6 Andre sosiale forhold

I innbyggerundersøkelsen sier 44% av de fastboende at de mener turismen bidrar til at de føler seg fremmed i eget nærmiljø. Nesten syv av ti i Tromsø mener det er for mange turister i lokalsamfunnet deres. Mange opplever at korttidsleie utfordrer boligsituasjonen og bomiljøet, at det går utover naboskap og bolyst. En annen frustrasjon som kommer tydelig frem er at sentrum i byen er for mye preget av turismen. En lokal beboer sin frustrasjon uttrykkes slik «*Unngår sentrum/Storgata store deler av året. Som mange andre Tromsøværinger. Opplevs ikke som «vår» by lenger, men som en kulisser for turister*».

Flere nevner også at utviklingen i sentrum, der det etter hvert er etablert en rekke butikker rettet mot turister, bidrar til en følelse av fremmedgjøring og tap av lokal identitet.

⁵⁷ Tenk Tromsø (u.å)

⁵⁸ Opinion / Tenk Tromsø (2026)

En enkel kartlegging av butikker og andre tilbud i Storgata ble foretatt av Spor under befarung i oktober 2025. Resultatene viser at

- Ca 25 prosent av forretningslokalene primært har lokale innbyggere som sin målgruppe (frisør, møbelbutikk etc).
- Ca 55 prosent av forretningslokalene henvender seg til begge målgruppene (feks sportsbutikk)
- Ca 20 prosent har turister som primærmålgruppe (suvenirbutikker).

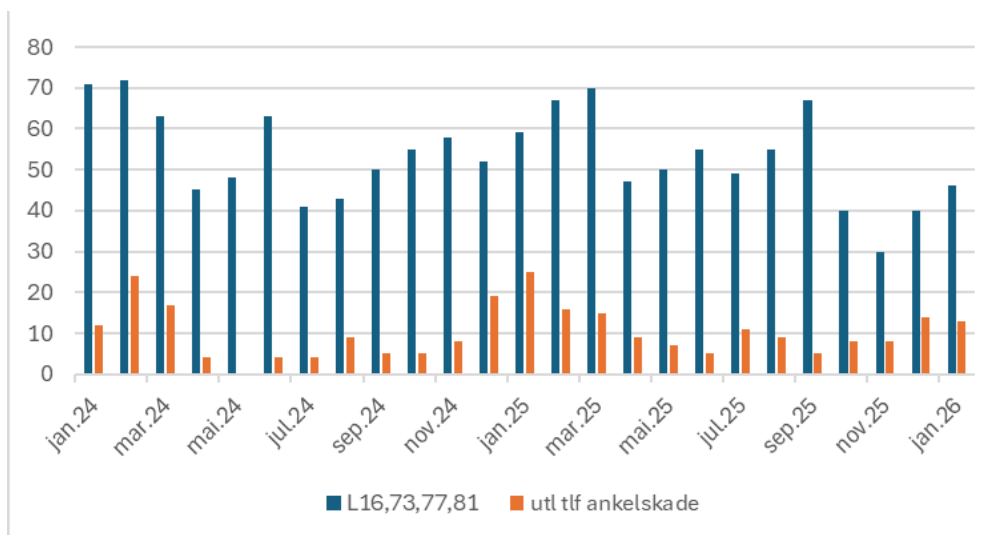
Flere intervjuer kommer inn på en problemstilling der respondenten mener det er blitt vanskeligere å gjennomføre arrangement for idrettslag, korps o.l. på grunn av høye hotellpriser i Tromsø. En av de vi har snakket med sier at høye flypriser bidrar til å gjøre det mer krevende å delta på arrangementer andre steder i landet. Samtidig har reiselivsveksten gjort at både fly- og hotelltilbudet i Tromsø nå er langt større enn for få år siden.

Flere nevner at veksten i turisme påvirker lokalbefolkningen negativt ved at det blir et større press på bl.a legevakt. Enhetsleder ved legevakten fortalte i 2024⁵⁹ avisa Nordlys at venterom fylles opp og at presset fra turister gir en ekstra belastning for legevakten. En fastboende uttrykker: «*Legevakta blir fylt opp av mange turister, og mange av dem er bare i følget til noen som har knekt noe. Som pårørende opplever jeg dette som respektløst for oss som er i sårbare situasjoner*». I dialog med overlege Katrine Wennevold ved legevakta i Tromsø får vi vite at legevakta merker turismen først og fremst ved at turistene skader seg mer enn de fastboende⁶⁰. Turistene får ofte mer kompliserte brudd enn fastboende, bedømt fra røntgen-beskrivelser av brudd.

Legevakten registrerer også skader og brudd som følge av risikofylte aktiviteter som velt av slede ved hundekjøring og skader i forbindelse med skikjøring og aking. Figur 21 viser statistikk over ankelskader ved Tromsø legevakt. Vi ser at andelen turister som skader seg er relativt høy, særlig på vinteren.

⁵⁹ Nordlys.no (19.12.2024)

⁶⁰ Katrine Wennevold, overlege Tromsø legevakt. Pers. medd.



Figur 21. Statistikk over ankelskader registrert ved Tromsø legevakt fra januar 2024 – januar 2026. Orange søyler er antall skader på utenlandske personer (utenlandsk telefonnummer). Kilde: Tromsø legevakt

Vurdering av tålegrense sosial dimensjon	Trafikklys
Basert på våre funn og resultater fra innbyggerundersøkelsen, er vår vurdering at turismen påvirker sosiale forhold for lokalbefolkningen på en slik måte at vi mener den sosiale tålegrensen er oversteget.	

4.2 Infrastruktur og transport

Når reisemålet opplever vekst i turismen, må kapasiteten på infrastrukturen tilpasses i takt med veksten for å unngå voksesmerter. Underdimensjonert infrastruktur kan bidra til at de besøkende får en dårligere opplevelse av Tromsø, og kan potensielt ødelegge opplevelsen av, og omdømmet til, reisemålet. Det går også utover lokalbefolkningen, noe vi drøfter under den sosiale dimensjonen.

Infrastruktur dreier seg om både veistandard, overnattingskapasitet, offentlig transport, attraksjoner, offentlige toaletter og tilrettelagte stier. Noen av disse drøftes i dette kapitlet, andre drøfter vi under natur- og kulturressurser, besøkstrykk og trafikk eller sosial dimensjon.

4.2.1 Adkomst og transport

Europaveiene E6 sør-nord, og E8 østover gir god tilgang med bil og annen veibasert transport.

Tromsø kan ikke nås med tog, men det diskuteres stadig om muligheten for å etablere Nord-Norgebanen. Jernbanedirektoratet konkluderte i 2023 at utvikling av jernbaneløsning for

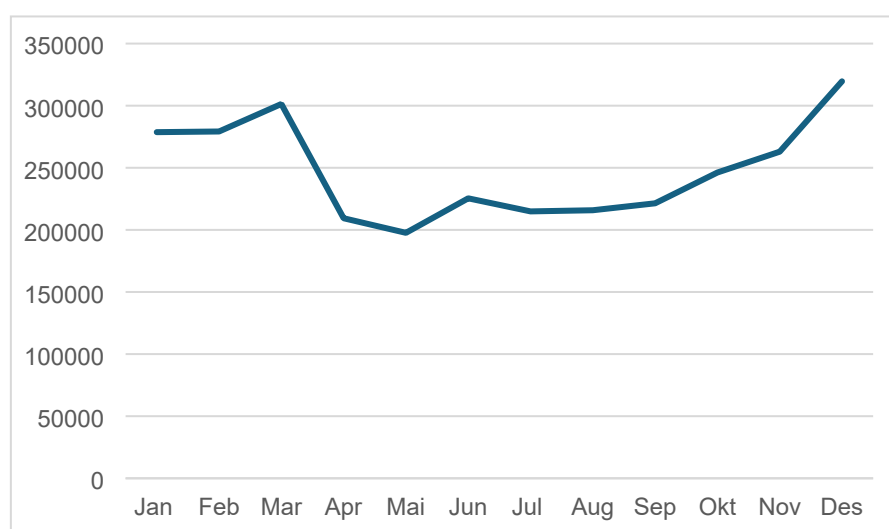
strekningen Fauske–Narvik–Tromsø vil være svært kostbar, påvirke natur og klima negativt og ha lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet⁶¹.

Tromsø er en av Norges største cruisehavner med 180 anløp i 2025. Tromsø er også et stopp for både Hurtigruten og Havila sine kystruter, med daglige anløp.

Troms fylkeskommune har ansvaret for offentlige bussruter i Tromsø. Gjennom operatøren Svipper drives billettsalg, ruteplanlegging og drift av bussruter i området. I tillegg er det flere kommersielle aktører, driftet av reiselivsnæringen, som kompletterer busstilbudet i regionen med både flybuss mellom lufthavnen og sentrum, og andre faste ruter i regionen.

Tromsø lufthavn

Tromsø kan nås med fly fra en rekke nasjonale og internasjonale flyplasser, og fungerer som et viktig knutepunkt for reiser videre i Nord-Norge. I 2025 hadde Tromsø lufthavn Langnes 36 utenlandsruter til 26 ulike destinasjoner⁶² og flyplassen hadde nær 2,7 millioner passasjerer. Det har vært en sterk vekst de siste årene, og til tross for at flyplassen ble utvidet med økt kapasitet så sent som i 2024, betegnes kapasiteten tidvis som sprengt. Avinor har derfor tatt til orde for en ytterligere utvidelse av flyplassen, og ønsker å øke kapasiteten til 3,5 millioner årlige reisende⁶³. Det er imidlertid sesongvariasjoner i press på kapasitet på flyplassen.



Figur 22. Antall passasjerankomster til Tromsø Lufthavn Langnes i 2025, fordelt på måneder. Kilde: SSB

En lang rekke innspill, både fra intervjuer og fra digitale innspill viser et klart bilde av at flyplassen er underdimensjonert for den trafikken som er der i høysesong i dag, og at kapasiteten tidvis er sprengt. Utsagn som «Det er alt for mye turister på flyplassen og alt for mange flyavganger/ankomster. Det ødelegger miljøet og blir håpløst å være fastboende i Tromsø. Dyrt å besøke familie mv.» illustrerer mange fastboendes frustrasjon.

En rekke debattinnlegg og artikler i media viser at det er flere meninger om hva som er løsningen på situasjonen. Avinor er i gang med å se på mulighet for å utvide kapasiteten fra

⁶¹ Jernbanedirektoratet (2023)

⁶² Avinor (u.å.)

⁶³ NRK (07.01.2026)

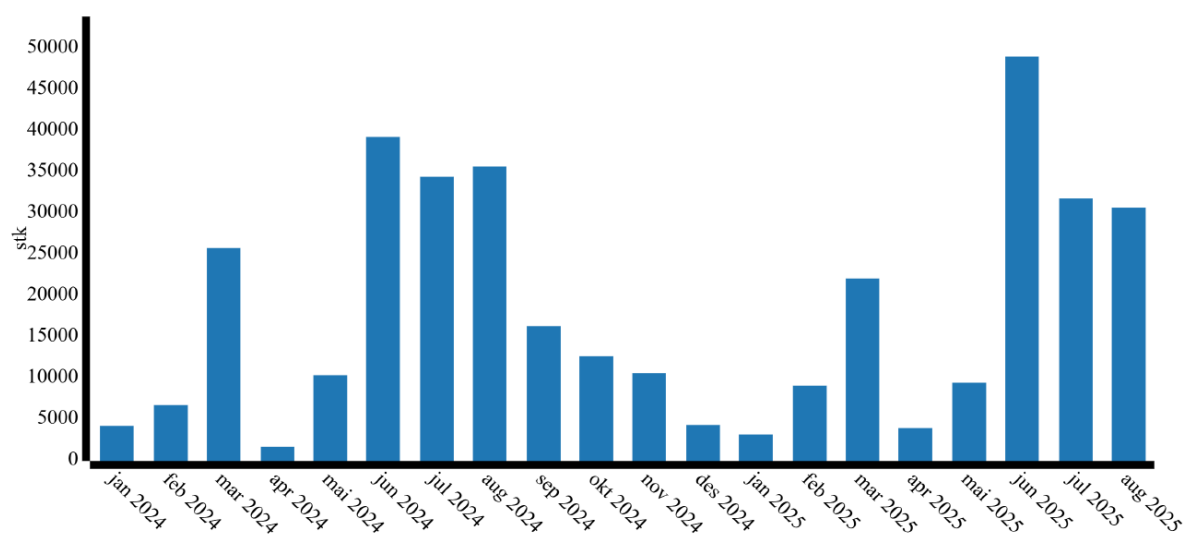
dagens 2,7 millioner årlige reisende til 3,5 millioner⁶⁴, mens andre tar til orde for å ikke øke kapasiteten⁶⁵.

Vår analyse viser at kommunens infrastruktur for turisme allerede er under press, i alle fall i høysesongen, og at en ytterligere økning vil kunne forsterke opplevelsen av overturisme, med dertil hørende fare for omdømmesvikt og økende frustrasjon hos lokalbefolkningen.

Tromsø havn og cruise

Tromsø er en stor helårlig cruisedestinasjon. Tromsø havn er heleid av Tromsø kommune. Ca 10% av cruiseanløpene i Tromsø er snuhavnoperasjoner. Det betyr at passasjerer ofte starter eller avslutter cruiset i Tromsø. Det innebærer økt aktivitet for flyplass, flere overnattinger og lokal handel og verdiskaping, fordi passasjerer ofte tilbringer tid i byen før eller etter selve cruiset.

I Tromsø havn var det i 2025 180 cruiseanløp. 19 av disse var snuanløp. Totalt besøkte 193 362 cruisegjester Tromsø havn⁶⁶. Figur 23 viser hvordan antall passasjerer varierer gjennom året. Havnen tar imot både ekspedisjonsskip og konvensjonelle skip, men statistikken skiller ikke type skip. I 2025 var 92 av anløpene skip med mindre enn 500 pax, mens 16 skip hadde plass til mer enn 3000 passasjerer. Tromsø Havn ser en økning i ekspedisjonsskip med fra 12 til 50 passasjerer.



Figur 23. Månedlig antall cruisepassasjerer til Troms havn i perioden jan 2024 – aug 2025. Kilde: Tromsø havn

Mange cruisegjester deltar på organiserte turer, og mye av deres aktiviteter i land er planlagt før skipet legger til kai. Andre finner frem på egenhånd. Gjennomsnittlig liggetid i Tromsø havn er 14,2 timer⁶⁷ (2025), noe som gir cruisegjestene tid til å kunne bli med på utflukter og utforske Tromsø sentrum og attraksjonene i området. Når cruisegjestene går i land, benytter de seg av shuttle-busser, private transportselskaper, taxi og offentlig transport for å komme

⁶⁴ NRK (07.01. 2026)

⁶⁵ Nordnorsk debatt (13.01.2026)

⁶⁶ Dialog med Tromsø Havn

⁶⁷ Dialog med Tromsø Havn

seg rundt i byen. Turistbussar tar grupper med på planlagte utflukter. Typiske aktivitetar og utflukter er Fjellheisen, Polaria og Ishavskatedralen, fjord- og hvalsafari, nordlysturer eller samiske opplevingar og reinsdyrsafari.

I 2022 vedtok havnestyret en egen cruisestrategi for Tromsø Havn⁶⁸. Tromsø havn har to kaianlegg som brukes til cruiseskip; kai 8 på Prostneset og kai 21-24 i Breivika. Havnen investerer i landstrømanlegg som vil bidra til å redusere klimautslippene noe mens skipene ligger til kai. Det vil også redusere lokal luftforurensning og støy fra skipet mens det ligger i havnen.

Tromsø havn benytter EPI (Environmental Port Index⁶⁹). Havneavgiften regnes ut med utgangspunkt i ulike miljøindikatorer. EPI-ordningen gir rabatt til skipene med lavest utslipp og prispåslag for de som har høye utslipp. Dersom EPI-ordningen går med overskudd blir dette brukt til investeringar i miljøtiltak, som for eksempel landstrøm. Havnen har en strategi for å spre trafikken over hele året.

Offentlig transport

I Troms fylke øker bruken av kollektivtilbudet⁷⁰. Økningen er størst på buss, og særlig flere som reiser med buss i Tromsø bidrar til den positive utviklingen. 2024 var et rekordår med tanke på antall bussreiser i Tromsø⁷¹. Tenk Tromsø rapporterer at antall kollektivreiser øker, flere bruker sykkel og at klimagassutslipp fra veitrafikken er redusert mellom 2019 og 2023.

Allikevel er det tydelig i våre funn at busstilbudet i Tromsø, og særlig noen ruter, er tidvis presset av økt bruk og mange turistar. Rutene mellom sentrum og Tromsdalen, til og fra flyplassen samt ruter til Sommarøy og Ersfjordbotn oppleves av mange i lokalbefolkningen som tidvis overbelastet. Mange turistar benytter lokalbuss mellom flyplassen og sentrum, gjesteundersøkelsen viser at fire av ti besøkende benyttet buss til og fra flyplassen. Vi kan også anta at mange benytter lokalbussen til boenheten de har leid på AirBnb. Lokalbefolkningen opplever situasjonen som utfordrende.

Bussene fylles ofte opp med turistar med mye og stor bagasje, og skaper vanskelige forhold for andre: «Bybussar, helt umulig i høysesongen å finne en buss som ikke er stappa. Barnevogner, rullestoler, eldre får ikke plass blant annet pga turistar med store lass av koffertar. Og dem plasserer gjerne kofferten i egne seter. Sjåførene sier ingenting» illustrerer frustrasjonen.

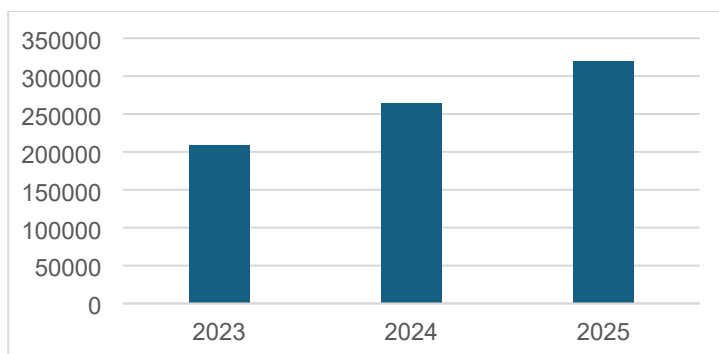
Antall påstigningar på holdeplass ved lufthavnen har økt fra 2023 til 2025 (figur 24).

⁶⁸ Tromsø Havn (2023)

⁶⁹ Environmental Port Index (u.å)

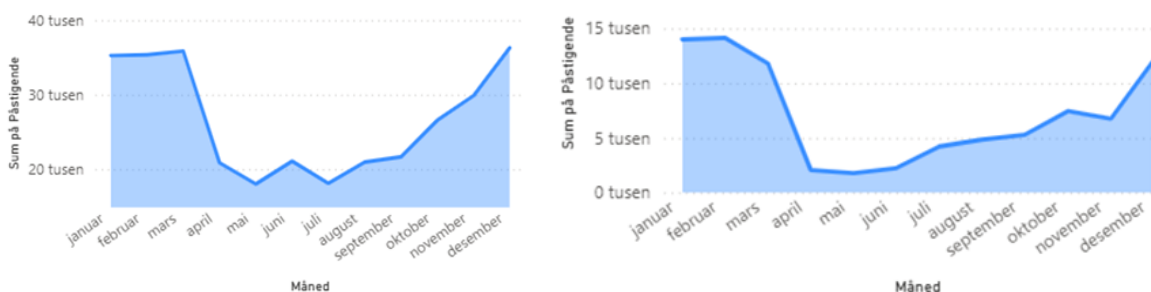
⁷⁰ Troms fylkeskommune (2024)

⁷¹ Tenk Tromsø årsmelding 2024



Figur 24. Antall påstigninger på holdeplass Tromsø Lufthavn i perioden 2023-2025. Kilde: Troms fylkeskommune

Det er stor variasjon i antall påstigninger gjennom året. Figur 25 viser fordelingen av påstigninger måned for måned i 2025 på holdeplassene Fjellheisen og Tromsø Lufthavn.



Figur 25. Fordelingen av påstigninger måned for måned i 2025 på holdeplassene Tromsø lufthavn (venstre) og Fjellheisen (høyre) Kilde: Troms fylkeskommune

Flere av respondentene mener at busstilbudet må styrkes med flere avganger i regionen. En sier «Med så få bussavganger og lang reisevei kan man derfor ikke stole på å rekke det man skal med buss. Skolebarn fra ungdomsskolen opplever også at bussen hjem fra skolen er full av turister, og får ikke plass. Dette fører til lang ventetid for å komme seg hjem (det er ofte 1-2 timer mellom bussen på dagtid). Flere bussavganger vil hjelpe på dette!».

Et styrket busstilbud med flere avganger både i kommunen og ut i regionen kan være med på å redusere behovet for leiebil i regionen. Det vil også kunne forbedre situasjonen for befolkningen på Sommarøy, Ersfjordbotn og andre distrikter. En fastboende sier: «Kollektivtransport-tilbudet må økes ut til distriktene, da særlig Ersfjordbotn og Sommarøy. Bussene fylles av turister, skoleelever opplever fulle busser, eldre opplever å miste viktige avtaler (lege, sykehus osv), vanskelig å komme seg hjem fra jobb. Lang ventetid mellom busser og store forsinkelser».

Fylkeskommunen opplever imidlertid at det er krevende å få ansatt nok bussjåførere, da de konkurrerer om rekruttering med det kommersielle reiselivet.

Behovet for leiebil kan også reduseres ved å styrke produktutvikling og tilrettelegging av reiselivsopplevelser med sjåfør og guide. Slike produkter vil også kunne styrke verdiskapingen og kanalisering av ferdsel.

En mulighet som kan bidra til å redusere presset på lokalbusser er at rutebussene kan henvise passasjerer med mye bagasje til flybussen, eller begynne å ta betalt for stor bagasje.

Som nevnt i avsnittet om Tromsdalen, bør det også vurderes å etablere en båtrute på tvers av Tromsøsundet som kan fungere som transportåre for turistene som beveger seg mellom hotellene og attraksjonene i sentrum, og Ishavskatedralen og Fjellheisen i Tromsdalen.

En rekke hurtigbåtruter går mellom Tromsø og havner i regionen. Fra 1. februar 2026 ble det mulig å forhåndsbestille billett med plassgaranti på Troms fylkeskommunes hurtigbåter. Det skal gi større forutsigbarhet for de reisende.

Tromsø er et sentralt punkt for reiser videre rundt i regionen. De regionale bussene binder sammen regioner i fylket og brukes av en del turister. Linje 100 Tromsø – Narvik og linje 150 Tromsø – Alta har hatt en viss økning over de siste årene. Narvik er det påkobling til buss til Fauske/Bodø (tog sørover til Trondheim) og med tog Narvik - Kiruna og videre sørover. Alta-bussen brukes sommerstid bl.a. av turister som skal til Nordkapp.

Et eksempel på en kommersiell rute er Best Arctic sin Arctic Route. Dette er et kommersielt busstilbud til Narvik, Lyngen, Rovaniemi og Senja (figur 26). Busstilbudet har turister som primærmålgruppe, men benyttes også av fastboende og er del av et utvidet transporttilbud. I samtaler opplyser Best Arctic at det er krevende å få lønnsomhet i tilbudet fordi det finnes for få reiselivsaktører og overnattingsbedrifter ute i regionen. Skal busstilbudet få tilstrekkelig passasjertall vil det også være avhengig av at flere andre reiselivsaktører benytter tilbudet.



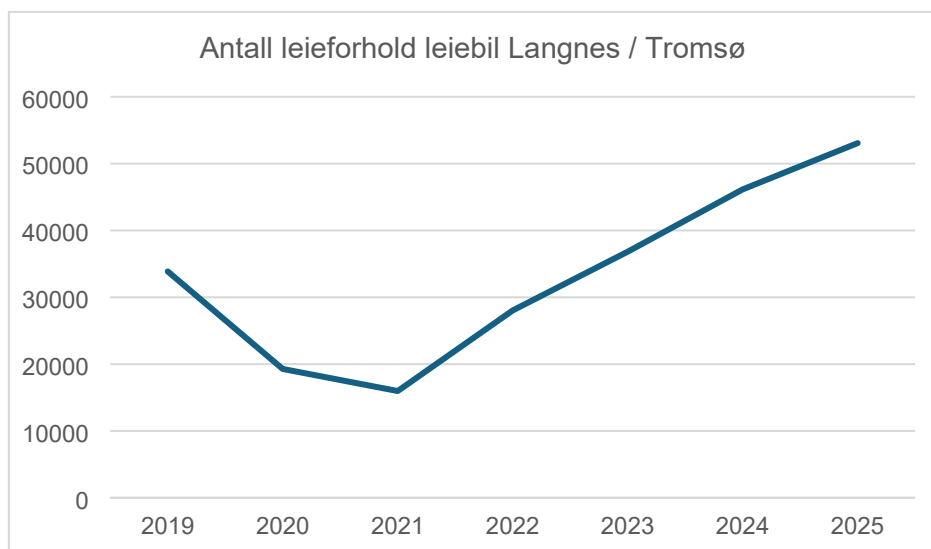
Figur 26. Kartet viser vinterrutetilbudet til Best Arctic i regionen. Kilde: BestArctic.com

Stor økning i turistenes bruk av leiebil

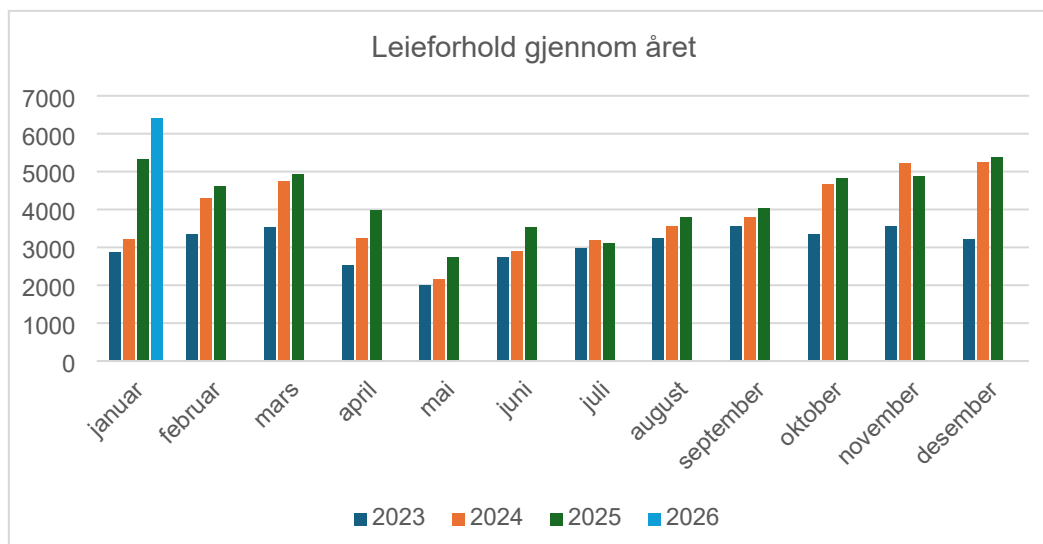
Leiebilmarkedet i Tromsø har økt de siste årene. Et stort antall aktører opererer utleiemarkedet, gjennom tradisjonelle kommersielle aktører og ulike bildelingstjenester. Mange besøkende leier bil fra en av de mange utleieaktørene og opplever regionen på

egenhånd. I tillegg kommer alle de som leier bil andre steder i Norge, Sverige og Finland, og som kjører til Tromsø-regionen.

Antall leieforhold av bilutleie fra Tromsø lufthavn har økt kraftig de siste årene (figur 27). Vi ser også tydelig av statistikken at det er perioden november – mars som har den største økningen i leieforhold (figur 28).



Figur 27. Antall utleieforhold leiebil fra kommersielle selskap fra Tromsø lufthavn i perioden 2019 – 2025. Kilde: Kai Byremo, leder i NHO Reiseliv Mobility Group



Figur 28. Antall utleieforhold leiebil fra kommersielle selskap fra Tromsø lufthavn gjennom året i perioden 2019 – jan 2026. Kilde: Kai Byremo, leder i NHO Reiseliv Mobility Group

I tillegg til den omfattende bilutleien fra Tromsø Lufthavn, foregår en utstrakt utleieaktivitet gjennom privat bilutleie og bildeling.

Økningen i leiebilforhold ser vi også igjen i statistikk for bilberging i Tromsø. Ifølge en sentral aktør innen bilberging har de registrert en økning på 22,2% i turistrelaterte bilbergingsoppdrag i Tromsø fra 2024 til 2025⁷².

Vi ser fra befaringer, digitale innspill, kvalitative intervjuer og i innbyggerundersøkelsen at det flere ganger er påpekt at trafikken på vinterveiene oppleves farlig. Dette er også omtalt i den sosiale dimensjonen. Situasjonen er blitt tydeligere denne vinteren, og etter en dødsulykke i januar 2026 er det etablert et sterkt søkelys på å finne løsninger på utfordringene knyttet til spesielt leiebiler på vinterføre.

Det er mange aktører som sammen er ansvarlig for trafikksikkerheten. Statens Vegvesen, Utrykningspolitiet, kommune, reiselivsaktører, fylkeskommune og bilutleieaktører jobber nå sammen for å finne tiltak som kan redusere problemet.

Økt ferdsel på vei fører også til andre uønskede situasjoner. Samiske reindriftsutøvere rapporterer om økte utfordringer knyttet til turismen. Det rapporteres om en kraftig økning i påkjørsler av rein i enkelte områder, den reindriftsutøver erfarer at det på en drøy måned denne vinteren har vært flere påkjørsler enn hele vinteren 2024/2025.

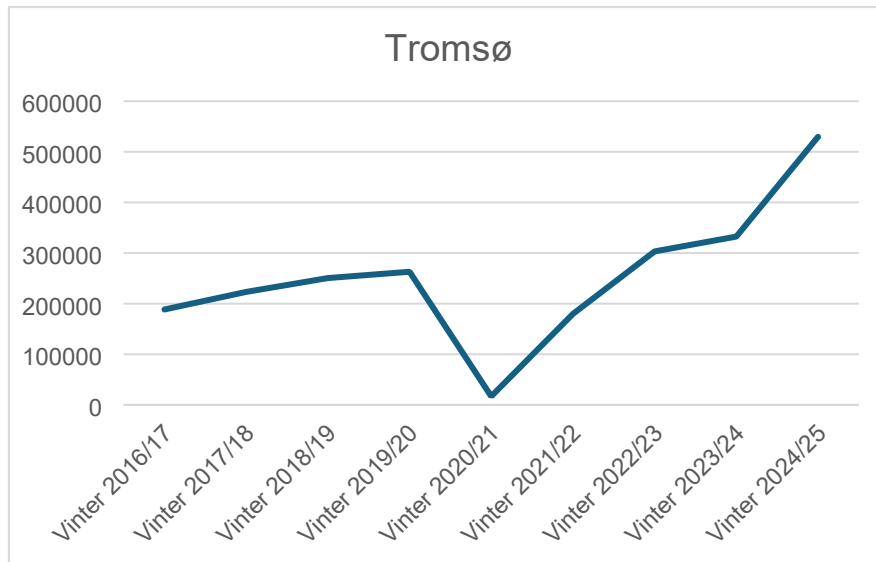
For å forebygge negative og farlige situasjoner i trafikken, anbefaler vi å sette inn tiltak som kan bidra til å redusere behovet for leiebil. Et viktig tiltak blir å styrke kollektivtilbudet for å opprettholde reiselivet i distriktene. Et bredere busstilbud med flere avganger og flere ruter ut i regionen kan bidra til å redusere press på lokalbefolkningens bruk av offentlig transport, men vil også kunne bidra til å redusere behovet som mange besøkende har for leiebil.

4.2.2 Kommersiell overnattingskapasitet

Det er over 20 hoteller i Tromsø som til sammen tilbyr ca 5300 hotellsenger. I tillegg er det ca 1200 senger i camping, hyttegrend og vandrerhjem⁷³. Kapasiteten har vokst gradvis med flere etableringer de siste årene. Tromsø har også opplevd en sterk vekst i kommersielle gjestedøgn. Figur 29 viser veksten i kommersielle overnattinger i vinterperioden de siste ti årene.

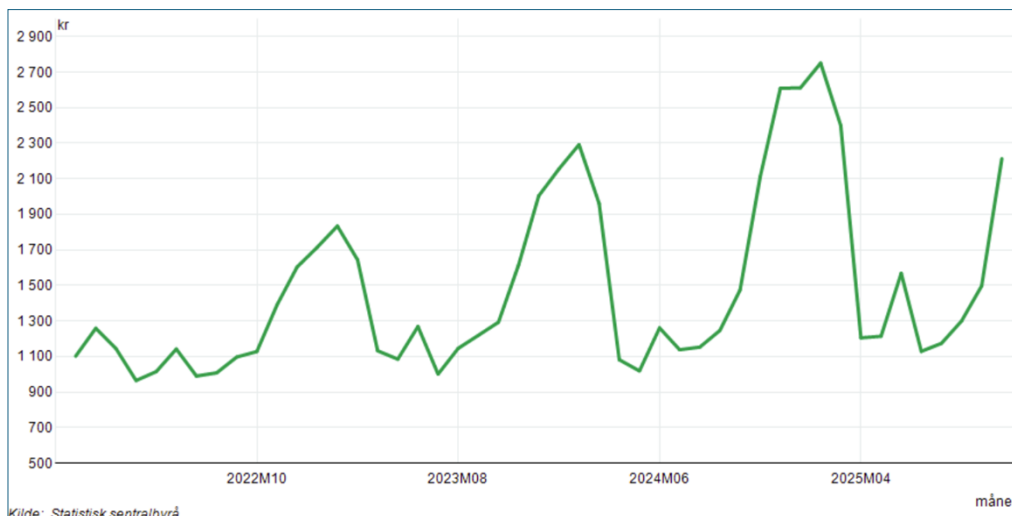
⁷² Martin B. Hansen, Tromsø Bilredning, pers. medd. (15.01.2026)

⁷³ SSB



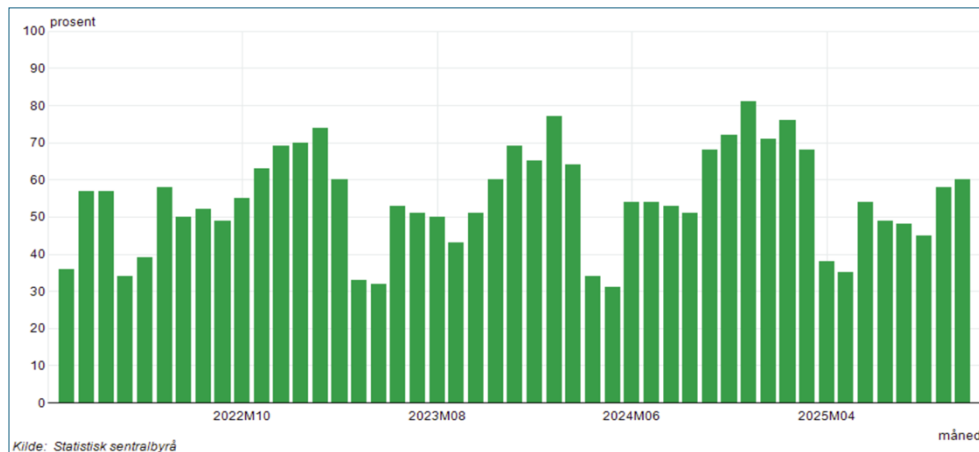
Figur 29. Utvikling i kommersielle overnattinger i Tromsø i vinterperioden (oktober-april). Kilde: NHO Reiseliv / SSB

Med økt etterspørsel har også prisene på hotellrom i Tromsø økt gradvis de siste årene (figur 30). Med en særlig vekst i høysesongen i vintermånedene har hotellene i Tromsø blant landets høyeste rompriser. Det er en reell fare for at veldig høye hotellpriser i høysesongen gjør at turoperatører vurderer å droppe å tilby Tromsø som reisemål til sine gjester.



Figur 30. Prisutvikling pris pr hotellrom i Tromsø i perioden 2022-2025. Grafen viser at romprisene svinger mellom sesongene, og er klart høyest i vintersesongen. Prisøkningen har vært stor i vintersesongen og forholdsvis liten i sommersesongen. Kilde: SSB 14176

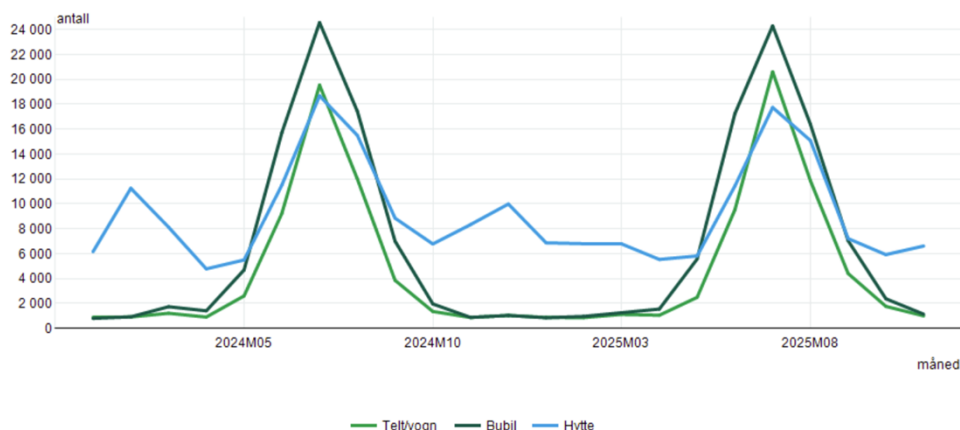
Kapasitetsutnyttelsen på rom varierer også mellom sesongene (figur 31). Grafen viser at det er høyere belegg i høysesong og flere ledige rom i sommerhalvåret. Om våren, i april og mai, er det lavest belegg.



Figur 31. Kapasitetsutnyttning av hotellsenger i Tromsø i perioden 2022-2025. Grafen viser at belegget er høyest i vintersesongen. Prosent. Kilde: SSB

4.2.3 Camping og bobilturisme

Tromsø og regionen rundt er attraktiv for camping og bobilturisme. Det er flere campingplasser i og rundt Tromsø med oppstillingsplasser for bobil, campingvogn og telt. Noen har også campinghytter for utleie. Mange overnatter på etablerte campingplasser i regionen, men det er også en vekst i camping utenom etablerte plasser⁷⁴. Flere av campingplassene er åpne hele året. Høysesongen for camping er om sommeren, men muligheter for å se nordlyset har bidratt til en økende interesse for vintercamping⁷⁵ (figur 32).



Figur 32. Overnattinger på camping i Troms (NB: fylkesnivå) i perioden 2024-2025. Grafen viser at overnatting på camping er klart høyest i sommersesongen. Kilde: SSB 14170

Veksten i villcamping (telting og camping utenom etablerte plasser) fører til økte utfordringer knyttet til bl.a slitasje i naturen og økt belastning for grunneiere og lokalbefolkning. Flere steder i Tromsø, bl.a. på Sommarøy, er det slike utfordringer.

⁷⁴ Innovasjon Norge (2024) Nøkkeltall

⁷⁵ NHO Reiseliv et.al. (2024)

4.2.4 Annen infrastruktur

En destinasjon med en god og riktig dimensjonert infrastruktur har et godt utgangspunkt for gode opplevelser. I Tromsø finner vi klare indikasjoner på at flere typer nødvendig infrastruktur ikke er dimensjonert for besøket i høysesongen.

Det finnes offentlige toaletter plassert i tilknytning til parker og turistattraksjoner. I Tromsø kommune er det også toalettfasiliteter i en rekke tur- og utfartsområder⁷⁶. De fleste toalettene er gratis å bruke og tilgjengelige døgnet rundt, men mange er kun åpne i sommersesongen. Flere av utfartsstedene som benyttes mye om vinteren, som turutgangspunkt eller nordlysobservasjon, har kun sommeråpne toaletter. Flere av respondentene vi har snakket med, og digitale innspill, gir et klart bilde av at infrastrukturen som brukes av turister er underdimensjonert. Mye slik infrastruktur, som toaletter på pressområder i naturen og søppelhåndtering (både i naturen, men også knyttet til områder med mye korttidsutleie) bærer preg av å være tilpasset lokalbefolkningens behov, og ikke en situasjon der infrastrukturen også skal håndtere et stort besøk fra tilreisende. En respondent uttrykker det slik «*Kommunen må enten legge til rette for parkering med fasiliteter man trenger et sted eller sørge for at turistene ikke kaster søppel, går på do og tømmer toalettene i naturen vår*». Det kan være behov for å se på muligheten for å ha helårsåpne toaletter på steder med mye utfart vinterstid.

Det er ingen kommunale tømmestasjoner i kommunen, bobilturister henvises til privat gebyrbelagt tømmestasjon på Tromsdalen Camping. Kommunen har tilgjengelige lokasjoner, men opplyser i epost at de trenger samarbeid med bl.a. Statens Vegvesen og andre for å etablere kommunale tømmestasjoner.

Det kommunale selskapet Tromsø Parkering AS har ansvar for driften av de fleste offentlige parkeringsplassene i Tromsø. I tillegg har en rekke private aktører og grunneiere ansvar for drift av egne parkeringsområder.

Det er en rekke utfartsparkeringer og turutgangspunkt i Tromsø⁷⁷. Vår analyse viser tydelig at det er behov for flere parkeringsplasser / utfartsparkeringer. Mangel på utfartsparkering belaster parkeringsplasser i boligområder og buss- og personbiltrafikk til attraksjoner og naturområder, som flere steder opplever et tidvis svært krevende press. I forbindelse med utfartsparkeringer er det også behov for å legge til rette for flere toaletter. Opinion sin innbyggerundersøkelse viser at dersom det blir etablert besøksbidragsordning, ønsker innbyggerne først og fremst at pengene brukes på å bygge og drifte toaletter.

Det er viktig å skilte godt og tydelig både på vei og til de store attraksjonene, og å styre trafikk og kanalisere ferdselen til steder som tåler det. Flere etterlyser også bedre skilting og informasjon om P-plasser og utfartsparkering, for eksempel over Kattfjordeidet, på Sommarøy og på Ersfjordeidet. Et innspill fra Sommarøy er tydelig «*Mangel på parkeringsplass gjør at det parkeres til dels på begge sidene av veien. Mange kjører av en eller annen grunn av veien etter svingen. Om det ikke blir bedre tilrettelagt og det snart, så kommer noen til å bli skadet*». En annen som også bor på Sommarøy sier «*Innerveien på Sommarøya burde stenges for gjennomkjøring! Mye turisttrafikk i et område med mye barn*

⁷⁶ Tromsø kommune (u.å)

⁷⁷ Tromsø kommune (u.å)

og en smal vei. Turistbusser og leiebiler burde holdes unna boligområdene».

4.2.5 Friluftsliv og frivillighetens arbeid med infrastruktur

Mye av infrastrukturen som brukes i naturbaserte opplevelser, som skilting og merking, tilrettelegging av stier og andre fasiliteter etableres og driftes av kommunalt friluftsråd og frivillige organisasjoner.

Ishavskysten Friluftsråd er organisert som et interkommunalt samarbeidsorgan som har som rolle å tilrettelegge for friluftsliv for lokalbefolkningen gjennom å bl.a. merke turstier, tilrettelegge for aktivitet, utlån av turutstyr, tilgjengelighet og informasjonsarbeid om friluftsliv.

Troms Turlag forteller at det er utfordrende at alle vil «into the arctic» og at de opplever at det tilrettelagte tilbudet misbrukes. Turlaget har en prisstruktur der kommersielle grupper skal betale mer enn medlemmer og ikke kommersielle-gjester. Dette misbrukes, og det lyves til hyttevakter om at de kommersielle gruppene er «vennegjenger» på tur. Inngangskoder overføres også utenfor systemet til turlaget, slik at gjester benytter tilbudet uten å betale. På den nyåpnede hytta «Karibu» i Lyngsalpene har turlaget gitt forbud for kommersielle grupper å bestille overnatting.

Mange av gjestene som benytter turlagets ubetjente hytter har også mindre erfaring i bruken av disse, noe som skaper utfordringer og utrivelig stemning ved at enkelte gjester ikke vasker opp og at feil bruk fører til ødelagte ovner/peiser. «*Utfordringene med turismen er for store å løse for et lite turlag med 2,5 ansatte*» er en av kommentarene. Turlaget merker at frivilligheten er presset.

Det er også en utfordring når tilrettelegging på dugnad for friluftsliv for lokale innbyggere går over til å bli arena for mer kommersielle aktører. En vi har snakket med uttrykker at det er blitt vanskeligere å få tak i lokale ildsjeler til dugnadsarbeid, og at «...folk gidder ikke å vaske dassen for busslass med nordlysturister». Det er et tydelig behov for flere utfartsparkeringer og toaletter, men slik infrastruktur er tidkrevende å drifte og vedlikeholde. Når dugnadsånden blir borte, må en finne andre måter å finansiere og ivareta slike driftsoppgaver.

4.2.6 Sikkerhet og beredskap

Flere frivillige organisasjoner er viktige for beredskapen og sikkerheten på reisemålet. Røde Kors og Norsk Folkehjelp er blant organisasjonene som rykker ut og hjelper når ulykker skjer. Lokallaget til Norsk Folkehjelp i Tromsø sier de har økende mengde oppdrag, og at mange av oppdragene angår turister. De opplever at turistene ofte er dårlig kledd og skodd etter forholdene. En økende mengde oppdrag gjør at frivillige redningsmannskaper har mer å gjøre. Beredskapen består også av bl.a. legevakt / sykehus (UNN), Redningsselskapet og Kystvakten.

Frivillige organisasjoner i Tromsø omfatter også humanitære aktører, kulturforeninger, ungdomsforeninger og idrett og friluftsliv. Flere av disse er viktige for reiselivet. Et eksempel er ved redningsoppdrag knyttet til for eksempel snøskred i Lyngen. Ved slike hendelser mobiliseres en stor og sammensatt redningskjede, der politi, ambulanse / helse og redningshelikopter (luftambulanse / SAR redning) jobber sammen med frivillige fra Norske Redningshunder, Røde Kors og Norsk Folkehjelp for å søke, finne og redde skredtatte.

Økt oppdragsmengde fører til økt behov for frivillige, noe som koster mye å både utdanne og utruste. De frivillige organisasjonene dekker i dag slike kostnader selv. Dersom kommunen får etablert turistskatt fra 2027, kan inntekter derfra bidra til å lette dette trykket på de frivillige aktørene.

For å styrke samarbeidet og beredskapsarbeidet er det nyttig at kommunen etablerer beredskapsavtale med de frivillige organisasjonene. Ifølge Norsk Folkehjelp er kommunen i gang med å lage slike avtaler.

4.2.7 Tilgjengelighet

Markedet for tilgjengelige reiser og opplevelser er stort⁷⁸. En rekke aktivitetsleverandører og attraksjoner har tilrettelagt for folk med nedsatt funksjonsevne, men i enkelte deler av byen og i deler av året, bl.a når det er mye snø, kan fremkommelighet og tilgang til aktiviteter være krevende eller utilgjengelig. Destinasjonsselskapet har god informasjon om tilgjengelighet på reisemålet⁷⁹.

Det meste av offentlig transport er tilrettelagt for rullestol med ramper eller lavt inngangsparti. Transportmuligheter for folk med nedsatt funksjonsevne har imidlertid blitt vanskeligere i takt med en økende turisme⁸⁰. Transport på buss er vanskeligere i perioder med mye turister, da det ofte er fulle busser og turister med mye og stor bagasje.

Kommunen har et eget råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne⁸¹. Rådet fungerer som en arena for dialog mellom funksjonshemmede og kommunen, gir innspill til kommunale vedtak, og skal bidra til å bygge ned hindringer og motvirke diskriminering.

Vurdering av tålegrense infrastruktur og transport	Trafikklys
Vår vurdering er at kapasitet og dimensjonering av nødvendig infrastruktur ikke er tilpasset nivået på turismen i store deler av året.	

4.3 Besøkstrykk og trafikk på reisemålet

Tromsø er et viktig utgangspunkt for opplevelser i Tromsø, i regionen og i Nord-Norge og på Svalbard. De besøkende kommer med fly, med båt / cruiseskip, med buss eller med bil. Tromsø anses som en helårsdestinasjon, med en klar topp i vintersesongen, men også forholdsvis mange gjester i sommersesongen.

Reiselivet i regionen jobber for mer helårsturisme. Helårsturisme er positivt på mange måter, men gir samtidig lite pusterom for lokalbefolkningen som opplever høysesongen som

⁷⁸ Norsk Turistutvikling (u.å)

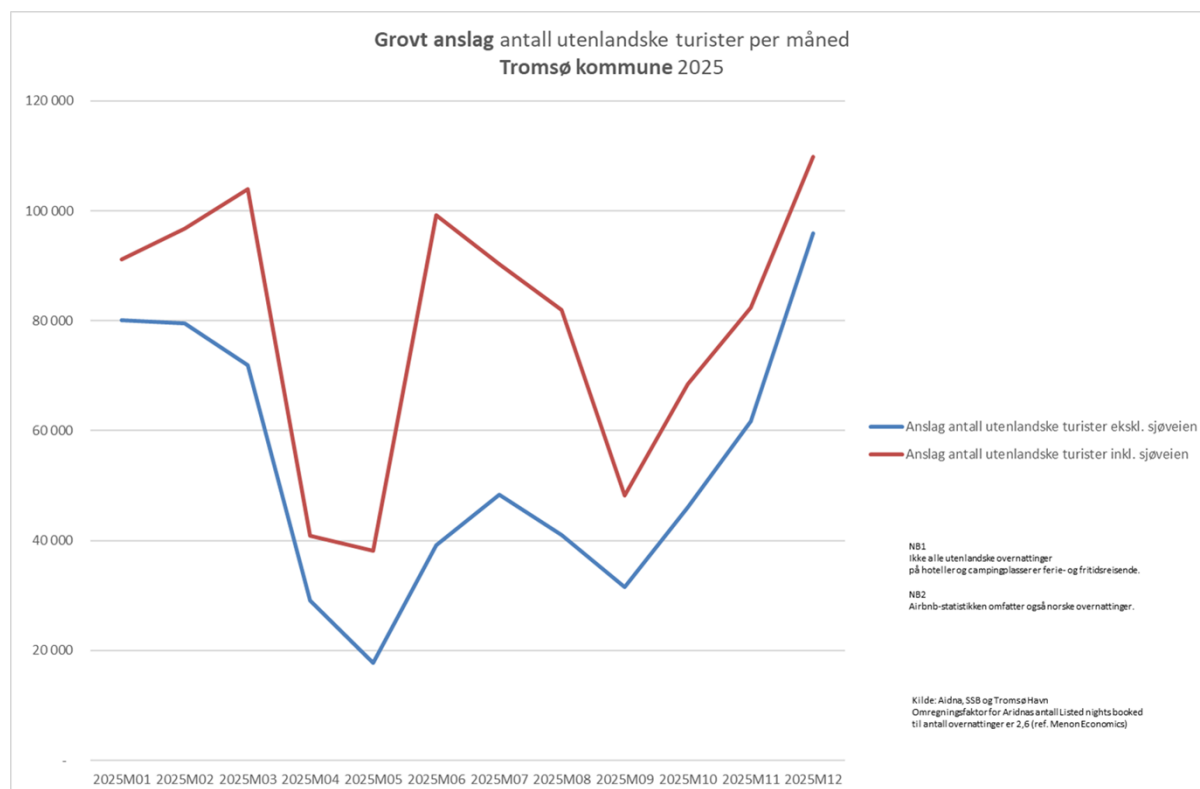
⁷⁹ Visit Tromsø (u.å)

⁸⁰ Referat fra arbeidsmøte med råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne

⁸¹ Tromsø kommune (u.å)

krevene. Økt ferdsel og aktivitet i skuldresesongene vår og høst skaper også økt trykk på sårbar natur.

Figur 33 viser et anslag på hvordan antall utenlandske turister i Tromsø varierer gjennom året. Vi ser at besøkstrykket er størst mellom november og mars, og mellom juni og august. Andelen cruisegjester og besøkende via sjøveien er klart høyest om sommeren.



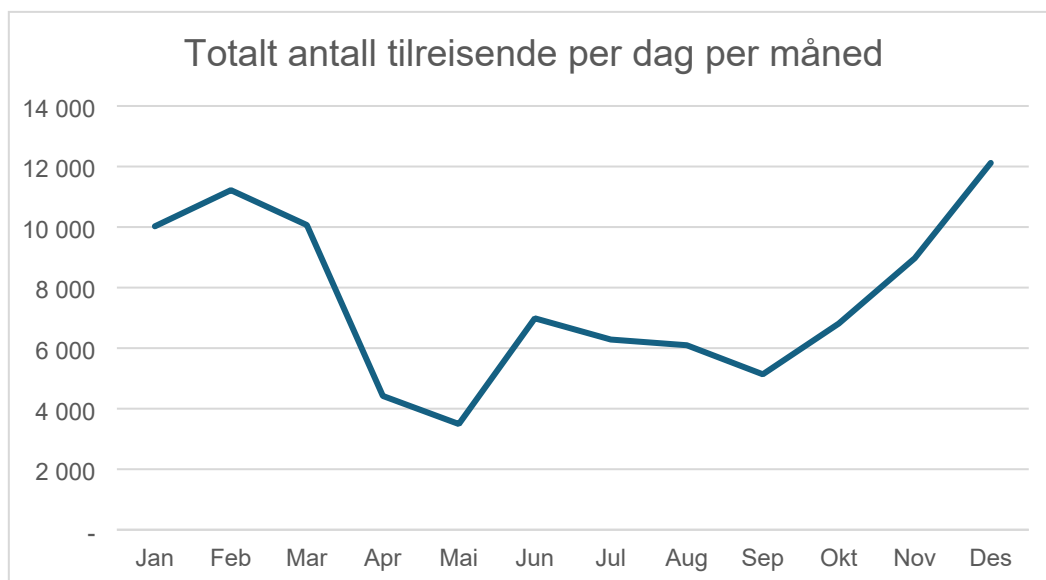
Figur 33. Figuren viser et grovt anslag på antall utenlandske turister som er i Tromsø gjennom året (2025). Blå linje = antall utenlandske turister ekskl. de som kommer sjøveien. Rød linje viser anslag inkl. sjøveien. Tilgjengeliggjort fra NHO Reiseliv Arktis

Gjesteundersøkelsen⁸², som ble gjennomført i januar og februar 2026, viser at 72 prosent av respondentene svarte «bra» eller «svært bra» på spørsmål om hvordan de vurderte opplevelsen av sin reise i Tromsø, med tanke på antall turister. 93 prosent av respondentene svarte «bra» eller «svært bra» når de ble spurt om hvordan de vurderte opplevelsen av sin reise i Tromsø, med tanke på trafikken. Dette viser at de besøkende i hovedsak er positive med tanke på trafikk og antall turister, mens vi ser et mer negativt bilde i lokalbefolkningens opplevelse av de samme forholdene.

Det er blitt lettere å bestille plass på hurtigbåter, og busstilbudet er gradvis blitt utvidet. Nabokommunene mottar turister som ofte har base i Tromsø, men som legger sine opplevelser til regionen rundt, gjerne med leiebil. En betraktning vi gjør oss er at det ofte sannsynligvis vil være fordelaktig med en full turistbuss med erfaren sjåfør og guide, enn 20 leiebiler med uerfarne sjåførere på veien til for eksempel Sommarøy eller Ersfjordeidet.

⁸² Opinion / Tenk Tromsø (2026)

Figur 34 viser et anslag på hvor mange mennesker som kan være i Tromsø gjennom året (med en rekke forbehold).



Figur 34. Figuren viser et anslag over totalt antall tilreisende som er i Tromsø gjennom året (2025). Tilgjengeliggjort fra NHO Reiseliv Arktis.

Overnattingsstatistikken viser at det betydelige forskjeller i overnattingspriser og beleggsprosent gjennom året i Tromsø. Flere av de internasjonale flyrutene til og fra Tromsø trafikkeres kun i vintersesongen, og bidrar til en besøkstopp mellom november og februar.

Tallene fra NHO Reiseliv på totalt antall tilreisende per dag i høysesong samsvarer forholdsvis godt med våre egne beregninger (figur 35).

Anslag: Omtrent hvor mange turister er det i Tromsø på en dag i høysesong?

Eks. 1: Forutsetter 100% belegg:

- Det er fullt på alle hotellsengene i Tromsø (6.500 personer)
- Det bor 2 besøkende på alle 3915 Airbnb-oppføringer (8.000 personer)
- Det er en stor cruisebåt i byen (2.000 personer)

= Totalt: 16.500 personer

Eks 2: Forutsetter 75% belegg:

- Hotell: 4.875 pers
- AirBnb: 6.000 pers
- En stor cruisebåt (2.000 pers)

= Totalt 12.875 personer

Figur 35. Spor har gjort en betraktning rundt hvor mange turister som oppholder seg i Tromsø på en dag i høysesongen mellom november og mars. Tallene fanger ikke opp bil / villcamping og andre.

Innovasjon Norges GINI-kalkulator viser sesongsvingninger på ulike reisemål⁸³. GINI-koeffisienten tar utgangspunkt i SSBs overnattingsstatistikk. GINI-koeffisienten leses slik: jo lavere tallet er, jo mindre er sesongsvingningene. I 2025 var tallet for Tromsø 13,3. Til sammenligning er GINI-koeffisientene i reiselivsregionene Oslo 12, Trondheim 15,3,

⁸³ Innovasjon Norge (u.å) GINI-kalkulator

Stavanger 19,1, Bergen 20,6, Bodø 21,2, Lofoten 34,9 og Ålesund/Sunnmøre 36,8 og Sognefjord 52,6.

En svakhet med utregningene i GINI er at korttidsutleie ikke inkluderes. Disse utgjør en betydelig del av Tromsøs overnattingskapasitet, men med utgangspunkt i utregningene kan det likevel være grunn til å anta at sesongsvingningene er mindre i Tromsø enn i mange andre norske reiselivsregioner.

Tromsø lufthavn Langnes er allerede blant Norges største lufthavner. Flyplassen er en svært viktig inngang til Tromsø og regionen, og det er viktig at totalkapasitet på veinett, annen infrastruktur og overnatting er tilpasset kapasitetsøkningen, og at dette gjøres i takt.

Den raske veksten i passasjerankomster på Tromsø lufthavn utfordrer kapasiteten. Som en respons på utviklingen ble det i september 2024 etablert ny og utvidet utenlandsterminal på Tromsø lufthavn. Allerede er det flere som tar til orde for at flyplassen må utvides ytterligere, da kapasiteten tidvis er sprengt. En ytterligere utvidelse av flyplassen, uten at annen infrastruktur tilpasses, vil gjøre det vanskelig å løse mange av utfordringene som denne tåleevneanalysen påpeker. En av de vi har snakket med uttrykker tydelig at det «*Det virker som byens utvikling er overlatt til hotellnæringa og Avinor. Mangelen på politisk styring er påfallende. Det tas ikke hensyn til byens befolkning utover de som profiterer på turismen*».

I medvirkningsprosessen er det flere som har påpekt at svært høye hotellpriser i høysesongen gjør at det er krevende å gjennomføre sports- og kulturarrangementer i Tromsø.

Store arrangementer som Tromsø Internasjonale Filmfestival og Arctic Frontier arrangeres i dag i det som er reiselivsnæringens høysesong. Dersom en endrer tidspunktene for disse til å ligge i måneder med lavere besøkstrykk (for eksempel april og mai), kan det være et tiltak som kan redusere prissvingningene noe og bidra til å jevne ut sesongvariasjonene ytterligere.

Et sentralt spørsmål i forhold til besøkstrykk og kapasitet på reisemålet er om man skal satse på å øke kapasiteten på infrastrukturen for å tilrettelegge for dagens besøksnivå, eller om det er mer hensiktsmessig å forsøke å begrense besøket, i alle fall frem til reisemålet har fått tilrettelagt bedre for dagens besøksnivå. Ved å begrense, vil effekten kunne være at det blir mindre trykk på korttidsutleie, noe som med stor sannsynlighet vil virke positivt på lokalbefolkningens opplevelse av, og forhold til, turismen.

Vurdering av tålegrense besøkstrykk og trafikk	Trafikklys
Våre funn viser at høyt besøkstrykk og trafikk, særlig knyttet til antall besøkende i vintersesongen, tidvis skaper lokal misnøye.	

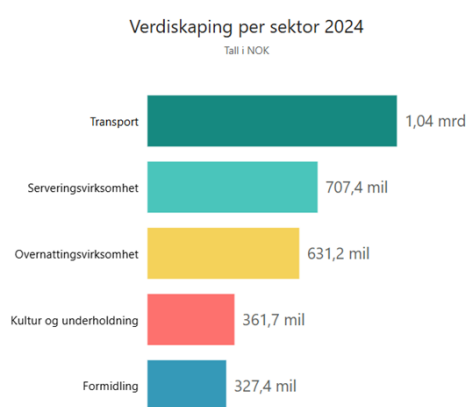
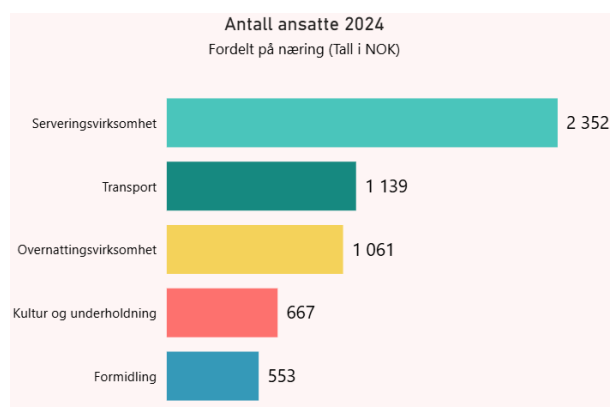
4.4 Økonomi

Når vi ser på økonomidimensjonen i arbeidet med en tåleevneanalyse, handler det om i hvilken grad reiselivet fører til ønsket økonomisk verdiskaping. En stor reiselivsnæring innebærer også betydelige offentlige og private kostnader, og verdiskaping og annen økonomisk effekt av reiseliv må overgå disse kostnadene.

Reiseliv er, etter fiskeri, den viktigste næringen i Tromsø, med stor omsetning og betydelige bidrag til lokal økonomi. I 2023 hadde reiselivet i Tromsø en omsetning på om lag 7,5 mrd. kroner⁸⁴. Den direkte verdiskapningen i reiselivsnæringen var 1,9 milliarder, med 2,4 milliarder i ringvirkninger. Basert på veksten som har vært siden 2023, er det grunn til å tro at tallene vil være høyere nå. Dette underbygges av Innovasjon Norges verdiskapingstall som viser at verdiskapningen har økt med 17% fra 2023 til 2024⁸⁵. Det var i 2024 ca 5.700 arbeidsforhold i reiselivet i kommunen⁸⁶. Dette utgjør ca 10 prosent av totalt antall arbeidsforhold i kommunen. Tromsø kommunes statistikk⁸⁷ viser at omtrent 4 av 10 ansatte i reiselivsnæringen har utenlandsk opprinnelse, og at omtrent 1/3-del av de ansatte er under 24 år. Reiselivsnæringen bidrar med anslagsvis 200 millioner i skatteinntekter til Tromsø kommune⁸⁸.

Innbyggerundersøkelsen viser at halvparten (52 prosent) av respondentene i innbyggerundersøkelsen er enig i at turismen fører til arbeidsplasser i regionen. Andelen er lavest blant de unge, 43 prosent av respondentene under 30 år er enig i påstanden, mot 56 prosent av de som er over 60 år. Innbyggerundersøkelsen viser også at drøyt halvparten av respondentene mener turismen fører til mulighet for næringsutvikling.

Konjunkturbarometer for Nord-Norge viser at omsetningen i næringen økte med 21,5 prosent fra 2023 til 2024. Veksten drives særlig av økningen av utenlandske turister. Konjunkturbarometeret viser også at klimagassutslipp fra reiselivsnæringen vokste med 5,4 prosent i samme periode.



⁸⁴ Menon (2024)

⁸⁵ Innovasjon Norge / EY (2025)

⁸⁶ Innovasjon Norge / SSB Power BI / Sysselsatte i reiselivet

⁸⁷ Tromsø kommune (u.å)

⁸⁸ SpareBank 1 Nord-Norge (2025)

Figur 36. Antall ansatte i de fem reiselivsbransjene (til venstre) og verdiskaping pr sektor i Tromsø. Kilde: Power BI / Innovasjon Norge (2025)

Losjionsetning pr rom (RevPar) er en god indikator på lønnsomheten i hotellnæringen. I 2024 var denne på 1278 kroner i Tromsø, etter en sterk vekst de siste årene⁸⁹. Tidvis er det store kapasitetsutfordringer på de kommersielle overnattingsstedene, og foreløpig tall for 2025 viser at veksten fortsetter (1875 kroner i 2025) og at Tromsø er den byen i Norge med klart høyest losjionsetning pr natt⁹⁰.

BDO estimerer at cruiseturismen hadde et samlet forbruk på 117 MNOK i Tromsø i 2022⁹¹. Delt på det årlige passasjertallet (143.000 passasjerer) gir det et forbruk pr passasjer på 818 kroner i Tromsø i 2022. Når tallet inflasjonsjusteres til 2025-tall, tilsvarer det 917 kroner.

Til sammenligning viser rapporten «Utenlandske nordlysturister 2025» at nordlysturistene i 2025 hadde et døgnforbruk på 2780 kroner. I dette ligger også forbruk knyttet til mat og overnatting⁹², så tallet er dermed ikke direkte sammenlignbart med cruisepassasjerenes forbruk.

Veksten i korttidsutleie skaper utfordringer på boligmarkedet ved at det blir krevende å finne bolig for studenter og andre som ønsker stabil langtidsleie. For utleier er det attraktivt å leie ut på kortidsmarkedet. For boligeiere kan inntekter fra kortidssutleie bidra til høyere boligpriser og økte inntekter. For de som ikke er på boligmarkedet, blir det mer krevende å komme inn på leie- eller boligmarkedet. Boligmangelen skaper også utfordringer for næringslivet i Tromsø, og NHO har en medlemsundersøkelse som viser at nesten halvparten av bedriftene i Troms sier at boligmangel gjør rekruttering vanskelig og at tre av ti bedrifter har mistet ansatte på grunn av dette⁹³. I undersøkelsen oppgir også fire av ti bedrifter i Troms at boligsituasjonen gjør at det hemmer muligheter for å ekspandere. Utfordringene knyttet til korttidsutleie er også omtalt i den sosiale dimensjonen.

Konjunkturbarometeret til Kunnskapsbanken Nord Norge⁹⁴ viser at godt over 3000 enheter i Tromsø er registrert på AirBnb. I 2024 var omsetningen gjennom Airbnb i Tromsø på 665 millioner kroner, en vekst på 343 millioner sammenlignet med året før. Veksten fortsatte også i 2025, og det er ventet at omsetningen med AirBnb i Tromsø vil passere 1 milliard kroner i 2025 eller 2026. Korttidsutleie øker også i nabokommunene.

Kunnskapsbankens utregninger viser at korttidsutleie gir Tromsø kommune skatteinntekter på rundt 65 millioner kroner. Dette utgjør i overkant av 2 prosent av kommunens totale skatteinntekter. Utregningene viser også at en gjennomsnittsutleier i Tromsø sitter igjen med omtrent 290.000 kroner i året etter at skatt og tjenestegebyr er trukket fra.

Turismen i Tromsø har stor påvirkning for den lokale handelsnæringen. En undersøkelse gjennomført av næringsforeningen viser at nær 40 prosent av kles- og skobutikkene i Tromsø svarer at over 50 prosent av omsetningen i vintersesongen kommer fra utenlandske

⁸⁹ SpareBank 1 Nord-Norge (2025)

⁹⁰ Itromsø.no (07.01.2026)

⁹¹ BDO (2023)

⁹² Innovasjon Norge (2025) Nordlysturister

⁹³ NHO Reiseliv (2026)

⁹⁴ Sparebank1 NordNorge (04.11.2025)

turister⁹⁵. Innbyggerundersøkelsen viser at 51 prosent av respondentene i Tromsø mener at turismen er med på å holde liv i butikkene i byen.

Økning i turismen kan gjøre det mer utfordrende for andre næringer å rekruttere ansatte. *«Umulig å drive næring, verdiskapning og skape arbeidsplasser her ute da turismen og reiselivet legger beslag på alt! På boliger, på mark/eiendom (de ikke en gang eier), på transport, på ressurser, kompetanse alt! Den kveler alt, livslyst, bolyst og ikke minst muligheten til å leve av egen bedrift.»* uttaler en frustrert fastboende.

Tromsø kan anses som et reiselivsøkonomisk kraftpunkt i regionen. Mange turister bor i Tromsø, men bruker regionen rundt til opplevelser. Nabokommunene fungerer i stor grad som aktivitets- og opplevelsesdestinasjoner. Det gir ringvirkninger gjennom turistenes kjøp av lokale aktiviteter, servering, transport og småskala tjenester. Samtidig er det potensial for at nabokommunene kan ta en større del av verdiskapningen fra overnatting og servering, men det krever at det utvikles flere kommersielle overnattingssteder. Mange av aktørene vi har snakket med ønsker å spre trafikken ut i regionen for å fordele både trykket og verdiskapningen, men for å unngå å skape nye vekstutfordringer i regionen er det viktig at infrastruktur, overnattingskapasitet og mottaksapparatet er klart før besøket øker.

I mange tilfeller er det kommunen og det offentlige som sitter igjen med en stor andel av kostnadene knyttet til den raske reiselivsveksten i Tromsø. De siste årene har Tromsø kommune stått i en krevende økonomisk situasjon og vært nær ved å havne på ROBEK-listen.

For kommunen er det en utfordring at kommunens skatteinntekter er små i forhold til den totale verdiskapningen i reiselivet i kommunen. Dette skyldes både fordelingsprinsippet i det norske skattesystemet, men også fordi et antall bedrifter som produserer opplevelser i Tromsø, er registrert i utlandet eller andre deler av Norge. Det at næringen har et stort antall sesongansatte og at mye av aktiviteten bestilles gjennom utenlandske bookingplattformer (Airbnb, Getyourguide etc) bidrar også til økonomisk lekkasje og at en lavere andel av verdiskapningen blir igjen i Tromsø.

En bransje i rask vekst tiltrekker seg ofte useriøse aktører, og for å redusere og forebygge svart arbeid, skatte- og avgiftsjuks og annen økonomisk kriminalitet, har A-krimsentret intensivert sitt arbeid i å kontrollere reiselivsnæringen i Tromsø. Dette er beskrevet i kapittel 4.7.8 og arbeidet har også betydning for å redusere økonomisk lekkasje.

Utfordringen knyttet til fordeling av skatteinntekter og kommunens kostnader knyttet til en reiselivsnæring i sterk vekst, gjelder flere steder i Norge og Tromsø kommune bør ta initiativ til å få gjennomført en detaljert analyse som viser hvor mye en besøkende i Tromsø koster kommunen.

Dersom besøksbidragsordningen blir etablert i Tromsø, blir det viktig å se på hvordan inntektene kan fordeles mellom Tromsø og nabokommunene, da det er disse som får mye av belastningen fra dagsturismen fra Tromsø.

⁹⁵ Næringsforeningen i Tromsøregionen (2025)

I tillegg til at ikke-lokalt eierskap bidrar til økonomisk lekkasje ut av kommunen, påpeker en rekke av våre respondenter at deler av reiselivsnæringen har liten lokal forankring og har eiere som ikke har tilknytning til regionen.

Større, profesjonelle bransjeaktører *kan* bidra til en profesjonalisering og stordriftsfordeler som kan være fordelaktig, men i innsiktsarbeidet har flere påpekt at lokalt eierskap er å foretrekke. «*Hvorfor skal skatteinntektene fra oss som bor i denne byen gå til å tilrettelegge for turistvirksomheter som i stor grad eies og drives av kapitaleiere som ikke har noen tilknytning*». Det har samtidig vært ytre skepsis mot aktører som kommer inn og kjøper opp mindre, lokale reiselivsbedrifter. Det vil være lettere å opprettholde kontroll og lokal tillit til reiselivet når graden av lokalt eierskap er høy. Innenfor rammene av prosjektet har SPOR ikke hatt mulighet til å gå nærmere inn i denne problemstillingen.

Tålegrense økonomisk dimensjon

Vurdering av tålegrense	Trafikklys
<p>Reiselivet tilfører Tromsø arbeidsplasser, verdiskaping og næringsutvikling. Den store veksten medfører utfordringer knyttet til boligsituasjonen, noe som kan forringe vekstmulighetene til andre bransjer.</p> <p>For at reiselivet skal være innenfor den økonomiske tåleevnen uten at videre vekst skal øke presset på natur og infrastruktur, bør det legges enda større vekt på å øke oppholdstiden pr gjest og styrke verdiskapingen pr gjest, fremfor å øke verdiskapingen gjennom flere besøkende. Det bør også gjøres en jobb med å sette større deler av regionen i stand til å ta imot turister, slik at turismen kan fordeles utover i regionen med god håndteringsevne.</p> <p>Det er utfordringer knyttet til økonomisk lekkasje; verdiskaping sendes ut av regionen fordi næringsaktører ikke er hjemmehørende i Tromsø, næringen har mange sesongansatte og mye av reiselivsaktiviteten bestilles gjennom utenlandske bookingplattformer. I tillegg blir Tromsø kommune sittende med høye kostnader knyttet til turismen, mens bare en liten del av skatteinntektene næringen skaper tilfaller kommunen.</p>	

4.5 Naturressurser og kulturminner

I denne dimensjonen ser vi på hvordan turismen påvirker natur- og kulturressursene på reisemålet. I kulturbegrepet inkluderer vi både kulturminner, kulturarv, kulturlandskap og samisk kultur.

Naturen brukes av lokalbefolkningen til friluftsliv og aktiviteter, og av turister og tilreisende som arena for opplevelser og aktivitet. Ferdsel og aktivitet kan påvirke naturressursene gjennom bl.a slitasje på vegetasjon og forstyrrelser på dyreliv. Når ferdselen øker, kan det føre til økt negativ påvirkning. Noen steder blir belastningen for stor. Det kommer til syne bl.a gjennom at mye brukte stier og utsiktspunkt slites ned, flere ferdes utenfor stien og nye stier etableres (figur 37).

I innbyggerundersøkelsen svarte tre av fire at turismen i regionen bidrar til å forsøple naturen. 72 prosent av respondentene svarte at turismen i regionen bidrar til å slite ned naturen. Det er ulike oppfatning om dette mellom de som mener turismen hovedsakelig bidrar positivt (21 prosent mener turisme bidrar til å slite ned naturen og 27 prosent som mener turisme fører til forsøpling av naturen), mens blant de som har et negativt syn på turisme er det hele 93 og 94 prosent som mener at turismen bidrar til å slite ned naturen.



Figur 37. Bildet viser slitasje og flere stier på toppstasjonen for Fjellheisen. Foto: Spor Natur og Reiseliv

Mange steder i regionen blir mye brukt til telting og opphold over tid. Det kommer til syne gjennom nye bålplasser, mange går på toalett i skogen eller bak en stein, og etterlater seg toalettpapir og avføring.

På steder med mye slitasje vil erosjonen øke, som kan føre til utvasking av jordmasser og økt erosjon. Slitasjeeffekten av vår menneskelige ferdsel øker med klimaendringene, økt nedbør og ekstremvær. Økt ferdsel og klimaendringer fører også til nye og økte krav til etablering, tilrettelegging og vedlikehold av infrastruktur for friluftsliv⁹⁶.

4.5.1 Kanalisering av ferdsel

Gjennom merkeordningen for bærekraftige reisemål er Tromsø pålagt å ha en oversikt over natur- og kulturressurser og kvaliteter som kan være av betydning for, og en ressurs, for reiselivet⁹⁷.

Tilretteleggingstiltak for å forebygge slitasje kan samtidig bidra til å øke ferdselen, så det må gjøres avveininger om hvilke tiltak og hva slags oppfølging som skal legges til grunn. For å

⁹⁶ Meld. St. 26. (2022-2023)

⁹⁷ Innovasjon Norge (2022)

forebygge slitasje vil det være nødvendig å se på bl.a hvor det kan være nyttig å etablere faste bålplasser med bålpanner, hvor det er behov for klopper og stiltrettelegging, og hvor det er hensiktsmessig med utfartsparkeringer og toaletter. Flere steder, bl.a på Sommarøya og på Ersfjordeiet, er det sentralt å få etablert bedre løsninger for toalett og avfallshåndtering i tilknytning til steder med mye besøk.

Ferdsl i norsk natur skjer på eget ansvar. Som et viktig bidrag til både tilrettelegging og kanalisering av ferdsel, bør destinasjonsselskap og Nord Norsk reiseliv gjøre en gjennomgang av den informasjon som turister får før besøket til Tromsø, og mens de er på besøk. I reiselivssammenheng snakker vi mye om ansvarlig markedsføring og informasjon. Det handler om å balansere mellom inspirasjon – markedsføring og det som inspirerer turistene til å reise til reisemålet, og informasjon – det som turistene bør vite før de reiser hit og mens de er på reisemålet. Destinasjonsselskapet har en sentral rolle i markedsføringen mens friluftsråd og kommune har en viktig rolle i å skilte, merke og legge til rette for friluftsliv og aktiviteter i naturen. Skal man lykkes med kanalisering av ferdsel må det være tett dialog og samarbeid om hvordan man tilrettelegger, hva man kommuniserer, og hvordan man formidler.

I Tromsø ser vi flere steder at natur og naturområder slites ned som følge av stort antall besøkende og økt ferdsel på og utenfor etablerte stier. En rapport fra Naturtjenester AS avdekker at veksten i turisme, i tillegg til økt friluftaktivitet blant innbyggere, fører til økt bruk av kommunens naturområder⁹⁸. Rapporten kartla ni utvalgte naturområder. Et av funnene fra rapporten er at kommunen har mye sårbar natur, og at det er behov for bedre kartlegging av natur og naturressursene. I tillegg vil det være nyttig å se slik kunnskap i sammenheng med kunnskap om hvordan naturen blir benyttet i reiselivssammenheng.

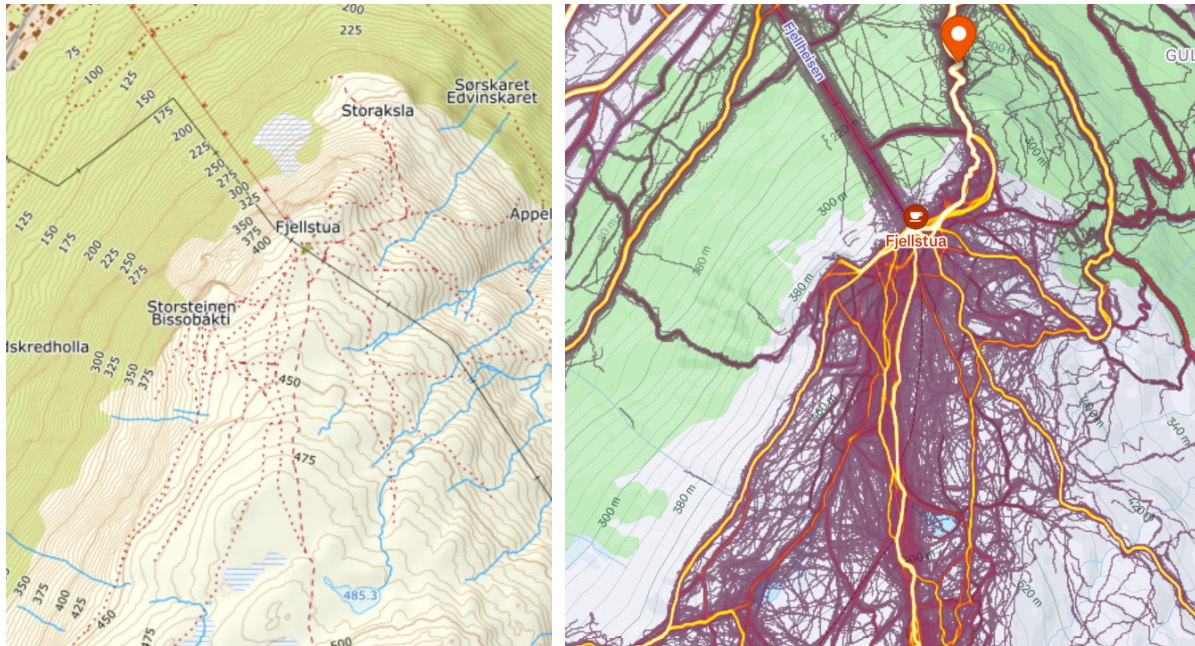
Naturtjenester sin rapport viser at slitasje er registrert i alle ni områder, med variasjoner knyttet til ulik bruk, aktivitet og naturtype. Både Ersfjordeidet og Sommarøya, som er to av pressområdene i tåleevneanalysen, er blant områdene som skiller seg ut med høy belastning. Rapporten fra Naturtjenester påpeker at, bl.a på Sommarøy, bidrar fraværet av merking og veiledning til uønsket ferdsel. Ferdsel som ikke er tydelig kanalisert kan bidra til å gi et mosaikkpreg i landskapet⁹⁹, og til at noen kan tro at hager og privat innmark er tilgjengelig for ferdsel. Flere beboere på Sommarøy opplever at turister ferdes i hager og private områder.

Rapporten fra Ishavskysten friluftsråd om bruken av utvalgte friluftsområder viser også at Sommarøy og Ersfjordeidet er karakterisert som svært viktige friluftsområder¹⁰⁰. Områdene brukes mye av både lokale og turister hele året, noe som fører til slitasje.

⁹⁸ Sletten, S. et.al. (2025)

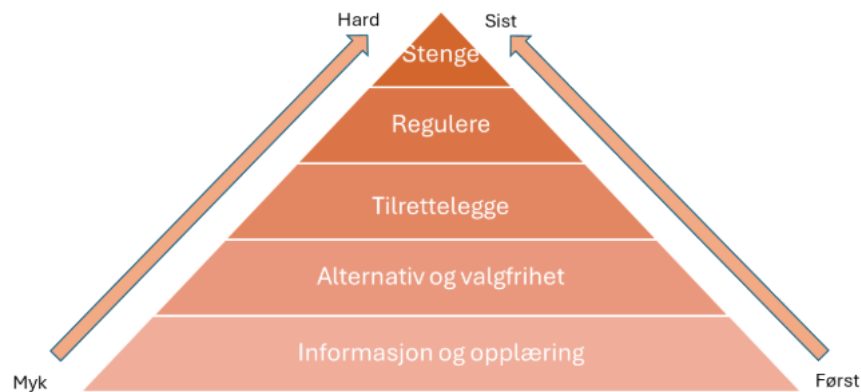
⁹⁹ Sletten, S. et. al. (2025)

¹⁰⁰ Hagelin, T.M.V. (2026)



Figur 38. Kartutsnitt fra Norgeskart (venstre) og Strava heatmap (høyre) som viser registrert ferdsel til fots i området rundt Fjellheisen (Tromsdalen). Jo sterkere gul/orange farge, jo mer aktivitet.

Som figur 38 viser, er det utstrakt ferdsel utenfor etablerte stier i området ved Fjellheisen. Vi ser det samme på Nattmålsfjellet i Ersfjordbotn. Slike steder vil det være viktig å kanalisere ferdsel gjennom økt tilrettelegging, skilting og merking. Ved Fjellheisen skal utbygger, sammen med Tromsø kommune, bygge universelt utformede «svevestier» fra toppstasjonen. Dette kan bidra til å kanalisere ferdsel og redusere slitasje på toppen ved Fjellheisen.



Figur 39. Forvaltningsprinsipp i norsk natur. Fritt etter Hammitt et.al. 1992

Figur 39 viser hvordan vi ønsker å kanalisere ferdsel og bidra til god besøksstyring i norsk natur. Tradisjonelt har vi i Norge holdt oss til de tre nederste trinnene i pyramiden; myke tiltak som informasjon, tilrettelegging og alternative ruter. Dersom det blir nødvendig av hensyn til sårbare arter og naturtyper, kan det bli aktuelt å i større grad ta i bruk de øverste trinnene, og regulere, avgrense eller stenge tilgangen til natur.

Flere vi har snakket med viser til at det bør avklares hvor det er ønskelig med reiselivsaktivitet, og hvilke områder en ønsker å skåne for reiselivsrelatert ferdsel og aktivitet. For å kunne gjøre dette er det nødvendig å styrke kunnskapen om sårbar natur, eksisterende infrastruktur og ferdselsnivå. Ferdselstellere på sentrale steder kan gi god informasjon, som sammen med Strava heatmaps, kunnskap om slitasje og sårbar natur og

lokalbefolkningens behov, kan gi et essensielt grunnlag for å styre ferdsel til steder som tåler økt ferdsel. Det vil være nyttig å monitorere hvordan de mye brukte naturområdene brukes gjennom året, og hvordan bruken fører til slitasje og andre forstyrrelser.

Det blir viktig å styre ferdsel til der man ønsker økt besøk, og til steder som tåler det. For å kanalisere ferdsel blir det nødvendig at kommunen, reiselivet og friluftslivsorganisasjonene, i samråd med lokalbefolkningen, blir enige om hvor man ønsker økt ferdsel, og hvilke områder man ønsker å holde mer for lokalbefolkningen. Deretter blir det viktig å styrke informasjon og tilrettelegging i tilknytning til de stedene man ønsker økt ferdsel, og sørge for at det er toalett, søppelhåndtering og parkeringsmulighet på stedet. Det er også viktig å avklare hvem som skal vedlikeholde og drifte ulike tilretteleggingstiltak. Det kan være nyttig å se til resultater fra prosjektet INNOMET som bl.a presenterer metoder for å styre ferdsel i natur¹⁰¹.

4.5.2 Friluftsliv, allemannsrett og fri ferdsel

Allemannsretten gir alle rett til å ferdes i utmark uten å måtte betale, og er selve grunnforutsetningen for det norske friluftslivet. Den gjør friluftsliv tilgjengelig for alle, uavhengig av økonomi og bakgrunn. De aller fleste turister kjenner til allemannsretten. Det de ofte ikke vet, er at retten til fri ferdsel gjelder kun i utmark, og at retten følges av noen plikter til å opptre hensynsfullt og varsomt. Resultatet er at mange viser til allemannsrett, men opptrer på kant med intensjonen i frilufsloven eller rett og slett ulovlig. En vi møtte på Sommarøy sier at turister hun møter, ofte opplever at de ferdes i en fornøylespark, og at de blir overrasket når de blir fortalt at det bor folk der.

Sammen med retten til fri ferdsel er det også viktig å opplyse de besøkende om at det i Norge er prinsippet om ferdsel på eget ansvar som gjelder. Det er en viktig grunnleggende verdi i det norske friluftslivet å kunne ta ansvar for seg selv og andre i naturen, samtidig som man viser omtanke for miljøet. Det stiller krav til hvordan vi informerer og legger til rette for opplevelser i naturen, når vi vet at mange av de besøkende ikke har forutsetninger for å gjøre naturbaserte opplevelser på en måte som følger friluftslivets prinsipper.



Figur 40. Bildene viser eksempler på skilt som forsøker å informere turister på Sommarøy. Foto: Spor Natur og Reiseliv

Mangel på koordinering og styring har ført til at det flere steder settes opp en rekke skilt om «camping forbudt» eller «Privat», noe som gjør det mindre hyggelig å besøke området (figur

¹⁰¹ Landa-Mata, I. et.al. (2024)

40). På befaring i september telte vi over 15 slike skilt på Sommarøya. Vi opplever at lokalbefolkningen gjerne ønsker turismen velkommen, men at det må styres bedre og settes mer i system på små steder som Ersfjordbotn og Sommarøy.

Det er også en tydelig frustrasjon hos både lokalbefolkning og flere reiselivsaktører knyttet til allemannsretten. Reiselivets satsing på naturbaserte opplevelser og aktiviteter skaper i flere tilfeller utfordringer for både grunneiere, reindriftsutøvere og tolkningen av lovverket. Gjennom friluftsløven¹⁰² har alle rett til å ferdes fritt i utmark. En utfordring som blir tydelig flere steder er at allemannsretten i stadig større grad utnyttes av kommersielle aktører, der bl.a reiselivsaktører benytter retten til fri ferdsel til egen næringsutvikling. Det bidrar flere steder til å skape konflikter som er krevende å løse. Den naturbaserte opplevelsesturismen er i liten grad regulert, og denne typen utfordringer og konflikter aktualiserer diskusjonen om hvordan vi skal håndtere allemannsretten i fremtiden. En frustrert lokal innbygger uttrykker det slik: «*Allemannsretten blir brukt som argument for at turistfirmaer kan ta seg til rette hvor som helst, også på områder hvor de forstyrrer lokalbefolkningen. Fjern allemannsretten for turistfirmaer!!*».

Friluftsliv er viktig for lokalbefolkningen i Tromsø, naturen er en viktig arena for rekreasjon og aktivitet. En landsomfattende undersøkelse fra Ipsos, gjennomført for Norsk Friluftsliv i 2025, viser at 81 prosent svarer at kommunens friluftslivstilbud, som bl.a omfatter merkede stier, tilrettelagte bålplasser og tilgang til naturområder er viktig for dem¹⁰³. Tromsø kommune har en visjon om at flere i kommunens befolkning skal kunne være aktive lengre. En egen kommunedelplan for idrett og friluftsliv i perioden 2023–2026 er kommunens strategidokument for fagområdene idrett, egenorganisert aktivitet og friluftsliv¹⁰⁴. Kommunedelplanen er tydelig på at attraktive områder for friluftsliv skal sikres og forvaltes slik at naturverdier og muligheter for friluftaktiviteter blir ivaretatt, nå og i fremtiden. Rullering av planen er i oppstartsfasen vinteren 2026.

Det er en rekke statlig sikrede friluftsområder i Tromsø og omkringliggende kommuner. Ishavskysten Friluftsråd er et interkommunalt friluftsråd for kommunene Balsfjord, Karlsøy, Tromsø, Lyngen og Storfjord¹⁰⁵. Friluftsrådet fungerer både som et interkommunalt samarbeid, et kompetansesenter, og en praktisk tilrettelegger for friluftsliv og folkehelse i regionen. Friluftsrådet har en viktig rolle i å kartlegge friluftsområder¹⁰⁶ og informere om friluftsliv.

Troms turlag (DNT) har over 30 overnattingshytter som driftes av frivillige og en administrasjon på 2,5 ansatte. Med over 30 hytter er turlaget blant foreningene i DNT-systemet med flest hytter. Noen av hyttene ligger nær Tromsø, men de fleste ligger i Indre Troms. I gjennomsnitt er 50 prosent av overnattingsgjestene fra utlandet¹⁰⁷. Mange av hyttene er populære, og enkelte av dem har opp mot 80 prosent belegg. Den høye andelen utenlandske turister gjør det ofte krevende for turlagets egne medlemmer å benytte seg av tilbudet (se også 4.2.5).

¹⁰² Lovdata (1957)

¹⁰³ Ipsos / Norsk Friluftsliv (2025)

¹⁰⁴ Tromsø kommune (2023)

¹⁰⁵ Ishavskysten friluftsråd (u.å)

¹⁰⁶ Hagelin, T.M.V. (2026)

¹⁰⁷ Lin E. Olsen og Kjersti Bakken (Troms Turlag) pers. medd.

I tillegg til hyttedriften sørger frivilligheten i Troms turlag for stimerking til turlagets hytter. Skilting og merking til andre turmål gjennomføres i regi av Friluftsrådet.

4.5.3 Nordlysturisme og hvalsafari

Intervjuer med turoperatører innen nordlysturisme viser at det har utviklet seg en form for selvorganisering i næringen¹⁰⁸. Uformelle regler – ofte omtalt som «folkeskikk» – har fungert som sosiale normer for ferdsel i naturen under nordlysjakt. Dette kan innebære å unngå å bruke samme parkeringsplass som andre aktører, respektere områder der lokalbefolkningen ikke ønsker nordlysturisme, og å ferdes sporløst, for eksempel ved bruk av bålpanner eller ved å avstå fra bål. Vi ser imidlertid at den store veksten i antall aktører kan ha bidratt til at slike sosiale normer ikke lenger fungerer, eller i hvert fall at ikke alle følger dem.

Mange turoperatører oppgir at de har klare interne retningslinjer for sporløs ferdsel og systematisk opplæring av guider. Guider har også organisert seg på tvers av bedrifter gjennom WhatsApp-grupper for å kommunisere om ønsket adferd og varsle om problematisk praksis.

Ifølge informantene i NINA-prosjektet fungerte denne uformelle organiseringen godt da næringa var mindre og mer oversiktlig. I dag opplever mange at normene har mistet sin virkning etter hvert som næringa har vokst og nye aktører kontinuerlig kommer til. Forsøk på å håndheve de uformelle reglene i felt møtes tidvis med motstand, noe som legger økt press på offentlig forvaltning og skaper behov for mer infrastruktur, regulering, kunnskap og informasjonsdeling. Veksten har også ført til at enkelte aktører har valgt å slutte med nordlysturer.

Selv om dette ikke utgjør en rask løsning, fremstår selvorganiseringen som et godt utgangspunkt å bygge videre på, sammen med veilederen¹⁰⁹ som distribueres i bransjen. Nordlysveilederen skal gjøre det enklere for turoperatører som tilbyr nordlysopplevelser å kjenne regelverket og samtidig ta hensyn til lokalsamfunn og miljø. Veilederen og de uformelle reglene kan gi viktige innsikter og fungere som et fundament når næringen nå diskuterer reguleringer.

Halvparten av nordlysturistene oppgir at de er opptatt av bærekraft og mange velger å kjøpe opplevelser fra tilbydere som tar hensyn til natur og klima¹¹⁰.

For hvalsafari er det prekære behov for å etablere et tydelig regelverk og sørge for at dyrevelferden for hvalene ivaretas. Forstyrrelser på hvalene kan føre til økt bevegelse og forflytning, mindre hvile, kortere dykk og redusert næringsinntak, viser forskning¹¹¹. Det bør vurderes å etablere områder hvor hvalene får være i fred («no-go-soner») og regulere operasjonstidene for når aktører kan oppholde seg i områdene med hval. Det bør også vurderes å lage klare regler for antall båter som kan operere i området samtidig, og hvor

¹⁰⁸ Engen, S. et.al. NINA report. In prep

¹⁰⁹ Tromsø kommune (2026) Veileder nordlys

¹¹⁰ Innovasjon Norge (2025) Nordlysturistene

¹¹¹ Vatcher, H. et.al. (2025)

nært de kan gå. International Whaling Commission har utviklet en håndbok med en rekke anbefalinger og verktøy for både forvaltningen og opplevelsesaktørene¹¹².

Fremveksten av opplevelsesaktører som ikke opptre i henhold til lovverk har gjort at mange besøkende ikke vet hvordan man kan velge profesjonelle og seriøse aktører (kilde: Facebook-gruppen Tromsø Travel Forum), noe som understreker behovet for en registrering og godkjenningsordning for opplevelsesturisme.

Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap

Gjennom å være merket som bærekraftig reisemål skal Tromsø ha oversikt over materiell- og immateriell kultur og kulturarv som kan være ressurser for reiselivet¹¹³. Det skal også foreligge en plan for ivaretagelse gjennom ansvarlig formidling og bruk av disse ressursene.

Tromsø kommunes kommunedelplan for kulturmiljø som samler kommunens plan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap, og en handlingsplan for ivaretagelse av disse¹¹⁴. Tromsø kommune inneholder en rekke kulturminner og kulturmiljø og kulturlandskap som vitner om en lang historie og som må bevares for fremtidige generasjoner. I et tålegrenseperspektiv er det viktig at turismen og besøket ikke medfører at slike attraksjoner blir slitt og får redusert verdi.

Et eksempel på kulturminner som utfordres av økt turisme, er minnesmerket på Håkøya i tilknytning til Tirpitz. Minnesmerket på Håkøya og fjæra der Tirpitz ble senket bør anses som et gravminne, og et sted som krever ro, og respekt for de som omkom der. Stort antall besøkende utfordrer kapasitet på parkering, i tillegg til at det er mye støy fra høyttaleranlegg både fra de som kommer med buss og båt¹¹⁵. Det er også registrert mye trakk over grunneier sin eiendom.

4.5.4 Samisk kultur og reiseliv

Tromsø-regionen har en rekke samiske reiselivsaktører og aktive reindriftsaktører. Flere reindriftsfamilier driver tradisjonell reindrift i kombinasjon med turisme. Reinsdyrføring, sledeturer med reinsdyr og kulturformidling rundt bål i lavvo er blant de mest populære aktivitetene. Aktørene tilbyr både dagsturer og kveldsturer, ofte i kombinasjon med nordlysopplevelser, fortellinger, joik og servering av tradisjonell mat.

Det samiske reiselivet er viktig for å ta vare på kulturen og for å formidle denne til besøkende på en autentisk måte. Markedet etterspør også ekte og autentiske opplevelser. Dette vises for eksempel ved at en samisk aktør er en av byens mest besøkte attraksjoner.

Reiselivsaktører må formidle samisk kultur slik samene selv kjenner seg igjen i, og med respekt for kulturens mangfold, historie og utvikling. Det er viktig å unngå «disneyfisering» og feilaktige framstillinger. For å ivareta kulturen er det viktig at samisk håndverk (duodji) skal kjøpes fra samiske håndverkere, og ikke som billige kopier. Reiselivsbedrifter som ikke er samiske må være særlig nøye med å unngå å «låne» kultur uten lov. Aktøren påpeker at det er viktig å ta vare på naturen for å ivareta kulturen og reindriften, men også fordi turistene kommer for å oppleve urørt natur. Flere aktører i samiske reiselivet er redd for hvordan kulturen deres blir fremstilt gjennom reiselivet. Kommunen har derfor igangsatt

¹¹² International Whaling Commission (u.å)

¹¹³ Innovasjon Norge (2022)

¹¹⁴ Tromsø kommune (2024)

¹¹⁵ Gro Agnethe Stokke / Bodil Ruud, Tromsø kommune, pers. medd.

arbeidet med veileder for reiselivsnæringa sammen med UiT, samiske reiselivsaktører og sametinget.

En samisk aktør vi har snakket med påpeker viktigheten av at det samiske reiselivet tar hensyn til reinen og reinens årshjul, og tilpasser aktiviteter etter sesongene. Det samiske reiselivet bidrar til å skape stolthet og en hjemmebane for samiske studenter gjennom å tilby samiske studenter i Tromsø en jobb i samisk miljø.

Reinsdyr beiter i områder som også benyttes til reiselivsopplevelser. Vinteren kan være tøff for reinsdyra, og forstyrrelser bør unngås. Enkelte steder er det behov for å unngå at reiselivsaktører oppholder seg, slik at reinsdyrene i området får ro. Dette bør inngå som en del av dialogen knyttet til å bli enige om hvor man ønsker reiselivsaktivitet, og hvilke områder som bør få være mer i fred. Det er viktig å styrke informasjon ut til både reiselivsaktører og turister om reindrifens områdebruk og behov for ro for reinsdyrene.

Vurdering av tålegrense naturressurser og kulturminner	Trafikklys
Våre funn viser at det stedvis er til dels stor slitasjeproblematikk. Mye ferdsel på sårbare steder uten nødvendig tilrettelegging og informasjon. Vår vurdering er at gul farge beskriver totalinntrykket pr i dag, men at dimensjonen tenderer mot rød farge.	

4.6 Klima og miljø

Tromsø kommune har i sin nåværende kommunedelplan for klima, miljø og energi mål om å bli klimanøytrale. Rullering av planen ble igangsatt i 2022, og ny plan forventes klar til politisk behandling tidlig i 2026. Ny kommunedelplan for klima, miljø og energi legger vekt på hvordan Tromsø skal utvikles i tråd med naturens tålegrenser, og håndtere klimaendringer, tap av natur og forurensning.

Klimamålene i forrige plan sier at, målt mot 2009-tall, skal kuttene i klimautslipp være 55 prosent innen 2025 og 85 prosent innen 2030. Tromsø kommune er også forpliktet til en byvekstavtale som krever nullvekst i personbiltrafikken, der målet bl.a er å redusere klimagassutslipp og fremme bærekraft. For klimagassutslipp totalt har Tromsø en negativ utvikling på 2 %¹¹⁶. Ifølge Miljødirektoratets klimaregnskap for kommunene¹¹⁷ hadde Tromsø kommune et utslipp på 284.082,4 tonn CO₂-ekvivalenter i 2024, en økning på 0,8% fra året før.

4.6.1 Lang reisevei gir stort avtrykk

Tromsøs beliggenhet langt fra de store markedene gjør at mange besøkende må reise langt, og får store klimaavtrykk knyttet til besøket i Tromsø. Selv om en forholdsvis liten del av utslippet til en turist i Tromsø faktisk skjer i kommunen (geografisk utslipp), vil det gi mest

¹¹⁶ Tenk Tromsø (2025)

¹¹⁷ Miljødirektoratet (u.å)

mening å se på klimautslippet fra et forbruksperspektiv (forbruksbasert utslipp). Det innebærer at dersom et besøk i Tromsø er formålet med reisen, er det naturlig å ta med hele utslippet som skjer som følge av reisen hit – ikke bare utslippet som faktisk skjer når den besøkende er i Tromsø.

Tabell 2. Anslag på klimaavtrykk (utslipp kg co2) for turister i Tromsø fra tre utvalgte markeder. Kilde: Klimatsmartsemester.se

Amerikansk turist (reise t/r Atlanta)	1.782 kg co2
Kinesisk turist (reise t/r Shanghai)	1.837 kg co2
Tysk turist (reise t/r Düsseldorf)	544 kg co2
Omtrentlig forbrukerbasert klimaavtrykk pr år for person bosatt i Norge	14.000 kg co2

Med utgangspunkt i klimakalkulatoren til Klimatsmart semester¹¹⁸ (tabell 1) kan vi se hvordan klimaavtrykket knyttet til flyreisen til og fra Tromsø varierer med hvor turistene reiser fra. Utregningen viser at turister fra de oversjøiske markedene har over tre ganger så stort klimaavtrykk som en turist fra Europa. Til sammenligning utgjør ifølge Miljødirektoratets forbruksbaserte utslippstall det årlige klimaavtrykket til en gjennomsnittlig nordmann omtrent 14.000 kg co2¹¹⁹. Nord-Norsk Reiseliv prioriterer sin markedsføring mot europeiske markeder, men bearbeider også segmenter i de oversjøiske markedene (USA, Korea, Japan, Singapore og Australia)¹²⁰. Dette er segmenter der den lange reiseveien gir et høyt klimaavtrykk.

Med bakgrunn i Tromsøs beliggenhet og store avstand til det som betegnes som nærmarkedet (Europa), får en flypassasjer fra Tyskland et klimaavtrykk ved å fly til Tromsø som er dobbelt så stort som ved en flyreise til Vestlandet (Bergen) som ligger nærmere. En turist fra UK (London), et annet prioritert marked, får omtrent tilsvarende tall. Tromsø har i dag (2025) 36 direkte internasjonale flyruter i høysesong.

Nær 90 prosent av klimaavtrykket knyttet til luftfart i Tromsø kommer fra innenriksmarkedet¹²¹, men dette sier lite om det reelle klimaavtrykket til reiselivsnæringen ettersom mange av flypassasjerene har fløyet inn til Norge (via Oslo) og startet sin reise fra en by utenfor Norge. Den utenlandske transferandelen, passasjerer som kommer i transfer fra utenlandske flyplasser, på ruten mellom Oslo og Tromsø er 22 prosent¹²².

Også på flere av utenlandsrutene til Tromsø er transferandelen høy, noe som betyr at passasjerene har reist lenger enn den siste flyreisen for å komme til og fra Tromsø. Avinor opplyser at ruten Frankfurt-Tromsø har en transferandel på 71 prosent, Wien-Tromsø har en transferandel på 60 prosent og Helsinki-Tromsø har en transferandel på 53 prosent. Finnair oppgir at de mest populære startstedene for passasjerer på deres rute mellom Helsinki og Tromsø er Singapore, USA, Hong Kong, Japan og Sør-Korea (etter passasjerer som har Helsinki som opprinnelsesdestinasjon).

¹¹⁸ www.klimatsmartsemester.se

¹¹⁹ Miljødirektoratet (2024)

¹²⁰ Nord-Norsk Reiseliv (2025)

¹²¹ Tromsø kommune (u.å) Klimagassutslipp i Tromsø

¹²² Lufthavnsjef Ivar Helsing Schrøen (Avinor), pers med.

PWCs klimarapport fra 2024¹²³ estimerte at 23.000 amerikanske turister besøker Tromsø hvert år. Med utgangspunkt i at alle disse har fløyet fra USA for å oppleve Tromsø, og med utregning fra klimakalkulatoren klimatsmartsemester.se, vil klimaavtrykket fra flyreisen til disse 23.000 turistene alene tilsvare det årlige klimaavtrykket til mer enn alle de 2732 innbyggerne i Lyngen kommune¹²⁴. USA er et av markedene som øker i antall turister til Norge.

Gjesteundersøkelsen som ble foretatt i januar og februar 2026 viste at 71 prosent av respondentene kom fra Europa (utenom Norden), 14 prosent kom fra Asia og 9 prosent fra Amerika.

4.6.2 Cruisenæringen vokser

Det å reise på cruise er en reiseform med høye klimautslipp målt pr passasjerkilometer. For å reise til og fra cruiseskipet benytter også lang på vei de fleste gjestene fly, noe som samlet sett gjør at ferieformen har høy miljøpåvirkning.

I 2025 var det 180 cruiseanløp til Tromsø. Det er forventet at antallet cruiseanløp i Tromsø vil vokse til omtrent 215 anløp i 2026 og 2027¹²⁵.

Kystverkets modell for estimering av maritime utslipp, MarU¹²⁶, gir et estimat over energibehov og klimagassutslipp knyttet til bl.a. cruiskip i Norge. For 2025 finner vi at 75 cruise fartøyer er registrert i Tromsø, med et totalt (estimert) utslipp på 17.349 CO₂-ekvivalenter. Det er kun direkte utslipp (utslipp fra forbrenning av drivstoff om bord) som estimeres.



Figur 41. MaRu estimat for fordeling av utslipp fra cruiseskip i Tromsø. Kilde: Kystverket / MaRu

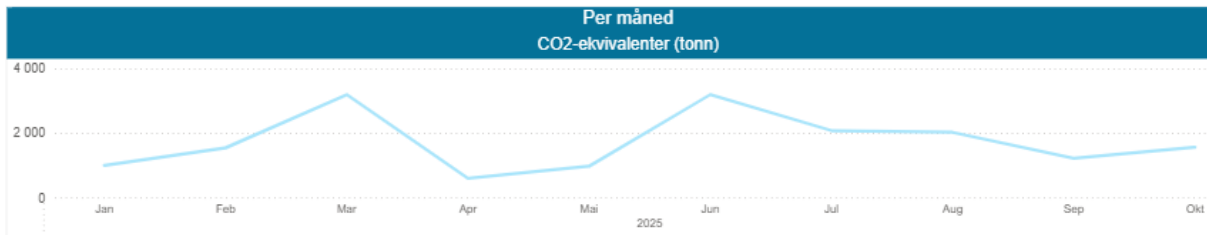
Figur 41 viser hvordan utslipp fra cruiseskip fordeler seg mellom trafikk til / fra kommunen, gjennomfart, ved kai og trafikk innenfor kommunen. Vi ser at utslippet er høyest mens skipene ligger til kai. Figur 42 viser hvordan utslippene fra cruise fordelte seg i perioden januar-oktober 2025. Utslippsestimatene blir brukt i Miljødirektoratets klimaregnskap for kommunene.

¹²³ PWC (2024)

¹²⁴ SSB kommunefakta Lyngen

¹²⁵ Harriet Willasen, Tromsø havn, pers.medd.

¹²⁶ Kystverket (u.å)



Figur 42. Utslipp fra cruiseskip i Tromsø i perioden januar-oktober 2025. CO2-ekvivalenter. Kilde: Kystverket / MaRu

Når cruiseskip ligger til kai, må de vanligvis holde motorene i gang for å produsere strøm. Med landstrøm kan motorene slås helt av. Det bygges ut landstrøm til cruiseskipene i Tromsø, noe som vil bidra til å redusere utslipp av klimagasser, lokal støy og lokal luftforurensing når båtene ligger i havn. Landstrømutbyggingen vil dermed gi kutt i det lokale klimaavtrykket, men får ingen betydning for utslippene når skipene seiler mellom havnene. Landstrømutbyggingen er kostnadskreven og for at den skal være lønnsom forutsetter elektrifiseringen at Tromsø opprettholder et høyt antall anløp.

EPI-ordningen (Environmental Port Index) bidrar til å redusere klimautslipp ved å kombinere måling, rapportering og økonomiske insentiver som presser cruisenæringen til å opptre mer miljøvennlig. Tromsø havn benytter EPI-ordningen. Jo mer et skip forurenses, desto mer må det betale i havneavgifter. Hensikten er å belønne de mest miljøvennlige skipene, framfor de med størst miljøpåvirkning.

4.6.3 Lengre oppholdstid

For å få ned reiselivsnæringens samlede avtrykk, vil det være viktig å satse ytterligere på besøkende fra nærmarkedene, altså de som har kortest reisevei. Som utregningene over viser, vil det ha en stor betydning om de besøkende kommer fra nærmarkedene (Nord-Europa) eller fjernmarkedene (Asia, Australia og USA).

Samtidig vil det være viktig å få gjestene som kommer til Tromsø til å bli så lenge som mulig. Fordi transportleddet utgjør så stor del av avtrykket, er det en stor forskjell i det totale klimaavtrykket til 30.000 besøkende som blir i tre dager, sammenlignet med 15.000 besøkende som blir i seks dager – enda verdiskapning og det totale antallet gjestener omtrent vil være det samme.

Det er i dag vanskelig å vite med sikkerhet hvor lenge gjennomsnittsturistene blir i Tromsø. Det er stor forskjell blant de ulike kildene:

- Nordlysundersøkelsen til Innovasjon Norge¹²⁷ viser at nordlysturistene har gjennomsnittlig 9 overnattinger, mens vinterturistene har gjennomsnittlig oppholdstid 7,2 døgn.
- Nord-Norsk Reiseliv har undersøkelser som viser at den største andelen av de besøkende i Tromsø (40 prosent) blir mellom 4 og 6 dager.¹²⁸
- Gjesteundersøkelsen¹²⁹ som ble gjennomført vinteren 2026 viser at 7 av 10 respondenter hadde mellom 2 og 4 overnattinger i Tromsø.

¹²⁷ Innovasjon Norge (2025) Nordlysturistene

¹²⁸ Nord Norsk Reiseliv (2025) Livetracker

¹²⁹ Opinion / tenk Tromsø (2026)

- NHO Arktis / NHO Reiseliv har med utgangspunkt i SSB-statistikk en utregning som viser at beregnet gjennomsnittlig oppholdstid for en utenlandsk turist i Tromsø er mellom 2 og 3 netter.¹³⁰

For å opprettholde eller øke verdiskapingen fra næringen er det viktig å jobbe for at de turistene som kommer til Tromsø blir så lenge som mulig i byen og regionen. Det gjelder de som kommer med fly og bil, og for cruise vil det være hensiktsmessig å øke lengden på opphold til kai.

En satsning på forlenget oppholdstid kan innebære at destinasjonsselskapet og næringen må se nærmere på hvordan de kommuniserer / markedsfører, og utvikle tilbudet av produkter og opplevelser. En slik satsning er også i tråd med målet i reiselivsstrategien til Tromsø kommune fra 2019, der det står¹³¹ *«Ved å tilrettelegge for økt lengde på oppholdet, vil Tromsø som destinasjon kunne oppleve en økning i antall gjestedøgn, uten en tilsvarende økning i antall gjester. Kombinert med mer miljøvennlige reiser til og fra Tromsø, vil dette være et viktig grep for å balansere en videre vekst i reiselivet med kommunens vedtatte mål i Klima-, energi og miljøplanen om 85 % reduksjon i klimagassutslippene innen 2030. For å nå denne målsetningen er det nødvendig å arbeide målrettet opp mot fly- og skipstrafikken for å hindre at forventet vekst innenfor cruise- og flytrafikk undergraver kommunens utslippsmål».*

4.6.4 Nullutslipp i persontrafikken

Veitrafikk er en betydelig kilde til klimautslipp. For å redusere klimautslipp fra persontrafikk, har «Bypakke Tenk Tromsø» et mål om nullvekst i persontransport med bil. Målet er at antall bilturer ikke skal øke, selv om byen vokser. Prosjektet er et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune, Statens vegvesen og innbyggerne, og jobber med tiltak som bl.a utvidelse av sykkelvei på Tromsøbrua og styrking av trafikksikkerhet.

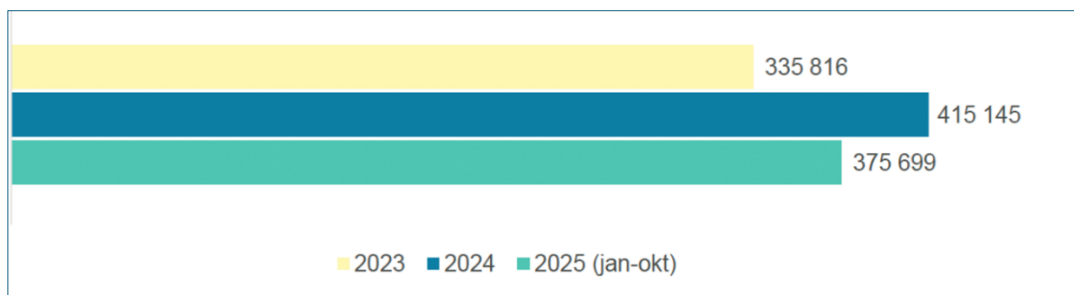
Gjennom både intervjuer og digitale innspill ser vi tendenser til at trafikksituasjonen i sentrum og opplevelsen av redusert trafikksikkerhet på veien bidrar til mange velger bil fremfor sykkel i sin hverdagspendling. En frustrert beboer sier *«Før brukte jeg å sykle igjennom sentrum til og fra jobb, men det er helt umulig nå. Må sykle lang omvei, og da blir det mindre sykling og mer bil..».*

Økt trafikk på veiene har ført til at det flere steder kan være behov for å etablere gang- og sykkelvei, for å gjøre det tryggere å ferdes som gående og syklende. En beboer uttaler *«...en må sette fart på bygge gang og sykkelveg mellom Sjurelva og til Ersfjorden. Da vi som bor i distriktene betaler mest i bompenger og er mer eller mindre avhengige av bil så mener jeg en kan omfordele midler fra Tenk Tromsø til å realisere GS-veg».*

Gjesteundersøkelsen viser at en stor andel av turistene i Tromsø benytter det lokale busstilbudet (40 prosent) og at 25 prosent av turistene benytter leiebil. Det er i tillegg en økning i utenlandske biler i bomringen. Det er grunn til å anta at en stor del av denne økningen er reiselivsrelatert og gjør det dermed vanskeligere å nå målet om nullvekst.

¹³⁰ NHO reiseliv / NHO Arktis, Gunnar Nilssen (pers. Med)

¹³¹ Tromsø kommune (2019)



Figur 43. Utenlandske kjøretøy i bomringen. Merk at tallene for 2025 kun er for januar til oktober. Kilde: Bomvei i nord / Opinion/Tenk Tromsø.

Vurdering av tålegrense klima og miljø	Trafikklys
<p>Til tross for ambisiøse klimamål, har Tromsø kommune økt sine samlede utslipp fra 2009 til 2023¹³² og dette til tross for at store deler av det forbrukerbaserte klimaavtrykket forbundet med reiselivsveksten i Tromsø ikke fanges opp og inngår i den kommunale statistikken.</p> <p>Reiselivsveksten i Tromsø er så sterk, og ut over at landstrøm vil bidra til kutt fra cruisenæringen, er det vanskelig å se for seg at klimautslippene fra næringen vil reduseres de neste årene. Fordi mange av de tilreisende til Tromsø må reise langt, og en stor andel kommer med fly, vil Tromsøs reiselivsnæring alltid ha et høyt forbrukerbasert klimaavtrykk.</p> <p>Det som også taler for at dimensjonen får fargen rød er at klima ikke virker å være helt er "oppe" i diskusjonene til aktørene og at det er få konkrete planer knyttet til at avtrykket skal reduseres.</p>	

4.7 Juss, politikk og forvaltning

Det er mange juridiske, politiske og forvaltningsmessige forhold som regulerer Tromsøs håndteringsevne for turisme. Noen av disse forholdene er lokale, andre nasjonale. I denne dimensjonen ser vi på de juridiske rammene for turismen, politiske føringer og forvaltningsmessige forhold.

4.7.1 Besøksforvaltning og merkeordningen for bærekraftig reisemål

Tromsø ble, som den første større byen i Norge, i 2019 tildelt merket for bærekraftig reisemål. Reisemålet ble bemerket i 2023, og skal bemerket på nytt i 2026. Med merkeordningen følger kriterier, indikatorer, verktøy og innhold for destinasjonsledelse og styring av det lokale reiselivet. Ordningen skal bidra til systematisk arbeid på reisemålet, men har, interessant nok, i liten grad vært nevnt av respondentene i arbeidet med tåleevneanalysen. Merkeordningen kan være et sentralt verktøy i besøksforvaltningen av reisemålet fremover.

Besøksforvaltning er en helhetlig oppgave som omfatter mange aktører på tvers av sektorer. For å lykkes er det viktig å jobbe på tvers av sektorer, interesseområder og ansvarsfelt. På

¹³² Tromsø kommune (u.å) Klimagassutslipp i Tromsø

den måten kan muligheter fanges opp og ressurser utnyttet mer effektivt. Med et tverrsektorielt samarbeid er det også mulig å oppdage, forebygge og løse konflikter raskere og tidligere. En vi snakket med, som sitter i reisemålsledelsen, sier det fint: «...*det er veldig mange som er gode hver for seg, men vi er best i lag*». I den forbindelse er det helt sentralt at man også inkluderer dialog og involvering med lokalbefolkning, bydelslag og utviklingslag, og friluftsansjone.

Verktøykassen for besøksforvaltning omfatter et bredt og variert utvalg av lovverk, lokale forskrifter, strategier og føringer, og det er viktig at man er kjent med, og utnytter hele handlingsrommet som ligger i regelverket. En av våre respondenter, som kjenner Tromsø og reiselivet godt, sier det slik: «*Må jobbe mye mer med besøksforvaltning - og hvem skal eie det? Hvem skal gjøre det og følge opp disse tingene?*».

Erfaring fra samtaler med både jurister og fagfolk fra bl.a Miljødirektoratet, samt egne erfaringer fra tidligere prosjekter, er at handlingsrommet og verktøykassen sjelden blir brukt fullt ut, ofte på grunn av manglende kompetanse om handlingsrommet. Det fremstår også noe uklart hvordan besøksforvaltningsoppgaver er organisert i Tromsø i dag. Oppgaver er fordelt på flere sektorer og avdelinger, noe som gjør det krevende å ha oversikt over helheten. Det bidrar til at besøksforvaltningsarbeidet blir lite strukturert og vanskelig å koordinere. For å lykkes med å styrke besøksforvaltningsarbeidet, bør kommunen og andre sentrale aktører sørge for at man samlet har kompetansen og ressursene til å benytte hele verktøykassen.

4.7.2 Reisemålsledelse

Gjennom merket for bærekraftig reisemål har Tromsø kommune forpliktet seg til å utvikle et mer bærekraftig reiseliv, og det stilles krav om en koordinert og overordnet styring av reiselivsutviklingen på reisemålet¹³³. Merkeordningen stiller krav om å ha en reisemålsledelse. I Tromsø er det destinasjonsselskapet som har ansvaret for oppfølging av merkeordningen, men både kommune, næring og lokalbefolkning er involvert i arbeidet med merkeordningen.

Reisemålsledelsen i Tromsø (RML) ble vedtatt etablert i februar 2024¹³⁴ som en del av det formelle rammeverket rundt oppfølgingen av merket for bærekraftig reisemål. Reisemålsledelsen sitt formål er å bidra til å utvikle og forvalte Tromsø som en attraktiv og bærekraftig destinasjon for lokalbefolkningen og besøkende. RML skal være et rådgivende og koordinerende frittstående organ med representanter for offentlige instanser, reiselivsorganisasjoner og -aktører, fagforeningene og befolkningen. En rapport fra Innovasjon Norge¹³⁵ gir gode eksempler på oppgaver og organisering for reisemålsledelsen. Tromsø trekkes frem som et eksempel i rapporten.

Reisemålsledelsens formål og mandat er å se næringsutvikling, besøksforvaltning og lokalsamfunnet i sammenheng, og å bidra til sterkere samhandling mellom aktørene. Reisemålsledelsen skal forene ulike interesser og styrke næringslivets og kommunens evne til å håndtere besøk. Dette er svært viktige oppgaver som kan bidra til å skape det miljøet som må til for å ta utviklingen inn i et spor som er mer bærekraftig for både lokalbefolkningen, næringsliv, reiseliv, forvaltning, natur og kultur. Spørsmålet er om

¹³³ Innovasjon Norge (2022)

¹³⁴ Tromsø kommune (21.02.2024)

¹³⁵ Innovasjon Norge (2025)

reisemålsledelsen faktisk driver med ledelse, eller om det kun er, og skal være, et organ for koordinering av innsats.

Flere vi har snakket med merker utfordringer med at det offentlige og privat næringsliv har litt forskjellig takt. Et interessant perspektiv kommer fra en som selv sitter i reisemålsledelsen: *«Mange forventer jo at reisemålsledelsen skal gjøre ting, men vi er jo et rådgivende organ. Fortsatt litt arbeid med å finne formen. Skulle vi hatt mer makt og myndighet?»*. En annen sier at de får mye god informasjon og faglig input i møtene, men savner litt mer action. I Tromsøs tilfelle tror vi det kan være lurt å vurdere om reisemålsledelsen bør ha et mer formelt mandat som styrker rollen som koordinerende og styrende organ.

Et viktig poeng som trekkes frem er at når reiselivet bruker midler på å markedsføre, må det også settes av midler til besøksforvaltning, tilrettelegging og sikre at forvaltningen er koblet på for å forebygge uheldige konsekvenser av turismen. Slik situasjonen er nå, sier flere vi har snakket med, at de løper etter utviklingen og at det er krevende å komme i forkant og gjøre ting i riktig rekkefølge. I Tromsø ser vi at det dukker opp «gnagsår» etter turismen på ulike måter og på ulike steder, ofte relatert til et for stort trykk fra turismen. Det er behov for å komme a jour og i forkant med tilretteleggingen av infrastruktur.

4.7.3 Samordnet og omforent utvikling på tvers av sektorer

Det å jobbe med å utvikle reiselivet i en mer bærekraftig retning er en langsiktig prosess som involverer mange flere enn reiselivets aktører. Mange av prioriteringene på reisemålet gjøres av aktører som reiselivet ikke kan påvirke direkte. Utvikling av reiseliv og vekst innenfor rammene av hva reisemålet, lokalbefolkningen og infrastrukturen tåler, krever derfor kompetanse, strategisk fokus, klare omforente mål og samarbeid og samhandling på tvers av etater, avdelinger og aktører.

Tromsø kommunes reiselivsstrategi fra 2019 beskriver en retning med vekt på bærekraftig utvikling der samfunnet utvikler seg på en måte som styrker identitet og integritet, og at reiselivet skal bidra positivt både for lokalbefolkningen og de besøkende. Strategien er under revisjon, og en ny strategi skal lanseres i løpet av 2026.

I norsk forvaltning har kommunene blitt kjerneaktør for hvordan vi skal forvalte reiselivet. Ofte har kommunene ikke den nødvendige kunnskapen eller ressursene i form av midler eller folk, og kommunene må i mange tilfeller løse statlig politikk uten at det eksisterer en nasjonal forankring. I mange tilfeller er det heller ingen lovverk å hjemle reguleringer eller forvaltningen i. I tillegg ser vi at fylkeskommunen sin håndtering av enkelte utfordringer ofte ikke samkjøres med kommunen eller andre aktører. For eksempel praktiseres ulik løyvepraksis i forskjellige fylker.

I arbeidet med ny reiselivsstrategi vil det bli viktig å velge en retning og bestemme seg for hva slags reisemål man ønsker at Tromsø skal være - for lokalbefolkningen, for næringen og for de besøkende. Strategien må svare på om man vil ha vekst, og evt hva slags vekst man ønsker. Er det mulig å få til en balanse mellom vekst, verdiskaping, utvikling av infrastruktur og samtidig klare å ivareta lokalbefolkningens behov, bevare sårbar natur og redusere klimautslipp?

Reiselivsutvikling i et tradisjonelt vekstperspektiv krever i mange tilfeller utvidelse eller tilpasning av infrastruktur, da veksten ofte kommer i form av flere besøkende. For Tromsø

sin del mener vi det vil være mer bærekraftig å satse på vekst gjennom økt oppholdslengde og økt verdiskaping pr gjest, fremfor å øke antall besøkende.

4.7.4 Mål og måloppnåelse

Vår analyse antyder at kommunens og reisemålets mål og strategier for reiselivsutvikling må koordineres bedre. Det er behov for å samarbeide bedre på tvers, både internt i kommunen mellom avdelinger og seksjoner, og med andre aktører. Det er for eksempel lite bærekraftig hvis Avinor sitt mål er å øke kapasiteten og bygge en ny utenlandsterminal for å håndtere flere utenlandske reisende, hvis ikke mottaksapparatet og infrastrukturen ellers på reisemålet er dimensjonert for økt besøk.

For oss ser det ut som at en av utfordringene er at utviklingsoppgaver for de offentlige aktørene ofte ikke inkluderer reiseliv, men vektlegger lokalbefolkning og fastboende. En av de vi har snakket med sier: *«Jeg tror for kommunen sin del - det er mange seksjoner og enheter som ikke anser reiseliv som sitt ansvar. Du kan ikke jobbe med skilting bare for innbyggere»*.

For å lykkes med å planlegge langsiktig for et mer bærekraftig reiseliv, vil det være sentralt at aktørene løser oppgaver på tvers og at det i større grad planlegges infrastruktur, offentlig transport og andre relevante forhold med reiseliv i tankene. For en mer effektiv oppfølging vil det være hensiktsmessig at relevante oppgaver gjennomføres i etablerte roller gjennom bl.a. kommunens virksomhetsstyring. Det vil også kunne forenkle arbeidet med oppfølging av merkeordningens kriterier og indikatorer.

4.7.5 Regulering av korttidsutleie (Airbnb)

Som beskrevet i den sosiale dimensjonen, er omfanget av korttidsutleie noe av det som skaper størst frustrasjon blant lokalbefolkningen i Tromsø.

Det finnes verken rapporteringsplikt for utleieplattformer eller register for denne typen virksomhet, noe som gjør at kommunen har få verktøy til å håndheve situasjonen innenfor det eksisterende regelverket.

Vestlandsforskning har gjort en utredning av kommunenes handlingsrom for regulering av korttidsutleie¹³⁶. Notatet viser at, til tross for at kommunene har et visst handlingsrom gjennom lokalpolitikk og planarbeid, er reguleringen i dag preget av uklare grenser mellom boligformål og næringsvirksomhet og manglende data. Den videre utviklingen vil i stor grad avhenge av nasjonale avklaringer, mulig registreringsplikt og hvordan nytt EU-regelverk blir fulgt opp i Norge.

Vi mener det er behov for nasjonal regulering av korttidsutleie, med hensiktsmessige mekanismer og verktøy for oppfølging, for at kommunen skal ha mulighet til å følge opp regelbrudd og omfang. Dette støttes også av Tromsø kommunes egen utredning.

4.7.6 Regulering og krav til aktører i opplevelsesturismen

Høy etterspørsel etter både nordlysopplevelser og hvalsafari tiltrekker seg aktører fra fjern og nær. Det viser seg at mange av disse ikke opererer innenfor gjeldende lover og regler. Over halvparten av de kontrollerte nordlysturismebedriftene i fjorårets sesong (2024/2025) brøt regelverket¹³⁷. Under kontrollene ble det avdekket mangelfulle arbeidsavtaler,

¹³⁶ Meyer, A. In press.

¹³⁷ Stine Marie Knudsen, senterleder A-krim Troms og Finnmark. Pers medd. (november 2025)

manglende oversikt over arbeidstid, brudd på overtidsbetaling og ugyldige avtaler om arbeidstid. Skatteetaten avdekket også manglende registrering i Merverdiavgiftsregisteret og feil i Folkeregisteret. NAV følger opp saker om trygdesvindler knyttet til ansatte i bransjen.

Flere av de vi har snakket med mener det stort sett ikke er for mange turister i regionen, men at en viktig årsak til slitasje og opplevelse av press kommer av at turismen er for dårlig organisert. Et viktig element som trekkes fram av mange er behovet for tydeligere regelverk, reguleringer og krav til aktørene, særlig i opplevelsesturismen. Flere regler og krav vil imidlertid gjøre det mer krevende å være profesjonell. Det bør legges til rette for minst mulig byråkrati og tunge prosesser for aktørene, samt stor grad av digitalisering.

Flere tar til orde for å etablere en ordning som kan bidra til bedre kvalitetssikring av aktører. Gjennom en form for sertifisering er det flere som foreslår å kreve opplæring av guider og dokumentasjon av kompetanse om natur og bærekraftig reiseliv. Aktører som kan dokumentere kompetanse og tilfredsstillende kravene, kan deretter få et merke / stempel. En slik ordning kan også bidra til å skille de profesjonelle aktørene fra de som opptrer mindre seriøst.

Eksempler

1. **Kvalitetssikring.** Det er tidligere utarbeidet system for kvalitetssikring av opplevelsesturisme (Varde Experience Quality), men ordningen fant dessverre ingen god løsning for finansiering og drift. Lokale krefter i Tromsø jobber for å blåse liv i ordningen.
2. **Godkjenningsordning for guider.** Innovasjon Norge har, på oppdrag fra regjeringen, utarbeidet et forslag til nasjonal godkjenningsordning for guider som, sammen med standard for guidekompetanse, kan bidra til å økt profesjonalitet i opplevelsesturismen og økt anseelse for guideyrket. Innovasjon Norge foreslår at godkjente guider må ha grunnleggende basiskompetanse som omfatter gruppeledelse, vertskapsrollen, formidling, førstehjelp og varsling, sikkerhet og risikohåndtering, juridisk kompetanse og kunnskap om bærekraft¹³⁸. I tillegg må guider ha spesifikk kompetanse innenfor den aktiviteten eller konteksten guidingen foregår i. Standarden er på høring fra Standard Norge, mens videre arbeid med forslaget til godkjenningsordning er stoppet opp.
3. **Lokal merkeordning.** «Approved by Visit Tromsø» er et eksempel på en lokal merkeordning som fremhever aktører som følger etiske retningslinjer og kvalitetskrav. Ordningen er tillitsbasert der aktører signerer en egenerklæring. Merket tildeles bedrifter som er partnerbedrifter med Visit Tromsø og som forplikter seg til å levere tjenester og opplevelser i tråd med et sett kriterier. Visit Tromsø har ingen kontrollmyndighet. Visit Alta har en lignende ordning. «Approved by»-ordningen blir nå videreutviklet og det pågår dialog for å vurdere en mer nasjonal ordning.

¹³⁸ Nærings- og fiskeridepartementet (2024)

Det er tidligere foreslått både lisenser¹³⁹ og konsesjoner for opplevelsesturisme, uten at det er fulgt opp av næringen og myndighetene.

En annen mulighet kan være å etablere et system for bevillinger for opplevelsesturisme, etter modell av tobakks- og bevillingsregisteret, med klare krav til aktører, for eksempel relatert til lov om produktkontroll, internkontrollforskriften og aktivitetsspesifikke / stedsspesifikk kompetanse. En slik løsning vil kreve utredning om juridiske forhold og mulighetene kommunen har til å stille krav til for eksempel kompetanse.

Eksempel: Bevillinger

Tromsø kommune har god erfaring med Tobakks- og bevillingsregisteret ([Tobakk- og bevillingsregisteret](#)).

I denne ordningen må virksomhetene selv registrere seg og holde opplysninger oppdatert. Kommunen registrerer og vedlikeholder opplysninger om salgs- og skjenkebevillinger, følger opp regelverk og tilsyn og bruker registeret for å finne frem aktører og kontrollinformasjon.

Registeret inneholder informasjon til aktørene, det er enkelt å finne hvilken informasjon som gjelder for den enkelte, og lett å finne ut hvilke tillatelser man trenger.

Det er ulike systemer som snakker sammen, og som samler all informasjonen på en plass. I systemet er det enkelt å søke på hvilke tillatelser som er gitt og i hvilke kommuner tillatelsene gjelder. Alle som vil kan bruke registeret til å søke opp aktører og sjekke hvilke tillatelser ulike aktører har.

Registeret gir oversikt og grunnlag for tilsyn og forvaltning.

4.7.7 Løyver for persontransport

For å kunne drive persontransport med inntil 8 personer, må opplevelsesbedrifter ha et drosjeløyve. Troms fylkeskommune forvalter drosjeløyver for kjøretøy opp til 9-seter. Både drosjenæring og turistnæring kjører på ordinært løyve. I Troms er det totalt 630 løyver. Roms fylkeskommune har 135 løyver i turistsegmentet. Statens Vegvesen har 38 aktører med til sammen 77 kjøreløyver i kommunen¹⁴⁰.

I Troms gjelder reglene om drosjeløyve. Småskala turistvirksomhet får dispensasjon fra krav til taksameter, taklykt og sentralttilslutning, men i Troms gis det ikke dispensasjon fra kravet om merking av kjøretøy. Dispensasjon gjelder kun for kjøring i Troms fylke.

I noen fylker, bl.a. Nordland, gis det dispensasjon fra kravet om drosjeløyve. I Nordland trenger de derfor ikke faglig kompetanse, og kjøretøyet må ikke være registrert som drosje, kjøretøyet behøver ikke å være forsikret som drosje, aktøren slipper årlig EU-kontroll, og kjøretøyet må ikke være merket. I tillegg kan løyveinnehaver i Nordland benytte leiebil.

En ny Norsk-Finsk drosjeavtale¹⁴¹ sier at drosjer med dispensasjon fra taklampe, taksilt og sentraltilknytning lovlig kan kjøre innenfor Troms fylke og til finskegrensen. I Finland er det

¹³⁹ NOU 2023:10 Leve og Oppleve

¹⁴⁰ E-post dialog med Troms fylkeskommune

¹⁴¹ Regjeringen (2025)

ikke løyvekrav for denne type løyver, og løyvehaver i Troms kan dermed kjøre lovlig inn i Finland med sine gjester, for så å returnere med gjestene tilbake til Troms¹⁴².

Flere vi har snakket med opplever det som uhensiktsmessig og forvirrende at det er ulike regler mellom fylkene¹⁴³ da mange av aktørene krysser fylkesgrensene. Slik det er i dag, hvor lovverket blir tolket ulikt mellom fylker, skaper det forvirring for løyvehavere, søkere og ikke minst kontrollmyndigheter.

Et tiltak vil være å få på plass en egen egnet løyvekategori, med egne krav til fagkompetanse, som er rettet mot turistikjøring/opplevelsesturer.

4.7.8 Lovverk, kontroll og tilsyn

En rekke lover og regelverk danner rammene for reiselivet. Allikevel er det en næring med lite regulering. Reiselivet og bruken av naturen i opplevelsproduksjon har endret seg mye de siste årene. I denne analysen kommer det frem at det er behov for å se på enkelte sider ved lovverket på nytt, det kan være behov for klarere retningslinjer og regler og det er behov for å tydeliggjøre regelverket.

I påvente av eventuelle større endringer og reguleringer er det viktig at kommunen benytter seg av det eksisterende handlingsrommet i verktøykassen for besøksforvaltning. For eksempel kan lokale myndigheter vurdere å benytte føre-var-prinsippet (f.eks Naturmangfoldloven §9) knyttet til hvalsafari. Føre-var-prinsippet innebærer at man ikke skal la mangel på full vitenskapelig sikkerhet brukes som grunn til å la være å beskytte naturen.

Vi har ikke hatt juridisk kompetanse til å vurdere hvordan, hvor eller om slike prosesser kan gjennomføres. Dette er imidlertid en viktig diskusjon, hvor Miljødirektoratet bl.a har gitt innspill til Klima- og miljødepartementet om forslag til ny lovtekst i Naturmangfoldloven §22 om ferdselsregulering i utmark¹⁴⁴.

En rekke aktører har tilsynsmyndighet og ansvar for oppfølging av lovverket. A-krimssenteret i Troms og Finnmark er et tverretatlig samarbeid mellom politiet, Skatteetaten, Arbeidstilsynet og NAV. De samarbeid også med etater som kommuner, Statens vegvesen, Fiskeridirektoratet, Kystvakta, Tolletaten, Sjøfartsdirektoratet, Mattilsynet og bransjeorganisasjoner som NHO og Visit-selskapene. Senteret har hovedsete i Alta.

Målet for A-krimssenteret er å forebygge og bekjempe arbeidslivskriminalitet, og å sette useriøse aktører ut av spill. For å kunne identifisere useriøse aktører og på sikt sette de useriøse ut av spill, driver A-krimssenteret systematisk kartlegging og kunnskapsbygging om aktører og trender i bransjen. A-krimssenteret jobber både forebyggende og operativt gjennom å kontrollere virksomheter i risikoutsatte bransjer, og gi veiledning til aktører som ønsker å følge regelverket. A-krimssenteret driver også med analyse og kunnskapsbygging for å forstå hvordan useriøse aktører opererer. En sentral målsetting for det tverretatlige a-krimssamarbeidet er at etatene benytter sine samlede virkemidler og sanksjoner på en effektiv måte slik at dette gir en merverdi.

¹⁴² Marianne Nilsen, Troms fylkeskommune, pers.medd. 18.02.2026

¹⁴³ Troms Fylkeskommune (2026)

¹⁴⁴ Miljødirektoratet (2025)

Den store veksten i bl.a nordlysturismen og hvalsafari har tiltrukket både norske og utenlandske aktører med en rekke utenlandske arbeidstakere og arbeidsgivere. Det er en bransje med rask vekst, sterk etterspørsel og rask nyetablering, og det er et utpreget sesongarbeid med høyt trykk. I tillegg er det en bransje med lav formalkompetanse og lave etableringskostnader for etablering. A-krimsentret ser at disse forholdene øker risikoen for arbeidslivskriminalitet.

Konsekvensene av arbeidslivskriminalitet er betydelige og har store ringvirkninger ved at det skaper konkurransevridning, undergraver seriøse virksomheter, reduserer tilliten til norsk reiseliv og påvirker omdømmet for hele næringen.

I 2025 og 2026 har A-krimsentret hatt fokus på nordlysturismen. I tillegg retter de oppmerksomheten mot havfisketurisme og hvalsafari, og det er gjennomført flere hvalsafarikontroller i Nord-Troms sammen med både Fiskeridirektoratet og Kystvakta i 2025. I 2026 vil reiselivsnæringen fortsatt være et prioritert område.

Kontroller av nordlysturisme har vist at mange aktører er mobile og vanskelige å treffe. For å lykkes vil det være viktig at A-krim har fleksible kontrollmetoder og at samarbeidet på tvers av etater styrkes.

Reiselivsnæringen selv etterlyser flere kontroller. Seriøse aktører ønsker å rydde opp og beskytte sitt omdømme. A-krimsentret kan bidra til dette ved å identifisere useriøse aktører, dele kunnskap og erfaringer og øke tilstedeværelse og synlighet. Dette reduserer handlingsrommet for de useriøse aktørene.

Tabellen under gir en oversikt over noen relevante lover og forskrifter. Listen er ikke uttømmende.

Tabell 3. Oversikt over et utvalg relevante lover og forskrifter som på ulike måter påvirker, begrenser, eller gir retningslinjer for utviklingen av et reisemål.

Navn på lov	Virkeområde
Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)	Formålet med loven er å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.
Lov om besøksbidrag (besøksbidragsloven)	Lovens formål er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder gjennom besøksbidrag i form av avgift i områder med særlig stor belastning fra reiselivet.
Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)	Naturmangfoldloven regulerer bruk og beskyttelse av naturen. Den omfatter all natur, og gjelder for alle som tar beslutninger som har konsekvenser for naturmangfoldet. §15 er interessant ifht hvalsafari: «Ved enhver aktivitet skal unødig skade og lidelse på villlevende dyr og deres reir, bo eller hi unngås. Likeledes skal unødig jaging av villlevende dyr unngås.» Usikkert om hvalsafari kommer inn under denne paragrafen.
Lov om friluftslivet (friluftslvsloven)	Friluftslvsloven regulerer personers rettigheter og plikter for opphold i, og bruk av naturen i Norge. Loven skal sikre retten til opphold og ferdsel i naturen uavhengig av kven som eier arealet.
Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)	Plan- og bygningsloven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige,

	regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.
Lov om hamner og farvann (hamne- og farvannsloven)	Hamne- og farvannsloven regulerer hamner og farvann i Norge. Loven tar sikte på å fremme sjøtransport og legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv drift av havner og ferdsel i norsk farvann. Bestemmelsene i loven retter seg særlig mot sjøsikkerhet. Loven kan blant annet benyttes til å innføre begrensninger for opphold i havner, hastighet og bruk av bestemte farleder og farvann. Begrensninger kan gjelde både fritidsbåter og skip i næring.
Lov om produktkontroll	Produktkontrollloven har til formål å: a) forebygge at produkter og forbrukertjenester medfører helseskade, herunder sørge for at forbrukerprodukter og forbrukertjenester er sikre. b) forebygge at produkter medfører miljøforstyrning, bl.a i form av forstyrning av økosystem, forurensing, avfall, støy og liknende. c) forebygge miljøforstyrning ved å fremme effektiv bruk av energi i produkt
Forskrift om internkontroll	Alle virksomheter som tilbyr produkt eller forbrukertjenester i Norge skal ha et system for internkontroll. Et internkontrollsystem er systematisk arbeid med helse, miljø og sikkerhet. Hensikten med internkontrollsystemet er blant annet å forebygge at farlige produkter og forbrukertjenester blir tilbudt til forbrukere.
Yrkestransportlova og yrkestransportforskriften	Loven og forskriften beskriver kravene til løyve for transport med motorvogn opp til 9 personer og over 9 personer.
Forskrift om utøvelse av hvalsafari	Forskriften skal sikre at hvalsafari skjer på en sikker, bærekraftig og skånsom måte som ikke forstyrrer dyrene i deres naturlige habitat. Det er forbudt å utøve hvalsafari på en måte som bidrar til at hvalene forstyrres i sitt naturlige habitat. Forskriften sier ingenting om antall båter, nærgrense til hvalene eller andre krav.
Lov om forvaltning av viltlevende marine ressurser (havressursloven) Spor kommentar: Kanskje kan denne loven benyttes i regulering og kontroll av hvalsafari. Vår utheving i teksten.	Loven gjelder høsting og annen utnyttelse av viltlevende marine ressurser, bl.a marine pattedyr. §7 c) «Ved forvaltninga av dei viltlevande marine ressursane og det tilhøyrande genetiske materialet skal det leggjast vekt på «ein effektiv kontroll med hausting og anna utnytting av ressursane» §16 «All hausting og anna utnytting av viltlevande marine ressurser skal skje så skånsamt som mogleg. Departementet kan fastsetje forskrifter om gjennomføring av hausting, mellom anna om b) kor mange fartøy frå ulike grupper som kan hauste samtidig i eit område

Vurdering av tålegrense juss, politikk og forvaltning	Trafikklys
Uklart regelverk, manglende kontrollmyndighet og manglende samsvar mellom strategi, planer og den faktiske situasjonen på reisemålet mener vi gir grunnlag for å gi denne dimensjonen farge gul.	

4.8 Visuell tålegrense

Visuell tålegrense dreier seg om hvordan man oppfatter det helhetlige inntrykket av reisemålet, relatert til for eksempel steder med opphopning av folk, mange turistbusser, eller at området mister sin lokale identitet. Andre faktorer kan være støy, siktlinjer i landskapet, arkitektur eller søppel, avføring, slitasje og sår i naturen.

Visuell

En del respondenter reagerer på det store antallet turistbusser i sentrum, at det hopper seg opp med turister og busser i sentrumsområdene. Dette kan knyttes til cruiseanløp, men også til den voksende nordlysturismen som har «pick-up» ved kaia i sentrum. Flere reagerer også på at turistbusser stopper i trange gater for å slippe turister av / på, noe som skaper frustrasjon.

Naturbaserte reiselivsaktiviteter fører de besøkende ut i naturen. Økt ferdsel kan føre til visuelle spor i naturen, og redusere opplevelsen av urørthet. Mange steder er det ikke tilrettelagt for å tåle økningen i ferdsel, noe som resulterer i synlig slitasje på sti, etablering av bålplasser, besøkende går på toalett i naturen og legger igjen både toalettpapir og avføring. Kommentarer som «*Menneske bæsj på stier og i utmark der det ikke er tilrettelagt. Nordlysturister tar seg til rette på privat eiendom, det brennes bål og rester ligger spredt over stort område*» og «*Nordlys turisme tar helt over området på vinteren. Det er bålrester og menneske avføring helt opp mot hytteveggen...*» er eksempler på lokalbefolkningens frustrasjon over situasjonen.

Når det gjelder siktlinjer i landskapet, og følelsen av å være i urørt natur, mener Friluftsrådet at vindturbiner på Kvittfjell og Raudfjell forringer naturopplevelsen. Turbinene er godt synlige fra flere av områdene som benyttes til friluftsliv og naturopplevelser¹⁴⁵.

Støy

Funn i arbeidet med analysen viser at støy i forbindelse med turisme er en utfordring og bekymring. Innbyggerundersøkelsen viser at 65% mener at turismen bidrar til å skape støy og stress i nærmiljøet.

Tromsø lufthavn Langnes ligger svært tett på tettbygde strøk. I tillegg ligger flyplassen tett på både naturområder og friluftsområder som brukes av et stort antall lokalbefolkning og besøkende gjennom hele året. Flere respondenter nevner flystøy og flyplassens sentrale beliggenhet som problematisk i forhold til støyutfordringer.

"*Flytrafikk nesten hele døgnet, forurensing og støy. Å gå tur langs lysløypa er stressende med flystøy*" og "*Flyplassen ligger så sentralt at det er stor sjenanse med støy og utslipp*" er eksempler på utsagn vi finner i innspillene.

En annen kilde til støy som nevnes av flere, er cruisekaia og cruiseskip med tilhørende busstrafikk og store ansamlinger av turister. En kommenterer at det er "*Mer støy og uro på kveldene (særlig da av båtene som ankrer opp sen vinter)*" mens en annen klager på "*Støy fra båter som kommer*". Flere reagerer også på turistbusser som står med motoren i gang ved utsiktspunkter.

Kommentarer om støy er også knyttet til korttidsutleie av boliger. Flere respondenter kommenterer at turister i utleieenheter skaper støy i boligområder. En opplever "*Bråk på senkveld/natt. Slamring i bildører, roping og hoiing utenfor soveromsvinduet*".

Vurdering av tålegrense visuell dimensjon
--

Trafikklys

¹⁴⁵ Hagelin, T.M.V. (2026)

Tromsø sentrum er i perioder preget av turistbusser, nordlys-pickup-kaos og folkemengder som gjør at fastboende unngår sine egne nabolag — det visuelle inntrykket av reisemålet er under press. Denne dimensjonen overlapper for øvrig mye med den sosiale dimensjonen, og bør sees i sammenheng med denne.

5.0 Tromsøs samlede tåleevne for turisme

For å få en helhetlig forståelse av Tromsøs tåleevne for turisme er det gjort et omfattende innsiktsarbeid. Rapporten viser at det er en ambivalens i oppfatningen av turismens påvirkning på Tromsø som reisemål. Funn og resultater fra arbeidet viser at de fleste anerkjenner at reiselivet tilfører Tromsø mange positive effekter, men også at Tromsø har en rekke utfordringer som kan knyttes til den raske veksten i besøk til kommunen og regionen.

Flere vi har snakket med, særlig representanter fra større bedrifter i reiselivet, er av en oppfatning at det stort sett er plass til flere turister og videre vekst. Mange mener at turismen i større grad må reguleres, og at turismen må spres videre ut fra Tromsø. Andre, særlig representanter fra lokalbefolkning, akademikere og representanter for lokal og regional forvaltning, mener at Tromsø nå opplever å være på bristepunktet, og at det kan gå utover bolyst, blilyst og omdømmet som reisemål hvis utviklingen fortsetter. En innbygger uttaler:

«Sett et tak på antall flyvninger/cruiseskip som får anløpe. Det føles som vi ikke har kapasitet til alt som velter inn, det er overveldende. Turisme er bra, for mye er ikke bra for noen». Vi opplever at dette sitatet illustrerer godt den situasjonen som Tromsø er i nå.

Innbyggerundersøkelsen viser at det særlig er trafikksikkerhet og omfanget av korttidsutleie som er spesielt utfordrende. Samtidig viser gjesteundersøkelsen at de besøkende i all hovedsak er fornøyde med Tromsø som reisemål.

For å utvikle Tromsø som reisemål på en måte som ivaretar lokalbefolkningens behov, sørger for bærekraftig bruk av natur- og kulturressursene, reduserer klimautslippene, fortsetter å skape lokale verdier og gir de besøkende meningsfulle opplevelser, mener vi at kommunen og reisemålet må sette i verk tiltak for å få situasjonen bedre under kontroll. For å få kontroll må en løse årsaken til utfordringene, ikke bare sette plaster på såret der det oppstår «gnagsår». Det er fint og viktig å ta tak i de små tiltakene der de dukker opp, men for å sørge for en mer bærekraftig utvikling innenfor rammene og kapasiteten som kommunen har, må man finne en løsning som ser helheten og koordinerer utviklingen i et større og mer langsiktig perspektiv.

Kommunen, destinasjonsselskapet, Nord Norsk reiseliv, NHO, reiselivsaktører, vegvesen, A-krim og en rekke andre aktører skal ha honnør for å forsøke å løse viktige utfordringer. Vinteren 2025/2026 er det iverksatt flere tiltak og prosjekter for å forbedre situasjonen på enkelte områder. Et godt eksempel er kraftsamlingen rundt utfordringen med trafikksikkerhet

knyttet til leiebiler og uerfarne sjåførere på vinterføre¹⁴⁶ og den økte kontrollen av nordlysaktører.

Med utgangspunkt i analysen og det som kommer frem i intervjuer, undersøkelser, befaringer og dialog med et bredt utvalg av representanter i og rundt reiselivet i Tromsø, mener vi at Tromsø sin tåleevne for turisme i dag er på svakt rødt nivå. Ingen av dimensjonene kommer ut på grønt nivå, fem dimensjoner er på gult nivå og tre er på rødt nivå. Tromsø er over tålegrensen for flere av dimensjonene og at summen av påvirkning er for negativ. Det er behov for å sette i verk en rekke tiltak.

Figur 44 gir en oversikt over dimensjonene og status i forhold til tålegrenser.

	Grønt nivå <i>Forholdet er tilfredsstillende, men man må alltid se etter forbedringspotensiale</i>	Gult nivå <i>Forholdet må følges opp og tiltak bør iverksettes</i>	Rødt nivå <i>Forholdet er ikke tilfredsstillende. Tiltak er nødvendig.</i>
Sosial dimensjon			
Infrastruktur og transport			
Besøkstrykk og trafikk			
Naturressurser og kulturminner			
Økonomi			
Klima og miljø			
Juss, politikk og forvaltning			
Visuell dimensjon* (sees i sammenheng med sosial dimensjon)			

Figur 44. Oversikt over dimensjonene og status i forhold til tålegrense.

En oppsummering og noen sentrale tanker om veien videre følger i avsnittene under.

5.1 Reiselivets positive effekter

Reiselivet i Tromsø har økt kraftig de siste årene, med rask vekst i antall besøkende. Reiselivet i Tromsø er en vekstnæring med mange positive effekter. Mange av de vi har snakket med trekker fram at reiselivet bidrar til stor verdiskaping og mange arbeidsplasser, og er en viktig bidragsyter til at Tromsø har et stort antall kommersielle overnattingssteder, en spennende cafe- og restaurantscene som kommer både tilreisende og lokalbefolkningen til gode. Dette støttes av Menon sin destinasjonsanalyse fra 2024¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Nordlys (29.01.2026)

¹⁴⁷ Menon (2024)

Det blir også påpekt at kommunen får store skatteinntekter fra reiselivet, og at handel, overnatting, servering og aktiviteter gir inntekter til det lokale næringslivet. Reiselivet tilbyr arbeidsplasser for folk med lite formell kompetanse, og er for mange en første inngang til arbeidslivet. I tillegg trekkes reiselivet frem som en viktig integreringsnæring.

Gjennom stor reiselivsaktivitet skapes også en levende by og et sentrum med liv i gatene. Flere innspill peker på at turismen bidrar til at sentrum er et livlig sted gjennom hele året. Det er imidlertid mange som også gir tydelig uttrykk for at det er blitt for mange turistbutikker, og at de føler seg fremmed i egen by.

I både stormøtet og flere av intervjuene trekkes det frem at veksten i flyruter til og fra Tromsø bidrar til å gjøre Tromsø tettere på resten av verden. Det blir lettere for turister å fly direkte til Tromsø, og det blir lettere for fastboende å reise direkte til flere reisemål i Europa.

5.2 Voksesmerter

På den ene siden ser vi altså en rekke positive sider ved reiselivet og den raske veksten som turismen i Tromsø har hatt de siste årene. På den andre siden kommer ikke veksten uten voksesmerter.

Kommunens reiselivsstrategi fra 2019¹⁴⁸ har som mål å legge til rette for en langsiktig vekst i reiselivet. Strategien sier bl.a at reiselivet skal bidra til at samfunnet utvikler seg på en måte som styrker lokal identitet og integritet, planlegger for de lokale og dimensjonerer for de besøkende, styrker lokal tilhørighet og vertskap og arbeider for bedre tilgjengelighet og kapasitet. Målbildene i strategien er tydelige og relevante, men vi mener tåleevneanalysen viser at man ikke i stor nok grad har klart å nå målene fra 2019.

Situasjonen vi ser i dag viser at veksten i besøk har gått så fort at man ikke har lyktes i holde tritt med dimensjonering av infrastruktur og andre forhold for å nå dette målet. En vi har snakket med uttaler det slik: «*Offentlig sendrektighet passer ikke med den raske veksten som reiselivsnæringen i Tromsø har vært gjennom*».

5.3 Den sosiale dimensjonen bør veie tyngst

Reiseliv foregår i lokalsamfunn, der folk bor, studerer, jobber og har sin hverdag. Den sosiale tålegrensen er et kjerneelement i besøksforvaltningen, og lokalbefolkningens trivsel og livskvalitet må være premisset for videre utvikling av reisemålet.

Innbyggerundersøkelsen viser at en stor andel av de som bor i Tromsø opplever at stedets identitet og egenart blir utfordret, boligmarkedet blir presset, at naturen blir slitt og at søppel og støy reduserer bolyst og blilyst. Dette må forbedres for at turismen kan videreutvikles på en mer ansvarlig måte. Vi har inntrykk av at innbyggerne ikke er imot turismen og turistene, men måten turismen blir håndtert på.

Det er behov for en mer gjennomtenkt og balansert tilnærming der man ivaretar livskvalitet og aktivt involverer lokalsamfunn i utformingen av fremtidens turisme. Det vil være viktig å opprettholde den sosiale tilliten til turismen gjennom prioritering av kvalitet, balanse, dimensjonering av infrastruktur og inkluderende styring.

¹⁴⁸ Tromsø kommune (2019)

5.4 Helhetlig styring og dimensjonering av infrastruktur

Reiselivsbransjen dekker mange sektorer og kan ikke utvikles av reiselivsnæringen alene. I analysen blir det påpekt at reiselivet i Tromsø må utvikles og forvaltes på en mer helhetlig måte, på tvers av sektorer og i tråd med omforente mål. Vi har identifisert utfordringer knyttet til at ulike aktører har ulike mål og strategier, at det er manglende samhandling både internt i kommunen, på tvers av sektorer i forvaltningen og mellom etater, og for lite ressurser, kapasitet og kompetanse til å dimensjonere infrastruktur og tilretteleggingstiltak for reiselivets behov.

Vi opplever at det er en slags systemfeil som gjør at det blir krevende å sette en klar styringskurs for helhetlig utvikling, og å styre etter denne. Organiseringen mangler den aktøren / rollen som kan ha det avgjørende ordet med tanke på å se helheten og styre utviklingen innenfor reisemålets kapasitet og tåleevne.

Reisemålsledelsen kan være organet for slik samhandling og koordinering av utviklingen av reisemålet.

5.5 Regulere og kvalitetssikre opplevelsesturismen

Deler av reiselivet er underlagt strenge krav og reguleringer; det er krav om løyver for persontransport, matservering krever strenge hygieneforhold, alkoholservering krever bevilling. Naturbasert og aktivitetsbasert reiseliv er derimot i svært liten grad regulert.

De siste årene er det kommet en rekke innspill om økt regulering og kontroll i det naturbaserte reiselivet i Tromsø og Nord-Norge^{149, 150}. Det har vært en stor økning i antallet aktører i opplevelsesturismen, og særlig nordlysturisme og hvalsafari opplever til dels store utfordringer. Mange av aktørene opptre profesjonelt, men det er en stor andel useriøse aktører som ikke følger lover og retningslinjer.

Flere av de vi har snakket med rapporterer at uprofesjonelle og useriøse aktører bidrar til urettferdig konkurranse og at lokale aktører presses ut av markedet fordi de ikke kan konkurrere med de lave prisene som tilbys. Flere mener at det er behov for regulering og bedre kontroll på aktørene i bransjen.

For hvalsafari kan det, av hensyn til dyrevelferd, være behov for å vurdere tiltak som kan iverksettes raskt. Et utvalg nedsatt av næringsdepartementet er bra, men vil sannsynligvis ikke kunne avklare tiltak og behov for endringer i regelverk før neste sesong. I vår gjennomgang av lovverket og samtaler med Miljødirektorat og andre med relevant kompetanse, mener vi det kan være grunn til å se nærmere på om bl.a. Naturmangfoldloven §9 kan brukes for å iverksette strakstiltak innenfor hvalsafari. Sammen med økt tilstedeværelse av kontroll og oppsyn kan det redusere presset på sårbare dyrearter i perioden frem til departementets utvalg har konkludert.

5.6 Hvem er de riktige turistene?

I det videre arbeidet med reiselivsutviklingen i Tromsø, er det viktig at det defineres tydelig hvilke turister man ønsker at skal komme på besøk og at det er disse segmentene det aktivt jobbes for å tiltrekke seg. Dette er viktig av hensyn til både økonomi og klima.

¹⁴⁹ Lofotposten (2025)

¹⁵⁰ Dagens Næringsliv (2025)

Ofte snakker reiselivsnæringen og destinasjonsselskapene i Norge om at de riktige gjestene er de som har høyest døgnforbruk og legger igjen mest penger på reisemålet. Dette er samtidig en målgruppe som ofte har høyt klimautslipp og som i mange tilfeller bor på overnattingssteder og tilbud som lokalbefolkningen i liten grad selv benytter og har glede av – ut over at det bidrar til lokale arbeidsplasser.

I tillegg til å bidra til lokal verdiskapning, bør det legges vekt på at de riktige gjestene også skal være den gruppen som belaster natur og klima minst og som bidrar til at lokalsamfunnene de besøker blir bedre plasser å bo på.

5.7 Videre utvikling av reisemålet

Funn fra tåleevneanalysen viser at mange av aktørene i reiselivet ønsker fortsatt vekst i reiselivet i Tromsø. Samtidig er de fleste vi har snakket med tydelig opptatt av at man må finne løsninger for de utfordringene som turismen bringer med seg.

Tromsø kommune utarbeider i 2026 en ny reiselivsstrategi. Basert på funn i analysen mener vi det vil være sentralt at man bruker strategien til å komme a jour, og helst i forkant, med rammer for reiselivet, infrastruktur og reiselivstilbud før man legger opp til ytterligere vekst. Reiselivet i kommunen må komme til en situasjon der man slutter å løpe etter og slukker branner, og må løse hovedårsaken som skaper utfordringene.

Tiltakene må gå fra «førstehjelp» for å løse et problem, til et system som planlegger og legger til rette for langsiktig løsning og helhetlig utvikling. Da må utviklingen skje systematisk og med vekt på å utvikle reisemålet og regionen i riktig rekkefølge. Først planlegge, dimensjonere og legge til rette for besøk, deretter vurdere om det er rom for vekst.

Tromsøregionen trenger ikke mindre turisme - den trenger smartere turisme som respekterer lokalbefolkningen, sikkerhet, miljø og som bidrar økonomisk til fellesskapet.

5.8 Forutsigbar finansiering – besøksbidrag

Tromsø står overfor store utfordringer som følge av rask turismevekst. Det fører til press på natur og infrastruktur, økte kostnader for kommunen, misnøye blant innbyggere og behov for bedre styring av trafikk og besøksflyt. Gjennom å innføre besøksbidrag kan kommunen finansiere fellesgoder og styrke håndteringen av belastningen fra mange besøkende. På denne måten bidrar de besøkende økonomisk til de tilbudene de faktisk bruker, i stedet for at kostnadene faller på lokalsamfunnet.

Besøksbidraget er eksplisitt ment for områder med *“særlig stor belastning fra reiselivet¹⁵¹”*, og inntektene skal bl.a brukes til å håndtere press på reiselivsrelatert infrastruktur.

Et besøksbidrag gir kommunen midler til å investere i tiltak som avhjelper presset, og kan på den måten bidra til et bedre forhold mellom næring, innbyggere og tilreisende. For å innføre besøksbidrag må kommunen dokumentere belastning fra turismen og lage en plan for bruk av midlene. Det er all grunn til å tro at Tromsø vil oppfylle kriteriene for dette, og tåleevneanalysen kan fungere som et verktøy i kommunens søknad om å ta i bruk besøksbidrag.

¹⁵¹ Regjeringen (2025)

6.0 Tiltak

Tåleevneanalysen viser at det er en rekke utfordringer knyttet til reiselivet i Tromsø. Vi har drøftet situasjonen i lys av åtte dimensjoner og diskutert konsekvenser av turismen. I dette kapitlet kommer vi med våre anbefalinger og forslag til tiltak.

Situasjonen i Tromsø er illustrerende for hvordan det kan bli når turismen vokser raskere og besøket blir større enn reisemålet er dimensjonert for. Mange av utfordringene i Tromsø kan kommunen, destinasjonsselskap, reiselivsaktører og andre aktører løse selv. Andre utfordringer er avhengige av strukturelle endringer, lovverk og rammer som krever løsning på et nasjonalt nivå. Vi mener det er behov for å jobbe videre i to spor: 1. Løse det som kan løses lokalt og regionalt, og 2. Bidra til å legge trykk på nasjonale myndigheter for nasjonale løsninger.

6.1 Anbefalinger og tiltak for Tromsø

Flere av tiltakene og anbefalingene overlapper mellom flere dimensjoner. Vi har derfor sortert våre anbefalinger og tiltaksforslag for Tromsø i fire tiltakspakker; 1. Overordnede rammer, 2. Ansvarlig markedsføring, informasjon og formidling, 3. Trafikk og infrastruktur og 4. Styring, kvalitet og samordning.

For hver pakke er det beskrevet en rekke tiltak og anbefalinger. Tiltakene er gruppert tematisk og beskrevet med hvilke dimensjoner de adresserer, og hvem vi mener er ansvarlig for å følge opp.

Noen tiltak vil være lette og rimelige å ta tak i, andre krever mer ressurser og er kostbare. Besøksbidragsordningen vil sannsynligvis kunne finansiere en rekke av tiltakene som er foreslått.

I løpet av prosjektperioden er en rekke tiltak og prosjekter allerede etablert. Vi har ikke oversikt over alle disse.

Tiltakspakke 1: Overordnede rammer

Relevante dimensjoner:

- Juss, politikk og forvaltning
- Besøkstrykk og kapasitet

Hvem er ansvarlig:

- Departement / nasjonale myndigheter
- Fylkeskommune
- Kommune

Beskrivelse:

Noen av utfordringene som blir adressert er avhengige av strukturelle endringer, lovverk og rammer som krever løsning på et nasjonalt nivå. Denne pakken dreier seg om overordnede forutsetninger for finansiering av tiltak, og å bidra til å legge trykk på nasjonale myndigheter for nasjonale løsninger. Besøksbidragsordningen vil fra 2027 kunne bli viktig for finansiering av flere av tiltakene.

Konkrete tiltak:

- Etablere besøksbidrag i kommunen. Lage en plan for bruk av inntekter i Tromsø kommune. Finne en god fordeling av inntekt til omkringliggende kommuner.
- Det store besøkstrykket, den raske veksten og begrenset infrastruktur i Tromsø skaper store utfordringer. Dette vil kunne forverres med ytterligere økning i besøk til Tromsø, særlig i vintersesongen. Antall besøkende til Tromsø bør ikke øke før en har bedre samsvar mellom infrastruktur og besøkstrykk
- Det er behov for nasjonale rammer og retningslinjer for korttidsutleie, med tilhørende mekanismer som muliggjør kontroll og oppfølging i kommunene. Tydeliggjøre for nasjonale myndigheter hvilke store utfordringer som korttidsutleie representerer og viktigheten av at det etableres et regelverk for å begrense og regulere dette.
- Det er behov for godkjenning, regulering og registrering av opplevelsesaktørene. Manglende og uklare reguleringer skaper urettferdige konkurransevilkår. Det er få og lite effektive sanksjonsmuligheter mot useriøse aktører. Registrering vil gjøre det lettere for kundene å velge seriøse og ansvarlige opplevelsestilbydere, og forenkle kontrollen av aktører.
- Strengere krav for hva som skal til for å kunne starte opp med naturbasert aktivitetsturisme. Lav terskel og få krav til kompetanse og kunnskap betyr flere useriøse aktører.
- Nasjonalt lovverk for hvalsafari bør etableres. Det bør stilles krav om dokumentert kompetanse og ansvarlig atferd til hvalsafariaktører. Lisens eller bevilling – basert på et maks antall aktører som kan opptre til samme tid, samt krav til avstand, antall båter mm.
- Etablere en egen kategori kjøreløyve for reiselivsaktører med digitalt register og oversikt over aktører med godkjent løyve.

Tiltakspakke 2: Ansvarlig markedsføring, informasjon og formidling

2a. Inviter de riktige gjestene

Relevante dimensjoner:

- Klima og miljø
- Natur- og kulturressurser
- Økonomi

Hvem er ansvarlig:

- Destinasjonsselskap
- Reiselivsaktørene
- Tromsø havn

Utfordringer tiltakspakken adresserer:

- Reiselivet har et stort klimaavtrykk
- Bidra til at kommunen kan nå sine klimamål

Beskrivelse:

Reiselivet må gjøre mer for å redusere klimaavtrykket. For å redusere klimautslippene bør det satses mer på turister fra nærmarkedene og de som blir værende lenger i Tromsø og regionen. Forlenget oppholdstid vil kreve en utvidelse/justering av opplevelsestilbudet og en annen og mer bevisst «pakketering» av reiselivsproduktene. Det innebærer også å være mer målrettet i markedsføringen og sikte seg inn mot markedene med lavest klimaavtrykk og høyest verdiskapning. Den riktige gjesten er ikke nødvendigvis den som har det største forbruket, men den som har minst utslipp og som lager minst fotavtrykk under oppholdet.

Konkrete tiltak:

- Legge til rette for, og utvikle opplevelser og pakker, som øker oppholdslengden pr gjest
- Videreføre arbeidet med innføring av landstrøm for cruiseskip
- Rette markedsføring primært mot nærmarkeder
- Jobbe for en høy andel snuhavn-operasjoner i cruisetrafikken til Tromsø, og fokusere på mindre skip med færre passasjerer.

2b. Gjør det lett å gjøre rett for næringen

Relevante dimensjoner:

- Natur og kultur
- Juss, politikk og forvaltning
- Økonomi

Hvem er ansvarlig:

- Kommune
- Destinasjonsselskap
- Reiselivsaktører

Utfordringer tiltakspakken adresserer:

- Uklare regelverk
- Mer definerte rammer for bruk av natur i opplevelsesturismen
- Bedre balanse mellom markedsføring og forventet opplevelse på reisemålet

Beskrivelse:

Høy og rask vekst har ført til utfordringer i opplevelsesturismen. Profesjonalisering og kvalitetssikring er et nødvendig grep for å sikre bedre kvalitet, økt sikkerhet og langsiktig verdiskaping. Tiltakene som foreslås kan bidra til å beskytte natur og lokalsamfunn, og samtidig styrke profesjonaliteten i opplevelsesnæringen.

Konkrete tiltak:

- Det bør lages klare anbefalinger og veiledere for ferdsel og bruk av sårbare områder og formidle til aktørene.
- Fortsette arbeidet med å utvikle og distribuere veiledere for ulike aktiviteter og opplevelsesturisme
- Arrangere kurs for næringen i relevant lovverk, risiko og sikkerhet for opplevelsesaktører, ansvarlig naturbasert reiseliv, vertskapskompetanse, guiding og historiefortelling mm. Kan inngå i evt godkjenningsordning.
- I påvente av evt. nasjonal ordning, bør det vurderes å etablere en merke- / godkjenningsordning for lokale opplevelsesaktører. Still krav og tilby hjelp og veiledning.
- Skap arenaer for felles pakking av produkter (kombinasjon av mat, kultur, aktivitet), kunnskapsdeling mellom aktører og bransjer, taushetsrom for å diskutere utfordringer (sikkerhet, slitasje, sesongpress)
- Ansvarlig formidling og markedsføring må være premisset for hvordan man inspirerer og informerer om reisemålet.
- Være bevisst i markedsføring og tilrettelegging slik at man kanalisere ferdsel og kommersiell aktivitet til steder som er egnet for det

2c. Gjør det lett å gjøre rett for besøkende

<p>Relevante dimensjoner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Natur- og kultur • Sosial • Visuell og støy 	<p>Hvem er ansvarlig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destinasjonsselskap • Reiselivsaktører • Fylkeskommune • Kommune
<p>Utfordringer tiltakspakken adresserer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manglende kunnskap om, og forståelse for, allemannsretten og tilgangen til natur • Sosiale utfordringer i møte mellom turist og lokalbefolkning <p>Beskrivelse:</p> <p>Tromsø opplever stort besøkstrykk, og mange turister har ikke forutsetninger for å gjøre oppholdet best mulig for dem selv, for naturen og for lokalsamfunnet de besøker. Det fører til uønskede situasjoner med økt frustrasjonsnivå i lokalbefolkningen og økt slitasje på natur.</p> <p>Konkrete tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reisemålsledelsen utvikler et felles «code of conduct» for Tromsøregionen. Involver lokalbefolkningen i utarbeidelsen. • Informasjon om allemannsrett og -plikter formidles til alle reiselivsaktører og distribueres til turister på hoteller, i minibusser, turistbusser, på flyplass, ferger, cruiseskip mm. • Kommunen må informere utleiere av bolig. gjennom direkte post og på kommunens nettsider, kan ansvarlige for utleieenheter oppfordres til å informere sine kunder om at de leier bolig i et område hvor folk bor. Klare budskap om å opptre hensynsfullt og unngå bråk. • Etablere et prosjekt der turister kan ta del i naturrestaurering som en del av opplevelsesturismen (i tråd med NINAs erfaringer fra Nordlys-prosjekt) • Etablere et gjenbruksprosjekt med gjenglemte klær og utstyr fra hotellene. Aktørene kan bruke dette i sine bedrifter, gjennom utleie eller salg til sine kunder. Bidrar til sirkulærøkonomi, mindre forbruk, mindre kast av klær, bedre utstyrte gjester. • Kanalisering av ferdsel i områder med reindrift, i samråd med reindrifutøvere. Informere tydelig om at det er forbudt å mate reinsdyra. • Utvikle et fordelskort som besøkende kan benytte etter inspirasjon fra Københavns «CopenPay», der de besøkende får visse fordeler hvis de tilfredsstillt noen bærekrafts-kriterier. Fordeler kan være rabatt på spisesteder, transport, inngang på attraksjoner 	

Tiltakspakke 3: Bedre trafikkforhold og infrastruktur

3a. Styrk kollektivtilbudet

Relevante dimensjoner:

- Infrastruktur og trafikk
- Besøkstrykk og kapasitet
- Sosial

Hvem er ansvarlig:

- Fylkeskommune
- Kommune
- Reiselivsaktører

Utfordringer tiltakspakken adresserer:

- Stort press på enkelte bussruter
- Frustrert lokalbefolkning som opplever fulle busser og forsinkelser
- Mye leiebiltrafikk kan erstattes av et bredere kollektivtilbud

Beskrivelse:

Byveksttalen krever at vekst i personreiser tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). For å tilpasse mobiliteten til kommunens behov i en situasjon med byvekst og sterkt økende turisme er det behov for å styrke kollektivtilbudet i kommunen og fra Tromsø og rundt i regionen.

Konkrete tiltak:

- Styrke kommersielt kollektivtilbud / offentlig transporttilbud til mye brukte utfartsområder, attraksjoner og regionale reisemål. Hyppigere avganger og raskere traseer kan øke bruken og gjøre det mer attraktivt for de besøkende å reise rundt i regionen.
- Oppgradere viktige holdeplasser og terminaler og tilpasse til reelt behov for både lokalbefolkning og turister.
- Etablere gang- og sykkelvei og fortau på steder med mye trafikk og ferdsel til fots / sykkel
- Finne bedre løsning for kjøremønster og parkering knyttet til nordlysturismens «pick-up» i sentrum
- Skilte tydelig med «stans forbudt» i trange gater i sentrum.
- Ta betalt for stor bagasje på offentlig buss t/r flyplass. Ønsket effekt er at turister velger kommersiell flybuss / taxi i stedet.
- Vurdere muligheten for et kommersielt båttilbud mellom hotellene og reiselivsattraksjonene på Prostneset, Polaria og Ishavskatedralen/Fjellheisen kan etableres for å avlaste gangtrafikk over Tromsøbrua og buss i sentrum. Båttilbudet vil kunne være en turistvennlig transport (målgruppen er ikke lokalbefolkning) der det er grunn til å anta at det kan være forholdsvis høy betalingsvillighet.

3b. Kanaliser ferdsele

Relevante dimensjoner:

- Natur og kultur

Hvem er ansvarlig:

- Kommune

<ul style="list-style-type: none"> • Sosial • Infrastruktur og trafikk 	<ul style="list-style-type: none"> • Friluftsråd • Destinasjonsselskap • Reiselivsaktører • Reindriffta • Lokalsamfunn
<p>Utfordringer tiltakspakken adresserer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redusere slitasje på natur • Manglende infrastruktur og tilrettelegging på mye besøkte utfartsområder • Lokalbefolkningens behov for «egne» områder • Styrke turistenes mulighet for gode opplevelser med lavt lokalt fotavtrykk <p>Beskrivelse: Økt turisme, sammen med lokalbefolkningens bruk av natur til friluftsliv, skaper både miljømessige, sosiale og sikkerhetsmessige utfordringer. Tromsø har en rekke områder, både i natur og i lokalsamfunn, som er sårbare for høyt besøk.</p> <p>Konkrete tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kartlegge og få bedre oversikt over sårbar natur og naturressurser. • Kommunen og lokalbefolkningen bør, sammen med reiselivsaktørene, definere områder hvor man ønsker turisme, og hvilke områder man ønsker å holde mer for lokalbefolkningen. Tilpasse tilrettelegging til besøkstrykket på disse stedene, med f.eks bålpanner/bålplasser, parkering, toaletter, avfallshåndtering og oppsyn / vertskap, og kanalisere ferdsel hit gjennom skilting, merking og informasjon. • Definere områder hvor guidede turer / grupper kan være, og legge til rette for opphold og aktivitet der. Avklare muligheter for å etablere formelle føringer for ferdsel og bruk, spesielt i sårbare områder. • Etablere en ordning med «Topp ti turmål i Tromsøregionen» - bli enige om ti turmål / stier / utsiktspunkt som blir prioritert i tilrettelegging og markedsføring, og styre ferdsel til disse stedene • Tydeligere informasjon om at telting og camping må gjøres på steder der det ikke forstyrrer lokalbefolkning eller sårbar natur • Forbedre skilting og informasjon i sentrum til attraksjoner og turistrelaterte områder • Bedre skilting og informasjon langs veg / til P-plass / utfartsparkering. + brøyting av P-lommer • Spre trafikken og turismen til steder i regionen som ønsker og tåler økt besøk. Aktivt bidra til å utvikle opplevelser, kapasitet, kollektivtilbud og infrastruktur i regionen. • Vurdere å flytte større konferanser og eventer til måneder med lavere besøkstrykk (for eksempel april og mai). Kan bidra til å redusere prissvingningene noe og bidra til å jevne ut sesongvariasjonene ytterligere. 	
<h3>3c. Redusere trafikkrisiko knyttet til uerfarne sjåførere på vinterveier</h3>	
<p>Relevante dimensjoner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sosial • Infrastruktur og trafikk 	<p>Hvem er ansvarlig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leiebilaktører • Statens Vegvesen

<ul style="list-style-type: none"> • Besøkstrykk og kapasitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Fylkeskommune • Kommune • Destinasjonsselskap
<p>Utfordringer tiltakspakken adresserer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uerfarne sjåførere som ikke kjenner arktiske kjøreforhold • Lokalbefolkningen opplever frykt i trafikken • Øke trafikksikkerheten <p>Beskrivelse: En av grunnene til at mange turister kommer til Tromsø og leier bil, i tillegg til at det å kjøre selv gir stor frihet, er at kollektivtilbudet er begrenset. Turister kommer ofte fra land uten snø, is og mørketid og leier bil uten å forstå risikoen. Dette fører til hyppige ulykker, nestenulykker og bilberging. Lokalbefolkningen opplever frykt og redusert trafikksikkerhet. Denne pakken henger tett sammen med tiltakspakke 2a.</p> <p>Konkrete tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsette å styrke informasjonsarbeidet for å gjøre leiebilsjåførene bedre forberedt. Informasjon må være på flere språk og helst treffe turistene før de ankommer utleiested. • Vurdere obligatorisk opplæring av leiebilsjåfør: «Vinterkjøring i Arktis». Forslag: Et kort obligatorisk kurs på Lufthavnen som alle turister (internasjonale førerkort) må gjennomføre før overlevering av nøkkel til leiebil. Må opplyses om til kunde ved bestilling av leiebil i vintersesongen. • Etablere utviklingsprosjekt i regionen for å utvikle flere opplevelser og attraksjoner som selges som en pakke med kompetente guider og transport. Kan bidra til redusert behov for leiebil og bedre opplevelser. • Unngå markedsføring med beskrivelser av Tromsø som et reisemål der bil er en forutsetning for å nå attraksjoner • Etablere rapportering og få bedre kunnskap om hvem som leier ut (tradisjonelle selskaper, delingstjenester, privatpersoner m.fl), hvem leier bil og hvor kommer de fra. • Etablere flere tydelige parkeringslommer langs veiene og holde disse åpne med brøyting gjennom vinteren • Lag ferdige anbefalte ruter (dagsturer) som kan ligge fast på GPS i leiebilene og som viser vei til anbefalte steder å besøke, og som har kapasitet til å ta imot økt besøk. 	

Tiltakspakke 4: Styring, kvalitet og samordning

4a. Styrke besøksforvaltning og tverrsektorielt samarbeid

Relevante dimensjoner:

Hvem er ansvarlig:

<ul style="list-style-type: none"> • Besøkstrykk og kapasitet • Infrastruktur og trafikk • Sosial • Juss, politikk og forvaltning 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommune • Fylkeskommune • Reisemålsledelse • Lokalbefolkning
<p>Utfordringer tiltakspakken adresserer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behov for tydeligere retning for utvikling av reisemålet • Styrke samarbeid internt i kommunen, mellom ulike aktører, forvaltningsnivåer og etater og på tvers av sektorer og bransjer • Gjøre besøksforvaltning til en prioritert oppgave • Kontinuerlig oppfølging av besøksforvaltning <p>Beskrivelse:</p> <p>Besøksforvaltning er avhengig av tverrsektorielt samarbeid og at alle trekker i samme retning. I Tromsø er det viktig at besøksforvaltningen også omfatter fylket og kommunene rundt Tromsø i et interkommunalt samarbeid. Det blir viktig å måle og overvåke besøkstrykket, tilpasse infrastruktur og vurdere mulighet for reguleringer der det er nødvendig.</p> <p>Konkrete tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere en satsing på besøksforvaltning. Opprette en stilling for å koordinere tiltak for besøksforvaltning, samordne tverrsektorielt samarbeid og oppfølging av indikatorer under merkeordningen for bærekraftig reisemål • Etablere intern besøksforvaltningsgruppe i kommunen, der relevante avdelinger / seksjoner er representert. • Etablere faste møteplasser der lokalbefolkning, reiseliv og forvaltning kan utveksle erfaringer om reiselivets påvirkning. • Styrke kunnskapen om reiselivets områdebruk og lokal økologisk tåleevne. Kartlegge og bygge ytterligere kompetanse og kunnskap om sårbare naturområder. • Implementere reiselivets behov i arealplanlegging. KPA og KPS, planer for brøyting, planer for sentrumsområdene, busstilbud osv må inkludere reiselivet og sesongtilpasninger. • Etablere synlig vertskap på mye brukte utfartssteder i høysesong. Oppgaver: veilede, instruere, rettlede, vedlikeholde og rydde. Etter modell av Miljøpatruljen i Nærøyfjorden eller vertskapet på parkeringsplassene på Kjerag og Trolltunga. 	
<h4>4b. Kontinuerlig kartlegging av reiselivets effekter</h4>	
<p>Relevante dimensjoner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besøkstrykk og kapasitet • Infrastruktur og trafikk • Økonomi 	<p>Hvem er ansvarlig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommune • Fylkeskommune • Avinor

	<ul style="list-style-type: none"> • Tromsø Havn • Reiselivsaktører i alle bransjer
<p>Utfordringer tiltakspakken adresserer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kunnskap om turismens områdebruk gjør det lettere å prioritere og tilpasse tiltak i besøksforvaltningen <p>Beskrivelse:</p> <p>For å styrke besøksforvaltningen trenger Tromsø et system for kontinuerlig og helhetlig monitorering av turismen. Det innebærer å jevnlig samle inn data om ferdsel, naturpåvirkning og belastning på infrastruktur og lokalsamfunn gjennom sensorer, digitale tellere, undersøkelser og sanntidsinformasjon. Kunnskapen fra slik monitorering gjør det lettere å prioritere tiltak og sikre bærekraftig utvikling.</p> <p>Konkrete tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere et digitalt system for besøksmonitorering med bruk av tellere, sensorer og sanntidsteknologi i natur og by. Samle data og statistikk i digitale kart som viser belastningsnivå. Dette vil kreve samarbeid med aktører for datadeling. • Innføre faste, tverrsektorielle besøksforvaltningsmøter. Reisemålsledelsen kan være et slikt forum, men det krever endret mandat og hyppigere møtefrekvens. • Regelmessig innbyggerundersøkelse for å følge med på lokalbefolkningens opplevelse av turismen • Utarbeide og justere tiltak basert på overvåking av utvikling (infrastruktur, tilrettelegging, kanalisering av ferdsel mm.) 	

7.0 Kilder og referanser

Adventure Travel Trade Association (2025) 2025 Adventure Travel Trends & Insights: State of the Adventure Travel Industry.

Aftenposten 03.01.2026. Regjeringen varsler nye tiltak mot omfattende Airbnb-utleie. Hentet 29.01.2026 <https://www.aftenposten.no/oslo/i/43qlzo/regjeringen-gaar-ut-mot-skyggehotteller-i-boligstroek>

Arctic 365 (2025) Nullvisjon skredulykker. Sluttrapport.

Avinor (u.å) Tromsø lufthavn Langnes. Hentet 5. januar 2026 fra <https://www.avinor.no/flyplass/tromso/>

Avinor (2024) Års og bærekraftsrapport 2024.

BDO (2023) Ringvirkningsanalyse Tromsø Havn 2022.

Dagens Næringsliv (2025) Krever regulering av utenlandske reiselivsaktører: – Må vi velte hele næringen før vi tar grep? Fagernes, H. og Hovdal, R.L. 26.07.2025.

<https://www.dn.no/reiseliv/reise/turisme/lofoten/krever-regulering-av-utenlandske-reiselivsaktorer-ma-vi-velte-hele-naringen-for-vi-tar-grep/2-1-1848275>

Engen, S., Stien, J., Mul, E., Ruché, D. Northern lights tourism in Tromsø. NINA report. In prep

Environmental Port Index (u.å) <https://epiport.org/>

Fiskeridirektoratet (2022) Letter of concern – whale watching in Norway.

Fiskeridirektoratet (2026) Utfordringer hvalsafari. Tor Johansen, seniorrådgiver. Presentasjon i møte i Tromsø 19. januar 2026.

Hagelin, T.M.V. (2026) Kunnskapsgrunnlag om bruken av utvalgte friluftsområder i Tromsø kommune. Ishavskysten Friluftsråd.

Havnemagasinet (2025) Fem klare cruisetrender for 2026. (12.12.2025) Hentet 26.01.2026.

<https://www.havnemagasinet.no/cruise-cruiseturister-havn/fem-klare-cruisetrender-for-2026/1477058>

Innovasjon Norge (2022) Standard for bærekraftig reisemål. Kriterier og indikatorer. Versjon 3.0.

Innovasjon Norge (2024) Turistundersøkelsen årsrapport. Feriereisende i Norge 2024.

Innovasjon Norge (2024) Nøkkeltall om norsk turisme. 2024.

Innovasjon Norge (2025) Utenlandske nordlysturister 2025.

Innovasjon Norge (2025) Turistundersøkelsen sommer.

Innovasjon Norge (2025) Destinasjonsledelse i praksis. Versjon 1.0.

Innovasjon Norge Power Bi / SSB (2025) Sysselsatte i reiselivet.

Innovasjon Norge / EY (2025) Verdiskaping i norsk reiseliv i 2024.

Innovasjon Norge (u.å) Kalkulator for sesongsvingninger - GINI-indeks

<https://reiseliv.innovasjon norge.no/artikkel/kalkulator-for-sesongsvingninger-gini-indeks>

Innovasjon Norge (u.å) Overnattingsstatistikk

International Whaling Commission (u.å) Whale Watching Handbook. Designed to support managers, regulators, operators and everyone interested in whale watching. <https://wwhandbook.iwc.int/en/>

Ipsos / Norsk Friluftsliv (2025) Nye tall: dette er det viktigste fritidstilbudet i kommunene

<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18514891/nye-tall-dette-er-det-viktigste-fritidstilbudet-i-kommunene?publisherId=9934295&lang=no>

Ishavskysten friluftsråd (u.å) Hverdagsfriluftsliv for alle. [Hjem - Ishavskysten friluftsråd](#)

Itromsø (07.01.2026) Hotellrom i Tromsø dyrest i hele landet i fjor.

<https://www.itromso.no/nyheter/i/QJoeQR/hotellrom-i-tromsoe-dyrest-i-hele-landet-i-fjor>

Jernbanedirektoratet (2023) KVVU Nord-Norgebanen. (11.09.2025) Hentet 04.02.2026

<https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/kvu-nord-norgebanen/>

Kystverket (2026) Nytt rekordår for cruise i Norge. Pressemelding, NTB 20.01.2026.

<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18776560/nytt-rekordar-for-cruise-i-norge?publisherId=2088704&lang=no>

Kystverket (u.å) Maritim Utslippsmodell <https://www.kystverket.no/klima-og-barekraft/maru/>

Landa-Mata, I., Dybedal, P., Gundersen, V., Knapskog, M., Gundersen, F., Haukeland, J.V., Stokke, K.B., Stange, E., Pettersen, G.R. TØI-rapport 2018 (2024) Bare på besøk? Metoder for integrering av besøksforvaltning i planarbeid.

Lofotposten (2025) Aktivitetsturismen mister fotfestet – tiltak haster! (10.10.2025) Samuelsen, Line. Debattinnlegg. <https://www.lofotposten.no/aktivitetsturismen-mister-fotfestet-tiltak-haster/o/5-29-1239488>

Lovdata (1957) Frilufsloven <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16>

Lovdata (2009) Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven). <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100>

Lovdata (2019) Forskrift om utøvelse av hvalsafari. [Lovdata \(2019\) Forskrift om utøvelse av hvalsafari. https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2019-12-05-1651](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2019-12-05-1651)

Meld. St. 26 (2022-2023). Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn. Klima- og miljødepartementet.

Menon (2024) Destinasjonsanalyse Troms. Menon-publikasjon 159/2024

Meyer, Alexandra. In press. Eksisterende og komande utfordringer ved kortidsleige på kanalar som til dømes Airbnb. Vestlandsforskning.

Miljødirektoratet (2024) To tredelar av utsleppa frå forbruket vårt skjer i andre land. (28.11.2024) <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18337782/to-tredelar-av-utsleppa-fra-forbruket-vart-skjer-i-andre-land?publisherId=17847187&lang=nn>

Miljødirektoratet (2025) Svar på villreinoppdrag 2.1 - Virkemidler for ferdselsregulering med hjemmel i naturmangfoldloven. (E-innsyn)

Miljødirektoratet (u.å) Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker. <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=743§or=-2>

NHO Reiseliv, Norsk Turistutvikling (2024) Årsrapport campingturisme 2024.

NHO Reiseliv (2025) Ti trender for norsk reiseliv. (08.01.2025) Hentet 26.01.2026. <https://www.nhoreiseliv.no/nyheter/2025/ti-trender-for-norsk-reiseliv-i-2025/>

NHO Reiseliv (2025) Nordnorsk reiselivsstatistikk 2024

NHO Reiseliv (2026) Boligmangel bremser rekruttering. NHO Arktis (02.03.2026)

Nordlys 19.12.2024) Turister fyller opp venterommet: – En kraftig ekstra belastning for oss <https://www.nordlys.no/turister-fyller-opp-venterommet-en-kraftig-ekstra-belastning-for-oss/s/5-34-2084272>

Nordlys (29.01.2026) Innkaller til hastemøte i Tromsø. Hentet 01.02.2026. <https://www.nordlys.no/innkaller-til-hastemote-i-tromso/s/5-34-2279459>

Nordlys (13.02.2026) Prøveprosjektet har snudd opp ned på nabolaget – det er helt texas. <https://www.nordlys.no/proveprosjektet-har-snudd-opp-ned-pa-nabolaget-det-er-helt-texas/s/5-34-2284863>

[Nordnorsk debatt \(29.12.2025\) Er det plass til både studenter og turister i studentbyen Tromsø?](https://www.nordnorskdebatt.no/er-det-plass-til-bade-studenter-og-turister-i-studentbyen-tromso/o/5-124-404442)
<https://www.nordnorskdebatt.no/er-det-plass-til-bade-studenter-og-turister-i-studentbyen-tromso/o/5-124-404442>

NordNorsk Reiseliv (2025) Reisefeber – månedlig innsikt. Desember 2025. Side 12.

NordNorsk Reiseliv (2025) Livetracker (utdrag november 2025)

NordNorsk Reiseliv (2025) Markedsstrategi for reiselivet i Nord-Norge og Svalbard 2026-2030

Nordnorsk Reiseliv (2025) Ny film om vintertrafikk for turister. <https://nordnorge.com/en/traffic/>

Nordnorsk Debatt (13.01.2026) Ka faen skjedde med byen min? <https://www.nordnorskdebatt.no/ka-faen-skjedde-med-byen-min/o/5-124-406989>

Norsk Folkehjelp Tromsø (2026) E-postutveksling med Monica Nervik i styret (04.02.2026)

Norsk Klimaservicesenter (2025) Klimaprofil Troms. Oppdatert oktober 2025. Hentet 26.01.2026.
<https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/troms>

Norsk Turistutvikling (u.å) Et stort og mangfoldig marked. Hentet 28.01.2026. [Et stort og mangfoldig marked – Norsk Turistutvikling](#)

Norwhale (u.å) National guidelines for whale watching. <https://www.norwhale.org/en>

NOU 2023:10 Leve og Oppleve

NRK (8. okt 2025) Over halvparten av kontrollerte nordlysbedrifter i Tromsø bryt regelverket
<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/over-halvparten-av-kontrollerte-nordlysturistbedrifter-i-tromso-bryt-regelverk-ifolge-a-krimserveret-1.17602537>

NRK (7. januar 2026) Avinor om Tromsø lufthavn: - Vi tok feil alle sammen.
<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/avinor-setter-i-gang-arbeidet-med-a-planlegge-a-utvide-tromso-lufthavn-1.17718092>

NVE rapport nr. 25 / 2025. Snøskredulykker og oppsummering av snøskredsesongen 2024/25. ISBN: 978-82-410-2499-3

Næringsforeningen i Tromsøregionen (2025) Spørreundersøkelse: Søndagsåpne butikker – hva vil butikkene

Nærings- og fiskeridepartementet (2024) Veikart for reiselivsnæringen.

Opinion (2026) Innbyggerundersøkelse om turismen i Tromsø-regionen. Tromsø kommune.

Opinion / Tenk Tromsø (2026) Turistundersøkelsen Tromsø

PWC (2024) Utkast: Klimautslipp i reiselivet. PWC på oppdrag fra Tromsø kommune.

Regjeringen (2025) Spørsmål og svar om besøksbidrag. 18.12.2025. Hentet 09.02.2026.
<https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/reiseliv/besoksbidrag/id3139795/?expand=factbox3143736>

Regjeringen (2025) Snart får du lov til å kjøre drosje mellom Norge og Finland. (01.12.2025)
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/snart-far-du-lov-til-a-kjore-drosje-mellom-norge-og-finland/id3141537/>

SSB Kommunefakta Tromsø <https://www.ssb.no/kommunefakta/tromso>

SSB Kommunefakta Lyngen <https://www.ssb.no/kommunefakta/lyngen>

Sigrd Engen, Rose Keller, Marit Klemetsen Arneberg, Anne Catriona Mehlhoop, Evert Johannes Mul og Delphin Ruché. (2024) Sporløs nordlysturisme – folkeforskning på nordlysturisme i Tromsøregionen. NINA Temahefte 95 - 2024. Norsk institutt for naturforskning

Sletten, S., Mikalsen, S. & Muladal, R. 2025. Kartlegging av naturområder med stort antall besøkende og mye slitasje og naturkartlegging av utvalgte prioriterte områder. Naturtjenester-rapport 38/2025. 63 s.

Sparebank1 Nord Norge (2025) Konjunkturbarometer for Nord Norge 2025

[Sparebank1 NordNorge \(04.11.2025\) Privat utleie gir milliardinntekter](https://www.kbnn.no/artikkel/privat-utleie-gir-milliardinntekter)
<https://www.kbnn.no/artikkel/privat-utleie-gir-milliardinntekter>

[Standard Norge \(2026\) Høring standard om guidekompetanse.](https://kommentere.standard.no/nb/enquiry/11c02bad-1a5b-41ec-7c09-08de3e3322b0?page=1&pageSize=10)
<https://kommentere.standard.no/nb/enquiry/11c02bad-1a5b-41ec-7c09-08de3e3322b0?page=1&pageSize=10>

Tenk Tromsø (u.å) Tenk Tromsø. <https://tenktromso.no/>

Tenk Tromsø (2025) Årsmelding 2024

Tenk Tromsø (2026) Innfører enveiskjøring ved Fjellheisen. 27.01.2026.
<https://tenktromso.no/nyheter/2026/01/innforer-enveiskjoring-ved-fjellheisen>

Troms Fylkeskommune (2024) Hovedtrekk 2023. Kollektivtrafikken i Troms.

Troms fylkeskommune (2026) Presentasjon i møte i Tromsø kommune 19. januar 2026. Marianne Nilsen, samferdsel Troms fylkeskommune

Tromsø Havn (2023) Cruisestrategi Tromsø Havn 2023-2032. <https://tromso.havn.no/wp-content/uploads/2023/04/Tromso-Havn-Cruisestrategi-2023-2032.pdf>

Troms og Finnmar Fylkeskommune (2023) Sammen om å skape sterke opplevelser. Reiselivsstrategi for Troms og Finnmark 2023-2032.

Troms fylkeskommune (2026) Åpna 30 nybrøyta trafikklommer. 22.01.2026. Hentet 29.01.2026.
<https://www.tromsfylke.no/aktuelt/apna-30-nybroyta-trafikklommer.74314.aspx>

Tromsø kommune (2019) Reiselivsstrategi for Tromsø kommune.

Tromsø kommune (2023) Kommunedelplan for idrett og friluftsliv 2023-2026.

[Tromsø kommune \(u.å\) Bydelsråd og utviklingslag. Hentet 6. januar 2026](https://tromso.kommune.no/politikk/politisk-organisering/bydelsrad-og-utviklingslag)
<https://tromso.kommune.no/politikk/politisk-organisering/bydelsrad-og-utviklingslag>

Tromsø kommune (u.å) Klimagassutslipp i Tromsø (hentet 26.02.2026)
<https://tromso.kommune.no/co2#luftfart>

Tromsø kommune (2024) Kommunedelplan for kulturmiljø 2023-2032. 16. april 2024.

Tromsø kommune (21.02.2024) Bærekraftig reisemål og etablering av reisemålsledelse.
<https://tromso.kommune.no/naering/naeringsutvikling/baerekraftig-reisemal-og-etablering-av-reisemalsledelse>

Tromsø kommune (2026) Veileder nordlysturisme

Tromsø kommune (u.å) Reglement for kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Hentet 13.01.2026 fra <https://tromso.kommune.no/sites/default/files/2024-01/Reglement%20for%20kommunalt%20ra%CC%8Ad%20for%20mennesker%20med%20nedsatt%20funksjonsevne%2C%20vedtatt%2020.12.2023.pdf?v=741>

[Tromsø kommune \(u.å\) Om næringslivet i Tromsø kommune](https://tromso.kommune.no/slik-er-naeringslivet-i-tromso-kommune) <https://tromso.kommune.no/slik-er-naeringslivet-i-tromso-kommune>

Tromsø kommune (u.å) Toaletter (WC) – her finner du dem. <https://tromso.kommune.no/natur-kultur-og-fritid/tur-og-friluftsliv/ut-pa-tur-i-tromso#toaletter>

Tromsø Kommune / Opinion (2026) Syn på turisme i Tromsøregionen. Foreløpig rapport 26.01.2026.

Tromsøregionen mot 2050 (2026) Retningslinjer for nordlys- og fjordturisme – 2025/2026. Veileder for turoperatører.

UiT (2021) Letter of concern.

UN Tourism (2024) UN Tourism: Accessible travel “a game changer” for destinations and businesses. (03.12.2024) Hentet 26.01.2026. <https://www.untourism.int/news/un-tourism-accessible-travel-a-game-changer-for-destinations-and-businesses>

Vatcher, H., Mayette, A. & Rasmussen, M. (2025) Impacts of whale watching vessels on humpback whales and compliance with voluntary guidelines in Skjálfandi Bay, Iceland. International Whaling Commission. Vol. 26 (2025)

Vestland fylkeskommune (u.å) Besøksforvaltning i Vestland. Vestland fylkeskommune. Hentet 2. januar 2026 fra <https://www.vestlandfylke.no/narings--og-samfunnsutvikling/bransjar-og-omstilling/reiseliv/besoksforvaltning/>.

Vestland fylkeskommune (2026). Rettleiar for toleevneanalysar. <https://www.vestlandfylke.no/narings-og-samfunnsutvikling/bransjar-og-omstilling/reiseliv/toleevneanalyse/>

[Visit Tromsø \(u.å\) Retningslinjer for hvalsafari i Tromsø. Hentet fra Visit Tromsø 12.01.2025](https://www.visittromso.no/no/hval-retningslinjer) <https://www.visittromso.no/no/hval-retningslinjer>

[Visit Tromsø \(u.å\) Tilgjengelighet i Tromsø. Hentet fra Visit Tromsø 13.01.2025.](https://www.visittromso.no/no/tilgjengelighet) <https://www.visittromso.no/no/tilgjengelighet>

Wiederstrøm Hotel Consulting (2025) Hotelloversikten - 3. kvartalsrapport 2025. November 2025.

Worum, H. & Myrland, E. Tromsø kommune (2025) Utredning av korttidsutleie i Tromsø. Seksjon for samfunnssikkerhet, næring og eierskap. Mars 2025.

WTTC (2024) Supporting Global Indigenous Tourism. World travel and Tourism Council.

Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over noen av aktørene som har bidratt med innsikt gjennom intervjuer og samtaler. Listen er ikke uttømmende.

Selskap / organisasjon
Tromsø Havn
Avinor Tromsø Lufthavn Langnes
Visit Tromsø Region AS
NHO Reiseliv Arktis
Tromsø guideforening
Troms fylkeskommune – div aktører

Tromsø kommune – div aktører; friluftsrådgiver, næringsrådgiver, kultur, kulturminner,
A-krimssenteret i Troms og Finnmark
Ungdomsrådet
Sommarøy Ersfjordbotn og Skulsfjord utviklingslag
Tromsdalen Bydelsråd
Senter for arbeidskriminalitet
Tenk Tromsø
Politi
Næringsforeningen i Tromsøregionen
Tromsø Sentrum
Ishavskysten Friluftsråd
Tromsdalen bydelsråd
Bilutleie
Tromsø Arctic Reindeer
Guide Gunnar
UiT / Handelshøgskolen
Norsk Institutt for Naturforskning
Bompengeselskap Nord
Midnight Sun Marathon
Naturtjenester i Nord
Polaria
Profio
Best arctic
Norwegian Travel / Fjellheisen
Tromsø Legevakt
Troms turlag
Norsk Folkehjelp Tromsø