



# Cruisestrategi for Vestlandet

Høringsrapport, innspel til handlingsplan

2018

## Innhald

Samandrag og generelle tilrådingar .....	3
Aurland kommune .....	4
Stranda Hamnevesen KF .....	8
Innovasjon Norge Vestlandet .....	10
Bergen og Omland Havnevesen.....	14
NCE Maritime CleanTech .....	17
Europe Cruise Service AS .....	23
Luster kommune .....	27
Ungdomspolitisk utval i Sogn og Fjordane .....	30
Sogn og Fjordane fylkeskommune, planavdelinga.....	31
Lysefjorden Utvikling og Stiftelsen Preikestolen.....	32
Øvre Eide Gård .....	35
Stranda kommune.....	41
Cruise Destination Hardangerfjord .....	42
Cruise Norway .....	43
Molde og Romsdal Havn IKS .....	44
NHO Reiseliv Vest-Norge .....	45
Naturvernforbundet i Eid .....	47
Cruise Lines International Association Europe .....	51
Kerion Neville Gray.....	54
Maritime Bergen .....	56
Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap .....	61
Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane.....	64
Maritime Forum Nordvest .....	66
Ålesundregionens Havnevesen .....	68
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, landbruksavdelinga .....	77
Destinasjon Ålesund og Sunnmøre .....	79
Stavanger Hamn IKS .....	80

## Samandrag og generelle tilrådingar

I denne rapporten ligg alle innspela som kom då handlingsplanen for regional cruisestrategi var på høyring.

Innspela er vurdert i høve til om noko bør endrast eller føyast til i planframlegget. Nokre av innspel har gått i retning av at det er naudsynt med presisering eller omskriving av enkelte moment i handlingsplanen for å få betre fram kva som er meint slik at vi unngår misforståingar. Dette er gjort etter beste evne. Innspel som peikar på direkte feil, er retta opp i strategidokumentet.

### Generelt

Det er motteke 27 høyringsinnspel til handlingsplanen og avsendarane har representert eit breitt spekter av aktørar knytt til cruise: næringsaktørar, hamner, interesseorganisasjonar og kommunar. Høyringsuttalane reflekterer arbeidsgruppa si erfaring frå prosessen, som er at det er betydeleg avstand mellom dei som ynskjer meir cruiseturisme til Norge og Vestlandet, og dei som ikkje deler dette synet. Det er også stor avstand mellom dei som meiner at det er naudsynt med ein eigen strategi og tilknyttande handlingsplan, og dei som meiner at dette er unødvendig.

Arbeidsgruppa har tidligare vist til at det allereie finst ein regional strategi for landbasert reiseliv (Reiselivsstrategi for Vestlandet 2012-2020) og at cruise-strategien skal inkludrast i denne. Arbeidsgruppa understrekar igjen at cruisestrategien ikkje er ein del av ein nasjonal strategi for reiseliv, men ein eigen plan som gjeld Vestlandet. Det finnes i dag ingen nasjonal strategi for cruise, men arbeidsgruppa håpar at arbeidet med strategi og handlingsplan kan utløyse at nokre av problemstillingane som kjem fram kan vere interessant å løfte på eit nasjonalt nivå.

Leikanger, 07.02.2018  
Arbeidsgruppa



# AURLAND KOMMUNE

## Rådmannen

Aurland, 19.12.2017

Trond Amland - 2469 Reiselivsutvikling

Vår ref.  
2014000706-10

Dykkar ref.

Sakshandsamar  
Inge Håvard Aarskog,

Arkiv  
K1 - 025, K2 - P24, K3 -  
&13

## **Vestlandsfylka sin handlingsplan for cruise-strategi 2018 - 2020 - høyring**

### **Formannskapet - 108/17:**

Det er gjort følgjande vedtak i saka:

Aurland kommune slutter seg til høyringsutkastet til Vestlandsfylka sin handlingsplan for cruise-strategi 2018 - 2020.

Med helsing

Inge Håvard Aarskog  
næringssjef



## Sakspapir

Saksnr.	Utval	Møtedato
108/17	Formannskapet	14.12.2017

Arkivsaknr.:	Arkiv	Sakshandsamar	Dato
14/706 - 17/9088	K1 - 025, K2 - P24, K3 - &13	Inge Håvard Aarskog	08.12.2017

### Vestlandsfylka sin handlingsplan for cruise-strategi 2018 - 2020 - høyring

#### Tilråding frå rådmann:

Aurland kommune slutter seg til høyringsutkastet til Vestlandsfylka sin handlingsplan for cruise-strategi 2018 - 2020.

#### Bakgrunn

Handlingsplanen syner tiltak for å få sett i verk den cruisestrategien som vart vedteken av Vestlandsrådet i november 2016. Handlingsplanen er sendt ut på høyring, med høyringsfrist 2. januar 2018. Handlingsplanen vert deretter behandla i kvar av dei fire fylkeskommunane, og deretter vedteken av Vestlandsrådet.

Handlingsplanen femnar om dei to viktigaste innsatsområda innan cruise, som er

- Klima og miljø
- Auka verdiskaping på land

KS-033/16 Vedtak:

«Aurland kommune sluttar seg i hovudsak til framlegget til Cruisestrategi for Vestlandet 2016- 2020.

Det er viktig å arbeida for tiltak som sikrar at cruiseaktivitetane er berekraftige både med omsyn til miljø og verdiskaping.

Arbeidet med landstraumløysing må halde fram.

Vestlandet må bli leiande på å leggja rette for cruisetrafikk på heilårsbasis. Med cruisetrafikk på det nivået ein har i dag er det ikkje ei tenleg løysing å spreia trafikken. Hamner med høg trafikk har og dei beste tilboda på land, og det er viktig at desse tilboda ikkje vert svekka.»

#### Vurdering

Cruise i Aurland kommune er av eit så pass stort omfang og er i kontakt med så mange aktørar, at ein finn denne aktiviteten som vesentleg for mange som bur og driv næringsverksemd i kommunen. Arbeidet som er lagt ned i strategien og handlingsplanen er omfattande, og det er difor viktig at kommunen er kjent med det innhald som er i handlingsplanen og dei konsekvensar dette medfører. Ein felles handlingsplan er eit viktig grunnlag for å kunne handsame fellesinteressene i vestlandsregionen/vestlandsfylka. Innhaldet i handlingsplanen er i hovudsak i tråd med KS-033/16 vedtak, og er slik den ligg føre, eit viktig tiltak som sikrar at cruiseaktivitetane blir meir berekraftige både med omsyn til klima og miljø og auka verdiskaping på land. Det vil på dette grunnlag vera tilrådeleg å slutte seg til høyringsutkastet til handlingsplanen.

#### **14.12.2017 Formannskapet**

Tilleggsforslag:

##### **Tilleggsframlegg frå Monica Gjesdal Larsen**

Hamnene har selv mulighet og oppfordres til å sette tak på antall båter per år, på grunnlag av den samlede miljøbelastningen som er gjeldene per dagsdato.

Hamnene utlyser en miljøkonkurranse der rederiene må dokumentere sin samlede miljøbelastning.

Hamnene velger mellom båtene med best miljøprestasjon.

Rederiene må akseptere at miljødata de oppgir blir gjort offentlig kjent i et miljøregister.

##### **Røysting**

Tilråding frå rådmannen: samrøystes

Tilleggsframlegg frå Monica Gjesdal Larsen: 2 røyster for, 3 røyster mot

#### **FS-108/17 Vedtak:**

Aurland kommune slutter seg til høyringsutkastet til Vestlandsfylka sin handlingsplan for cruise-strategi 2018 - 2020.

#### **Vedlegg:**

Høyring - handlingsplan for cruise-strategi i vestlandsfylka 2018 - 2020

Høyring - handlingsplan for cruise-strategi i vestlandsfylka 2018 - 2020



# Stranda Hamnevesen KF

## Hammesjefen

Saksbehandlar: Rita Berstad Maraak

---

Sogn og Fjordane Fylkeskommune  
Askedalen 2  
6863 LEIKANGER

Vår ref.: 15/965-10

Dykkar ref.:

Arkiv: K2 - U64

Dato: 18.12.2017

### **Innspel - Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandsfylka 2018 – 2020**

Gjeld høyringsutkast pr. oktober 2017.

Innleiingsvis så viser vi til tidligare innspel til arbeidet med cruisestrategi og handlingsplan, datert 26.05.2016, og 14.08 2017.

#### **Oppsummert:**

Med bakgrunn i ny stortingsmelding for reiseliv og det faktum at cruise no vert rekna som ein del av norsk reiseliv, så har ein eigen cruisestrategi og handlingsplan for Vestlandet mindre praktisk nytte. Vidare kan det synes utfordrande og komplisert å iverksetje ein eigen cruisestrategi og handlingsplan berre for Vestlandet - det er fortsatt uklart kven som skal eige og drive fram «prosjektet»  
Cruise skal vere ein del av ein felles norsk reiselivsstrategi, på lik linje med anna landbasert reiseliv. Turisme må ikkje sjåast på som ein trussel, men eit verktøy for vidare utvikling.  
Næringsmiddelindustri og turisme er det vi skal leve av i framtida, både i Norge, på Vestlandet og i mange mindre bygdesamfunn.  
Cruise Norway AS, Cruise Europe og Innovasjon Norge har mykje kunnskap om cruisebransjen og må i mykje større grad kome med innspel til Vestlandsrådet.

#### **Utfordringsbiletet:**

Det har oppstått ein uheldig miljødebatt om cruise- og turisttrafikken på Vestlandet, der det vert skapt eit bilete av at det er for mange skip og passasjerar spesielt i Vestlandsfjordane, og at desse legg att for lite pengar. Utan lokalt forankra strategiar i dei ulike kommunene, er det vanskelig å få framdrift og avklaringar i saker som gjeld natur, miljø, og næringsutvikling. Miljøpresset er uklart og dette kan tilslutt føre til utfordringar når det gjeld eiga næring.  
Media og miljøvernorganisasjonane bidreg til eit høgt press på myndigheitene og skaper ofte store, og forståeleg nok tabloide overskrifter. Dette igjen legg press på myndigheitene for å regulere trafikk, infrastruktur og utslepp knyttet til cruisetrafikken.

#### **1.Utgreiing om kva type energibruk som vil være framtida i cruisenæringa**

Nasjonal utgreiing på energibruk for cruisenæringa er viktig. Ansvaret for ei utgreiing må ligge til Innovasjon Norge som har god kjennskap til cruisebransjen. Øvrige samarbeidspartnarar må vere Sjøfartsdirektoratet, DNV-GL, miljøvernorganisasjonar, Klima- og miljødepartementet, Cruise Norway AS og Cruise Europe.

Sesongen i fjordområda er svært kort og miljøinvesteringar vert kostbare og eit utfordrande reknestykke - men kan verte nødvendig. Når det gjeld landstraum så er det pr. i dag ikkje nok tilføring av straum i området og det må leggjast til rette for nok kapasitet, noko som kan vere teknisk vanskelig og kostnadskevjangde.

Cruiseskip har behov 60 Hz og skal det tilretteleggjast for landstraum til cruiseskip så må dette vere ein internasjonal dugnad.

Det må takast ei ny kartlegging av og vurdering av statlige virkemiddel når det gjeld ulike miljøtiltak.

## **2. Konsekvensanalyser av cruisehamner med stor trafikk**

Er heilt nødvendig og ansvar må ligge til kommune, hamn, destinasjon.

Konsekvensanalyser for området rundt Geirangerfjorden er allereie under arbeid gjennom initiativet «SUSTRANS» - som er eit beslutningsverktøy for bærekraftig transportsystem i Geirangerfjorden.

Er finansiert av Norges Forskningsråd under leiing av NTNU og eit samarbeid med Høgskolen i Volda, Sintef og Universitetet i Bonn. Målet er å framskaffe kunnskap om dagens transportsystem og utfordringar i området for å skaffe eit beslutningsgrunnlag for å iverksetje dei rette tiltaka.

## **3. Regional og samordna beredskapsplan for cruisetrafikk**

Dette er Fylkesmann sitt ansvar og må prioriterast

## **4. Ny hamne- og farvasslov**

Lova er under revisjon og frist for rapport er sett til 1.mars 2018. Ein er ikkje samd i at lova i dag vert tolka ulikt når det det gjeld mottakplikt. Ansvar må ligge til hamnene og hamnene sine eigarar, Kystverket, Norsk havneforening og KS Bedrift hamn.

## **5. Nasjonalt miljøvederlag**

Nasjonalt miljøvederlag må gjelde for alle tilreisande- og turistar. Ein er ikkje samd i forslag til tiltak. Ein oppfattar det som forskjellshandsaming å stramme inn overfor cruisenæringa/ internasjonal skipsfart utan å ta omsyn til nasjonal skips- og båttrafikk, bil- og busstrafikk, forureining frå landbruk, husholdning og anna. Jfr. alminneleg forvaltningsrett (krav til sakleg grunnlag til forskjellshandsaming) og EØS-avtalen sitt forbod mot direkte eller indirekte nasjonalitetsbasert forskjellsbehandling.

## **6. Sjøfartsdirektoratet sin 9 konkrete tiltak for å redusere utslepp og dei negative påverknande av miljøet i dei tre Verdsarvfjordane**

Verdsarvfjordane vert skadelidande med hensyn til næringsutvikling og busetnad dersom dei foreslegne miljøtiltaka kun skal gjelde her. Ein må vokte seg vel for at små bygder vert «transittbygder» for trafikk som berre køyrer igjennom dersom cruiseskip vert flytta til andre hamner. Dagens ECA grense ligg på 62 breiddegrad (Emission Control Area) Denne grensa må utvidast med umiddelbar verknad til å gjelde alt norsk farvatn.

Vi viser til Stranda hamnevesen si uttale datert 04.09.2017 som både Stranda kommune og Aurland kommune har slutta seg til. Uttalen er sendt til Klima- og miljøminister og til Sjøfartsdirektoratet, samt som innspel i høyringa til statsbudsjettet.

Stranda hamnevesen KF meiner at miljøkrav som er planlagt å gjelde for Verdsarvfjordane utan tvil må gjelde for resten av landet og alle norske hamner. Det vil gje større miljøeffekt og ein vil unngå konkurransevriding mellom ulike destinasjonar.

Stranda hamnevesen KF er positiv til fornuftige og kloke reguleringar som er basert på fakta. Når ein har fakta, kan ein skaffe seg verktøy for å gjere dei rette tiltaka. Regjeringa må bruke nødvendig tid til å forankre slike miljøtiltak med destinasjonane, lokalsamfunna og næringa, samt ha størst mulig fokus på ei bærekraftig og verdiskapande utvikling.



Stranda hamnevesen KF meiner at cruiseturisme er svært viktig for framtidig verdiskapning og attraktive arbeidsplassar. Denne næringa gir store positive ringverknadar - Ikkje berre for lokalsamfunna, men for heile landet. Ein må derfor finne ein god balansegang der både miljø, sikkerheit og næringsutvikling blir teke vare på.

### **7. EPI – Environmental Port Index**

Det er viktig å etablere ein metode for å måle skip sine miljømessige fotavtrykk i hamn på same måte som ESI ( Environmental Ship Index ). Nokre hamner, DNV-GL m. fl har etablert eit samarbeid for å utvikle Environmental Port Index ( EPI ) med det formål at cruiserederi må synleggjere at dei tek miljø på alvor og bidreg til å redusere miljømessige fotavtrykk.

Forslag til ansvarleg og organisering er opp til deltakarane i prosjektet. Pr i dag er dette Bergen og Omland Havnevesen.

### **8. Reiselivsmonitor**

Kan ikkje sjå behovet for endå ein ny Reiselivsmonitor, sidan ein i dag har Innovasjon Norge, Cruise Norway AS, Cruise Europe, Fjord Norge, NCE, lokale destinasjonsselskap, Norsk hamneforening og KS Bedrift AS.

Det ein må sørgje for å ha fokus på organisatoriske barrierar, nettverk, samhandling, løysningar, forretningsmulegheiter, merkevarebygging mm.

### **9. Betre faktagrunnlag om cruisetrafikken si innverknad på miljø og klima i regionen**

Ein meiner at dette behovet vert dekt gjennom prosjekt som allereie er under arbeid. Viktig med koordinering og bearbeiding av fakta innsamla av ulike institutt, organisasjonar og bedrifter. Ein nemner SUSTRANS, MENON, Sjøfartsdirektoratet, Vestlandsforskning, ulike miljøvernorganisasjonar mm.

### **10. Kunnskap frå ”best practice” reisemål**

Dette ansvaret må ligge til Innovasjon Norge, Cruise Norway AS, Cruise Europe, hamner og destinasjonar

### **11. Retningslinjer for ei meir miljøvenleg landstransport knytt til cruisetrafikken**

Dette må synleggjerast gjennom eigarmelding i dei ulike kommunene. Cruise Norway AS har utarbeidd egne kvalitetsretningslinjer for hamner og destinasjonar.

### **12. Fellesgodefinansiering**

Dette må vere opp til kvar einskild kommune, hamn og destinasjon korleis ein vil løyse dette.

Venleg helsing  
Stranda hamnevesen KF

Rita Berstad Maraak  
Hammesjef

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Stranda kommune og har derfor ikkje signatur.*

## **INNSPILL TIL HANDLINGSPLANEN «CRUISETSTRATEGI FOR VESTLANDSFYLKA 2018-2020»**

Vi takker for muligheten til å komme med innspill til handlingsplanen for Cruisestrategi for Vestland fylke 2018-2020.

Vårt oppdrag:

Innovasjon Norge har flere oppdragsgivere og mange ulike oppdrag. Felles for alle våre oppdrag er at vi skal bidra til langsiktig og bærekraftig verdiskaping og næringsutvikling i Norge.

Innovasjon Norge bidrar til nyskaping i næringslivet, utvikling i distriktene og utvikling av konkurransedyktige norske bedrifter. Innovasjon Norge profilerer norsk næringsliv og Norge som reisemål.

Vårt oppdrag på cruise omhandler primært:

- Bidra til produktutvikling med mål om økt verdiskaping
- Involvere norsk leverandørindustri med mål om økt verdiskaping
- Bidra med kunnskap, fakta og kompetanse
- Stimulere til flere snu havn operasjoner i Norge

Innovasjon Norge er også blant avsenderne av «Mot et bærekraftig Reiseliv - Veikart fra reiselivsnæringen i Norge». Bærekraft med fokus på det sosiale, miljømessige og de økonomiske aspektene er plattformen for alt vårt arbeid.

## **Innspill til handlingsplanen:**

Innovasjon Norge deler handlingsplanens mål om at «Cruiseturismen skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein bærekraftig måte slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønnsemd i regionen».

Våre kommentarer og innspill:

### **1. Innsatsområde miljø & klima**

#### Tiltak 1. Utgreing av kva type energibruk som vil være fremtida i cruisenæringa.

Innovasjon Norge stiller seg litt uforstående til dette punktet da det er allment kjent hvilke teknologier som er blitt brukt på skip bygd seneste år og som skal brukes på skip som er planlagt i perioden frem mot 2025. Dette er skip som normalt vil være i drift de nærmeste 20-30 år. Teknologien utvikler seg kontinuerlig og per i dag er det Scrubberløsninger og LNG som er det som i all hovedsak benyttes for å redusere både globale og lokale utslipp fra cruiseskip.

#### Tiltak 2. Konsekvensanalyse av cruisehamnar med stor trafikk.

Innovasjon Norge deler handlingsplanens mål med å se på en destinasjons totale belastning samlet. Innovasjon Norge er allerede godt i gang med arbeidet med å implementere spesifikke cruisekriterier i ordningen «Merket for bærekraftig reisemål».

#### Tiltak 5. Nasjonalt miljøvederlag

Dette er politisk spørsmål og Innovasjon Norge kan ikke inngå som samarbeidspartner for dette tiltaket.

#### Tiltak 7. EPI – Environmental Port Index

Et godt initiativ og bra å få tilgang til dokumentasjon rundt utslipp til sjø, luft, avfallshåndtering og energibruk. I utgangspunktet støtter vi tiltaket der man differensierer på avgifter basert på hvilket «fotavtrykk» det enkelte skip etterlater seg. Ettersom cruiseindustrien er en global industri mener vi at det er viktig at dette ikke kun blir en ordning for utvalgte havner, men noe som alle norske cruisehavner kan benytte seg av. Til informasjon finnes det i dag også en rekke andre lignende løsninger globalt som gir rabatt.

### Tiltak 8. Reiselivsmonitor

Innovasjon Norge er positiv til gode data rundt cruisetrafikken som opererer i Norge. Det er en næring vi når det kommer til anløp, passasjertall, nasjonalitet og nasjonalt forbruk har god oversikt over. I tillegg er det også gjort undersøkelser som har kartlagt statlig og kommunale avgifter og vederlag i forbindelse med anløp. Innovasjon Norge mener at disse dataen har sin naturlige plass i det nylig utviklede dashbordet: [www.visitnorway.no/innsikt](http://www.visitnorway.no/innsikt) på lik linje med andre segmenter.

### Tiltak 10: Kunnskap frå «best practice» reisemål

Vi deler handlingsplanens tiltak rundt å tilegne oss kompetanse fra andre steder som har cruisetrafikk og som vi kan ha noe å lære av.

Det finnes i dag en rekke internasjonale konferanser med klima og miljø som hovedtema. Dette er ikke kun en utfordring i Norge. Innovasjon Norge er usikker på om en nasjonal norsk konferanse vil tilføre så mye nytt. Det er politikerne som må ta ansvaret for lover og rammebetingelser og de burde i større grad delta på de arenaer der dette allerede diskuteres og internasjonale ressurser allerede er tilstede.

## **2. Innsatsområde verdiskaping**

### Tiltak 1: Støtte utvikling av nye attraksjoner og opplevinger i regionen

Innovasjon Norge er positiv til ny næringsutvikling og utvikling av nye og eksisterende attraksjoner som kan bidra til økt lokal verdiskaping og som bidrar positivt til sysselsetting.

### Tiltak 2: Lokale leveranser til cruiseskip i regionen

Dette foregår til en viss grad allerede på matsiden, men har betydelig større potensiale.

Innovasjon Norge mener at handlingsplanen i alt for liten grad tar hensyn til en betydelig norsk leverandørindustri i tillegg til mat og at dette tiltaket dermed blir for snevert. Dette kan for eksempel være skipsverft, møbelprodusenter og andre teknologibedrifter i regionen, men også nasjonalt.

Tiltak 4. Fleire snuhavnsløp til Vestlandsregionen

Innovasjon Norge deler målet om flere snuhavnsløp da dette vil øke den landbaserte verdiskapingen. Dette gjelder ikke bare på Vestlandet, men også nasjonalt. Innovasjon Norge vet at det er allerede i gang et forarbeid for å kartlegge mulige nasjonale snuhavner og at dette initiativet er tenkt organisert i et nettverk.

Med vennlig hilsen

Innovasjon Norge

\_\_\_\_\_

Bodil P. Hollingsæter

Direktør

Møre & Romsdal

\_\_\_\_\_

Nina Broch Mathisen

Direktør

Sogn og Fjordane  
og Hordaland

\_\_\_\_\_

Kari Holmefjord Vervik

Direktør

Rogaland



Vår dato: 21. desember 2017  
Emnekode.: EHAV-6343  
Vår ref.: 201611845-5  
Saksbeh.: Sandra Diana Bratland  
Telefon: 55 56 89 73  
E-post: Sandra.bratland@bergenhavn.no  
Deres ref.:

Sogn og Fjordane fylkeskommune  
Askedalen 2  
6863 LEIKANGER

## **INNSPILL TIL HANDLINGSPLAN– utkast pr oktober 2017 Cruisestrategi for Vestlandfylka 2018-2020**

Takk for invitasjon til å komme med innspill til utkast til handlingsplan per oktober 2017.

Bergen er Norges største cruisehavn. De siste ti år dvs fra 2007 til 2017 har antall anløp til Bergen økt med 36% fra 231 anløp i 2007 til 315 anløp i 2017 – en gjennomsnittlig økning per på 3,6% per år. I samme periode har antall passasjerer økt med 161% fra 199.000 passasjerer i 2007 til ca 520.000 passasjerer i 2017 – en gjennomsnittlig årlig økning på 16%.

Skipene blir større og større og for Bergen sitt vedkommende vil det største skipet mht antall passasjerer, komme i 2020 når P&O Cruises ankommer med 5200 pax om bord. Utviklingen går i rivende fart og det er derfor viktig å ta grep nå for å sikre en bærekraftig utvikling fremover og en god balanse mellom cruisegjester, landbaserte besøkende og lokalbefolkningen.

Når det er sagt, har Bergen allerede innført et midlertidig tak på 4 skip per dag og/eller 9000 passasjerer – det som kommer først. Vi respekterer eksisterende bookinger, men taket har fått umiddelbar effekt ved at vi allerede har måttet si nei til henvendelser på fulle dager.

Utkastet skisserer flere gode forslag til tiltak som BOH stiller seg bak. BOH ønsker å bidra til at cruiseturismen i Bergen og i Vestlandfylkene er mest mulig bærekraftig, både med hensyn til sosial bærekraft, økonomisk bærekraft og miljømessig bærekraft og som Norges største cruisehavn ønsker vi å komme med noen innspill:

### **1. INNSATSOMRÅDE MILJØ OG KLIMA**

*Strategiar, miljø og klima side 5:*

Vedr kulepunkt om landstrøm: «Greie ut om ein skal leggje til rette for landstraum eller anna form for ikkje-fossil energibruk i regionen.» Her mener vi at formuleringen er noe passiv og at for å følge opp politiske vedtak så må legges til rette for landstrøm der det er mulig eller annen form for ikke-fossil energibruk i regionen. Vi referer bl.a til at Bergen har som mål å være fossilfri fra 2030.

Vi foreslår også at det i tillegg til eksisterende tiltak, tilføres 2 nye punkter:

1. Arbeide for at det blir etablert landstrøm til cruiseskip i regionen
2. Støtte havnene sitt arbeid med å sikre bedre spredning av trafikken, ved f.eks å innføre begrensning på antall besøkende/skip per dag. I dette ligger en helhetsvurdering av de tilreisende inkludert landbasert trafikk.
3. Arbeide for at spredning av fremmede arter forhindres ved å etablere en felles politikk for skutevask

*Tiltak 1: Utgreiing om kva type energibruk som vil vere framtida i cruisenæringa*

I utgangspunktet vet vi mye om dette temaet. Erfaringer fra Grønt Kystfartsprogram, fra utredningsarbeid i Norske Havner og mange andre kilder gir et tydelig bilde.

Det beste eksisterende alternativet for nullutslipp for eksisterende skip er landstrøm når skipet ligger til kai.

På bakgrunn av dette ser vi ikke behovet for en nasjonal utredning.

*Tiltak 2: Konsekvensanalyse av cruisehamnar med stor trafikk.*

Vi er positive til en konsekvensanalyse hvor man også inkluderer ringvirkningene fra cruise, - altså næringsperspektivet.

*Tiltak 6: Sjøfartsdirektoratets anbefalinger*

BOH anbefaler at tiltakene som iverksettes også må gjelde for andre områder enn UNESCO-fjordene.

*Tiltak 7: EPI – Environmental Port Index*

Cruisestrategien for Vestlandet bør legge til grunn at EPI innføres i alle havner.

*Tiltak 8: Reiselivsmonitor*

Det henvises til forskningsprosjektet «Sustainable cruises». Vi trenger informasjon om dette prosjektet for å kunne ha noen synspunkter ang dette.

*Tiltak 9: Miljøeffekt av cruiseanløp*

Når EPI er innført, vil det ikke være behov for dette tiltaket. Målet er at EPI vil dekke dette behovet.

*Tiltak 12: Fellesgodefinansiering*

I innholdsbeskrivelsen presiseres det at bedre tilrettelegging av infrastruktur er nødvendig, for å lette den negative innvirkningen av masseturisme på eksisterende infrastruktur. Vi er positive til at det undersøkes om det er mulig å innføre en avgift eller et vederlag som skal benyttes til bedre tilrettelegging. Det er dog viktig at en slik type avgift må være ikke-diskriminerende ved at alle brukerne skal betale for det; fremfor at ett segment skal betale for goder som alle benytter.

## **2. INNSATSOMRÅDE VERDISKAPING**

*Tiltak 4: Kartlegge kva som må til for at aktuelle hamner i regionen dvs. Stavanger og Bergen, kan etablere seg som smuhavner og trekkje til seg flere smuanløp.*

Et snuhavnsanløp er utrolig viktig for å påvirke til mer bærekraft i Vestlandsregionen. Gjennom målrettet og langsiktig arbeid, har Bergen etablert seg som en solid snuhavn for cruiseskip. Det har vært særs viktig at Viking Ocean Cruises har etablert hjemmehavn i Bergen. Ved et snuhavnsanløp skifter skipet passasjerer. I noen tilfeller reiser/kommer passasjerene med charterfly og utskiftningen foregår samme dag. I andre tilfeller ligger skipet inne minst 2 dager og det benyttes rutefly. Sistnevnte anløp er den type snuhavnsanløp som bidrar til størst økonomisk bidrag i regionen da gjestene tradisjonelt ankommer byen og regionen noen dager før og benytter seg av lokale overnattingsmuligheter, kulturtilbud mm. På samme måte for avstigende gjester. Vi er derfor positive til at kriterier for en god snuhavn kartlegges ytterligere.

Oversikt over snuanløp fra Bergen Havn:

<b>SNUANLØP 2018</b>	<b>Anløp</b>	<b>Dager</b>
Viking Sun	6	17
Viking Star	4	12
Viking Sea	5	15
Viking Sky	6	18
Le Boreal	3	4
Le Laperouse	2	3
Costa Favolosa	1	3
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>68</b>

<b>SNUANLØP 2019</b>	<b>Anløp</b>	<b>Dager</b>
Bremen	1	1
Costa Favolosa	2	2
Hanseatic Nature	1	2
Le Boreal	1	2
Le Champlain	1	2
Le Dumont D'Urville	2	2
Scenic Eclipse	2	2
Viking #6	6	16
Viking Sea	6	18
Viking Sky	8	22
Viking Sun	5	15
<b>TOTAL</b>	<b>35</b>	<b>86</b>

Med hilsen  
BERGEN OG OMLAND HAVNEVESEN

Johnny Breivik  
havnedirektør

Sandra Diana Bratland  
Markedsansvarlig Cruise



**Fra:** Tora Myklebust <tora@maritimecleantech.no>  
**Sendt:** fredag 22. desember 2017 11:25  
**Til:** Postmottak Sentraladm  
**Kopi:** Marie Launes; Hege Økland  
**Emne:** NCE Maritime CleanTech, Innspel Cruisestrategi for Vestlandfylka  
**Vedlegg:** NCE MCT Innspel Cruisestrategi for Vestlandfylka.pdf

Hei,

NCE Maritime CleanTech (NCE MCT) arbeider for reinare og meir energieffektiv skipsfart, og har med sine 75 partnerar eit sterkt industrielt miljø med teknologisk- og marknadsmessig kompetanse. Det er sett ned ei eiga ressursgruppe i NCE MCT som har særskilt fokus på å bidra til utvikling av ei grønare cruisenæring. Me ønskjer difor å gi innspel på strategiar og tiltak som er relevante for gjera cruisenæringa meir berekraftig sett i eit miljø- og klimaperspektiv, og vil difor koma med innspel til utkast til handlingsplanen per oktober 2017. Vennlegast sjå vedlegg.

Med ynskje om ei riktig god jul og eit grønt godt nytt år!

Mvh  
Tora

**Tora Haslum Myklebust**  
Prosjektleder Innovasjon / Project Manager Innovation  
NCE Maritime CleanTech  
Phone: + 47 412 17 024

[www.maritimecleantech.no](http://www.maritimecleantech.no)





# INNSPEL TIL HANDLINGSPLAN– utkast pr oktober 2017

## Cruisestrategi for Vestlandfylka 2018-2020

NCE Maritime CleanTech (NCE MCT) arbeider for reinare og meir energieffektiv skipsfart, og har med sine 75 partnerar eit sterkt industrielt miljø med teknologisk- og marknadsmessig kompetanse. Det er sett ned ei eiga ressursgruppe i NCE MCT som har særskilt fokus på å bidra til utvikling av ei grønar cruise næring. Me ønskjer difor å gi innspel på strategiar og tiltak som er relevante for gjera cruise næringa meir berekraftig sett i eit miljø- og klimaperspektiv, og vil difor koma med innspel til utkast til handlingsplanen per oktober 2017.

Cruiseindustrien er ein av dei raskast vaksande sektorane innanfor internasjonalt reiseliv, og det er stor nybyggingsaktivitet hos fleire av dei leiande cruisereiarlaga. Næringa får med sin sterke vekst ei aukande merksemd knytt til sitt miljø- og karbonfotavtrykk. Utslepp til luft og sjø frå cruiseskip er eit stort problem for destinasjonar, hamner og fjordar, og det er viktig å setta i gong effektive og langsiktige tiltak for ein grønar cruise fart.

Som det vert peika på i handlingsplanen har fylkeskommunane eit stort ansvar for å leggja til rette for meir miljø- og klimavennleg cruise fart, og me ser svært positivt på at vestlandfylka no utarbeider ein handlingsplan til cruise strategien der miljø og klima spelar ei sentral rolle.

### Innspel til «Innsatsområde, miljø og klima»

#### **Strategiar, miljø og klima**

Vestlandsregionane har som mål å vera det mest berekraftige reisemålet i Europa. Dette krev offensive handlingsplanar. Me meiner at følgjande formulering i handlingsplanen om landstraum er for passiv; *greie ut om ein skal leggja til rette for landstraum eller anna form for ikkje-fossil energibruk i regionen* og foreslår

Det bør i tråd med gjeldande Stortingsvedtak; *Stortinget ber regjeringa i samarbeid med havneierne lage en helhetlig plan for økt bruk av landstrøm i norske havner, herunder finansiering og virkemidler for å oppnå dette* leggast til rette for lade- og landstrøm der dette er mogleg. Dette vil også vere eit viktig tiltak for å nå Bergen si målsetjing om å vere fossilfri innan 2030.

Me foreslår også å ta inn følgjande tiltak:

- **Arbeide for å få på plass land- og ladestrømanlegg for cruiseskip**

### Innspel til tiltak

#### **Tiltak 1: «Oppmode om at det vert iverksett ei nasjonal utgreiing med konkrete tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruise næringa»**

Framtidens cruiseindustri vil ha behov for landstraumanlegg (som har kapasitet til å også lade batteri), samt infrastruktur for LNG og hydrogen. Industrien har allereie god innsikt i denne tematikken i dag, og NCE Maritime CleanTech, Sjøfartsdirektoratet og fleire andre kjelder vil kunne bidra med både innsikt og tilrådingar. Me ser difor ikkje behov for ei nasjonal utgreiing. Prinsipielt må det offentlege i sine innkjøpsstrategiar og kravspesifikasjonar arbeida for å stille funksjonskrav og ikkje teknologikrav. Til dømes kan destinasjonar stille krav til nullutslepp i hamn og fjord. Dette kan løysast med tilgjengeleg teknologi i dag. Til dømes har Colorline sitt nye fartøy Color Hybrid installert

batterikapasitet som tillèt at fartøyet kan gå inn og ut av skjergarden utanfor Sandefjord på straum. Tilsvarande har Los Angeles krav til nullutslepp i hamn (sjekk referanse!)

På bakgrunn av ovanstående ser me ikkje behovet for ei nasjonal utgreiing, men anbefaler i staden ein dialog med ulike kompetansemiljø.

## **Tiltak 2: «Konsekvensanalyse av cruisehamner i regionen med stor trafikk»**

Me ser at ei slik analyse kan vera nyttig. Mykje av informasjonen som trengs kan allereie vera tilgjengeleg, hjå aktørar som Cruise Norway og hjå hamnene.

## **Tiltak 4: «Påvirke til at revidert Hamne- og farvasslov er tydeleg på lokal mynde og ikkje gjev grunnlag for ulik tolking»**

Avgrensing av tal på skip i hamn er eit god tiltak som vil ha ei positiv effekt på luftkvaliteten på dagar kor det er varsla overskridingar av grenseverdiane i hamna.

Det vert reist tvil til om å avvise skip er ein berekraftig tiltaksmetode ift. andre moglege tilgjengelege tiltak, særleg sidan det har lite påverknad på totalutslepp per år. Skipa vil ha ulik teknologi, og ein «miljøversting» kan gjera like mykje skade som 10 skip med oppdatert teknologi på miljøsidea.

Langsiktige tiltak må på plass for å redusere årsmiddel av NO<sub>2</sub> konsentrasjonar. Det må også utarbeidast tydelege retningslinjer for korleis slike avgrensingar nærmare skal praktiserast og regulerast. Me meiner det vil vera formålstenleg å sjå denne metoden i samanheng med andre tiltak, for eksempel det planlagde miljøindekssystemet for cruiseskip (EPI), slik at skip med mindre utslepp får føregangsrett i situasjonar der talet på skip i hamn må avgrensast.

Me oppmodar også Vestlandfylka om å vurdera kor vidt eit tak på skip i hamn øydelegg forretningsmodellen som Enova har lagt opp til i forhold til finansiering av landstraum.

## **Tiltak 6: «Sjøfartsdirektoratet sine 9 konkrete tiltak for å redusere utslepp og dei negative påverknadane av miljøet i dei tre Verdsarvfjordane»**

NCE Maritime CleanTech skal gi innspel til denne rapporten. Som Vestlandfylka vil me også oppmoda om at tiltaka som vert anbefalt av Sjøfartsdirektoratet skal innførast på nasjonalt nivå for større positive miljø- og klimaverknader og for å unngå konkurransevriding.

## **Tiltak 7: «EPI – Environmental Port Index»**

For å få fart på miljøteknologiarbeidet treng ein både pisk og gulrot. Regelverket må piske fram dei miljøvennlege teknologiane og gulrota må gjera det attraktivt for bedriftene å satsa. Me stiller oss svært positive til Bergen hamn sitt initiativ for å få på plass ein EPI-modell for norske hamner, der dei mest miljøeffektive skipa får ein økonomisk fordel. Me oppmodar dei ansvarlege for handlingsplanen til å sikre at tiltaket vert tatt i bruk i alle cruisehamner.

### **Tiltak 9: «Sikre oppdatert kunnskap om effektar og kva cruiseanløp til regionen betyr for avfalls- og klimautslepp til sjø og luft»**

Ein måte å sikre oppdatert kunnskap vil vera å få cruisereiarlaga til å rapportera på miljø. Me foreslår at Vestlandsfylka i sitt arbeidet med å påverka utforminga av ny hamne- og farvasslov som nemnd i tiltak 4, kjem med eit forslag om å innføra eit eige felt om utslepp/teknologi i anløpsskjema.

### **Andre tiltak som kan bidra til meir effektive miljøtiltak for cruiseskip**

Mobilitet ligg i cruiseindustrien sin natur. Strengje miljøkrav i ei hamn, kan føra til at skipa flyttar seg til hamner med mindre strenge krav. I tillegg stiller det krav til koordinering når hamnene tar på seg store investeringar i infrastruktur for nye energiberarar. Fleire aktørar har lansert ideen om eit nasjonalt hamnemynde tilsvarande som Avinor, altså eit «Havinor» som eit overordna organ som har ansvar for å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av hamner for sivil sektor. Det bør vurderast om ei slik ordning også skal støttast i cruisestrategien for Vestlandsfylka.

**Fra:** Endre Høgalmen [Endre.Hogalmen@sfj.no]  
**Til:** Driftstenesta - arkiv []  
**Kopi:** Ingeborg Lysne Mcevoy [Ingeborg.Lysne@sfj.no]  
**Sendt:** 29.12.2017 11:15:30  
**Emne:** Handlingsplan for cruisestrategi 2018-2020 - ny høringsfråsegn  
**Vedlegg:** image001.png; image002.jpg

Hei

Fint om de kan føre denne på den saka der vi mottek fråsegner til handlingsplanen for cruise.

Med helsing  
Endre Høgalmen  
ass. fylkesdirektør for næring og kultur  
Sogn og Fjordane fylkeskommune  
Askedalen 2, 6863 Leikanger  
[www.sfj.no](http://www.sfj.no) | [Endre.Hogalmen@sfj.no](mailto:Endre.Hogalmen@sfj.no)  
sentralbord: +47 57638000 | mob: +47 95207789

---

**Fra:** Ole Inge Gjerald  
**Sendt:** 29. desember 2017 10:01  
**Til:** Endre Høgalmen  
**Kopi:** Tore Eriksen  
**Emne:** Handlingsplan for cruisestrategi 2018-2020 - ny høringsfråsegn

Hei Endre,

Eg vidaresender på vanleg måte motteken fråsegn til handlingsplanen for den regionale cruisestrategien 2018-20. Eg har stadfesta at denne er motteken hjå oss, og medelt til avsendar at fråsegna er vidaresend til saksansvarleg ved vår nærings- og kulturavdeling for handsaming. Du syter for at Ingeborg og ev. andre som arbeider med innkomne fråsegner får denne, og at fråsegna vert kopla opp mot saka i ESA.

Minner også om førre fråsegn som eg vidaresende 19.12., frå Stranda kommune, og at denne også skal registrerast hjå dykk tilsvarande. Eventuelle fråsegner som måtte kome no dei første dagane på nyåret sender eg berre på same måten over til deg, og eg involverer såleis ikkje Møre og Romsdal i dette sidan det er så avgrensa tid denne høringsperioden varer no.

Framleis god jul og god nyttårshelg til deg!

Med venleg helsing  
Ole I. Gjerald  
Sekretariatet



Mob.tlf.: 40857025  
E-post: ole.i.gjerald@sfj.no  
www.vestlandsraadet.no

---

**Fra:** Morten Kinn [<mailto:MKinn@europeancruise.no>]

**Sendt:** onsdag 27. desember 2017 23:49

**Til:** Ole Inge Gjerald <[Ole.I.Gjerald@sfj.no](mailto:Ole.I.Gjerald@sfj.no)>

**Emne:** Cruisestrategi for Vestlandfylka 2018-2020 - Høringsuttalelse

God dag

Ser av Vestlandrådets sider at du er sekretariat for rådet. Sender derfor høringsuttalelsen til deg.

European Cruise Service representerer flesteparten av cruiserederiene hvis skip besøker Norge.

I 2018 vil det gjelde over 1700 anløp.

Vi har ikke fått strategien eller handlingsplanen til høring før nå.

Bergen Kommune har også vedtatt en strategi for cruise. Når denne strategien ble utarbeidet ble heller ingen som arbeider med cruise tatt med på råd.

Det er også samme person som har utarbeidet begge strategiene. Han er ikke opptatt av cruisenæringen spesielt, men derimot den landbaserte turistnæringen (som cruiseturistene er en viktig, men liten del av)

Begge strategiene hadde blitt mer korrekte i faktabeskrivelsene hvis noen i cruisenæringen hadde blitt med i utarbeidelsen.

Begge strategiene bærer preg av at kildene til kunnskap har vært presse og kringkasting.

Vi synes allikevel det er ganske interessant at så mange administrative og politiske nivåer interesserer seg for cruise og at alle vil lage seg sine egne regler:

Havn

Kommune

Fylke

Vestlandsrådet

Regjeringen

Stortinget

Men det kan jo bli mange innspill å forholde seg til for cruiserederiene.

Vi vil allikevel kommentere de enkelte punktene:

### Miljø og klima

Tiltak 1: Dette er et tiltak som går under kunnskapsinnsamling. I Norge har vi Sjøfartedirektoratet som har mye av slik kunnskapsinnsamling. Skiinner ikke hvorfor et

Tiltak 1: Dette er et tiltak som går under kunnskapsinnsamling. I Norge har vi Sjøfartssikkerhetsrådet som bør være en slik kunnskapsinnsamler. Skjønnest ikke hvorvidt et fylke/Vestlandsrådet skal beskjeftige seg med dette. Et fylkesting har vel ingen mulighet til eller ansvar for å påvirke rederiene. Ingen kommentar til prioritering.

Tiltak 2: Dette tiltaket er beskrevet på en uforståelig måte. Det snakkes om å utarbeide standardiserte sjekklister og verktøykasser. Det snakkes også om cruisekriterier uten å fortelle hva det er. Umulig å skjønne hva dette kan brukes til. Ingen ytterligere kommentarer.

Tiltak 3: Beredskapsplaner ved ulykker

Hvis forfatteren mener at Fylkesmannen ikke har beredskapsplaner for ulykker bør han slå alarm snarest. Men vi regner med at dette har fylkene og Fylkesmennene kontroll på sammen med Hovedredningsentralene og politidistriktene.

Tiltak 4: Dette forslaget må skrinlegges snarest. Det vil føre galt av sted å fjerne mottakplikten.

Her mener forfatteren at mottakplikten skal fjernes fra havneloven, uten den miste form for begrunnelse. Og at dette skal gjelde kun cruiseskip. Her bør internasjonale traktater og avtaler også studeres.

I dag har havnene full mulighet til å nekte anløp hvis det er fare for at de samlede utslipp fra skip og biler og andre utslippskilder overstiger fastsatte grenser hvor tiltak skal iverksettes.

Hvorfor havnene skal kunne nekte et visst antall passasjerer er ubegripelig. Passasjerene påvirker ikke miljøet. Her vil man begrense antall cruisepassasjerer på en dag og ikke antall «vanlige» turister. Dette er diskriminerende.

Her bør fylkene være varsomme med å løpe hotellnæringen og flyindustriens ærende.

Hvis fylkene synes at de skal blande seg inn i havneloven bør de uttale seg på linje med andre instanser.

Tiltak 5: Dette punktet avslører mangelen på kunnskap om avgiftsleggingen av skip i Norge. Cruiseskipene har betalt flere hundre millioner kroner i avgift til NHO Nox Fond fra 2008 og frem til i dag. Alle disse pengene har blitt utbetalt til norske skip og fartøyer for å redusere NOx utslippene.

Dette miljøvederlaget gjelder alle skip og fartøyer som går mellom norske havner.

Miljøbidraget som beskrives her er en ren turistskatt som skal pålegges kun cruiseturister. Det er ikke cruise turistene som forurenser eller har utslipp som bidrar til forurensning.

Forfatteren foreslo det samme for Bergen. Da var det også bare cruiseturister som skulle betale, ikke trøndere og andre turister som kom med fly eller bil. Byrådet har gått vekk fra en slik turistskatt. Da det ikke er hjemlet i norsk lov. Også dette forslaget må legges vekk snarest og ikke være gjenstand for en omkamp.

Tiltak 6: Her er Fylkene høringsinstans på linje med andre. Fylkene er jo også ansvarlig for fergedriften (som blir rammet hardere av forbudet mot utslipp til sjø enn cruiseskipene som jo ikke slipper noe ut i sjøen, hverken langs kai eller i fjordene). Ingen kommentar til prioriteringen.

Tiltak 7: Dette er et nytt tiltak satt i gang av noen norske havner. En del av faktainnsamlingen, men denne gang på fartøysnivå. IMO har allerede et system: ESI, Environmental Ship Index og Sverige innfører nå et system de kaller CSI (Clean Ship Index). CSI blir brukt til å fastsette anløpsavgift til Sverige som går direkte i Statskassen. Ingen kommentar til prioriteringen. Dette tiltaket er jo heller ikke fylkene involvert i.

Tiltak 8: Dette er en del av faktainnsamlingen som andre tiltak må bygge på. Er ikke sikker på hva et fylkesting kan bruke resultatene til. Men kunnskap er viktig. Bør få Prioritet 1 på linje med Tiltak 9.

Tiltak 9: Etablere et faktagrunnlag.



Dette punktet er gitt prioritering 3. Det burde selvsagt ha prioritet 1. Kunnskap og fakta må være grunnlaget for alle beslutninger.

Tiltak 10: Best Practice: Her bør også fakta samles inn før konklusjoner treffes.

Cruiseindustrien, representert ved CLIA Europa, er nå i samtaler med disse byene, nettopp med å bringe fakta på bordet. Ingen kommentar til prioriteringen

Tiltak 11: Ingen kommentar. Ingen av disse tiltakene kan cruise industrien påvirke. Dette er transportmidler som brukes hele året av alle typer turister og befolkningen for øvrig. Ingen kommentar til prioriteringen.

Tiltak 12: Dette er nok et forsøk på å innføre skatt på turister. Turistskatt er avvist av Regjeringen.

At det kalles noe annet forandrer ikke det. At det i tillegg bare skal kreves inn av én type turister som beveger seg rundt er diskriminerende og konkurransevridende. Tiltaket må strykes fra handlingsplanen som lite gjennomtenkt og ulovlig. Prioriteringen uinteressant.

### **Innsatsområde verdiskaping.**

Tiltak 1: Har fylket midler til å støtte utvikling av nye attraksjoner er det helt OK. Flere attraksjoner gir flere muligheter til å spre trafikken. Men spredning av trafikken gir også mindre inntekter per attraksjon (hvis ikke total antallet besøkende øker)

Tiltak 2: Ingen kommentarer

Tiltak 3: Vi har Innovasjon Norge og Cruise Norway som driver markedsføring av destinasjonene. Dette fungerer meget bra og cruisetrafikken til Norge øker. Alle havner, destinasjonsselskaper attraksjoner og leverandører kan være med i dette selskapet.

Tiltak 4: I 2018 vil vi ha mye over 20 skip som skifter ut alle eller mange av sine passasjerer i Bergen. Dette går smertefritt, faktisk så smertefriott at forfatteren ikke har lagt merke til snuanløpene vi har hatt i 2015-2016 og 2017.

Dette har gitt store ringvirkninger allerede. Et eksempel er at et musikkorps tjente en million kroner i 2017. For øvrig er det uklart hva som menes med «Status som snuhavn». Anser tiltaket som gjennomført.

Tiltak 5: Ingen kommentar.

Kind regards / Med vennlig hilsen

**Capt. Morten Kinn**

Director Ship Agency

**European Cruise Service AS**

Skoltegrunnskaaien 1

5003 Bergen, Norway

Phone: +47 5590 0780

Mobile: +47 9826 8285

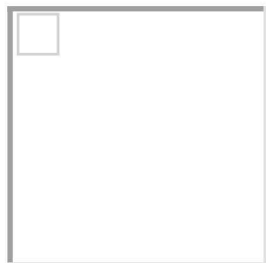
Fax: +47 5590 0696

[mkinn@europeancruise.no](mailto:mkinn@europeancruise.no)

[shipag@europeancruise.no](mailto:shipag@europeancruise.no)

[www.europeancruise.no](http://www.europeancruise.no)

- Norway / Sweden / Denmark / UK & Ireland / Russia -



# Saksprotokoll

Formannskapet og  
næringsutvalet

06.12.2017

Sak: 118/17

**Tittel:** Saksprotokoll - Vestlandsfylka sin handlingsplan for cruise-strategi 2018  
- 2020 - høyring  
**Arkivsak:** 17/4575

## Behandling:

Formannskapet peika på det viktige i å få eit best mogeleg faktagrunnlag om cruisetrafikken sin innverknad på miljø og klima i regionen, jf innsatsområde miljø og klima, tiltak 9.

Rådmannen si tilråding vart samrøystes vedteken.

## Vedtak:

### Fråsegn til Handlingsplanen for cruisestrategi for Vestlandsfylka 2018 – 2020:

Det er viktig at det vert arbeidd samla på regionalt nivå på dette området. Fleire av spørsmåla som vert reiste i dette dokumentet er og slik at det trengst nasjonale og truleg internasjonale løysingar. Dei to hovudmomenta som er i planen vil og vere vesentleg for Luster kommune:

- problemstillingar i høve klima og miljø
- fokus på korleis verdiskapinga på land kan aukast

Det er mange innsatsområde som vert drøfta i handlingsplanen. Luster kommune vil understreke fylgjande punkt som viktige:

-Målsetjinga om at Vestlandsregionen skal vere internasjonalt leiande på berekraftig cruiseturisme.

-Arbeidet med å spreie trafikken mellom hamner og gjennom sesongforlenging.

-Kartleggje og hente kunnskap frå «best practice» - reisemål som har lukkast med berekraftig utvikling.

-Auke landbasert, lokal verdiskaping knytt til cruiseturismen på Vestlandet.

-Oppmode om at det vert set i verk ei nasjonal utgreiing med konkretet tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruisenæringa.

---



Sogn og Fjordane fylkeskommune  
Askedalen 2  
6863 LEIKANGER  
Epost: post@sfj.no

08.12.2017

Arkivsak: 17/4575  
Løpenr.: 17/18746  
Sakshandsamar:  
Olav Grov

**Melding om politisk behandling - Vestlandsfylka sin handlingsplan for cruise-  
strategi 2018 - 2020 - høyring**

Vi viser til skriv frå Vestlandsrådet dat. 7.11.17.

Det vert med dette gjeve melding om at Formannskapet og næringsutvalet har gjort slikt vedtak i møte den 06.12.2017, sak 118/17:

**«Fråsegn til Handlingsplanen for cruisestrategi for Vestlandsfylka 2018 – 2020:**

Det er viktig at det vert arbeidd samla på regionalt nivå på dette området. Fleire av spørsmåla som vert reiste i dette dokumentet er og slik at det trengst nasjonale og truleg internasjonale løysingar. Dei to hovudmomenta som er i planen vil og vere vesentleg for Luster kommune:

- problemstillingar i høve klima og miljø
- fokus på korleis verdiskapinga på land kan aukast

Det er mange innsatsområde som vert drøfta i handlingsplanen. Luster kommune vil understreke fylgjande punkt som viktige:

-Målsetjinga om at Vestlandsregionen skal vere internasjonalt leiande på berekraftig cruiseturisme.

-Arbeidet med å spreie trafikken mellom hamner og gjennom sesongforlenging.

-Kartleggje og hente kunnskap frå «best practice» - reisemål som har lukkast med berekraftig utvikling.

-Auke landbasert, lokal verdiskaping knytt til cruiseturismen på Vestlandet.

-Oppmode om at det vert sett i verk ei nasjonal utgreiing med konkretet tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruisenæringa.»

Saksprotokoll frå møtet i formannskapet følgjer vedlagt.

Med helsing

Anita Bjørk Ruud  
Politisk sekretariat

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje signatur.*

Kopi til:  
Visit Sognefjord AS

**ADRESSE:**  
Luster kommune  
Rådhusvegen 1  
6868 GAUPNE

**TELEFON:**  
Sentralbord:  
57 68 55 00

**TELEFAX**  
57 68 55 01

**E-POST ADRESSE:**  
postmottak@luster.kommune.no

**ORGANISASJONSNR.**  
964 968 241  
**Bankgiro:**  
3785.07.00142

## **17/8674 – Høyring – Handlingsplan for cruisestrategien**

På møte i ungdomspolitisk utval den 8. til 10. desember kom ein fram til følgjande innspel i samband med handlingsplanen for cruisestrategien:

Ungdomspolitisk utval har vald å leggje vekt på å gje merknadar på innsatsområdet gjeldande miljø og klima, fordi ein meiner dette er mest relevant for ungdom.

### **Innsatsområde miljø og klima:**

*Tiltak 1: Oppmode om at det vert iverksett ei nasjonal utgreiing med konkrete tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruisenæringa*

Ungdomspolitisk utval stiller spørsmål ved om ein treng ei nasjonal utgreiing med konkrete tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruisenæringa. Utvalet meiner at ein heller burde ta i bruk eksisterande forskning.

I tillegg meiner ungdomspolitisk utval at ei utgreiing berre vil utsette tiltak i samband med energibruk ytterlegare. I framtida vil cruisenæringa uansett vere nøydd til å basere seg på lav- eller nullutsleppsteknologi.

*Tiltak 12: . Fellesgodefinansiering*

Utvalet meiner at ei fellesgodefinansiering bør kome lokalsamfunna generelt til gode. Ein bør kanskje vurdere å spesifisere kva som er meint med omgrepet “infrastruktur” i handlingsplanen.

## INNSPEL TIL HANDLINGSPLAN CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDSFYLKA

v/ Stig Vattekar, rådgjevar, fylkesrådmannen – stab, Sogn og Fjordane fylkeskommune

Vedteken strategi gjeld frå 2016-2020. Kva periode er handlingsplanen meint å gjelde for?

### **Kapittel 1. Innsatsområde miljø og klima**

Kulepunkt under Delmål:

1. Kva er berekraftig cruiseturisme? Berekraft i samband med cruisetrafikk verkar å stå i rak motsetning til kvarandre. Har vi nokon definisjon på dette eller er det berre eit mote-ord som vi sleng rundt oss med.
2. Hadde vore kjekt med ein faktaboks som forklarar kva UNWTO sine 10 prinsipp er. (Mulig det er her berekraft blir definert? Jf. kommentaren over)
3. Betre spreing av trafikken: Gjev det mindre miljøbelastning eller gjev det meir? Kanskje best å kanalisere trafikken dit det er elektrifiserte hamner?

### **Strategiar, miljø og klima**

3. Greie ut om ein skal legge til rette for landstraum eller anna form for ikkje-fossil energibruk. I perioden fram til 2020 bør det ikkje vere nok med utgreiing. Da bør vi vite nok til å setje inn konkrete tiltak. Jf. også Tiltak 1 Utgreiing om kva type energibruk som vil vere framtida i cruisenæringa.

- Og har ein ikkje fått til konkrete tiltak, bør cruiseanløpa skje på kysten for så å nytte miljøvennleg transport vidare, td. Elektriske eller hydrogenbaserte bussar/båtar.

Tiltak 4 Ny Hamne- og farvasslov

Vil vi ha lokal råderett i den einskilde cruisehamn? Er ikkje dette med til å undergrave eit system som kan avgrense og sette felles reglar for cruisetrafikken?

Tiltak 5 Nasjonalt miljøvederlag

Bør det ikkje vektleggast tydlegare at eit slikt miljøvederlag skal ha bõtande effekt for miljøet? Vi må vite korleis pengane skal nyttast for å kunne argumentere godt for at vi skal innføre ordninga.

Tiltak 6 Sjøfartsdirektoeraet sine 9 konkrete tiltak ...

Her hadde det også vore kjekt med ein faktaboks, eller ei lenke? Under Innhald: Dette er ein handlingsplan – foreslår derfor å bytte ut kan med skal i setninga: Regionen kan også oppmode om at anbefalingane skal innførast på nasjonalt nivå.

Tiltak 7 EPI – Environmental Port Index

Dette verkar som eit svært bra tiltak. Vil dette gjere tiltak 5 unødvendig?

Tiltak 8 Reiselivsmonitor

Under Innhald: sentrale måleeinheiter innafor områda økonomi, arbeidsplassar, verdiskaping og trafikkanalyse. Eg tykkjer dette høyrer heime under Innsatsområde verdiskaping. Eg tykkjer kanskje at tiltak 9 er dekkande for Innsatsområde miljø og klima.

Lysefjorden Utvikling AS  
Styremøte 7. desember 2017

## LU Sak 61/2017 Handlingsplan cruisestrategi for Vestland fylke Uttale

### Strategi - Handlingsplan

For best mogleg å bidra til at cruisetrafikken kunne bli ein viktig del av reiselivssatsinga på Vestlandet vedtok Vestlandsrådet 16.11.2016 «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020». I hovudmålet for strategien heiter det at cruisetrafikken skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein bærekraftig måte, slik at ein tar vare på natur, kultur og miljø. Cruisetrafikken skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen. Det er nå lagt fram til høyring ein handlingsplan for denne cruisestrategien, for 2018-2020. Sjå vedlegg.

Handlingsplanframlegget deler tiltaka i to innsatsområde:

1. Innsatsområde miljø og klima
2. Innsatsområde verdiskaping

### Cruisetrafikk knytta til Lysefjordområdet

Stavanger er ein av landets største cruisehamner, med Lysefjorden og Preikestolen høgt på lista over grunnar for å komme til vårt område. I tyngste sesongen tar eitt til to skip i veka også turen innover Lysefjorden, men hovuddelen av besøket er desse to kategoriane:

- Fjordturar arrangert av båtselskap som Rødne og Norled
- Gruppeturar med buss og vandring til Preikestolen

### Klima- og miljøverknader

Me har ikkje «Geirangertilstandar» slik det er hos oss nå, dei fåtalige cruiseskipa som går inn fjorden ikkje gir veldig store klima- og miljøutfordringar lokalt. Allment er det likevel avgjerande viktig at det raskt kjem internasjonalt baserte løysingar på det som gjeld energibruk og utslepp, slik handlingsplanen er tydeleg på. Skulle trafikken inn fjorden auke vil miljøpåverknadene auke tilsvarende, især då det ofte er gamle og meir-forurensande skip som kjem seg under Lysefjordbrua og går inn fjorden.

### Verdiskapingsverknader

Felles for begge dei ovafor nemnde gjestegruppene gjeld at næringsmessig verdiskaping i vårt nærrområde er marginal. Det gjennomgåande er at desse turtilboda er organiserte av eller knytta tett til cruise-rederia, med tilsvarende fråvær av lokal/regional økonomisk verdiskaping.

Næringsforeningen i Stavangerregionen har nyleg sett nærare på cruise gjestene sin pengebuk i Stavanger sentrum, som dei finn å vere betydeleg. Skipa ligg inne i heile dagen midt i by-senteret, og butikkar og tilsvarende har god auke i omsetning.

Adresse: Kommunehuset,  
70 Organisasjonsnummer:  
4110 Forsand

Mobil 47 50 15  
988 467 774  
E-post: [post@visitlysefjorden.no](mailto:post@visitlysefjorden.no)



Slik ikkje for oss i Lysefjordområdet og Ryfylke. Dei cruisegjestene som kjem her har anten så dårleg med tid at dei passerer i full fart i ein buss på veg til og frå Preikestolen, eller at dei sit i ein båt på fjorden til og frå og er lite i land. For alle del: For desse siste er der ein viss lokal verknad, mange av dei er i land ein ort tur på Lysefjordsenteret eller på Hellenen og får seg ei vaffelkake og ein kaffikopp.

## Cruisegjester til Preikestolen

Dei aukar i tal for kvart år, på store dagar kan dei utgjere meir enn tusen i tal. Me hadde ein spesiell dag sommaren 2017 med nærare 50 bussar, av desse opp mot 40 med cruisegjester. Og dei kjem om lag samtidig. Det er langt over det Stiftelsen Preikestolen kan ventast å vere rigga for.

Dei blir tatt imot som alle andre gjester, men med slike mengder klarer ikkje Stiftelsen Preikestolen å levere det dei skal, med nødvendig kvalitet. Med godt ver går det meste veldig bra, men veret vekslar og då ser me ofte at både turarrangør og gjester er dårleg førebudde. Cruisegjester har berre denne eine muligheten, og me ser diverre altfor ofte at dei legg i veg mot Preikestolen altfor dårleg utstyrte.

Og så er det nå også slik at for Stiftelsen Preikestolen er fleire av arrangørane av gruppeturar for cruisegjester ikkje dei enklaste å ha med å gjere når det gjeld å få oppgjer for den gjeldande avgifta. Det blir gjort ganske finurlege forsøk på å unngå å betale, trass i at satsen er kraftig rabattert bussgrupper. Det må her presiserast at dette ikkje gjeld forholdet til dei store buss-selskapa. Der er der greie forhold.

## Oppsummert:

Lysefjordområdet er i ferd med å oppnå status som såkalla «Berekraftig reisemål». Utviklinga av cruiseturismen må difor tilordne seg dei nå godt innarbeidde hovudprinsippa for berekraftig næringsutvikling. Sentrale bærekraftelement er:

- Lokalt næringsliv
- Naturverdiar
- Kulturelle og sosiale omsyn - lokalt
- Klima og miljø

Det me ser av verknader frå cruisetrafikken i vårt lokalområde er dette:

- Verknader for lokalt næringsliv er anten fråverande eller marginal
- Belastninga på mottaksapparatet for Preikestolen er betydeleg
- Trafikken har ikkje målbare positive kulturelle og sosiale effektar
- Verknadene på klima og miljø er ikkje urovekkande ennå, men blir det om trafikken aukar.

I lys av bærekraftsatsinga ser me ut av dette at cruise bidrar negativt.

Spørsmålet kan og bør stillast:

Skal me då vere med på ei prioritering og utvikling av denne delen av reiselivsnæringa?  
Eller skal me heller tenke nytt: **Lysefjordområdet som ein «cruisefri» destinasjon?**

## Vedtak:

1. Styret i Lysefjorden Utvikling AS meiner det er mange hakar ved ei strategisk satsing på cruiseturisme, og meiner cruise vanskeleg kan foreinast med innarbeidde prinsipp for ei bærekraftig reiselivsutvikling i selskapet sitt nærrområde.
2. Cruisetrafikken har ulik verknad dei ulike plassane han er å finne. Situasjonen er veldig ulik i store cruisehamner og i små lokalsamfunn innover fjordområda. Denne problemstillinga bør avklarast betre, som ei landsdels-/nasjonal oppgåve.
3. Heile aktiviteten til Lysefjorden Utvikling AS baserer seg på innarbeidde bærekraft-prinsipp. Visjon, hovudmål, delmål og strategiar i det framlagde strategidokumentet er godt dekkande for ei slik utvikling av cruisenæringa, men styret ser likevel ikkje at det i selskapet sitt operasjonsområde er mogleg på oppnå nemnande positive effektar knytta til dette. Cruisegjester blir etter dette ikkje ei prioritert gruppe for selskapet.
4. I den grad cruisetrafikken held fram ønsker styret at det for innsatsområdet verdiskaping blir gjennomført ei differensiering, der det like mykje som i dei store hamnene blir sett fokus på korleis ei høgare lokal verdiskaping kan sikrast. For Lysefjorden Utvikling AS gjeld dette forholda knytta til Peikestolen og det øvrige Lysefjordområdet.
5. Skal cruisetrafikken til Preikestolen og Lysefjordområdet halde fram, føreset styret at det, for best mogleg å sikre ei berekraftig cruisesatsing lokalt i Rogaland, blir avtalefesta eit samarbeid mellom Stavanger som cruisehamn og den organiserte reiselivssatsinga i Lysefjordområdet. Som eit umiddelbart resultat av eit slikt samarbeid kan det setjast eit tak på kor mange buslaster med cruisegjester som pr. dag kan besøke Preikestolen.



Øvre-Eide 36, N-5105 EIDSVÅG  
E-post: [post@ovre-eide.no](mailto:post@ovre-eide.no)  
Telefon: +47 908 43 412  
[www.ovre-eide.no](http://www.ovre-eide.no)

Foretaksnummer 976 240 766 MVA  
Bankkonto 5225 05 26016  
IBAN: NO3152250526016  
Swift code: DNBANOKKXXX

Bergen, 2. januar 2018

Sogn & Fjordane fylkeskommune  
Epost: [post@sfj.no](mailto:post@sfj.no)

## Vestlandsfylkene sin handlingsplan for cruise-strategi 2018-2020 – høring

Som et utgangspunkt for handlingsplanen savnes det dokumentasjon for:

- hvilken verdiskapning cruisenæringen står for på Vestlandet
- cruisenæringens andel i reiselivsnæringen
- antall arbeidsplasser tilknyttet cruisenæringen
- hvordan fordeles arbeidsplassene i forhold til by og land
- osv.

Derfor ber vi om at svar på disse punktene legges frem snarest mulig. Det vil gi et godt grunnlag for hva cruisenæringen betyr for Vestlandet. Dermed har vi et bredt fundament for å fastsette en handlingsplan med mål om ønsket utvikling for cruisenæringen.

For øvrig vil vi kommentere følgende punkter:

### **«1. Innsatsområde miljø og klima**

#### **Delmål, miljø og klima**

- *Vestlandsregionen skal vere internasjonalt leiande på berekraftig cruiseturisme.*

.....

- *Få fram betre og meir oppdatert datagrunnlag og kunnskap om dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken, både regionalt og nasjonalt.*
- *Leggje til rette for at cruiseturistane i størst mogleg grad tek i bruk miljøvenlege transportformer i hamner og på reisemål.*

#### **Strategiar, miljø og klima**

- *Profilere Vestlandsregionen som ein miljøbevisst cruisedestinasjon med høge krav i alle ledd der kvalitet vert prioritert framfor kvantitet.*
- *Støtte opp om og motivere til miljøfremjande tiltak som styrkjer cruisetrafikken som ein berekraftig del av reiselivsnæringa i regionen.*
- *Greie ut om ein skal leggje til rette for landstrøm eller anna form for ikkje-fossil energibruk i regionen.*

.....

#### **Tiltak**

1. *Oppmode om at det vert iverksett ei nasjonal utgreiing med konkrete tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruisenæringa.*

.....

9. *Sikre oppdatert kunnskap om effektar og kva cruiseanløp til regionen betyr for avfalls- og klimautslepp til sjø og luft.*



Øvre-Eide 36, N-5105 EIDSVÅG  
E-post: [post@ovre-eide.no](mailto:post@ovre-eide.no)  
Telefon: +47 908 43 412  
[www.ovre-eide.no](http://www.ovre-eide.no)

Foretaksnummer 976 240 766 MVA  
Bankkonto 5225 05 26016  
IBAN: NO3152250526016  
Swift code: DNBANOKKXXX

**10. Kartleggje og hente kunnskap frå "best practice" reisemål som har lykkast med eller er i gang med konkrete tiltak for å oppnå ei berekraftig utvikling av cruisenæringa.**

**Tiltak 1 Utreiing om kva type energibruk som vil vere framtida i cruisenæringa.**

*Beskriving av tiltaket*

*Det er i dag ulikt syn på kva slags type energibruk som vil vere det mest vanlege for cruiseskip å nytta i åra framover, og som det vil vere riktig å leggje til rette for. Dette bør greiast ut før ein går til store investeringar knytt til energiforsyning til cruiseskip som det ikkje vil vere marknad for i framtida. Vestlandsregionen kan vere pådrivar for å få iverksett ei utgreiing som drøftar desse spørsmåla.*

.....

*Forslag til samarbeidspartnarar*

*Fylkeskommunane, miljøorganisasjonar, Sjøfartsdirektoratet, Norske Hamner og Klima- og miljødepartementet.»*

Det kommer flere og flere cruiseskip til Norge i dag som er konstruert for å ta imot landstrøm som f. eks: MS Europa 2, MSC Preziosa, MS AIDA Sol, MS Queen Mary 2, MS Britannia, MSC Magnifica og MS Arcadia. Disse skipene med unntak av Queen Mary 2, får klimarabatt i Bergen selv om de ikke bruker landstrøm. Årsaken er at Bergen havn ikke har landstrøm. Så hvorfor setter man ikke i gang med å tilby landstrøm i alle cruisehavner? Vi klarer å legge strøm frem til plattformene i Nordsjøen. Da bør det være enkelt å legge det frem på en kai!

I tillegg til de samarbeidspartnerne som handlingsplanen foreslår – bør man også invitere nettleverandører av strøm.

**«Tiltak 10 Kunnskap frå "best practice" reisemål**

*Beskriving av tiltaket*

*Kartleggje og hente kunnskap frå "best practice" reisemål som har lykkast med eller er i gang med konkrete tiltak for å oppnå ei berekraftig utvikling, til dømes Venezia og Barcelona. Begge desse byane er populære og har store cruisehamner som har opplevd protestar frå lokalbefolkningen og fråflytting som fylgje av for mange turistar. Dei har også iverksatt ulike tiltak for å betre tilhøva for lokalbefolkninga og for å avgrense turismen.»*

Undertegnede har bedt om dokumentasjon for påstanden at blant Barcelona har iverksatt tiltak for å avgrense turismen. Som svar fra Sogn & Fjordane fylkeskommune ved Ingeborg Lysne Mcevoy:

*«Du stiller spørsmål ved kva som vert gjort i Barcelona for å avgrense turismen. Dette er lett å finne informasjon om på nettet, eg legg ved ein link her som seier litt om dette, og som linkar vidare til andre som omtalar temaet:*



Øvre-Eide 36, N-5105 EIDSVÅG  
E-post: [post@ovre-eide.no](mailto:post@ovre-eide.no)  
Telefon: +47 908 43 412  
[www.ovre-eide.no](http://www.ovre-eide.no)

Foretaksnummer 976 240 766 MVA  
Bankkonto 5225 05 26016  
IBAN: NO3152250526016  
Swift code: DNBANOKKXXX

<https://www.thetravelinspector.no/the-travel-inspector-blogg/barcelona-turistproblemer>»

Det forventes at en handlingsplan for en næring kan dokumentere bedre sine påstander enn å vise til en bloggside! Derfor bes det om at det fremlegges dokumentasjon for at Barcelona har iverksatt tiltak for å avgrense turismen og om dette også inkluderer cruisegjestene.

Undertegnede var i Barcelona i oktober 2017 som cruisegjest, og jeg registrerte at det er fremdeles byggevirkosomhet i cruisehavnen.

#### **«Tiltak 4 Fleire snuhamnanløp til Vestlandsregionen**

##### *Beskriving av tiltaket*

*Greie ut om moglegheitene og kva som må til for at aktuelle hamner i regionen, dvs. Stavanger og Bergen, kan etablere seg som snuhamner og trekkje til seg fleire smuanløp. Dette vil føre til auka landbasert verdiskaping då dei ofte bur på hotell, handlar, nyttar restaurantar og lokale opplevings- og attraksjonstilbod. Smuanløp ut i frå hamner i Vestlandsregionen vil også tilføre andre hamner i regionen meir trafikk og såleis gje positive økonomiske ringverknader til heile regionen.*

##### *Innhald*

*Ei utgreiing må sjå på kva krav ein set til snuhamner, i kva grad våre største cruisehamner oppfyller desse og beskrive kva som må gjerer for å vere konkurransedyktig som snu- hamn for internasjonale cruisereiarlag.*

##### *Forslag til ansvarleg*

*Fylkeskommunane i Rogaland og Hordaland som er dei einaste fylkeskommunane med byar som kan få status som snuhamn.»*

Hvorfor er det bare Stavanger og Bergen man ser for seg som snuhavner?

I tillegg bør man vurdere Ålesund, Molde og Kristiansund som snuhavner. Alle 3 byene har flyplass like ved havnen.

Vi ber om bekreftelse for at våre merknader er mottatt og vi ser frem til det videre arbeidet med handlingsplanen.

Med vennlig hilsen

Arild Nydegger Øvre-Eide

## Uttale til høring av Handlingsplan for cruisestrategi 2018-2020 for Vestland fylke

Stranda kommune

Del II: Innsatsområde verdiskaping (s. 13 →)

Generelt:

### Ad. Visjon:

*”Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar».*

*Kva er poenget med å bruke omgrepet **tilgjengelege** her? Det er vel sjølvstgt?*

*Er det betre å seie:*

*”Det mest berekraftige reisemålet i Europa basert på naturopplevingar og med lønsame næringar som mål»?*

I handlingsprogrammet står følgjande (s. 4):

*«Fylkeskommunane har eit stort ansvar for å leggje til rette for ei framtidig cruisenæring i høve miljø og klima, samanlikna med verdiskapingsområdet – som bedriftene har eit meir dedikert ansvar for. Handlingsplanen vil følgjeleg skildre fleire tiltak på innsatsområdet miljø og klima enn på verdiskaping. Men dette betyr ikkje at verdiskaping er mindre viktig enn miljø og klima.»*

Dette er objektivt sett ei korrekt skildring av ansvarsforholda, men vi er av den oppfatning at desse to tiltaksområda er gjensidig avhengig av kvarandre. Får ein til næringsutvikling frå cruise, vil ein også lettare få aksept for ønska tiltak på miljøside. Det er difor sær avgjerande at også fylkeskommunane, direkte og indirekte, stimulerer næringsutviklinga frå cruise. t.d. innan verftsindustrien, med dei verkemidla dei rår over. Det er t.d. sær viktig at fylkeskommunen koplar dei store og tunge nasjonale investeringane innan t.d. infrastruktur til dei utfordringane kommunane har fått som følge av den aukande cruiseturismen.

### **Ad. 2. Innsatsområde verdiskaping**

#### Delmål, verdiskaping

Alle delmåla som er sette opp her er relevante. For Stranda kommune sitt vedkomande vil ein spesielt framheve kulepunkt 6 som særleg viktig fordi dette vil utløyse effektar på alle dei andre kulepunkta (1-5).

## Ad. Strategiar, verdiskaping

*Fellesgodefinansiering* er eit tiltak som krev forankring i (ein) nasjonal politikk. Stranda kommune stiller seg positiv til at det vert gjort ei vurdering av dette spørsmålet.

Grunnen til dette er at vi ser at mange av utfordringane kommunen har fått med infrastrukturen på land kan ha si årsak i at den ikkje er dimensjonert for den auka trafikken som følgjer m.a. frå cruise. På stader som Geiranger er det altfor krevjande for ein stram kommuneøkonomi å oppgradere den til eit forsvarleg nivå. Vi siktar her m.a. til dei aukande trafikale utfordringane i Geiranger. Kommunen har sett i verk tiltak, m.a. avgiftsparkering frå 2018 for å få ei betre regulering av trafikken på land. Dette vil avhjelpe utfordringane til ein viss grad, men er langt frå nok. Den mest framtidretta løysinga i Geiranger er P-hus i fjell, men dette overgår langt det ein (Robek)kommune kan tole av investeringar. Når ein veit at Geiranger er - og for alltid vil bli - eit internasjonalt reiselivsikon som heile nasjonen nyttar i si marknadsføring, bør det også vere eit regionalt/nasjonalt ansvar å medfinansiere denne type tiltak.

Ein analyse av *verdiskapinga og lønsemd* knytt til cruisetrafikken *kan* vere fornuftig ressursbruk, men vi føler at dei analysane som alt er gjorde gir eit relativt godt bilete av situasjonen. Dersom ein skal gjere ytterlegare analysar må ein i så fall definere og avgrense analysane svært presist slik at ein får heilt eintydige svar. I dag kan ein finne fleire ulike analysar som med litt ulike innfallsvinklar gir til dels store avvik i resultat og konklusjonar.

Når det gjeld *anlegg for framtidige drivstoff* er vi inne i ei tid der teknologiendringane/-spranga skjer svært raskt. Denne utviklinga har ikkje kommunane vesentleg herredøme over, men det er viktig at beslutningane på overordna nivå ikkje berre ser til det som har med miljø og utslepp å gjere men set dette inn i ein næringsutviklingssamanheng. Det vil også tene det regionale og nasjonale næringslivet dersom ein her kjem i front med ny teknologi som t.d. kan utviklast med tanke på eksportindustri. Dette vil vere nykelen for også å få gjennomslag for miljøatsingane. Stranda kommune har gjennomført ein grundig analyse av mulegheitene for å produsere hydrogen basert på overskottskraft («stranded energy») frå småkraftverk i deler av kommunen (KLIMASATS-prosjekt). Denne analysen viser at desse mulegheitene er til stades, men utan at finansiering av infrastruktur som må til og at det vert lagt press på dei som brukar fjordområdet, vil ein ikkje kome i mål med slike lokale initiativ. Når det gjeld regulering av fjordtrafikken har også Stranda kommunen fått gjennomført ei utgreiing i regi av DNV GL («Kommersielle ferjekonsesjoner og båtruter i Verdensarvområdet Geirangerfjorden med omland» - blir publisert på Grøn Fjordkonferansen 2018). Den viser at det juridiske grunnlaget for å regulere trafikken ikkje er fullt utnytta. Her har fylkeskommunane gjennom konsesjons- og løyvepolitikken mulegheiter for å endre strategiar som påverkar den kommersielle marknaden.

## Ad. tiltak 1: Større utvikling av nye attraksjonar og opplevingar i regionen

Her har ikkje kommunen kommentarar utover at eit verkty som kan nyttast til dette er utarbeiding av *besøksstrategiar*. Stranda kommune er i gang med ei slik kartlegging i samarbeid med Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv, og har tru på at dette vil kunne bli ein reiskap for å utvikle reiselivsnæringa i ei retning vi ønskjer.

#### Ad. tiltak 2: Lokale leveransar til cruiseskip i regionen

På dette feltet har Vestlandet – og Stranda som næringsmiddelkommune spesielt - føremonar og ganske sikkert eit unytta potensial. Vi har likevel tru på at ein bør ta i bruk eksisterande salsapparat i staden for å satse på å byggje opp nye salskanalar.

#### Tiltak 3: Vurdere oppgåvefordeling, roller og ansvar i cruisemarknadsføringa av Vestlandsregionen

Ingen spesielle merknader.

#### Tiltak 4: Fleire snuhamnanløp i Vestlandsregionen

Ingen kommentarar anna enn at verknader på andre hamner enn dei som ev. vert snuhamner må utgreiast nøye slik at det ikkje oppstår utilsikta verknader og ubalanse mellom destinasjonane.

#### Tiltak 5: Profesjonalisere landbasert næring

Slike tiltak (kurs m.m.) er gjennomførte i kommunen og har så vidt vi kan vurdere positive verknader på å utvikle tilbodssida.

Men her treng den einskilde leverandøren vesentleg betre støtte og oppfølging over tid dersom ein skal nå det ønska nivået på tilbydarsida.





# Stranda kommune

## Næring og teknisk

Saksbehandlar: Inge Bjørdal

### Melding om vedtak

Vestlandsrådet

**Vår ref.:**  
2017001648- 2

**Dykkar ref.:**

**Arkiv:**  
K2 - P57

**Dato:**  
19.12.2017

#### Vedtak - Uttale til høyring av handlingsplan for cruisestrategi 2018-2020 for Vestlandfylka

Det er gjort følgjande vedtak i saka:

#### 14.12.2017 FORMANNSKAPET 131/17

Stranda kommune sluttar seg til uttalen som er gitt av Stranda hamnevesen KF, men vil i tillegg tilføye at verdiskapingsdelen av utgreiinga må tilleggjast stor vekt, jf. separat uttale om verdiskaping på land.

Med vennleg helsing  
Stranda kommune

Inge Bjørdal  
Næringssjef

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Stranda kommune og har derfor ikkje signatur.*

<b>Vedlegg:</b>		
<b>Dok.dato</b>	<b>Tittel</b>	<b>Dok.ID</b>
19.12.2017	Uttale frå Stranda kommune til høyring av handlingsplan for cruisestrategi 2018 - del II Innsatsområde verdiskaping	219281
19.12.2017	Innspel frå Stranda Hamnevesen KF - Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandfylka 2018 2020 (2)	219684

**Fra:** DoNotReply@cms.custompublish.com [DoNotReply@cms.custompublish.com]

**Til:** Postmottak Sentraladm [Postmottak.Sentraladm@sfj.no]

**Kopi:**

**Sendt:** 01.01.2018 22:13:37

**Emne:** e-sak 17/8674 - Handlingsplan for cruisestrategien - reply 2085193

**Vedlegg:** reply20180101221336.xml

## Høyring ? Handlingsplan for cruisestrategien

**Namn/organisasjon** Cruise Destination Hardangerfjord

**E-postadresse** hemoller@broadpark.no

**Tlf.** 90622907

**Høyringsfråsegn** Tiltak 5

Vi er sterkt imot at det skal utredes et ensidig miljøvederlag bare for cruisepassasjerer. Dette må i tilfelle gjelde for alle turister, både de som kommer med bil, buss, fly etc.

Tiltak 7

For ordens skyld er både Cruise Destination Hardangerfjord og Destinasjon Eidfjord deltakere i dette prosjektet.

Tiltak 12

Vi er imot fellesgodefinansiering i norsk reiseliv.

Tiltak 3

Cruise Norway gjør en glimrende jobb og vi forstår ikke at noen skal greie ut dette markedsarbeidet. Havnene og destinasjonene kontrollerer og følger organisasjonen nøye.

Forøvrig finner vi det underlig at vestlandsfylkene skal ha en egen cruisestrategi. Enhver strategi må legges nasjonalt.

**Last opp ev. vedlegg**

**Last opp ev. vedlegg**

**Cat** 339465

**Id** 6053890

**Cpformid** 16328

<http://www.sfj.no/?cat=339465&id=6053890>

Unique ID: 2085193

Time: 2018-01-01 22:13:36

IP: 80.203.87.43

---

XML data is attached to this e-mail.

Sogn & Fjordane fylkeskommune

post@sfj.no

### Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandfylka. Hørings svar.

Cruise Norway AS har som hovedformål å markedsføre Norge og Svalbard som cruisedestinasjon. Cruise Norway er, som det øvrige reiselivet i Norge, opptatt av et bærekraftig reiseliv og en verdiskapning som gjør reiselivet økonomisk levedyktig. Vi takker for anledningen til å gi innspill til handlingsplanen.

1. Selv om dokumentet er omfattende, vil vi likevel få påpeke viktige sider som etter vår oppfatning er mangelfullt dekket i planen.
  - a. Handlingsplanen inneholder ikke tiltak for å utvikle etterspørselssiden. Det vises til prognose fra TØI som sier at tallet på cruiseturister kan dobles mot 2041. Vi ønsker å påpeke at en slik vekst ikke kommer av seg selv. Cruisebransjen er i høyeste grad global. Anvendelse av kapasiteten er svært fleksibel og styrt av kommersielle hensyn. Konkurransen om cruiseanløp og cruiseturister er sterk og internasjonal. Utviklingen i Norge fremover avhenger av en rekke forhold, ikke minst hvor attraktiv og konkurransedyktig Norge og norsk reiseliv klarer å fremstå og hvor godt det presteres på de relevante markedsføringsarenaer.
  - b. Så vel for Cruise Norway, som for andre deler av reiselivet, er utvikling av helårsturisme av økende betydning. Vi kan ikke se at handlingsplanen inneholder tiltak for medvirkning til økt helårsturisme.
  - c. Handlingsplanen har tidshorisont 2018-2020. Cruiserederiene opererer gjerne med en planleggingshorisont på 2-4 år. Dette forholdet, og det faktum at planlegging og gjennomføring av tiltak på dette nivået nødvendigvis vil måtte ta noe tid, tilsier behov for en vesentlig lengre tidshorisont for planen.
  - d. Cruise er en viktig del av reiselivet. Vi savner tiltak som i større grad reflekterer samspillet mellom cruiseturisme og andre deler av turismen.
2. Innledningsvis peker handlingsplanen på viktigheten av økt verdiskapning og bedre lønnsomhet for reiselivsbedrifter som leverer til cruiseindustrien. Det anføres også et ønske om at flere reiselivsbedrifter kan levere aktiviteter og opplevelser til cruiseindustrien. Økt verdiskapning og utvikling av aktiviteter og opplevelser er viktig for reiselivet, også for reiselivet særlig rettet mot cruise. De siste sidene i dokumentet berører disse temaene i noen grad, men vi savner tydeligere konkretisering av tiltak som faktisk kan medvirke til å sikre måloppnåelse som her angitt.
3. Handlingsplanen peker videre på en rekke områder vi oppfatter i hovedsak håndteres på andre arenaer; så som fremtidig energibruk, kapasitetsutfordringer i havner og på destinasjoner, lovgivningen, miljøvederlag/turistskatt, tiltak på utslippsiden, EPI, mm. Vi unnlater derfor å kommentere handlingsplanens innhold på disse områdene.

Bergen, 2. januar 2018

Cruise Norway AS



Inge Tangerås  
Daglig leder



## MOLDE OG ROMSDAL HAVN IKS

Havnedirektøren  
Hamnegt. 8, Postboks 281, 6413 Molde  
Telefon 71 19 16 20  
Telefax 71 19 16 21  
E-mail: office@molde-romsdalhavn.no

6401 Molde, den 02.01.2018

Deres ref.:

Vår ref.: 052 -2016

### **HANDLINGSPLAN CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDSFYLKA 2018 – 2020** **Høringssvar fra Molde og Romsdal Havn IKS**

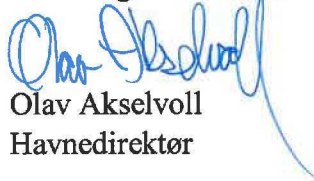
Viser til fremlagt handlingsplan cruisestrategi for vestlandsfylka 2018 – 2020.

Molde og Romsdal Havn IKS er et interkommunalt havneselskap for kommunene Aukra, Fræna, Midsund, Molde, Nesset, Rauma og Vestnes. Vårt havnedistrikt innbefatter cruisedestinasjonene Molde, Åndalsnes og Eresfjord.

Vi takker for muligheten til å gi innspill til handlingsplanen. Etter å ha gått nøye gjennom dokumentet, har vi noen element å påpeke.

- Vedrørende EPI samarbeidet ser vi at Molde og Romsdal Havn IKS er utelatt. Vi er også en deltaker i dette prosjektet og ser gjerne at det synliggjøres i dokumentet.
- Vedrørende profesjonalisering av landbasert næring vil vi påpeke at dette også bør inkludere leverandører av guidetjenester, da dette leddet er viktig for cruisepassasjerenes helhetsopplevelse av destinasjonen og opplevelsene på land.
- Handlingsplanen fokuserer på viktigheten av økt verdiskapning og bedre lønnsomhet for reiselivsbedrifter som leverer til cruiseindustrien. Vi savner derimot en tydeligere konkretisering av faktiske tiltak for å sikre måloppnåelse.
- Vi vil påpeke at rederiene planlegger ut fra en tidshorisont på 2 – 4 år. Type tiltak som er nevnt i handlingsplanen krever ofte tid for å planlegge og gjennomføre. Vi mener derfor at handlingsplanen bør gjelde for en lengre periode enn 2018 – 2020.
- Handlingsplanen går for øvrig inn på en rekke områder som vi allerede anser som ivaretatt på andre arenaer, som blant annet kapasitetsutfordringer i havnene, lovgivning, fremtidig energibruk, mm. Vi går derfor ikke nærmere inn på disse temaene.

Med vennlig hilsen  
Molde og Romsdal Havn IKS

  
Olav Aksenvoll  
Havnedirektør

  
Jorid Søvik  
Markedsansvarlig

Bergen, 2.1.2018

Sogn og Fjordane Fylkeskommune  
Askedalen 2  
6863 Leikanger

## **Cruisestrategi for Vestlandet 2018-2020- Innspel til handlingsplanen frå NHO Reiseliv Vest Norge**

Styret i NHO Reiseliv Vest Norge slutter seg i hovedsak til Cruisestrategi for Vestlandet 2018-2020. Det er viktig å arbeide for tiltak som sikrer at cruiseaktivitetene er bærekraftige både med tanke på miljø og verdiskapning.

Styret meiner det er fare for at handlingsplanen for denne perioden blir ei forlenging og oppstart av pågående og nye utgreiinger, konsekvensanalyser, kartlegginger og prosesser. Handlingsplanen bør (der det er mogeleg) våge å være meir konkret på enkelte områder og gjerne då på tiltaksnivå. Nokre eksempler på dette:

### Tiltak 1 under Innsatsområde miljø og klima

Oppmode om at det vert iverksett ei nasjonal utgreiing med konkrete tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruisenæringen.

*Fylkene jobber mot å forby all bruk av fossilt brensel på cruiseskip innen 2022.*

### Tiltak 5 - Nasjonalt miljøvederlag

*Fylkene vil innføre miljøvederlag per cruisegjest med oppstart 2019 på kr 100,-*

«Alle» har råd til å kjøpe seg en cruisetur, og cruise er attraktivt. Vi bør styre det i den retning vi ønsker; gjøre cruise til Norge til noko eksklusivt som ikkje alle har anledning til å benytte seg av. Da blir det mindre pågang, og forhåpentlig større verdiskapning.

Vi må vise at vi tar ansvar og verner om dette produktet, da vil vi hauste meir respekt både for holdningene og handlingene. Konkretisering av tiltakene under innsatsområde miljø/klima og verdiskapning er avgjørende for utvikling av et bærekraftig reiseliv på Vestlandet.

### Tiltak 12 - Fellesgodefinansiering

*Fylkene vil innføre fellesgodefinansiering per cruisegjest på kr 100,- med oppstart 2019.*

Tiltak 2 under Innsatsområde verdiskapning

Ta initiativ til samarbeid mellom cruisenæringen og lokale matprodusenter for å få flere lokale matvareleverandører til cruisenæringen.

Her meiner styret at strategien må vere meir konkret og *kreve at innen 2020 skal 50 % av all mat servert ombord på skipet være lokalprodusert.*

Det er utvilsomt ein lang veg fram for å få til dette til i praksis. Ein forutsetning for å lykkast er i så fall svært god kommunikasjon/dialog mellom kjøpar og tilbydar.

Tiltaksområde miljø og klima; Her bør det komme tydelegare fram kva miljøkonsekvensar cruisetrafikken genererer, både regionalt og nasjonalt. Dette er etter styrets meining det viktigste punktet, og bør utredast aller fyrst.

Når det gjelder regulering av båtanløp er dette eine og aleine opp til det lokale havnevesen.

Her må fleire aktørar sleppe til og komme på banen. Fylkeskommune, kommune, havnevesen og destinasjonsselskap må samarbeide og legge til rette for ei bærekraftig utvikling. Inntjening må på en demokratisk måte pløyast attende til lokalsamfunnet og serve oppgavene/ utfordringene på land (soform for fellesgodefinansiering)

På vegne av styret i NHO Reiseliv Vest Norge

Wenche Salthella,  
Bransjesjef, NHO

Til Sogn og Fjordane fylkeskommune,  
Asedalen 2, 6863 Leikanger

Nordfjordeid 01.01.18

Naturvernforbundet i Eid  
6770Nordfjordeid

## **Synspunkt på cruisetrafikken på Vestlandet.**

Cruisetrafikken har dei seinare åra auka kraftig, særleg her på Vestlandet. Fokuset har vore mest på vekst, og lite på den samla negative belastninga på befolkning, miljø og naturmangfald. Eid Kommune har på storstilt vis kasta seg på cruisesatsinga, på tross av gjentekne negative omtalar dei seinare åra kring store problem knytt opp til forureining og manglande regulering av næringa. I Eid Kommune har vi i tillegg dei seinare åra hatt ei rivande sentrumutvikling, der utbygging av nye områder allereie har fått stor påverknad på naturmangfaldet, som ein direkte konsekvens av tap av leveområde for plante og dyreliv.

Naturvernforbundet i Eid ser med sterk uro på kva denne hovudlause satsinga på auka aktivitet innan cruisenæringa kan føre til på sikt, og vi meiner at kommunar som med augo opne har involvert seg i denne satsinga, må ta sin del av ansvaret for kva konsekvensar dette kan få for miljøet. Dette ansvaret må kommunane sjølve forvente å make å ta tak i og koste, då ein snart får byrje å innsjå, at ein ikkje lenger kan lene seg tilbake og overlate dette til sentrale styresmakter og komande generasjonar å rydde opp i.

Vi i Naturvernforbundet i Eid ser med undring og bekymring på den manglande interessa, og kanskje det mest alarmerande, ein mangel på viktig kompetanse innan klimaspørsmål frå lokale og sentrale politikarar. Trua på, at lokale styresmakter evnar å setje klima føre kortsiktige planar er med tida blitt heller minimal.

I seinare tid er der i tillegg fremma forslag, om kommersiell drift av sjøfly, i samband med cruisetrafikken. Dette for å frakte turistane mellom anløp hamner. Vi registrera igjen eit totalt frávær av vurderingar kva påverknader ein slik trafikk vil få både på klimarekneskapen og for livet i fjordane våre og på land. Cruisetrafikk, auka turistbuss trafikk og sjøflysatsing kan kome til å koste kommunar meir enn det kjem til å smake på sikt, i forhold til støy og forureining. Vi lev i eit opplyst samfunn, der vi ikkje lenger kan skulde på manglande kunnskap omkring korleis luft og vassforureining påverkar oss sjølve, og alt liv rundt oss, for å bort forklare kvifor vi gjer så lite gjennomtenkte val for framtida. Vi veit kva effekt dårleg luft og vasskvalitet samt støyforureining har på folkehelsa, og kor mykje dette kan påverke dei som skal bu i fjordlandskapet vårt, både no og for framtida.

Det grøne skiftet og klimaendringar er ikkje fine ord ein kan velje å trekke ut av hatten når det passar inn i ein politisk valkamp. Det er livsviktige val ein tek for framtida. God og langsiktig klimapolitikk og ei auke i, eller oppretthalden av, cruisetrafikken som den står fram i dag, kan ikkje gå hand i hand. Det er eit reknestykke som ikkje går opp uansett kor mykje ein prøvar å fuske seg til svaret. Vi kan bli fortalt høgt fykande fantasiar og visjonar om framtidig landstraum og utsleppsfrie skip, men vi veit vi er milevidt frå den verkelegheita i dag. Og skal

vi nå klimamåla, så må vi evne å ta inn over oss realitetane som dei er i dag. Her må ein ha forstand nok til å starte i rett ende. Altså inga auke, men heller den strengast mogleg reguleringa av den cruiseturismen som er. Kven andre enn næringa sjølv vil ha meir av noko som allereie er eit problem? Vi meiner, at tida kanskje er komen for å stille så høge krav på land og i fjordnaturen vår, at rederia sjølv må byrje å ta eit stort ansvar. Det er tross alt vi som sit på forvaltaransvaret av kulturarven vår, og har all moglegheit for å legge dei strengast moglege føringane for kva som er greitt og ugreitt.

Alle kommunar SKAL arbeide for ein reduksjon av utslepp som er skadelege for klima og lokalmiljø. Dette er ikkje eit personleg val. Det er eit krav. Og som innbyggjar i ei kommune, må ein forvente at dette kravet vert teke på alvor, og kommunane vert pålagde å ta dette ansvaret. Vi ser ikkje korleis dette kravet kan bli ivareteke med ei forventa og planlagt auke i cruiseturismen. Om ein skal redusere klimagassar, korleis kan dette henge saman med ei total auke i cruisesatsinga, når cruise er ein av dei verste og største utsleppskjeldene av miljøgifter og forureining vi har?

Vi meiner, at det trengst eit krafttak for å utvikle kompetanse, strategiar og styringar for korleis lokalsamfunna på sikt kan omstille seg til å møte desse utfordringane i ein grønare og meir berekraftig retning. Kommunane må rett og slett lære seg å forstå kva verdi ein må setje på sårbar og livsviktig natur. Som cruiseindustrien står fram i dag, så er dette eit dårleg satsingsområde, for å nå målet med ei berekraftig og lønsam turistsatsing på sikt.

Vi må kunne forvente, at næring og kommunar vågar å stille seg sjølv desse kritiske spørsmåla. Dette for å unngå å gje eit inntrykk av, at næring og kommune ofte framstår som så samanfiltra, at ingen lenger ser skilnad på kven som høyrer til kva. Slikt vert det fort dårleg klimapolitikk av.

## **Vi i Naturvernforbundet i Eid har 10 spørsmål vi i ynskjer å få avklara**

1. Vil tiltaket få konsekvensar for leveområda til sårbare eller truga arter, som til dømes laks/aure, og raudlista trekkfuglar som til dømes hettemåse, storspove og trekkande fuglar? I Eid gjeld dette særleg Osøyra, som er utløpet av Eidselva. Kan ein få på plass strengare krav til kommunane i forhold til krav om konsekvensutgreiingar for utbygging av cruisehamn og oppmuddring av elvebotn
2. Vil tiltaket få konsekvensar for område nær bustad, barnehagar, skular og naturområde, eller få innverknad på leik og friluft i standsona?
3. Har dette påverknad på nasjonale planar og innstrammingar av regelverk angående miljøvern? Her tenkjer vi på alle tiltak som må gjerast for å ta vare på og verne natur, dyr, planter og menneske.
4. Er det planar for bruk av el-bussar?
5. Kan støy frå fleire cruiseskip og fly påverke livet under vatn? Vert det krav om konsekvens analysar for dette?
6. Er det utslepp av gråvatn til fjord og hav? Bossortering?



7. Er det laga støykart frå cruisetrafikk, fly og transport??
8. Eksistera der beredskapsplan for olje/drivstoff søl og utslepp?
9. Er det fare for påverknad på botn fauna frå propell og under manøvrering til og frå land i sterk vind?
10. Vil tiltaket få konsekvensar for småbåttrafikken ut og inn? Kva med flytrafikk påverknad på bufe, dyrelivet og friluftsliv til fjells?

Med helsing frå Naturvernforbundet i Eid ved styre og leiar Thorleif Jakobsen

**Vi håper med fleire av oss på avklarande svar . Sender med bilder frå cruisbåten som kjem frå besøk i Olden.**





Brussels, 02 January 2018

Ref. no: 17/8674-1

Mrs. Ingeborg Lysne Mcevoy  
Vestlandsrådet  
Norway  
[Ingeborg.Lysne.Mcevoy@sfj.no](mailto:Ingeborg.Lysne.Mcevoy@sfj.no)

### **Vestlands counties Action Plan for Cruise Strategy 2018-2020 – Consultation submission**

Dear Mrs. Mcevoy,

With regards to the public consultation launched on 7 November 2017 by the Counties of Western Norway, please find below some quick information on our association and remarks on the proposed Action Plan for a Cruise Strategy 2018-2020.

Cruise Lines International Association (CLIA) is the world's largest cruise industry trade association, providing a unified voice and leading authority of the global cruise community. On behalf of our members, I would like to reassure you that we support policies and practices that foster a safe, secure, healthy and sustainable cruise ship environment and that we are dedicated to promoting the cruise travel experience.

Norway is a valued destination for international cruise industry and a country which receives a great deal of economic benefit from cruise tourism, with 2.5 million passengers having called at Norwegian ports last year. Direct cruise industry expenditures in Norway accounted to 599 million euros in 2015. However, the continued growth of cruise tourism could be sustained well into the future so long as the country, and Western Norway in particular, remains a competitive region in which to conduct cruise tourism.

CLIA Europe and its members are committed to constantly improving the cruise guests' experience, which naturally includes the improvement of conditions at destination and our members have been regularly engaging in discussions with a number of port authorities and

---

[1]



Municipalities across the world and we would also like to extend to the Western Norway Counties authorities.

However, it is our view that making references to prohibitions, limits and restrictions in the action plan should not be considered without dialogue. Further, officially imposing **a limit on the number of ships or passengers will not achieve the desired results as it will further complicate berth reservation**, which needs to be achieved before publishing the cruise lines catalogue. This will likely result in having a negative impact to the growth of business and the destination itself. Instead, it is our view that there should be a discussion involving the stakeholders and the cruise lines in advance. Only by engaging in constructive dialogue, the ports can manage better the calls and number of passengers received, as well as the allocation of its resources. Having a more targeted, case-by-case approach, both the Municipalities and the Ports can achieve even better results, contributing at the same time to the growth of the destination.

Regarding the additional **head taxes** proposed, there are already head taxes in Norway paid by all cruise ships calling in Norwegian Ports. CLIA Europe and its members believe that an additional head taxes constitute effectively double-taxation and we highly question such practices.

CLIA Europe and its member lines have since a long time undertaken a number of commitments towards an **environmentally sustainable tourism** in all regions in the world and they continue until now to deliver on those. In addition, a number of measures are in place at several regulatory levels – the International Maritime Organization at global level, the European Union at regional level and in Norway at a national level – in order to address the challenges we face regarding the protection of the environment. Those environmental concerns are already being addressed with the introduction of a NOx tax, the use of fuel with a content of sulphur of max 0.10% at berths and anchorages, the upcoming IMO MARPOL Annex VI regulations by 2020 which limit the Sulphur content in the fuel to 0,5% and by using cold ironing in ports, where this is possible.

Regarding the latter, though we support the initiative to look at ways to reduce local effects of emissions and support in principle 'cold ironing', there is a number of conditions and limitations for the application of such measures. Inter alia, beyond technical specifications, shore power should be environmentally sustainable and cost effective and should be produced in an environmentally friendly way in order to avoid shifting the air pollution problem from the port area to the mainland where electricity is being produced.



Furthermore, we would invite you to ensure that a full range of data regarding emissions is available and checked for accuracy – for example in the case of Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS) – before introducing additional, local, regulatory requirements. More detailed information on the cruise industry’s environmental innovation can be found [here](#); on our members’ environmental technologies and practices, [here](#); and on research undertaken regarding the industry performance on environmental practices can be found [here](#), in the section ‘Environmental Reports’.

The cruise industry is committed to working with the relevant authorities and local communities to develop sustainable solutions. Such being our approach, CLIA Europe and its member cruise lines are ready to open a transparent and constructive dialogue with the authorities and other stakeholders in the region of Western Norway. We would be ready to visit the region and discuss with you all matters of concern, which cannot be fully articulated via a response to a public consultation due to the complexity of such matter.

We look forward to a fruitful and constructive discussion to take place as soon as practicable.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Andreas Chrysostomou'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

**Andreas Chrysostomou**  
Act. Secretary General  
CLIA Europe

**Fra:** Keiron Gray <keirongray@keirongray.no>  
**Sendt:** tysdag 2. januar 2018 14:48  
**Til:** Postmottak Sentraladm  
**Emne:** Høyring-Handlingsplan for cruisestrategien.

- 1 - Det må opprettes en Statlig kontrollert autoritet for den nasjonale cruise-industriens aktiviteter som for eksempel Avinor for flytrafikken eller Statens Vegvesen for trafikken på veiene.
- 2 - Alle cruisedestinasjoner for havner i Norge må investere i strømbasert tilkobling for skipene mens de ligger i havn. Bruken av strømtilkobling må gjøres obligatorisk for all cruisetrafikk i norske havner.
- 3 - Cruisedestinasjoner/havner i Norge må bli pålagt en miljøskatt inntil de har nådd målet for et grønnere sertifisert industrinivå for cruisetrafikken. Cruisedestinasjoner slik som i Skjolden, tilbyr liten eller ingen hjelp til den lokale infrastrukturen som de benytter seg av. Cruisetraffikkens landbaserte service for turistene konkurrerer og er i konflikt med den veibaserte turismen langs kulturveiene og på steder av kulturell interesse.
- 4 - All utslipp av forurenset vann/veske fra cruisetrafikken må ikke tillates i noen norske fjorder eller havner. Dette må lovreguleres og altså være likt for alle fjorder og havner.
- 5 - Alle lover og forskrifter for sikkerhet rundt cruisetrafikk i norske fjorder og havner må være av internasjonal standard og lik for hele landet.
- 6 - Cruiseskipene må gå med nasjonal fastsatt, redusert fart ikke bare innover fjordene eller til havnene, men også ut igjen. Cruiseskip produserer høye bølger som kan dempes med farten slik at fugler som hekker langs strender der bølgene treffer ikke får vasket vekk reder med egg og unger. Erosjon grunnet bølgene etter cruiseskipene langs strendene, der skipene ferdes over lang tid, må reduseres og kontrolleres med fartsgrenser for skipene. Bølger fra skipene kan også forårsake vanskeligheter for mindre båter og padlere.
- 7 - Det må være en nasjonal, transparent strategi for cruiseindustrien.  
Det må være en grønn aktivitetsplan med bærekraftig konsekvenser for cruiseindustrien.  
Norge har over 40 cruisedestinasjoner som konkurrerer uavhengig om det samme markedet og dette skaper ubalanse i antall skipsbesøk til de forskjellige destinasjonene. Hovedanliggende for cruiseindustrien må være å skape kvalitet og ikke bare kvantitet!

Med vennlig hilsen  
Keiron Gray

Luster

Mob. 95 09 02 33

Maritime Bergen  
Olav Kyrresgate 11  
5014 Bergen

Sogn og Fjordane fylkeskommune,  
Askedalen 2,  
6863 Leikanger

Sak nr.: 17/8674-1

### **Høringsinnspill til Vestland fylkene sin handlingsplan for cruise-strategi 2018-2020**

Maritime Bergen (MB) skal styrke den maritime industris- og skipsfartens evne til å drive maritim virksomhet i og fra Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane

I dette arbeidet skal MB representere og bistå det maritime nettverket i regionen og utvirke at lokale og sentrale politikere får forståelse for å tilrettelegge for næringens utvikling. Synliggjøring av næringens omfang og betydning for regionen skal skje ved spredning av informasjon som objektivt beskriver virksomheten innen de forskjellige sektorer.

Maritime Bergen vil med dette gi sitt høringsinnspill til høringsutkastet for cruisestrategien 2018-2020. Vi vil innledningsvis gi noen generelle bemerkninger til utkastet og prosess for deretter å kommentere tiltakspunktene innenfor de to innsatsområdene for cruise:

- Klima og miljø
- Økt verdiskapning på land

### **Generell merknader til utkast og prosess**

Maritime Bergen vil berømme Vestlandsrådet og de fire fylkeskommunene for å ta fatt i en vekstnæring som generer store verdier og mange arbeidsplasser langs Vestlandskysten, og som har et betydelig vekstpotensial også i årene som kommer. Den positive ambisjonen for arbeidet som er vedtatt politisk er forfriskende i en offentlig cruisedebatt som altfor ofte preges av en negativ holdning til cruiseindustrien generelt. Myer av debatten er preget av ren synsing omkring effekter på miljø og verdiskapning uten at disse synspunkter er forankret i fakta eller kunnskap om cruisenæringen.

Dessverre bærer høringsdokumentet i en del tilfeller også preg av å bygge på sviktende faktagrunnlag eller at man har basert seg på presseoppslag om cruisenæringen som en del av saksgrunnlaget. Vi savner en større involvering av cruisenæringen i utarbeidelsen av selve utkastet og i høringsrunden. Listen over høringsinstanser er nemlig svært mangelfull med tanke på relevante høringsparter fra cruisenæringen selv og dette kan fort bety at planverket ikke treffer på målsettingen for cruisestrategien; «*Cruiseturismen i Vestlands-regionen skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte, slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen*».

Uten dialog med berørte aktører innenfor næringen selv mister man et verdifullt bidrag til fakta- og kunnskapsutvikling, samt at man skaper unødige konfliktlinjer mellom næring og mottakerne av næringens kunder; kommuner, lokalsamfunn, havner, handelsstand, osv. Ingen er tjent med en kunstig uenighet og grunnlaget for denne uenigheten er mangel på kunnskap om utslipp fra



cruiseskip, verdiskapningsberegninger knyttet til cruiseturisme og trengselsproblematikk knyttet til turistlogistikk i lokale kommunesentra.

Sistnevnte er en sentral problemstilling for en stor cruisehavn som Bergen, men samtidig relevant for en mindre cruisedestinasjon som Eidfjord i Hardanger. Sistnevnte har nemlig opplevd en stadig økende pågang fra større cruiseskip og som nå vil legge til kai gjennom større deler av året som følge av den betydelige veksten i interesse for såkalt «vinter-cruise». I sommerperioden er det fortsatt høysesong og kommunen ser seg nødt til å avvise skip da opphopningen og trengsel i et lite kommunesenter legger begrensninger på plass og velvilje fra egne innbyggere. Utfordringer med mottak av store passasjermengder er her selvsagt en høyst reel problemstilling for en liten kommune med knappe 1000 innbyggere, men fakta er at det i disse diskusjoner ofte kun legges begrensninger på cruiseanløp, ikke på landbasert turisme. For eksempelet Eidfjord er veksten langs Rv.7 nærmest eksplosiv og busslaster med landbaserte turister telles ikke på samme måte som cruisepassasjerer. Landbaserte turister kommer heller ikke med samme forutsigbarhet eller medbrakt infrastruktur for logistikkavvikling, og er heller ikke gjenstand for noe som helst reguleringsverktøy som kommunen er i besittelse av. Resultatet blir derfor at Eidfjord kommune avviser cruiseanløp fordi det er den eneste delen av turisttilstrømmingen til kommunen som de selv kan regulere. For Maritime bergen er dette et vesentlig poeng for å sikre at ikke de fire fylkeskommunene mister av synet at turisttilstrømmingen kommer fra mange ulike kilder, herunder også cruise, men at ved å overfokusere på et segment av turismen bare fordi det er svært synlig i bybildet vil kunne medføre at man oppnår få av de ønskede mål. Vi vil derfor advare mot at man faller fra fristelsen av å «rette baker for smed» i denne sammenhengen.

I en polarisert og tidvis svært konfliktorientert debatt om cruise i Norge bør det fra alle relevante offentlige myndigheter sin side tilstrebes at man samordner innsatsen og avpasser tiltak og virkemidler mellom ulike forvaltningsnivåer. Maritime Bergen vil derfor oppfordre at handlingsplanen i større grad søker å rette tiltaksdelen mot allerede etablerte mekanismer og organer i det offentlige Norge og internasjonalt, heller enn å starte opp arbeid i egen regi som en parallell eller i verste fall konkurrerende part til etablerte og anerkjente strukturer. Vi vil her trekke frem IMO, Sjøfartsdirektoratet og Fylkesmennenes beredskapsavdelinger som eksempler på etablerte organer som vi ikke anser trenger konkurrenter fra fylkeskommunen for å gjøre en best og mest mulig koordinert innsats.

### **Merknader til handlingsplanens innsatsområde «Klima og Miljø»**

*Maritime Bergen kommenterer kun tiltakspunktene som er av særlig relevans for vårt høringsinnspill:*

#### Tiltak 1:

I Norge har vi allerede Sjøfartsdirektoratet som bør være den sentrale kunnskapsinnsamler og Vestlandsrådet bør søke gjennomføring av tiltaket på en slik måte at direktoratets relevans som samordnet organ styrkes.

#### Tiltak 2:

Tiltaket fremstår som uferdig all den tid de ønskede «cruisekriteriene» ikke utdypes eller forklares nærmere. Det er derfor vanskelig å se verdi eller bruksområde for dette.

#### Tiltak 3:

MB vil påpeke at Fylkesmannsembetene i hvert fylke allerede har ansvar for koordinert øvelse og utarbeidelse av nødvendig planverk for ulykkesberedskap. Vi anser derfor at dette tiltaket er ivaretatt fra Fylkesmennene, Hovedredningssentralene og politidistriktene.

#### Tiltak 4:

Om mottakplikten skal fjernes fra havneloven bør være gjenstand for høringsuttalelser knyttet til det forestående revisjonsarbeidet med Havne- og farvannsloven, ikke i en handlingsplan for cruisestrategi. Dette er således et prinsipielt sett blindspor i denne sakens anledning.

MB stiller seg i tillegg svært negativ til selve tiltaket og vil advare mot å fjerne mottakplikten. Vi savner begrunnelse for tiltaket og stiller oss uforstående til at dette kun skal gjelde cruiseskip. I dagens lovverk har havnene full mulighet til å nekte anløp hvis det er fare for at de samlede utslipp fra skip og biler og andre utslippskilder overstiger fastsatte grenser hvor tiltak skal iverksettes. Vi stiller også spørsmålsteget ved lovligheten av et slikt tiltak.

Som miljøtiltak er resultatmålet også lite treffsikkert da passasjerantallet på et skip ikke sammenfaller med skipets utslippsprofil. Skulle man hensyntatt miljøutslipp ville det være i alle fall mer forståelig om man la til grunn faktisk utslipp, skipets alder, type drivstoff, tilkoblingsmuligheter for fornybar kraft eller stilte krav om nullutslipp generelt ved ankomst i havn eller kystnær fartstid. Her vil man begrense antall cruisepassasjerer på en dag og ikke antall landbaserte turister. Dette gir liten eller ingen miljøgevinst og bærer preg av å være et tiltak bygget på manglende forståelse for klimaregnskapet for cruisenæringen globalt.

#### Tiltak 5:

Tiltaket synes å være skrevet uten større innsikt i eksisterende regelverk for avgiftsleggingen av skip i Norge. Fra 2008 og frem til i dag har cruiseskip i fart til norske havner betalt flere hundre millioner kroner i avgift til det som omtales som «NOx-Fondet». Denne avgiften har igjen blitt utbetalt til norske skip og fartøyer som gjennomfører tiltak som reduserer skipets NOx-utslippene.

Tiltaket ble også foreslått da Bergen kommune utarbeidet sin egen cruisestrategi våren 2017 og ble da strøket av byrådet. Også den gang var dette en avgift som kun skulle pålegges cruiseturister, ikke landbasert eller tilreisende med fly.

MB vil påpeke at tiltaket ikke har en miljøgevinst og at denne kun kan anses å være en ren fiskal avgift med hensikt å hente finansiering fra et definert turistsegment, og vil advare mot den konkurransevridningen som en slik avgift ville kunne få opp mot alternative landbaserte (og miljøskadelige) transportformer.

#### Tiltak 7:

MB er positive til standardisering og vil oppfordre til samarbeid om utvikling av felles standard og regelverk. Dette tiltaket er igangsatt av et utvalg norske havner og kan gi et godt kunnskapsgrunnlag på fartøysnivå. MB viser til at IMO allerede har etablert et system: ESI, Environmental Ship Index og at Bergen og Omland Havnevesen utarbeider EPI, Environmental Port Index som kan brukes til å fastsette anløpsavgift til havnen, og belønne miljøvennlig skipsprofil ved reduksjon av anløpsavgifter. Et positivt grep hvor man belønner og involverer næringen selv i miljøarbeidet.

#### Tiltak 8, 9 og 10:

Punktene handler om å danne et godt faktagrunnlag for videre beslutninger og det synes derfor som underlig for MB at man ikke gir denne typen grep førsteprioritet – i forkant av tiltaksbeslutning. Kunnskap og fakta må være grunnlaget for alle beslutninger og tiltak som skal gjennomføres og bør korrigeres gjennomgående i planen før iverksetting av tiltak. Punkt 10 handler om å dele erfaring og bruke andre destinasjoner og havner sin erfaring til å unngå feilvalg og gale beslutninger. Igjen mener MB at rekkefølgen som er gitt tiltaket derfor fremstår som litt pussig og at dette bør gis prioritet 1.

#### Tiltak 12:

Turistskatt er tidligere blitt skrinlagt av Regjeringen. Ordningen er avvist på nasjonalt hold i forbindelse med arbeidet med Regjeringens reiselivstrategi da dette mest sannsynlig ikke er hjemlet i norsk lov. MB viser for øvrig til tidligere kommentarer om tiltakets konkurransevridende effekter og tilhørende lovlighet.

#### **Merknader til handlingsplanens innsatsområde «Økt verdiskapning på land»**

*Maritime Bergen kommenterer kun tiltakspunktene som er av særlig relevans for vårt høringsinnspill:*

#### Tiltak 1 og 3:

Begge tiltakene er forståelige påpekninger som man gjerne må prioritere ressurser til dersom slike ressurser er tilgjengelig på de fylkeskommunale budsjettene. MB vil likevel påpeke igjen at man vektlegger å styrke eksisterende strukturer fremfor å gjøre mer i egen regi.

Både Innovasjon Norge og Cruise Norway driver i dag markedsføring av destinasjonene og som den tallvise oppsummeringen i innledningen til handlingsplanen tyder på; Dette fungerer meget bra og cruisetrafikken til Norge øker. Det bør være en målsetning at dette arbeidet styrkes og fokuseres heller enn å gjøre egne grep. Alle havner, destinasjonsselskaper, attraksjoner og leverandører kan være med i de eksisterende strukturenes arbeid.

#### Tiltak 4:

I 2018 vil Bergen ha nærmere 30 skip som helt eller delvis skifter ut sine passasjerer ved ankomst i Bergen. Planutkastet ser ikke ut til å ha tatt dette innover seg, ei heller at Bergen allerede har slik status. Snuanløpene som byen har hatt i 2015-2016 og 2017 ser dermed ikke ut til å være medtatt. Tiltaket fremstår som gjennomført, og burde heller vært fokusert på hvordan man kunne legge forholdene bedre til rette for flere slike anløp da økonomien for havnene og for den lokale verdiskapningen som passasjerene legger igjen er svært mye høyere enn for snittet av havbasert turisme.

#### **Avsluttende merknader**

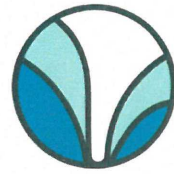
Maritime Bergen har flere aktører fra cruisenæringen som medlemmer og jobber aktivt med å synliggjøre, styrke og fremme det sterke maritime miljøet i Bergensregionen, Hordaland og Sogn og Fjordane. Vi ser at arbeidet med både cruisestrategi og handlingsplan lider av noen svakheter både på faktagrunnlag og prosessuelt - noe som man ville kunne unngått med en tidligere involvering av relevante næringsaktører som eksempelvis MB. Vi håper at Vestlandsrådet og den enkelte fylkeskommune merker seg at MB finnes og ønsker sterkt å kunne være en sterk og relevant samtalepartner i planlegging og gjennomføring av tiltakene for en sterk, grønn cruisenæring.

Bergen, 02.01.2018  
MARITIME BERGEN



---

Harald Victor Hove  
Daglig leder  
Maritime Bergen



Aurland/ Geiranger, 18. desember 2017.

## **Framlegg til handlingsplan cruisestrategi for Vestlandsfylka - uttale frå Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap.**

### **Innleiing**

Vestnorsk fjordlandskap vart innskrive på UNESCO si verdsarvliste i juli 2005 som Noreg sin fyrste og til no, einaste naturarv. Verdsarvstatusen er fyrst og fremst tufta på geologi og geologiske prosessar over millionar av år, men busetnad og menneskeleg aktivitet i fortid og notid tilfører naturlandskapet ein kulturell dimensjon som utfyller og forsterkar statusen.

**UNESCO sin Verdsarvkomite slo vidare fast i sitt vedtak : ”Vestnorsk fjordlandskap er klassiske, fortrinnsvis velutviklede fjorder og anses å være typelokalitet for verdens fjordlandskap. Området framviser alle elementer av landformer knyttet til de indre delene av to av verdens lengste og dypeste fjorder.**

**Nærøyfjord- og Geirangerfjordområdene regnes blant de aller vakreste fjordlandskapene på kloden.”**

Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap som vart etablert i januar 2006 har som si fremste oppgåve å arbeide for ivaretaking og fremjing av verdsarvstatusen tildelt Nærøyfjord- og Geirangerfjordområdet i fellesskap.

Reiselivet er av UNESCO vurdert som ein av dei største trugslane mot verdsarven verda over, men er også største moglegheit for verdiskaping i og inntil verdsarvområde. Cruiseindustrien er og vil frametter vere viktig for verdiskapinga i regionen. Sagt det lyt vi, med både grunnlag i venta vekst og medviten tru på egne kvalitetar, ta ei mykje tydeligare rolle i å styre utviklinga slik at ein tek vare på på natur- og kulturverdiar, ivaretek levande lokal samfunn og fremjar opplevingar av høg kvalitet for alle gjestene til regionen.

Stortinget har sagt fylgjande om dei norske verdsarvområda i den relativt nye Reiselivsmeldinga (St. meld.19: 2016-2017): «Bærekraftig utvikling av reiselivet i disse attraktive og verdifulle områdene fordrer målrettet innsats. Det norske ambisjonsnivået for å gjennomføre forpliktelsene som følger av konvensjonen er høyt. Norske verdensarvområder skal utvikles som fyrtårn for den beste praksisen innenfor natur- og kulturminneforvaltning. Med sine unike kvaliteter er det forventet at verdensarvstedene skal håndtere turisme etter beste praksis internasjonalt, og være gode eksempler for andre kultur- og naturdestinasjoner.»

Verdsarvrådet har med det som er nemnt over fylgjande uttale til det som ligg føre:

**0. Innleiing:** Lokalsamfunna si bæreevne/ kapasitet til å ta imot mange gjester på same tid og lokalitet bør omtalast i tillegg til det som er nemnt om potensiale og utfordringar.

## 1. Innsatsområde miljø og klima:

### - Tiltak nr.:

**0: Nytt pkt:** Ta initiativ til utgreiing kring mulig etablering av ein norsk versjon av Alaska-modellen: *Cruiserederia må med grunnlag i fastsette kriterie knytt til m.a. lokal verdiskaping, miljø og forureining konkurrere om tilgang til det Vestnorske fjordlandskapet.*

**2:** Konsekvensanalyse må i tillegg ha eit særleg fokus på kva effekt cruiseturismen har på innbyggerane i bygdene og lokalsamfunna kring hamnene. Korleis sikrar strategien interessene til kvar enkelt hamn, både med tanke på tal gjester/båtar pr dag/pr veke. Utg. pkt. skal framleis vere at alle gjester er velkomne men ikkje på same tid og stad.

**5.** Ei evt. utgreiing om miljøvederlag må sjåast i samanheng med og avklarast med lokale og regionale utgreiingar om innføring av destinasjonsbidrag. Unngå parallelle prosessar og sprikande føremål.

**6.** Vestlandsregionen tek som nemnt i høyringsdokumentet imot ca. 70% av cruise gjestene til landet. Sum gjester aukar kvart år og prognosar fram mot 2041 syner at dette talet aukar til det dobbelte av kva som var stoda i 2015. Er Vestlandsregionen rigga til å møte denne veksten på ein positiv måte? Besøksstyring, fordeling i tid og rom og samarbeid mellom cruisehamnene vert i så tilfelle svært sentralt. I denne samanhengen vil det vera avgjerande at ein framhevar den særeigne statusen verdsarvfjordane har. T.d. vil det vere uproblematisk at verdsarvfjordane, som det fremste cruisereisemålet på Vestlandet, har eit særleg regime, legg lista høgare, enn andre destinasjonar. Det er ikkje dermed sagt at andre fjordar og fjordområde ikkje skal ha same krav som verdsarvfjordane, men ein må ikkje gløyma at verdsarvfjordane har ein heilt unik posisjon. Det handlar om å ta ut potensiale til langsiktig verdiskaping som ligg i Verdsarvstatusen, nytte uforløyst konkurransefortrinn, kunne tilby eit breiare mangfald av cruisereismål til ulike målgrupper.

**9.** Ei breiare utgreiing om kva effektar cruisetrafikken har i høve til avfalls- og klimautslepp til sjø og luft lyt og setje fokus på erosjon/«washing»-problematikk i fjordane. Bylgjer gjer over tid skade på installasjonar/ bygningar/ bygningsmiljø i strandsona. Kva er naturleg og kva skuldast båttrafikken? Kven skal bere kostandane med å halde vedlike/ setje i stand det som vert øydelagt?

**11.** Retningsliner er for svak tilnærming. Ein handlingsplan lyt ha ambisjon om å peike på eksisterande handlingrom til å setje krav til miljøvenleg ferdsle/ transport på land t.d gjennom konsesjonar, ruteløyver og/ eller etablering av miljøsoner. Dersom eksisterande regelverk er for svakt, bør dette i seg sjølv vere ei prioritert satsing. Synleggjere tydelegare vilje til å styre utviklinga.

**12.** Sjå kommentarar under pkt. 5. Stikkord er samordning og samhandling lokalt og regionalt. Det er viktig at ei ev. avgift tilfell dei reisemåla som krev inn avgifta, og at avgifta kan nyttast nettopp til naudsynt infrastruktur knytt til cruise/reiseliv på det einskilde reisemålet.

## 2. Innsatsområde verdiskaping:

### - Tiltak nr.:

**0. Nytt pkt.** Ta initiativ til utgreiing kring mulig etablering av ein norsk versjon av Alaska-modellen: *Cruisereideria må med grunnlag i fastsette kriterieie knytt til m.a. lokal verdiskaping og miljø –og forureining konkurrere om tilgang til det Vestnorske fjordlandskapet.*

**3.** I lys av framtidig vekst til Vestlandsregionen: Ikkje berre ha fokus på overordna sal og marknadsføring men òg ta ansvaret for/ etablere eit overordna koordinerande ledd som tek ansvaret for fordeling/ styring av innkomande trafikk til dei ulike cruisereisemåla. Med andre ord ha ambisjon om å ta heile Vestlandsregionen i bruk, heile året.

Leiar Verdsarvrådet

Nestleiar Verdsarvrådet

Hans Erik Ringkjøb  
sign.

Jan Ove Tryggestad  
sign.

### **Kopi:**

- Kommunane Aurland, Vik, Voss, Lærdal, Stranda og Norddal.
- Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, Hordaland og Møre og Romsdal.
- Miljødirektoratet.

# Handlingsplan for cruisestrategien

## Høyringsfråsegn frå Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane

Denne høyringsfråsegna tek utgangspunkt i ei brosjyre utarbeidd av FNs miljøprogram (UNEP) og Verdas Handelsorganisasjon (WTO) i samband med det internasjonale året for økoturisme i 2002<sup>1</sup>.

- Økoturisme omfattar alle naturbaserte former for turisme, der turistane sine hovudmotivasjonar er å oppleve og verdsette naturen og den tradisjonelle kulturen i naturområdet.
- Økoturismen skal innehalde utdannings- og analyseverktøy.
- Den organiserer vanlegvis, men ikkje alltid, små grupper med turistar som blir tekne hand om av små og spesialiserte lokalt forankra verksemder. Utanlandske operatørar av ulik storleik kan også organisere og/ eller marknadsføre turar innan økoturisme, som oftast for små grupper.
- Økoturismen reduserer negative påverknader på det naturlege og sosio-kulturelle miljøet.
- Den tek vare på naturområde ved:
  - å generere økonomiske gevinstar for vertssamfunn, organisasjonar og myndigheiter som har målsettingar om å ta vare på bestemte naturmiljø.
  - å opne for nye arbeids- og inntektsmoglegheiter for lokalsamfunn.
  - å auke bevisstheita om bevaringa av natur- og kulturressursar, blant både lokalbefolkninga og turistane.

### Innleiande spørsmål

Kor stort avtrykk bør vi tillate cruisetrafikken på destinasjonar som Flåm, Olden/ Nordfjord, Skjolden, Vik og Gudvangen?

I kva grad kan Fylkeskommunen påverke reiarlag til tettare samarbeid med miljøbedrifter om utvikling av ny teknologi, som kan redusere utslepp frå cruiseskip, redusere matsvinn og gi positiv særbehandling til reiarlag, mannskap og gjestar som tek omsyn til miljøet?

### Innspel til del 1. Innsatsområde miljø og klima

Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane støyr Fylkeskommunen sitt krav om at Stortinget bør presisere omgrepet mottaksplikt for hamnene i den nye lovteksten, og at den nye lova vert formidla til alle hamnene, slik at vi sikrar ei lik praktisering i alle hamnene (Tiltak 4).

Vi meiner dessutan at Staten, Vestlandsrådet og Fylkeskommunane bør praktisere ei *positiv særbehandling og premiering* av reiarlag og skip som syner vilje og evne til berekraftig og framtidsretta planlegging : planar for omstilling til miljøvenleg teknologi, god avfalls-handtering, og satsing på vern av natur- og kulturmiljø på cruisedestinasjonane.

---

<sup>1</sup> [portal.unesco.org/en/ev.php-URL\\_ID=3205&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=3205&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)



Vi ynskjer ei tilsvarande positiv særbehandling av cruiseturistar som kjem til norske hamner.

Vi har fylgjande forslag :

*Reiarlaga, Visit Norway, destinasjonsselskapa og andre som arbeider med marknadsføring av Fjord-Noreg bør rette marknadsføringa mot turistar som har interessere for naturen og den lokale kulturen på cruisedestinasjonane (jfr. første kulepunktet i innleiinga om økoturisme).*

Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane meiner alle miljøvederlag (Tiltak 5 og 7) bør gå til lokale, nasjonale og/ eller internasjonale miljøorgan som arbeider tett på reiarlaga om omstilling til berekraftig turisme i form av opplæring og bevisstgjerung om løysingar på miljøutfordringane (jfr. andre kulepunktet i innleiinga om økoturisme). Slike organ bør anten vere ein del av eller ha eit nært og godt samarbeid med FNs miljøprogram (UNEP), meiner vi.

Fellesgodefinansiering er eit godt tiltak, men berre dersom den gir økonomiske fordelar for vertssamfunn, organisasjonar og myndigheiter som har målsettingar om å ta vare på naturmiljøet, jfr. UNEP og WTO sitt dokument «*Making Tourism more Sustainable*»<sup>2</sup> :

Verkemiddel for berekraftig utvikling :

- Innsamling av informasjon om talet på besøkande, utgifter, inntekter og tilsettingar.
- Legge fram resultat for lokale miljøorganisasjonar, bydelsutval, bygdelag og andre som kan drøfte positive og negative sider ved cruiseturismen : vern av sårbare naturområde, arbeid og inntekter, lokale natur- og kulturtilhøve, osv.
- Gode tilskotsordningar og betre lånevilkår for lokale prosjekt som tek vare på miljøet.
- Tydeleg informasjon (munnleg og skriftleg) om reglar som gjeld på kjende turistplassar (Flåmsbana, Briksdalsbreen og i Nærøyfjorden, osv).

## **Innspel til del 2. Innsatsområde verdiskaping**

Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane står ikkje delmål 4 (Utvide talet på lokale bedrifter som har nytte av cruisetrafikken) og delmål 6 (Fleire cruiseanløp utanfor sommarsesongen der det ligg til rette for dette) i denne delen av handlingsplanen. Delmål 4 vil føre til ei utvikling som ikkje kjem naturen og lokalbefolkninga til gode, meiner vi. Delmål 6 er i direkte strid med FNs miljøprogram (UNEP) og Verdas Helseorganisasjon (WTO) sine målsettingar for økoturisme, jfr. kulepunkt 3 : «*Økoturismen reduserer negative påverknader på det naturlege og sosio-kulturelle miljøet.*» Dette er ein avgjerande og ufråvikeleg del av økoturismen sine føremål.

Naturvernforbundet stiller seg til disposisjon i alle spørsmål som gjeld miljøvenleg og berekraftig næring og industri. Vi tilrår at Vestlandsrådet inviterer FNs miljøprogram (UNEP) til samarbeid om mange av dei spørsmåla som blir drøfta i denne Handlingsplanen. FNs miljøprogram sin kompetanse vil bli avgjerande for å nå målet om å bli det mest berekraftige reisemålet i Europa, meiner vi.

---

<sup>2</sup> <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix0592xpa-tourismpolicyen.pdf>

Maritimt Forum Nordvest  
Borgundvegen 340  
6009 Ålesund

Sogn og Fjordane fylkeskommune,  
Askedalen 2, 6863 Leikanger

## **Høringsinnspill til Vestlandfylkene sin handlingsplan for cruise-strategi 2018-2020**

Maritimt Forum Nordvest er ikke invitert til å komme med uttale om Vestlandfylkene sin Handlingsplan for cruise strategi 2018-2020, men vi tillater oss likevel å sende over våre tanker.

### **Generell merknader til utkast og prosess**

Høringsdokumentet bærer i en del tilfeller preg av å bygge på sviktende faktagrunnlag. Vi savner en større involvering av cruisenæringen og maritim næring i utarbeidelsen av selve utkastet og i høringsrunden. Listen over høringsinstanser er nemlig svært mangelfull med tanke på relevante høringsparter fra cruisenæringen selv og dette kan fort bety at planverket ikke treffer på målsettingen for cruisestrategien.

Uten dialog med berørte aktører innenfor næringen selv mister man et verdifullt bidrag til fakta- og kunnskapsutvikling, samt at man skaper unødige konfliktlinjer mellom næring og mottakerne av næringens kunder; kommuner, lokalsamfunn, havner, handelsstand, osv.

Vi vil oppfordre at handlingsplanen i større grad søker å rette tiltaksdelen mot allerede etablerte mekanismer og organer i det offentlige Norge og internasjonalt, heller enn å starte opp arbeid i egen regi som en parallell eller i verste fall konkurrerende part til etablerte og anerkjente strukturer.

### **Grønn cruise-turisme**

Visjonen i Vestlandsrådets reiselivsstrategi er: «Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar». Hovodmålet for cruisestrategien er: «Cruiseturismen i Vestlands-regionen skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte, slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen».

Både i visjon og mål er det krav om en bærekraftig cruise-turisme. I forslagene til tiltak for å nå dette målet er det vist til utredninger, konsekvensanalyser, samordna planer og lignende. Ikke noe galt i det, men det blir en defensiv og tidkrevende prosess.

De fire vestlandfylkene sitter på et av verdens mest attraktive reisemål sjøveien, en verdi som kan forvaltes med en mer offensiv tilnærming enn videre utredninger og lignende. Vestlandsrådet bør bruke sin makt til å legge føringer på hvilke skip som skal få gå inn i fjordene på Vestlandet. For eksempel ved at fra et bestemt årstall er det bare en bestemt type grønne skip som får seile inn fjordene. (= Fra 2022 er det kun skip som kan seile uten utslipp eller med minimalt som får seile inn fjordene på Vestlandet).

En slik tilnærming vil skape oppmerksomhet og kunne virke positivt på tilstrømming av sjøfarende turister. De som ferier på båt for å se flott natur, ønsker neppe at båten de reiser med skal bidra til å ødelegge den samme naturen.

Cruise-næringen trenger tid til omstilling til lav og null-utslipp skip, men det finnes maritim teknologi som gjør dette mulig allerede i dag.

### **Avsluttende merknader**

Vi ser at arbeidet med både cruisestrategi og handlingsplan lider av noen svakheter både på faktagrunnlag og prosessuelt - noe som man ville kunne unngått med en tidligere involvering av relevante næringsaktører, interesseorganisasjoner og miljøorganisasjoner.

Ålesund, 02.01.2018

### **Maritimt Forum Nordvest**

Arnfinn Ingjerd

Daglig leder

Mobil: 90521065

[arnfinn.ingjerd@maritimt-forum.no](mailto:arnfinn.ingjerd@maritimt-forum.no)

[www.maritimt-forum.no/nordvest](http://www.maritimt-forum.no/nordvest)



ÅLESUNDREGIONENS  
HAVNEVESEN

## Sakspapir

---

### Markedsføring av Cruise m.m.

#### Dokumentinformasjon:

Saksbehandler: Birger Flem Tlf: 70 16 34 03 E-post: post@alesund.havn.no	ArkivsakID: 15/601 JournalID: 15/5652
---	--

#### Behandling:

Saksnr	Utvalg	Dato
007/15	Havnestyret	09.03.2015

Ålesundregionens havnestyre gjør følgende vedtak:

- Arbeidet med markedsføring av cruise mot cruisereferiene legges til havnevesenet
- Det foretas en intern fordeling av arbeidsoppgaver i seksjon for økonomi og administrasjon med sikte på at administrasjonen blir mindre sårbar ved ansattes fravær samtidig som oppgaver med markedsrettet aktivitet tillegges seksjonen.
- Havnefogden får fullmakt til å avgjøre et videre medlemskap i Ålesund Cruisenettverk og størrelsen på medlemsbidraget, eller alternativt et medlemskap i destinasjonsselskapet samt tidspunkt for endring.

#### Havnestyret - 007/15 - vedtak:

Som Havnefogdens innstilling.

---

**Behandling:****Votering:**

Havnefogdens innstilling enstemmig vedtatt.

**Bakgrunn:**

Spørsmålet om fremtidig strategi for markedsføring av cruise, og om denne oppgaven i fremtiden skal legges direkte under havneadministrasjonen, har vært tatt opp og drøftet tidligere ved et par anledninger i havnestyret, senest i møte 16. juni 2014 hvor det ble lagt frem et notat om emnet (vedlegg).

Helt tilbake fra 90- tallet har vi hatt et samarbeid med destinasjonsselskapet (tidligere Ålesund Reiselivslag) om markedsføring av cruise. Selve arbeidet har vært lagt til Bente Saxon mens havnevesenet har dekket en stor del av kostnadene.

I 2001 tok undertegnede i sammen med tidligere reiselivssjef Terje Devold initiativ til etablering av det som i dag heter *Ålesund Cruisenettverk*. Dette er et selskap uten ansatte som blir finansiert av tilsluttede medlemsbedrifter, hvor havna har vært den største økonomiske bidragsyteren. Reiselivsselskapet har fungert som sekretariat, og dette arbeidet har vært deres økonomiske bidrag til cruisenettverket. Det praktiske arbeidet har vært utført av Bente Saxon, på vegne av destinasjonsselskapet. Regnskapsføring er innkjøpt av eksternt regnskapskontor.

Etter at cruisenettverket ble opprettet er det foretatt endringer ved reiselivsselskapet, da det for noen år tilbake la under seg de fleste kommuner på Sunnmøre og fikk navnet Destinasjon Ålesund og Sunnmøre (DÅS).

I dag foregår det et arbeid med å utvide reiselivsselskapet til også omfatte Geiranger - Trollstigen samt Nordfjord. I sammenheng med dette foreligger det også planer om at det nye destinasjonsselskapet skal opprette en 100 % stilling til markedsføring av cruise i den nye reiselivsregionen. Dette er planlegging **som** havna og cruisenettverket ikke har tatt del i, men ble orientert om i styremøte i cruisenettverket i desember 2014.

**Saksopplysninger:**

Arbeidet med markedsføring av cruise har som nevnt vært tillagt Bente Saxon. Bente har gjort

en fabelaktig jobb på dette området og har klart å sette **Ålesund** på kartet og fått cruiseskip til havna. Bente sitt arbeid kan ikke verdsettes høyt nok. Hun har gjort en fantastisk jobb og vært en fremragende ambassadør for Ålesund og regionen. Bente Saxon har oppnådd pensjonsalder (67 år), men har tanker om å fortsette i sitt arbeid en tid fremover.

Etter hvert som cruisetrafikken har utviklet seg har havnevesenet også blitt mer involvert i markedsføringen mot cruiserederiene. Undertegnede har blant annet 8 år sammenhengende i styret i Cruise Norway, hvorav 6 år som styreleder.

I tillegg til havna er den største bidragsyteren til cruisenettverkets økonomi dekker havna ofte kostnader til annonser og markedsføring utenom nettverkets budsjett, når dette budsjettet ikke strekker til.

Cruise har etter hvert blitt en stor og viktig del av havnas virksomhet. Ikke minst derfor er det viktig at havna har en klar strategi på hvordan en skal forholde seg mot cruiserederiene med tanke både på vekst, og ikke minst opprettholde vår posisjon i dette markedet. En tenker da på markedsføring mot cruiserederiene og ikke mot personmarkedet, eller oppgaver som naturlig bør ligge hos reiselivssjefen. Markedsføring mot personmarkedet er for øvrig en oppgave som rederiene selv tar hånd om.

Havnens viktigste markedsføringsorgan er Cruise Norway AS. Ålesundregionens Havnevesen har vært medeier i dette selskapet siden det ble opprettet for mer enn 20 år siden. Selskapets formål er å markedsføre Norge og Svalbard. Cruise Norway arrangerer stand og deltagelse på den årlige og store cruisemessen i Miami, deltagelse på Seatrade Europe, årlig markedsseminar og årlig workshop med rederier i London.

Cruiserederiene uttrykker i mange sammenhenger at de ønsker en mer direkte kontakt med havnene i forbindelse med planlegging av havnebesøk av store skip. En tettere kontakt mellom havn og rederi er derfor viktig. Med de muligheter som i dag finnes for direkte kommunikasjon, f. eks. i form av epost, vil det være enkelt å opprette kontakter med rette personene i rederiene. Slik kontakt vil det være naturlig å tillegge markedsansvarlig når havnen også tar over arbeidet med markedsføring mot cruisebransjen direkte mot rederiene. I tillegg må samme person representere havnen på ulike arenaer.

Flere norske havner har i dag egne ansatte som tar seg av markedsføring og profilering av havna mot forskjellige målgrupper og markeder. Samme personene benyttes også til markedsføring og bindeledd mot cruisebransjen. Det gjelder blant annet Tromsø, Trondheim, Bergen, Stavanger og Oslo. I disse dager er også Molde og Romsdal Havn i ferd med å ansette en person for å ta seg av oppgaver med salg og markedsføring, blant annet mot cruise.

## Organisering

Ålesundregionens havneråd vedtok i mai 2012 en ny organisasjonsplan. Planen legger opp til økning av to nye stillinger. Den første stillingen ble lagt inn i budsjettet for andre halvår 2012, men stillingen ble ikke besatt før andre halvår 2014, da havnens første byggingeniør ble ansatt. At ansettelsen drøydde i tid har sammenheng med manglende kontorkapasitet.

Den andre planlagte stillingen er for en markeds- og informasjonskonsulent som skal legges

under seksjon for økonomi og administrasjon. Stillingen er lagt inn i vedtatte budsjetter fra andre halvår 2015.

Arbeidsoppgavene til havneadministrasjonen øker og endrer seg stadig, samtidig som vi tar i bruk nye databaserte systemer for å løse oppgavene. Antall ansatte har derimot ikke endret seg vesentlig de siste 20 – 30 årene, bortsett fra byggingeniøren som ble ansatt i 2014. Ikke minst overgangen til den interkommunalt sammenslutningen medførte økt arbeidsmengde. Samtidig har virksomheten vokst som følge av nye kaier og bygninger. Med dette følger også økt omsetning.

Siste utfordringen for administrasjonen er overgang til papirløst brev-, sak- og arkivsystem. I tillegg er vi nå i ferd med å endre våre faktureringsrutiner, fra papir til e-faktura. Disse endringene kommer som overordnede krav som vi må forholde oss til.

Det er ikke slik at de nye systemene vi skal benytte for å løse arbeidsoppgavene medfører mer arbeid. Men, oppgavene krever spesialisering og ansatte som kan betjene de nye systemene. Utviklingen medfører at vi blir mer «sårbar» når noen faller fra ikke er til stede på kontoret når kompetansen ligger kun hos en ansatt. Det er derfor nødvendig at flere ansatte kan løse sentrale oppgaver, og på den måten få til overlapping for å bli mer fleksible og mindre sårbar. I slik sammenheng er det bestemt å styrke bemanningen i seksjon for økonomi og administrasjon med ett årsverk, i tråd med allerede vedtatt plan og budsjett. Ved å ansette en ny medarbeider kan vi få til en bedre oppgavefordeling samtidig som vi åpner muligheten til å kunne dekke flere oppgaver.

### Nye oppgaver

Nye oppgaver som ønskes tillagt seksjon for økonomi og administrasjon er markedsrettet arbeid, herunder markedsføring mot cruiserederiene, deltagelse på messer, rederibesøk, utarbeide trykksaker og brosjyremateriell, markedsplaner, web-portal og bruk av andre digitale medier.

I tillegg til cruisevirksomheten ser vi et stadig økende behov for å være til stede på ulike arenaer for å profilere havna mot det tradisjonelle godsmarkedet. Blant annet gjelder det deltagelse på den årlige transport og logistikkonferansen hver høst.

Ved å styrke seksjon for økonomi og administrasjon med en ny kontormedarbeider vil vi oppnå den fleksibiliteten vi i dag mangler for ikke å bli for sårbare. Samtidig får vi en ressurs på ca. ½ årsverk som kan benyttes til markedsrettede oppgaver.

### **Vurdering:**

Et nytt destinasjonsselskap som skal dekke et større geografisk område som omfatter flere cruisehavner, slik som det fremkommer etter orientering fra reiselivssjefen, synes ikke tilfredsstillende for havnas behov. Når samme organisasjon skal dekke flere havner vil det lett bli interessekonflikter.

Når havnevesenet overtar arbeidet med markedsføring av cruise mot cruiserederiene vil det selvsagt få konsekvenser for vår deltagelse i cruisenettverket. Dersom dette cruisenettverket videreføres må oppgavene selvsagt endres slik at det ikke lenger dekker det arbeid som legges til havna. Samtidig som oppgavene reduseres vil det selvsagt være naturlig at havnas økonomiske bidrag til nettverket reduseres.

Dersom cruisenettverket videreføres vil det være naturlig at havna forblir medlem, men med et redusert bidrag. Alternativet kan være et medlemskap i destinasjonsselskapet, dersom nettverket oppløses. Uansett vil det være viktig for havna å ha et godt samarbeid med reiselivsselskapet til arbeid som ligger utenfor markedsføring mot cruiserederiene.

### **Økonomiske konsekvenser:**

Kostandene til en ny stilling ligger allerede i vedtatt budsjetter. Markedsføring mot cruiserederiene vil medføre økning av kostnader som vil være større enn hva en kan forvente ved en redusert medlemskontingent til nettverket. I tillegg til lønn vil kostnadene innebære reise, deltagelse på messer og markedsbidrag til cruise Norway. Men det meste av dette er kostnader som vi allerede har da havnen de siste årene har deltatt på messer i tillegg til cruisenettverket.

### **Juridiske konsekvenser:**

Ingen

### **Andre driftsmessige eller organisatoriske konsekvenser:**

Ingen

### **Konklusjon med begrunnelse:**

Markedsføring av havnen er en oppgave som naturlig tillegges havneadministrasjonen når det ansettes ny medarbeider. Ved denne ansettelsen foretas det en oppgavefordeling i seksjon for økonomi og administrasjon slik at en kan få fristilt ca. ½ årsverk som kan øremerkes til markedsrettede oppgaver, herunder markedsføring mot cruiserederiene.

En konsekvens av ovennevnte vil være at det foretas en vurdering av havnas medlemskap i Ålesund Cruisenettverk og størrelsen på det økonomiske bidraget til cruisenettverket. Et alternativ til cruisenettverket vil være et medlemskap i destinasjonsselskapet (DÅS). Dersom cruisenettverket vil bestå med reduserte/endrede oppgaver/mandat vil havnevesenet fortsatt være med.

Dersom konsekvensen av havnevesenets overtagelse av markedsføring rettet mot



cruiserederiene blir at grunnlaget for cruisenettverket faller bort, vil alternativet være et medlemskap i DÅS.

Birger Flem  
havnefogd

**Utrykte dokumenter i saken:**

**Vedlegg:**

1. NOTAT 16.6.14



ÅLESUNDREGIONENS  
HAVNEVESEN

Sogn og Fjordane fylkeskommune  
Sentraladministrasjonen  
Askedalen 2

6863 LEIKANGER

Saksbehandler:  
Ole Christian Fiskaa  
Tlf. 70 16 34 03

Deres referanse:

Vår referanse:  
17/7097-2 18/452

Arkivkode:  
P

Dato:  
03.01.2018

## Handlingsplan cruisestrategi for vestlandsfylka høringsvar

Jeg viser til høringsutkast av oktober, til Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandsfylka 2018-2020.

Ettersom ÅRH er en offentlig aktør med store økonomiske interesser- og investeringer innenfor cruise, mener vi det ville vært nyttig å blitt involvert i arbeidet med planen. Møre og Romsdal er det største cruisefylket i landet, og ringvirkningene for næringslivet i regionen er betydelige. Det er viktig å tallfeste disse effektene så langt det er mulig, slik at det endelige strategidokumentet blir et godt beslutningsunderlag. Videre bør omfanget av cruisetrafikken tallfestes relativt til øvrig trafikk som er relevant for beslutningstaking, herunder busstrafikk, flytrafikk og annen skipstrafikk. ÅRH savner også referanser og hensyn til politiske mål om overføring av trafikk fra veg til sjø. ÅRH mener det ellers er uheldig at handlingsplanen innledes med å fastslå at økning i cruisetrafikk innebærer en utfordring knyttet til utslipp når skipene ligger til kai. Dette blir unyansert, og er med på å etablere oppfatninger om cruisenæringen som ikke er basert på fakta.

Det overordnede inntrykket er at høringsutkastet til handlingsplanen/strategien er egnet for å fremme flytrafikk og vegtrafikk fremfor sjøtrafikk.

Jeg kommenterer under med referanser til handlingsplanens punkter:

### Innsatsområde miljø og klima. (Tiltak)

#### Innledning

Vedr. miljøvederlag for cruisepassasjerer så vil et slikt vederlag kunne være skadelig for næringslivet som baserer seg på cruisetrafikk, ettersom det vil gjøre Norge mindre konkurransedyktig som cruisemål. Hva skal i så fall et slikt vederlag finansiere, som kan gjøre næringen bedre? Havnene utvikler nå, på eget initiativ, et system for prisdifferensiering der miljøvennlige skip og miljøvennlig drift gis økonomiske fordeler.

Når det gjelder miljøtiltak for verdsarvfjordene, så vil det være uhensiktsmessig å innføre slike i hele landet, ettersom målet om særskilt å sikre disse områdene da undergraves.

#### (4) Ny hamne- og farvasslov.

POSTADRESSE:  
SKANSEKAIA  
N-6002 ÅLESUND

SENTRALBORD:  
TLF +47 70 16 34 00  
FAKS +47 70 16 34 01

BESØKADRESSE:  
TOLLBUGATA 1  
SKANSEKAIA

E-POST/INTERNETT:  
POST@ALESUND.HAVN.NO  
WWW.ALESUND.HAVN.NO

ORG.OPPLYSNINGER:  
BANK: 4202.46.55827  
ORG.NR: NO 987 673 524 MVA



ÅRH mener det vil være uheldig å legge til rette for mer vilkårlig regulering av cruisetrafikken. Det kan virke som om det lokalt er blitt tatt beslutninger om begrensning som ikke er basert på fakta og analyser. Dette er skadelig for næringslivet som baserer seg på cruisetrafikken.

(5) Nasjonalt miljøvederlag.

Et slikt vederlag må anses som en turistskatt som kun ilegges turister som kommer sjøvegen. Dette kan ikke være hensiktsmessig i et miljøperspektiv, da det vil dreie turisttrafikken mer mot bil og fly.

ÅRH mener at et nasjonalt miljøvederlag ikke vil være målrettet. Miljøutfordringene som beskrives er lokale og globale, ikke nasjonale. Et nasjonalt vederlag vil redusere Norges globale konkurransekraft, og således være skadelig for næringslivet i Norge.

Et nasjonalt miljøvederlag vil heller ikke føre til mindre forurensning, med mindre det resulterer i færre anløp til norske havner. En effekt av et miljøvederlag vil således være en generell nedgang for næringer som har inntekter fra cruiseindustrien. Da vil det være et paradoks at en rekke offentlige og private aktører samtidig investerer hvert år i markedsføring av Norge som reisemål.

(6) Sjøfartsdirektoratet sine 9 konkrete tiltak for å redusere utslepp og dei negative påverknadane av miljøet i dei tre Verdsarvfjordane:

Tiltakene bør ikke innføres nasjonalt uten at effektene av dette er analysert og vurdert opp mot hva som ønskes oppnådd. Elementet med konkurransevridning er lokale utfordringer, og nasjonale tiltak vil virke konkurransehemmende for norsk næringsliv samlet.

(12) Fellesgodefinansiering:

ÅRH mener at brukerfinansiering av fellesgoder er fornuftig. Den bør være målrettet ved å ha lokal styring. Fylkeskommunen vil således etter vårt syn ikke være egnet ansvarlig.

En slik avgift må ikke pålegges cruisepassasjerer isolert. Dette vil virke konkurransevridende i forhold til turister som kommer med fly eller bil/buss. Avhengig av hvilken del av lokal infrastruktur som belastes så vil det være forskjeller på om belastningen skyldes turister som kommer sjøvegen, eller med buss, bil, eller fly.

**Innsatsområde verdiskapning.**

I innledningen så fastslås det et ønske om å satse på de mest kjøpesterke og betalingsdyktige gjestene. Dette er egnet til å misforstås. Målet er størst mulig verdiskapning. Tiltak bør derfor følges av analyser av hvilke segmenter som faktisk gir størst samlet verdiskapning.

Vedr. snuhavnanløp, så bør det ikke fastslås at en ønsker flere snuhavnanløp i Vestlandsregionen. Både økonomisk og miljømessig så er det uklart om dette er positivt, hverken for lokal hotellnæring eller øvrig næringsliv. Et fornuftig

tiltak kan være å utrede dette, med analyse av investeringsbehov i infrastruktur vs. inntekspotensiale og risiko.

Vedr. drivstoffanlegg så virker det unødvendig å bruke ressurser på dette uten at det etterspørres av næringen.

(3) Vurdere oppgåvefordeling, roller og ansvar i cruisemarknadsføringa av Vestlandsregionen:

Det virker uforståelig og feil at havnene er utelatt i dette punktet. Havnene står for en stor del av de investeringer som gjøres inn mot cruisenæringen, både i infrastruktur og markedsføring. Jeg legger for informasjons-skyld ved beslutninger og bakgrunnsbeskrivelse for utviklingen i Ålesund vedr. dette. Lokale kommuner og havner utøver dette ansvaret i dag, og kan vise til dokumenterbare resultater. Fylkeskommunen har pr. i dag ingen rolle i dette.

Med hilsen  
Ole Christian Fiskaa  
havnefogd

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.*

**Vedlegg**  
Notat om cruise mm ÅRH



## Innspel til handlingsplan for cruisestrategien på Vestlandet

Som ein del av oppfølginga av reiselivsplanen for Sogn og Fjordane vart det oppretta ei faggruppe for berekraftig reiseliv, med Fylkesmannen ved underteikna som leiar. Denne fråsegna er formulert på bakgrunn av dei faglege rapportane og diskusjonane vi har hatt i gruppa omkring berekraft og cruisetrafikk.

Det er for det første svært utfordrande å skulle oppnå ein berekraftig cruisetrafikk, målt ut frå eit berekraftmål som skal ta omsyn til både økonomi, lokalsamfunn og miljø/klima.

Det er så vidt vi har oppfatta eit faktum at målt per passasjer representerer cruisetrafikken størst grad av ureining og minst grad av lokal økonomisk omsetnad på land. Det er også eit faktum at enkelte cruisedestinasjonar i fjordane til tider har så stor trafikk at det i seg sjølv representerer eit problem for både miljøet, opplevingsverdien og dei lokale aktørane sin evne og kapasitet til å kunne tilby aktuelle og gode tenester. Det har også vore peika på at desse store folkemengdene og trafikken til tider representerer ei utfordring for den lokale beredskapen ved eventuelleulukker.

På den andre sida er det utan tvil også ein del bedrifter som nyt godt av cruisetrafikken, både til lokal transport, hamneavgifter, servering og til dels opplevingsbedrifter. Utfordringa er slik vi ser det å finne ein høveleg balanse mellom cruisetrafikken og det landbaserte tradisjonelle reiselivet.

Handlingsplanen har ei rekke tiltak som tek fatt i desse utfordringane, til dømes:

- Utgreiing om energibruk, ureining og klimautslepp
- Utfordre regelverk som gir betre lokale styringsverky på trafikkvolum m.m.
- Utvikle miljøindeks for cruiseskip, og då underforstått slik at ein kan sette strengare krav til kva kvalitet skipa må ha for å få lov til å entre dei mest sårbare naturområda
- Utgreie eit miljøvederlag frå cruisetrafikken for å finansiere relevante miljøtiltak
- Vurdere beredskapsplanane i områda med stor cruisetrafikk

For lokal verdiskaping er det mellom anna nemnt følgjande tiltak:

- Utvikle nye attraksjonar og opplevingar som også kan utnytte den aukande cruisetrafikken
- Utvikle landbasert næring som leverandør av varer og tenester til cruisetrafikken, til dømes innan lokal mat

Vi sluttar oss til dei mange gode tiltaka for å styre cruisetrafikken i ei meir berekraftig retning. Det er viktig med kunnskap, men det er også avgjerande viktig at denne kunnskapen vert brukt både politisk og administrativt til å styre utviklinga i rett lei. Det krevst derfor også vilje til prioritering og handling, til beste for den samla landbaserte reiselivsnæringa.

## **Om beredskap**

Sidan Fylkesmannen er nemnt spesielt om dette, vil vi kommentere det sjølv om det ligg utanfor ansvaret for Berekraftgruppa. Kommentaren er utforma av fylkesberedskapssjefen.

Det er eit potensiale for svært store konsekvensar dersom det skulle skje ei uønskt hending på eit cruise fartøy, t.d. ein brann. Vi meiner likevel at utfordringa med cruisetrafikken må handterast innanfor ramma av dei ordinære beredskapssystema, på same måten som andre store og små beredskapsutfordringar vert det. Det vil etter vårt syn vere veldig lite føremålstenleg og uheldig å etablere ein særskilt beredskapsplan for cruisetrafikken.

Det er viktig at styresmakter med beredskapsansvar, både som ein del av redningstenesta og i den meir generelle samfunnsberedskapen, er medvitne om risikopotensialet som cruisetrafikken representerer, og planlegg korleis uønskte hendingar skal handterast. Gjennom analysar av risiko og sårbarheit må difor politiet, spesialisthelsetenesta, brann- og redningsvesenet, kommunane og andre aktuelle aktørar generere kunnskap om kva utfordringar cruisetrafikken inneber. Denne kunnskapen må igjen vere basis for planlegging av redningsinnsats og annan beredskap.

I beredskapen for cruisetrafikk vil Fylkesmannen primært ha ei rolle som pådrivar og rettleiar overfor kommunane. Ansvaret for den operative krisehandteringa vil liggje til naudetatane og kommunane, i alle fall i initialfasen.

Vi vil dette året lage ein eigen rapport der vi skildrar nokre risikoscenario knytt til cruisetrafikken. Vi har allereie hatt dialog med Styn kommune om dette, og ønskjer å invitere inn både dei, Aurland kommune og andre sentrale aktørar i dette arbeidet. Det vil òg vere naturleg å invitere med Fylkesmannen i Hordaland. Dersom Vestlandsrådet ønskjer å få ei orientering om beredskapen knytt til cruisetrafikken, er fylkesmennene rette adressat for det, ikkje DSB.

Helsing

Christian Rekkedal  
Landbruksdirektør



## HANDLINGSPLAN CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDET 2018-2020

Ålesund 05.01.18

### INNSPILLSPUNKT TIL HANDLINGSPLAN CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDET

Destinasjon Ålesund & Sunnmøre er et fellesorgan for markedsføring av Ålesund og Sunnmøre. Selskapet jobber for økt trafikk og lønnsomhet for reiseliv på Sunnmøre blant annet med å markedsføre området som reisemål nasjonalt og internasjonalt. Destinasjon Ålesund & Sunnmøre er en medlemsbedrift som dekker 16 kommuner og om lag 180 medlemsbedrifter.

Ålesund Cruisenettverk ble etablert i 2001 og er organisert som et underselskap av Destinasjon Ålesund & Sunnmøre. Nettverket består av næringsaktører (medlemsbedrifter), Havnevesen og Destinasjon Ålesund & Sunnmøre. Vi jobber i tett samarbeid for å sikre best mulig opplevelser for turistene og god verdiskapning og utvikling for medlemmene og regionen. I dette ligger også å arbeide for bærekraftige løsninger. Styret i Cruisenettverket består av Ålesundsregionens Havnevesen, representanter fra medlemsbedriftene og Destinasjon Ålesund & Sunnmøre.

I tillegg er det viktig å presisere at et godt samarbeid mellom Cruisenettverket (destinasjonsselskapet, havna, næringen) og kommunen for å utvikle og tilpasse infrastruktur er helt avgjørende for å lykkes.

### Miljøvederlag

Vi er i utgangspunktet ikke tilhenger av økt skattelegging av norsk reiseliv. En «kur tax» for å finansiere fellesgodetiltak/infrastruktur, bør i tilfelle utgreies nøye og innrettes slik at den fremstår rettferdig innen de ulike segmentene av reiselivet; overnatting, transport, dagsgjester, cruise, konferanse, aktiviteter etc.

### Cruisemarkedsføring (organisering)

Cruise er en viktig del av norsk reiseliv, og markedsføringsansvaret for cruise bør derfor være en del av destinasjonsselskapenes og reiselivsorganisasjonenes virksomhetsområde. Mange destinasjoner har etablert velfungerende cruisenettverk bestående av destinasjonsselskapet, havnevesenet og sentrale landbaserte aktører. Dette er med på å utvikle gode helhetlig produkt, verdiskapning og sørger for at man har et tett og godt samarbeid mellom destinasjonsselskapet, havnene, de ulike landbaserte aktørene og cruiserederiene.

Med vennlig hilsen,

Tom Anker Skrede  
Reiselivssjef Destinasjon Ålesund & Sunnmøre  
Styreleiar Ålesund Cruisenettverk

Bente Saxon  
Daglig leder Ålesund Cruisenettverk

**Fra:** Merete Eik [merete.eik@stavanger.havn.no]

**Til:** 'post@sfj.no' [post@sfj.no]

**Kopi:** Firmapost RFK [firmapost@rogfk.no]

**Sendt:** 09.01.2018 12:25:59

**Emne:** «Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandfylka 2018-2020». Kommentarer fra Stavangerregionen Havn IKS

**Vedlegg:** image001.png

Selv om høringsfristen er forbi, vil Stavangerregionen Havn knytte noen få kommentarer til utkastet til «Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandfylka 2018-2020». Havnen har ingen innvendinger, men altså noen få kommentarer og supplerende opplysninger. Slik handlingsplanen nå foreligger, preges den av kompetanseheving, utvikling og konstruktive tiltak. Det er bra.

Diskusjoner om cruisetrafikken til Vestlandsregionen har i stor grad sitt utspring steder i regionen hvor både turisttrafikk og topografiske forhold er annerledes enn i Stavangerområdet. Til en viss grad setter problemstillinger fra disse stedene også sitt preg på mer hjemlige diskusjoner. Men bare to av alle stedene cruiseskipene besøker på Vestlandet er i Rogaland (med unntak av noen få skip med korte stopp i Lysebotn). De to cruisehavnene i Rogaland er i byer med veletablert infrastruktur og god plass til flere dagsturister.

Handlingsplanen har to innsatsområder. Det ene er miljø og klima. Det andre er verdiskaping. Begge strategiene har tilhørende delmål, strategier og prioriterte tiltak. Under hvert av tiltakene pekes det på hvem som har, eller bør ha ansvar. Det pekes på hvilke instanser som bør være samarbeidspartnere. Det er svært positivt om "utgreiingane" strategien fører til gir økt kompetanse hos, og samhandling mellom de instanser som nevnes.

Ansvar for de fleste tiltakene er plassert hos fylkeskommuner eller på statlig nivå. Havner er oppført blant flere samarbeidspartnere på de fleste tiltakene. Stavanger Havn pekes særlig på i to av tiltakene.

Det ene dreier seg om miljø og klima. Tiltaket om miljø/EPI (Environmental Port Index) er havnen alt i gang med, etter initiativ fra Bergen Havn. Stavanger er medspiller.

Tiltaket om økt verdiskaping ved flere snuhavnanløp (til Bergen og Stavanger) er viktig. Det jobbes langsiktig med det, men det kan ta tid før resultater viser seg. Det er foreløpig få (og mest små) rederier som har snuhavnanløp andre steder enn på kontinentet eller i England. Men cruisetrafikken er i en rivende utvikling og Stavanger er på kort varsel også klar for slike anløp. Havnen har en grei dialog med både destinasjonsselskap og Avinor lokalt om dette. Flytilbud er en vesentlig faktor når rederier velger snuhavn. Følgelig vil bedret flytilbud øke mulighetene. Selve flyplassen lokalt er uten tvil godt rustet til utfordringene.



Stavangers omdømme og videre utvikling som cruisedestinasjon er avhengig av god kvalitet og smidig gjennomføring av utfluktene som tilbys. Havnen har hverken ansvar eller myndighet i forbindelse med utflukter som skip/rederi bestiller av tur- og utfluktsleverandører. Men både havn og kommune er i betydelig grad involvert i praktisk tilrettelegging i havneområdet for smidig og trygg gjennomføring av utfluktene.

Det er også i havnens interesse at det unngås trengsel og køer på de ulike severdighetene og attraksjonene som er knyttet til utfluktene i byen og regionen. Med få unntak gjennomføres utfluktene problemfritt. Men det er noen utfordringer blant annet etter at fotturer til Preikestolen er blitt svært populære blant enkelte rederiers passasjerer. Samtidig innrykk av mange busser på tilførselsvei og parkeringsplass, med påfølgende køer i turløypen, skaper enkelte dager uønskede situasjoner. De bør kunne løses på konstruktive måter mellom utfluktarrangører og de lokale tilretteleggerne.

Havnen har ikke noe ansvar for utflukter, men bruker sine forbindelser i cruisenæringen til å belyse utfordringene for at det legges til rette for at det bedre løsninger på de travleste dagene. Det er etablert god dialog mellom havnen og de lokale tilretteleggere i dette turområdet.

-----

En del av tiltakene som foreslås i handlingsplanen er allerede under utredning, uavhengig av Vestlandsrådets cruisestrategi. Fylkeskommunenes støtte, bidrag og medvirkning imøteses med interesse.

Cruise er et regions- og ikke bare et lokalt anliggende i Stavanger. Om de fleste cruiseskipene kommer til Stavanger, så er det hevet over tvil at det regionen har å by på er vesentlig for cruisegjestenes opplevelseskvalitet.

Det er svært positivt at handlingsplanen legger opp til at fylkeskommunen(e) setter seg i førersetet for undersøkelser og utredninger knyttet til cruisetrafikken.

Noen av tiltakene peker på lokale havner som medspillere. Stavangerregionen Havn vil vurdere evt innspill som kommer.

Med vennlig hilsen

**Merete Eik**  
havnedirektør / Port Director  
Stavangerregionen Havn IKS

(+47) 901 84 600  
merete.eik@stavanger.havn.no