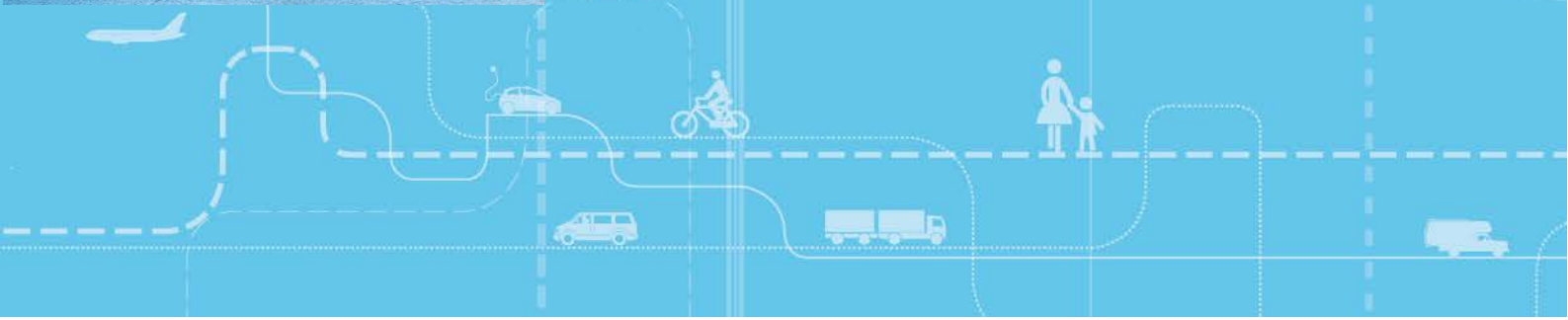


Mer bærekraftig cruiseturisme

Framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet



Mer bærekraftig cruiseturisme

Framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet

Petter Dybedal, TØI

Jens Kr. Steen Jacobsen, UiS

Forsidebilde: Shutterstock

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Mer bærekraftig cruiseturisme – framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet

Forfattere: Petter Dybedal
Jens Kristian Steen Jacobsen

Dato: 02.2019

TØI-rapport: 1686/2019

Sider: 45

ISSN elektronisk: 2535-5104

ISBN elektronisk: 978-82-480-2219-0

Finansieringskilder: Regionalt forskningsfond Vestlandet
Hordaland fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune

Prosjekt: 4426 Sustainable cruises

Prosjektleder: Petter Dybedal

Kvalitetsansvarlig: Frants Gundersen

Fagfelt: Reiseliv

Emneord: Cruise
Havner
Vestlandet
Famtidsbilder

Sammendrag:

TØIs prognoser angir en mulig vekst fra 600 000 til én million cruiseturister på Vestlandet fra 2018 til 2040. I flere havner vil det være ledig kapasitet på mange dager selv i høysesong, men trafikkveksten kan kun delvis absorberes gjennom spredning av anløp på dager og havner. Det vil ikke være tilstrekkelig kapasitet i primære besøkshavner som Bergen og Geiranger. Bebudede krav om nullutslipp i verdensarvfjordene, utslippsrelatert avgiftsdifferensiering samt begrensninger i antall cruisepassasjerer per dag vil kunne redusere veksten, men hvordan cruiserederiene vil tilpasse seg nye krav i Norge vil avhenge av om slike krav også gjøres gjeldende innen EU og/eller globalt. Cruiserederienes terskel for å flytte skip til andre regioner, dersom det er mer lønnsomt, er lav. Det synes også uklart i hvilken grad turistene og rederiene vil ønske cruise som ikke inkluderer primære attraksjoner som Bergen og Geiranger.

Title: More sustainable cruise tourism – perspectives on cruise development in South-Western Norway

Authors: Petter Dybedal
Jens Kristian Steen Jacobsen

Date: 02.2019

TØI Report: 1686/2019

Pages: 45

ISSN: 2535-5104

ISBN Electronic: 978-82-480-2219-0

Financed by: Regional Research Fund Western Norway
Hordaland, Sogn og Fjordane and Møre og Romsdal county municipalities

Project: 4426 Sustainable cruises

Project Manager: Petter Dybedal

Quality Manager: Frants Gundersen

Research Area: Tourism

Keywords: Cruise
Ports
South-Western Norway
Perspectives

Summary:

Forecasts made by the Institute of Transport Economics indicate a growth in number of cruise tourists from 600.000 to 1.000.000 in 2040 in south-western Norway. This increase may partly be possible by dispersing calls to ports with vacant capacity. However, the primary cruise destinations Bergen and Geiranger will not have sufficient capacity to meet the expected increase in cruise ship calls and passenger numbers. New requirements, like zero emissions in the World Heritage Site fjord areas, differentiated port fees (based on emissions) and limitations in permitted number of cruise passengers per port per day, are expected to reduce traffic. Effects of such regulations depend on to what degree corresponding regulations might be implemented in other cruise regions. It also depends on how cruise lines and their customers respond to cruises that do not include the iconic destinations Bergen and Geiranger.

Language of report: Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

*Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

Denne rapporten er en del av prosjektet «Sustainable cruises – Understanding and Optimizing People, Planet and Profit». Prosjektet er finansiert av Regionalt forskningsfond (RFF) Vestlandet, Hordaland fylkeskommune (prosjektansvarlig), Sogn og Fjordane fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Prosjektet har vært ledet av Vestlandsforskning, med Universitetet i Stavanger, Samfunns- og næringslivsforskning AS (SNF) og Transportøkonomisk institutt (TØI) som faglige partnere.

Cruiseturismen i Norge har hatt en sterk vekst de siste 25 årene, spesielt på Vestlandet. Prognoser utarbeidet av TØI for Kystverket for perioden 2018-2060 viser at man fortsatt kan forvente et sterk press på Vestlandets havner med hensyn til å ta imot cruiseskip. Trengsel og kapasitetsproblemer er allerede synlig i flere av cruisehavnene, og spørsmålet er hvordan cruisetrafikken på Vestlandet kan og bør håndteres i framtida.

Hovedtema 1 i denne rapporten er hvordan trafikkbildet i form av besøksintensitet og fordeling av trafikk på havnene har sett ut til nå. Hovedtema 2 er belysning av trafikkomfang i framtida og fordeling av denne i tid og rom. Med utgangspunkt i TØIs prognoser, hvordan vil trafikkbildet kunne være fram 20 år fram i tid i lys av mulige kapasitetsproblemer og politiske reguleringer?

Petter Dybedal (TØI) har vært prosjektleder og har skrevet rapporten sammen med Jens Kr. Steen Jacobsen (Universitetet i Stavanger). Trude Kvalsvik har bearbeidet tekst, tabeller og figurer i rapporten, mens forskningsleder Frants Gundersens (TØI) har vært ansvarlig for kvalitetssikring.

TØIs kontaktpersoner i prosjektet har vært Hans Jakob Walnum fra Vestlandsforskning og Ingjerd Skogseid og Marta Rognved Dixon i Hordaland fylkeskommune.

Oslo/Stavanger, februar 2019

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Silvia J. Olsen
Avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Problemstillinger og bakgrunn	1
2	Anløpsmønster – hovedtrekk i historisk utvikling	2
2.1	Datagrunnlag.....	2
2.2	Hovedtrekk i historisk utvikling nasjonalt	2
2.3	Vestlandshavnene	4
3	Anløps- og rutemønsteranalyse 2017	6
3.1	Forståelsen av anløps- og rutemønstre	6
3.2	Cruisehavnhierarkier	6
3.3	Datagrunnlag for anløpsanalyse	7
3.4	Fordeling av cruise på landsdeler	8
3.5	Antall anløp per cruise på Vestlandet.....	9
3.6	Hierarkiske strukturer	11
3.7	Anløpsmønstre og besøksintensitet.....	13
4	Framtidsbilder – grunnlag	21
4.1	Cruise – prognoser og andre framtidsbilder.....	21
4.2	Alternativer og tidsperspektiv.....	22
4.3	Grunnlaget for framtidsbilder – prognoser.....	23
4.4	Bakgrunn om cruisehavnenes attraktivitet: turistenes opplevelser og vurderinger av steder med cruiseanløp	24
4.5	Framtidsbilder i lys av aktuelle beskrankninger	30
5	Framtidsbilder – presentasjon og drøfting	34
5.1	To hoveddimensjoner.....	34
5.2	Framtidsbilder i lys av institusjonelle restriksjoner.....	34
5.3	Omfordeling av framtidig trafikk som mulig løsning	35
6	Oppsummering og avsluttende merknader	39

Sammendrag

Mer bærekraftig cruiseturisme

Framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet

TØI rapport 1686/2019

Forfattere: Petter Dybedal og Jens Kr. Steen Jacobsen

Oslo 2019 45 sider

På mellomlang sikt vil det være vanskelig å oppnå vesentlig mer bærekraftig cruiseturisme på Vestlandet, om bærekraft skal inkludere lave utslipp til vann og luft samt være innenfor tålegrensene til lokal befolkning, næringsaktører og besøkende på anløpsstedene. Cruise som ferieform gir betydelige utslipp av klimagasser og anløp av store cruiseskip har fortrengningseffekter for en del næringsaktører som betjener andre typer turister og lokal befolkning.

Det er usikkert hvordan cruiserederiene vil tilpasse seg mulige endringer i institusjonelle beskrankninger som krav om nullutslipp i verdensarvfjordene, utslippsrelatert avgiftsdifferensiering i havnene samt begrensninger i antall cruisepassasjerer per dag. For eksempel vil landstrøm kun være aktuelt i de større byhavnene. Rederienes tilpassinger til nye krav i Norge vil avhenge av om slike krav også gjøres gjeldende innen EU og/eller globalt. Cruiserederiene er kjent for å ha stor forhandlingsmakt og terskelen er lav for å flytte skip til andre regioner dersom det er mer lønnsomt og/eller tjenelig på andre måter.

I flere havner vil det være ledig kapasitet på mange dager og en del av cruiserederienes ruteopplegg er trolig fleksible nok til at ønsket spredning av anløp er mulig uten at den samlede trafikken må reduseres. Forventet vekst (TØIs prognoser) vil imidlertid bare delvis kunne absorberes. For eksempel vil kravet om maksimalt 8 000 passasjerer per dag i Bergen være umulig å imotekomme i en situasjon med 60 prosent samlet vekst i antall cruiseturister fram til 2040. Det synes også uklart i hvilken grad turistene og rederiene vil ønske cruise som ikke inkluderer primære attraksjoner som Bergen og Geiranger.

Sterk vekst gir utfordringer

Cruisetrafikken i Norge har vokst betydelig siden årtusenskiftet. Antall havner med cruiseanløp har økt en del, mens passasjerantallet i havnene har økt formidabelt. Mens det i 1993 var 29 havner med minst ett cruiseanløp, var det 39 havner i 2018. Cruisetrafikken til Norge, målt i antall cruiseturister per år, ble firedoblet på mindre enn 20 år, fra 200 000 i 2000 til tett oppunder 800 000 i 2018. Antall cruiseanløp per år i norske havner økte fra cirka 1 200 i 2000 til 2 150 i 2018. To tredeler av veksten i antall cruiseturister kan tilskrives større skip, mens en tredel skyldes flere cruise. Veksten i cruisetrafikken i Norge er hovedsakelig kommet på Vestlandet, spesielt i byene her.

Ut fra cruiseutviklingen globalt, i Europa og i Norge samt ut fra ulike globale prognoser for økonomisk vekst (OECD), internasjonal turisme (UNWTO) og cruisetrafikk (Cruise Lines International Association – CLIA) har TØI utarbeidet cruiseprognoser for Norge som helhet basert på årlige vekstrater i prosent. Prognosene gir anslag for antall cruiseturister i tre basisvarianter: stagnasjon/lavt estimat: 0,3 prosent årlig vekst; basialternativ: 1,5 prosent årlig vekst; høyt estimat: 2,5 prosent årlig vekst. Prognosene for Vestlandet antyder at fra 2018 til 2040 vil antallet cruiseanløp i vestlandsbyene øke fra 741 til anslagsvis 930–1 000. I de øvrige havnene på Vestlandet vil antallet anløp øke fra cirka 650 til et sted mellom 670 og 720. Fortsatt sterk økning i passasjerkapasitet per skip antas å medvirke til

at antallet cruiseturister til Vestlandet vil øke fra rundt 625 000 i 2017 til nær 1 000 000 i 2040 (kombinasjon av grunnestimat og høyt estimat).

Veksten i cruisetrafikken har reist spørsmål om hvorvidt og hvordan trafikken bør reguleres, for eksempel gjennom restriksjoner. Kunnskap om fordeling av cruiseskip og turister i tid og rom og hvilke faktorer som styrer dette bildet er nødvendige forutsetninger for å forstå hvordan cruisetrafikken på Vestlandet kan komme til å se ut i de kommende årene – fram mot 2040.

Mulig omfordeling i tid og rom av cruise på Vestlandet

Rene vestlandscruise utgjorde i 2017 nesten to tredeler av alle cruise med anløp på Vestlandet og om lag halvparten av alle cruise i Norge. Cruise med kombinasjoner av havner på Vestlandet og i Nord-Norge utgjorde 28 prosent. Disse cruisene var gjennomgående lengre enn rene vestlandscruise og inkluderte i noen tilfeller også Svalbard. De fleste norges cruisene starter og avsluttes i utenlandsk havn, mens noen få starter og/eller avsluttes i Bergen.

På Vestlandet er Bergen tradisjonelt den primære byhavnen, mens Geiranger og Flåm kan regnes som primære distriktshavner eller «landskapshavner». I praksis impliserer imidlertid cruisereiser til Norge et langt videre destinasjonshierarki, som også består av hjemnehavner/snuhavner som Hamburg, Kiel, Rotterdam, Southampton, nordnorske og arktiske havner, atlanterhavshavner (Shetland, Island, Færøyene), «skagerakhavner» (som Kristiansand, Skagen, Oslo, Göteborg) samt østersjøhavner (inkludert København).

Selv om antall anløp har vokst raskest i Ålesund og Stavanger, er det begrenset i hvilken grad rederiene forventes å bruke Ålesund eller Stavanger som primærhavn i stedet for Bergen. I 2017 hadde Bergen fortsatt anløp av 83 prosent av alle cruise som var innom Vestlandet. Av de resterende var det ti prosent som anløp Stavanger, men ikke Ålesund (eller Bergen). Bare én prosent (tre cruise) anløp Ålesund uten også å anløpe Stavanger (eller Bergen). Stavanger som anløpshavn er først og fremst knyttet til rene vestlandscruise. Ålesund inngår i nær en tredel av rene vestlandscruise og i halvparten av cruise som kombinerer Vestlandet og Nord-Norge.

Blant landskapshavnene er ikoniske Geiranger og Flåm de primære anløpsstedene for cruise, men trafikken her har vist tegn til stagnasjon siden 2014. Blant distriktshavnene har Eidfjord og Olden økt mest fram mot 2018. Det synes begrenset hvor aktuelt det kan være å omfordele trafikk fra Geiranger og Flåm til for eksempel Olden og Eidfjord. Til sammen 316 av 370 cruise på Vestlandet var innom minst ett av anløpsstedene Geiranger, Flåm, Olden eller Eidfjord. Anløp i Geiranger og/eller Flåm utgjorde 258 av 316 cruise i 2017. Av 58 resterende cruise hadde 35 anløp kun i Eidfjord og 20 anløp kun i Olden, mens tre var innom begge disse stedene. Geiranger er bortimot enerådende blant disse fire havnene når det gjelder cruise som kombinerer Vestlandet og Nord-Norge. De andre landskapshavnene inngår til en viss grad i slike cruise, men stort sett bare når Geiranger også er med.

Stavanger har jevnest besøksmønster blant byhavnene, med like mye trafikk i mai som i juni og litt flere anløp i juli og august. Bergen har lite trafikk i mai og omtrent jevnstore antall anløp i juni, juli og august. Ålesund har størst andel av trafikken i juni og juli. Landskapshavnene har ulike anløpsmønstre. Geiranger hadde i 2017 flest anløp i juni og en god del i juli. Flåm hadde også flest anløp i juni, men en jevnere sommertrafikk enn Geiranger. Olden hadde om lag like mye trafikk per måned i juni, juli og august, mens Eidfjord hadde flest anløp i august.

Det ser ut til å være få muligheter til å spre trafikken jevnere utover året, da andelen anløp i lavsesong har økt lite i forhold til veksten i sommersesongen.

I alle havnene utenom Bergen er det relativt mange sommerdager uten cruiseanløp. I de fleste distriktshavnene (utenom Geiranger) er det på mange sommerdager relativt god plass til flere anløp og dermed prinsipielt mulig å spre trafikken. Samtidig er det slik at hovedtyngden av sommercruise med snuhavn utenfor Norge starter i helger, og vestlandsanløpene skjer dermed stort sett på hverdager, hovedsakelig fra tirsdag til fredag. Teoretisk lar det seg gjøre å fordele sommeranløpene slik at det blir maksimalt tre anløp per dag i hver havn (eller maksimalt 5 000 passasjerer per dag). Men med daglige maksimumsgrenser vil det imidlertid være relativt lite rom for vekst i antall anløp eller antall passasjerer.

Økt trafikk kan redusere anløpsstedenes attraktivitet

Tilstrømmingen til vestlandsfjordene er særlig knyttet til interesse for ikoniske landskap. Videre er historiske bysentre populære attraksjoner. Vestlandet omfatter flere steder/områder som er internasjonalt berømte, blant annet fordi de er inkludert i UNESCOs verdensarvliste, men også fordi de er iøynefallende og fotogene og gir bilder som egner seg til turismepromosjon og til å briljere med på sosiale medier. For cruiserederierne er det ofte viktig å inkludere slike ikoniske steder i en reiserute. Foretrukne anløp for cruiserederierne er imidlertid ikke bare berømte steder; det må også være ekskursjonsmuligheter. Cruise er i praksis to markeder; ett konkurranseutsatt for billettsalg og ett monopolistisk etter at passasjerene er kommet om bord på skipet. En betydelig del av rederienes inntekter er knyttet til deres arrangementer ved anløpsstedene. På Vestlandet gjelder dette spesielt landarrangementer som inkluderer et transportelement.

Med steders berømmelse følger gjerne flere besøkende. En god del fritidsreisende verdsetter folkeliv på stedene de er innom, men mange besøkende kan også ha negative effekter. Overturisme og trengsel kan innebære lavere attraksjonsverdi for en god del turister på ikoniske steder med cruiseanløp, både i fjordene og historiske bysentre. Den positive effekten av mange besøkende er knyttet til at mennesker er sosiale individer og kan ha glede av å se og interagere med andre. Den negative effekten av trengsel henger sammen med ønsket om en viss avstand til andre for å føle trygghet og unngå stress. Resultatene av en spørreundersøkelse på fire steder med cruiseanløp og mange andre turister tyder på at i Stavanger, Flåm og Geiranger er de negative effektene av trengsel sterkere enn de positive. I Bergen var derimot de positive effektene av trengsel litt sterkere enn de negative.

Framtidas cruise påvirkes sterkest av institusjonelle restriksjoner

Ved siden av restriksjoner knyttet til faktisk kapasitetsmangel og tiltak for å redusere trengsel og liknende (for eksempel tak på antall passasjerer per dag), vil institusjonelle restriksjoner i form av utslippskrav og avgiftsregimer kunne legge sterke føringer for framtidens cruisetrafikk til Vestlandet.

Institusjonelle faktorer omfatter for eksempel avgiftsregimer, innskrenkninger i havneareal for cruise fart og utslippsbegrensninger. På kort sikt omfatter dette restriksjoner for utslipp til luft og vann (drivstoffkrav, avgassrensing, landstrøm), endrede avgiftsregimer for utslipp, losing/farledsbruk, sikkerhet, havneavgifter og liknende (inkludert miljødifferensierte havneavgifter) samt mulig passasjer-/miljøavgift for cruise. Et relativt nytt verktøy (Environmental Port Index – EPI) klassifiserer alle skip ut fra deres

miljøavtrykk og vil danne grunnlag for differensierte havneavgifter. EPI-graderte anløps- og havneavgifter innføres i de fleste vestlandshavnene fra 2019. Videre innfører Bergen i 2019 et nytt reservasjonssystem for cruiseskip, som innebærer at havnevesenet skal kunne prioritere skip som kan benytte landstrøm og/eller har lavt utslippsnivå.

Stortinget har vedtatt at det skal være nullutslipp i verdensarvfjordene (Nærøyfjorden og Geirangerfjorden) innen 2026. På mellomlang sikt vil dette trolig være den mest dramatiske mulige endringen for cruise på Vestlandet, da svært få av dagens større cruiseskip kan tilfredsstille krav om (periodisk) nullutslipp til luft og vann. Et slikt forbud vil innebære at anløp i Flåm og Geiranger bortfaller for omtrent alle nåværende cruiseskip.

Slike restriksjoner vil gjøre det dyrere og vanskeligere å anløpe landsdelens havner og man vet ikke i hvilken grad cruiserederiene kan velte kostnadsøkninger over på kundene.

Hvordan rederiene vil tilpasse seg slike nye krav i Norge, vil avhenge av om slike krav også gjøres gjeldende innen EU og/eller globalt. Cruiserederiene er kjent for å ha stor forhandlingsmakt og terskelen synes lav for å flytte skip til andre regioner dersom det er mer lønnsomt og/eller tjenlig på andre måter. Terskelen synes tilsvarende høy for ombygging av skip for å tilfredsstille krav i cruiseregioner som globalt sett er relativt marginale.

To framtidsskisser

To fremtidsskisser (mini-scenarioer) illustrerer hvordan avgiftsregimer og andre institusjonelle restriksjoner kan innvirke på cruise på Vestlandet. I den ene framtidsskissen antas det at de verste forurenserne stiller bakerst i køen i havnene og at de fleste rederiene da gir opp Vestlandet. Det blir få cruiseanløp de fleste steder og verdensarvfjordene trafikkeres bare av lokale elektriske utfluktsbåter. Det blir et betydelig inntektsbortfall for havnene, en del lokale bussoperatører, attraksjonsbedrifter og souvenirutsalg. For individuelle turister blir det mer attraktivt med færre trafikktopper og roligere stemning. Store deler lokalbefolkningen er fornøyd med at dominerende og forurensende cruiseskip er borte, selv om noen savner folkeliv på sommerdager med få andre feriegjester.

I den andre framtidsskissen antas det at flere cruiserederier gradvis tilpasser seg norske reguleringer, da de regner med en tilsvarende utvikling innenfor EU. Cruisetrafikken forskyves fra verdensarvfjordene til ytre kystområder og Hardangerfjorden. Større og nyere skip gir flere dager med maksimal kapasitet i havnene. Lokal forurensning (utslipp til luft) reduseres i flere byer, da EU-kravet om landstrøm (fra 2025) blir innfridd også andre steder enn i Bergen. Da grunnprisen for cruise blir høyere, blir det færre ekskursionsjoner og rederiene får flere inntekter fra egne guider og eget utstyr for aktiviteter ved anløpsstedene. Flere bemidlede cruisepassasjerer gir økt omsetning for en del butikker og serveringssteder. På anløpsstedene blir det mer trengsel med større skip og mange passasjerer som ikke drar på utflukter. I Flåm blir det fortsatt et yrende folkeliv med mange ankomster med jernbane og på vei. Geiranger får færre besøkende, men slipper forurensende skip på fjorden. Individuelle turister som søker landskapsopplevelser uten for mange forstyrrende elementer finner seg bedre til rette på store deler av Vestlandet.

1 Innledning

1.1 Problemstillinger og bakgrunn

Denne rapporten er en del av prosjektet «Sustainable Cruises», et samarbeid mellom Vestlandsforskning (VF), Universitetet i Stavanger (UiS), Transportøkonomisk institutt (TØI) og Samfunns- og næringsforskning AS (SNF). Rapporten inngår i prosjektets del 1, som fokuserer på problemstillinger knyttet til cruiseskip og cruiseturisters fordeling i tid og rom på Vestlandet.

Veksten i cruisetrafikken i Norge siden årtusenskiftet, spesielt på Vestlandet, har reist spørsmålet om hvorvidt og eventuelt hvordan trafikken bør reguleres gjennom for eksempel restriksjoner. Kunnskap om fordeling av cruiseskip og turister i tid og rom og hvilke faktorer som styrer dette bildet er en nødvendig forutsetning. Observert besøksintensitet og utvikling over tid i hver enkelt cruisehavn langs Vestlandskysten er en viktig informasjonskilde, men også det å se vestlandshavnene i en større geografisk kontekst er en nødvendighet.

Første del av rapporten omfatter en studie av mønstre i cruisetrafikkens ruteopplegg. Det innebærer en analyse langs en geografisk dimensjon, fordeling av skip og passasjerer på landsdeler, regioner og enkelthavner. I den geografiske dimensjonen ligger også et hierarkisk aspekt, hvordan noen havner er primærhavner i et område, noen er sekundærhavner og så videre, og hvor det både er konkurranse og komplementaritet. Mønstrene i cruisetrafikken har også en tidsdimensjon – fordeling av trafikk på sesonger, måneder, ukedager og enkeltdager – som må undersøkes. Analysen er basert på kartlegging av cruiseanløp i norske havner over tid (1993-2018) og anløp dag for dag i 2017. Bestemte mønstre kan være blant de faktorene som må tas hensyn til i vurderingen av hvordan cruisetrafikken vil fordele seg på havner i framtida.

Andre del av rapporten omfatter framtidsskisser og konsekvenser av ulike alternative utviklingsbaner for cruisetrafikken på Vestlandet. Skissene tar utgangspunkt i observert utvikling og dagens situasjon beskrevet i første del av rapporten, og tall for forventet framtidig etterspørsel fra TØIs prognoser for cruisetrafikk etter landsdel for perioden 2018-2060 (Dybedal 2018). I framtidsskissene vurderes det hvordan situasjonen kan bli i framtida, både totalt omfang av cruisetrafikken på Vestlandet og fordeling på havner og kystområder. TØIs prognoser er et utgangspunkt som vurderes opp mot kapasitet, attraksjonskraft, mulige restriksjoner og liknende forhold i de ulike destinasjonene. En viktig del av restriksjonene det er snakk om her, gjelder utslipp av klimagasser. Her fokuserer vi på nasjonale eller lokale nåværende og bebudete restriksjoner, som foreløpig er mer omfattende enn det som følger av internasjonale avtaler. Internasjonale begrensninger i utslipp fra skipsfart er i denne rapporten bare drøftet i forbindelse med hvordan framtidige nasjonale og lokale utslippsrestriksjoner vil virke dersom de er annerledes enn de framtidige internasjonale reguleringer.

Problematikken rundt folkeliv og trengsel på anløpsstedene og hvordan dette kan påvirke cruiseturisme, andre næringsaktører, øvrig turisme og lokalbefolkning er også tatt opp i denne rapporten. Deler av disse problemstillingene er dessuten presentert i en tidsskriftartikkel (Jacobsen, Iversen & Hem 2019).

2 Anløpsmønster – hovedtrekk i historisk utvikling

2.1 Datagrunnlag

Kunnskap om geografisk spredning av cruiseanløp og utvikling i ulike typer havner over tid gir verdifulle pekepinner om hvilke veier utviklinga kan gå i framtida. Datagrunnlaget her er havnestatistikker basert på tilgjengelige anløpslister fra norske cruisehavner. Slike data er blant annet samlet og satt sammen av Cruise Norway. Vi har stort sett hentet data fra TØIs cruiseprognoserapport (Dybedal 2018), som dels er basert på Cruise Norways tall, men som er komplettert med og kontrollert mot anløpsdata fra alle de største cruisehavnene i Norge.

Havnenes anløpslister omfatter for de aller fleste havnene også antall passasjerer. Det er imidlertid alltid skipets maksimale kapasitet som oppgis, ikke hvor mange som faktisk er om bord, og heller ikke hvor mange som går i land. Når Cruise Norway oppgir tall for antall cruiseturistbesøk i hver havn, er det altså det teoretiske tallet – dersom skipet hadde vært fullt og absolutt alle hadde gått i land.

Den eneste havnen som konsekvent oppgir både kapasitet og faktisk belegg for anløpende skip er Bergen. Siden Bergen besøkes av nær 80 prosent av alle cruise med anløp kun på Vestlandet, og 65 prosent av alle cruise med anløp i Norge (se kapittel 3), kan vi anvende beleggstillene for Bergen som grunnlag for å beregne det faktiske antallet besøkende (som er med skipene) i hver av vestlandshavnene.

2.2 Hovedtrekk i historisk utvikling nasjonalt

Cruisetrafikken i Norge viser sterk vekst. Antall cruisehavner (antall havner med cruiseanløp) har ikke økt så mye, mens trafikken i havnene har økt formidabelt. Det var i 1993 i alt 29 havner, mens det i 2014 var 36 havner og i 2018 hele 39 havner¹ med minst ett cruiseanløp. Cruisetrafikken til Norge, målt i antall cruiseturister per år, er firedoblet på mindre enn 20 år, fra 200 000 i 2000 til tett oppunder 800 000 i 2018.

Cruiseskipene blir stadig større², og antallet anløp per cruise i norske havner i snitt har holdt seg relativt stabilt på cirka fire. Dette innebærer at antall cruise og antall anløp ikke øker så raskt som antall cruisepassasjerer. Om lag to tredeler av veksten i antall cruiseturister kan tilskrives vekst i passasjerkapasitet per skip, mens en tredel kan tilskrives flere cruise (Dybedal 2018). Antall cruiseanløp per år i norske havner økte fra cirka 1 200 i 2000 til 2 150 i 2018.

¹ Antall havner refererer seg her til enkelthavner, det vil si at det kan være flere havner innen enkelte havnedistrikt. Eksempelvis er Molde, Åndalsnes og Eresfjord regnet som tre havner. Derimot er Geiranger og Hellesylt regnet som én anløpsdestinasjon.

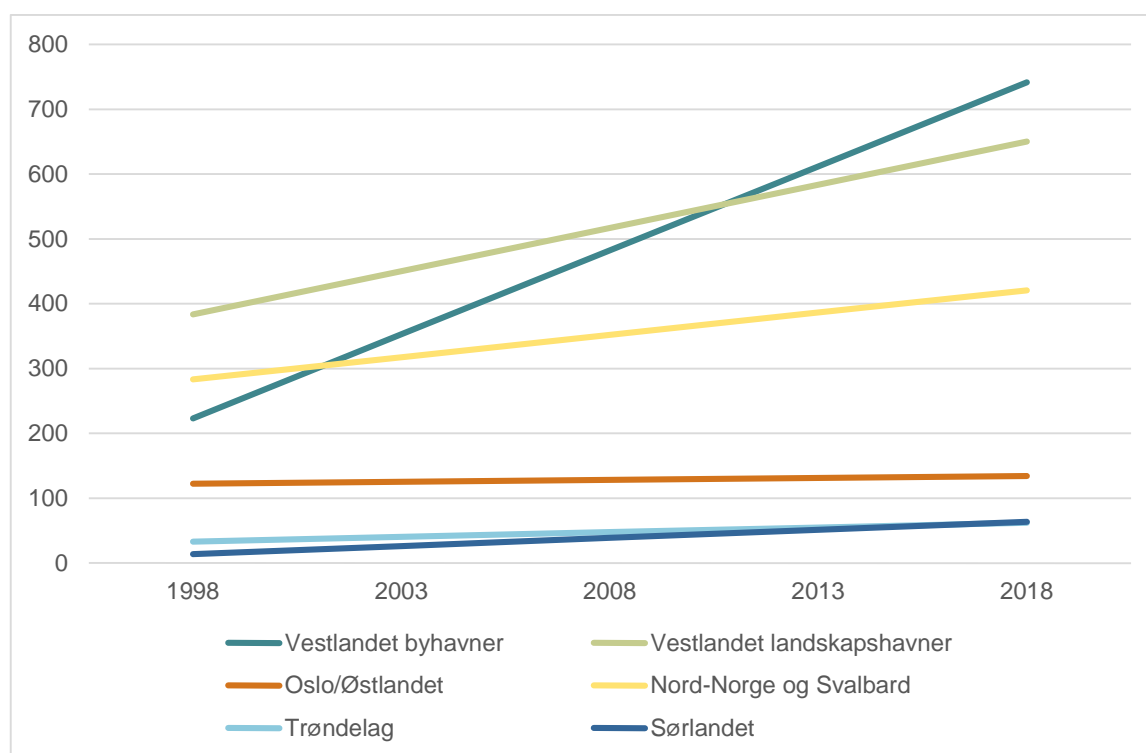
² Gjennomsnittlig antall passasjerer det var plass til om bord per cruiseanløp i Norge økte fra 784 i 2006 til 1 661 i 2018.

På bakgrunn av utviklingen fra 1993 til 2018 nasjonalt og regionalt har TØI påvist at veksten i antall cruiseturister og antall anløp fortsatt er rask, men relativt tydelig avtagende etter 2013. Den observerte veksten i cruisetrafikken er hovedsakelig kommet på Vestlandet, mens det er nedgang i antall anløp for eksempel i Oslo (tabell 2.1). Merk at antallet cruisepassasjerer i de fleste områder har økt ganske mye fordi antallet passasjerer per skip har økt.

Tabell 2.1: Anløp av cruiseskip etter landsdel. Andel i prosent.

	1993	2000	2004	2008	2012	2014	2016	2018	Endring antall anløp	
									2008-2018	2014-2018
Vestlandet	57,0	60,2	60,8	62,6	64,5	65,5	67,6	67,6	438	137
Oslo/Østlandet	5,9	9,3	8,1	9,1	8,7	6,5	4,5	5,0	-43	-25
Nord-Norge	31,9	25,4	23,3	21,5	19,2	19,0	18,9	17,9	36	14
Svalbard			2,1	2,8	2,0	2,0	2,0	2,3	5	9
Trøndelag (Trondheim)	4,0	3,1	3,5	2,9	2,9	2,9	3,2	3,9	37	25
Sørlandet	1,2	2,0	2,2	1,1	2,7	4,0	3,9	3,3	53	-10
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	526	140

Det er utarbeidet trendlinjer (lineære utviklingsbaner) for antall anløp for hver landsdel (figur 2.1), hvor vi også har splittet vestlandshavnene i byhavner og landskapshavner (distriktshavner). Her kommer det tydelig fram at det er i vestlandshavnene antallet anløp har vokst raskest, spesielt i byhavnene.



Figur 2.1: Antall cruiseanløp. Beregnede trendlinjer (lineær regresjon) for landsdeler 1998 – 2018.

Kilde: TØI-rapport 1651/2018

2.3 Vestlandshavnene

Byhavnene

Cruiseveksten på Vestlandet er i hovedsak kommet i byene. Fra 2008 til 2018 økte antall anløp i byhavnene fra 462 til 803 (+341), mens antall anløp i de øvrige havnene økte fra 559 til 656 (+97). Byanløpene har i de siste ti årene spredd seg på flere byer, særlig Stavanger og Ålesund (tabell 2.2). Antall anløp økte omtrent like mye i Bergen, Stavanger og Ålesund fra 2008 til 2014, men etter toppåret 2014 har mesteparten av veksten i disse tre viktigste byhavnene på Vestlandet kommet i Ålesund og Stavanger. Denne utviklingen indikerer at Stavanger og Ålesund i økende grad kan utfordre Bergens rolle som den primære havnen på Vestlandet.

Molde, Haugesund og Kristiansund har også etablert seg som cruisebyer, men er klare sekundærhavner blant byhavnene. Utviklingen i disse tre byene har vært ganske ulik. Mens Molde stagnerte fra 2010 til 2015 for deretter å øke ganske mye, har Haugesund – som fikk cruisetrafikk først fra og med 2014 – jevnt og trutt nærmet seg anløpsvolumet i Molde. Kristiansund etablerte seg som cruisehavn fra 2015, men har siden stagnert. Det er lite – i hvert fall foreløpig – som tyder på at noen av disse tre byene vil seile opp som hovedmål for vestlandscruise som mulig erstatning for Bergen, Stavanger og Ålesund.

Tabell 2.2: Anløp av cruiseskip etter havn på Vestlandet 2008-2018. Antall anløp i byhavner

	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	Endring antall anløp		
									2008-2014	2014-2018	2008-2018
Bergen	254	241	322	323	276	296	307	332	69	9	78
Stavanger	93	111	165	159	145	167	181	187	66	28	94
Ålesund	67	74	114	129	107	112	133	165	62	36	98
Molde	41	51	42	34	31	36	44	55	-7	21	14
Kristiansund	6	5	7	21	27	15	17	20	15	-1	14
Haugesund			0	10	19	17	36	44	10	34	44
Florø	1	12	6	4	0	0	0	0	3	-4	-1
Sum byhavner	462	494	656	680	605	643	718	803	341	123	341

Distriktshavnene («landskapshavnene»)

Blant de øvrige havnene – som vi kan kalle «landskapshavner» - er det ikoniske Geiranger og Flåm som er de primære cruisedestinasjonene fortsatt (tabell 2.3), men trafikken her har vist tegn på stagnasjon de siste fire årene.

Veksten i distriktshavnene i de siste årene er hovedsakelig kommet i Olden (Nordfjord) og Eidfjord (Hardanger). Også cruiseanløp i Åndalsnes (mange cruiseanløp i kombinasjon med Molde) har vokst relativt mye, men har stagnert etter 2014. Det er fortsatt et stykke opp til Geiranger og Flåms anløpstall, men man nærmer seg 100 årlige anløp.

Trafikkutviklingen indikerer at Hardangerfjorden og Nordfjord kan på sikt utvikles og kunne bli betraktet som primære fjordanløpsmål for en del av vestlandscruise. Det er en del cruise, særlig korte cruise, som i 2017 anløp Eidfjord eller Olden, men som ikke anløp Flåm og/eller Geiranger. Av 71 rene vestlandscruise som i 2017 anløp Olden, var 18 ikke innom Flåm eller Geiranger. Tilsvarende var 21 av 68 cruise som anløp Eidfjord ikke innom Flåm eller Geiranger.

De øvrige cruisehavnene (Ulvik og Rosendal i Hardanger, Vik og Skjolden i Sogn m. fl.) har foreløpig relativ liten trafikk (65 anløp til sammen i 2018), og viser til dels relativ ulik

utvikling. Ulvik og Vik har mistet mye trafikk, mens Jondal/Rosendal og Skjolden svinger fra år til år innenfor et intervall på omtrent ti til 20 anløp.

Tabell 2.3: Anløp av cruiseskip etter havn på Vestlandet 2008-2018. Antall anløp i andre havner enn byer («landskapshavner»).

	2008	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2018	Endring antall anløp		
									2008-2014	2014-2018	2008-2018
Geiranger/Hellesylt	169	157	202	203	181	184	184	200	34	-3	31
Aurland/Flåm	133	106	151	149	132	161	142	153	16	4	20
Gudvangen	51	15	10	18	16	0	0	0	-33	-18	-51
Olden/Nordfjord	56	60	81	72	55	87	91	95	16	23	39
Eidfjord	47	49	54	65	50	49	78	87	18	22	40
Åndalsnes	33	33	49	59	43	45	45	56	26	-3	23
Skjolden	5	11	22	21	21	11	15	18	16	-3	13
Ulvik	22	24	26	25	23	13	12	9	3	-16	-13
Vik	29	22	10	14	18	17	13	12	-15	-2	-17
Jondal/Rosendal	14	3	4	14	9	8	4	17	0	3	3
Måløy/Sandane				0		1	1	2	0	2	2
Odda			1	2			0	3	-2	1	3
Romsdal Eresfjord						3	1	4	0	4	4
Sum «landskapshavner»	559	480	610	642	548	579	586	656	83	14	97
Hardanger	83	76	85	106	82	70	94	116	19	10	33
Sognefjorden	218	154	193	202	187	189	170	183	-16	-19	-35
Sognefjorden eksl Gudvangen	167	139	183	184	171	189	170	183	17	-1	16

Ser man på Hardanger og Sogn samlet, finner man at all vekst i antall anløp i Hardanger er kommet i Eidfjord og at all vekst i Sogn er kommet i Flåm.

Hovedbildet for «landskapshavnene» er altså at de tradisjonelt viktigste havnene stagnerer, det er de nest største havnene som har tatt nesten all vekst etter 2014. Potensialet for mindre havner er uklart, men anløpsutviklingen de siste ti årene gir ingen indikasjoner i retning av stort vekstpotensial, heller det motsatte.

3 Anløps- og rutemønsteranalyse 2017

3.1 Forståelsen av anløps- og rutemønstre

Anløps- og rutemønstre for cruise som anløper Vestlandet er temmelig variert og ved første øyekast nokså uoversiktlig. Samtidig er det viktig og nødvendig å studere om det er noen hovedtrekk som kan gi holdepunkter for hvordan en fortsatt vekst i cruisetrafikken kan håndteres.

Det er et uttalt problem at det på en del tidspunkter er for mange cruiseturister i Bergen, Stavanger, Flåm og Geiranger. Hvilket handlingsrom står man så overfor når det gjelder å påvirke størrelse og fordeling av framtidig trafikk på sesonger, dager og ulike anløpssteder i framtida? Dette spørsmålet er vesentlig for å kunne legge opp og følge opp cruisestrategien for Vestlandet.

De momentene vi i dette kapittelet skal gå gjennom, som vi kan kalle «hovedtrekk i rute- og anløpsmønstre», omfatter de følgende:

- Fordeling av cruisereiser på landsdeler og kombinasjoner av landsdeler
- Anløpsmønstre etter ulike kriterier;
 - antall anløp på Vestlandet for ulike typer cruisereiser (geografisk)
 - antall anløp i Bergen, Stavanger, Ålesund, Flåm, Geiranger, Olden og Eidfjord for ulike typer cruisereiser
 - fordeling av anløp og passasjerer hver dag i høysesong
 - fordeling av anløp og passasjerer på ukedager i de viktigste havnene
 - hvor faste eller fleksible er rutene – andel cruise med faste rutemønstre
- Rederier og skip – hvem er store, hva slags skip opereres i ulike cruise?

Målet her er å identifisere eventuelle strukturer eller lovmessigheter som kan representere føringer for framtidig fordeling av anløp på havner og på ulike dager i høysesong.

3.2 Cruisehavnhierarkier

Turismedestinasjoner inngår som regel i en eller annen form for hierarki. En type er attraksjonshierarki (Leiper 1990), med primær-, sekundær- og tertierattraksjoner. Cruisehavner har sine egne hierarkier, som enkelt sagt består av *home ports* (hjemmehavner)³ samt primære og sekundære besøkshavner (Sigala 2017). Som for attraksjoner generelt, er cruisehavner både konkurrenter og komplementære i den forstand at det er synergieffekter: Primærhavner er de som er mest attraktive i et område og som oftest oppfattes som nødvendige å inkludere i cruise til vedkommende område eller land. Anløpssteder som ikke er primærhavner får i utgangspunktet trafikk på grunn av primærhavnenes attraktivitet, men er som regel også viktige og nødvendige for at cruiseoperatørene legger hele cruise til et område. Slike havner vurderes som tilstrekkelig interessante og/eller tilstrekkelig gunstig

³ Start- og slutthavn (*home ports* eller «snuhavner») for cruisereiser er for Norges del stort sett havner i England, Nederland, Tyskland og til dels Danmark. Bergen var snuhavn for ca 8 prosent og start- eller slutthavn for ytterligere 7 prosent av cruisene som anløp minst en havn på Vestlandet i 2017.

geografisk lokaliserte besøksmål til å fylle ut en reiserute. Krav til utslipp, usikre oljepriser og at kundene etterspør kortere cruise er faktorer som kan føre til at rederiene i større grad ser etter geografisk komprimerte cruise.

Et viktig aspekt ved både attraksjoner i Leipers hierarki og cruisehavner er at det som er primært reisemål for noen er sekundært for andre, og omvendt. For eksempel kan Stavanger eller Ålesund være primært besøksmål i noen cruise, selv om kanskje Bergen også anløpes på samme cruise. Olden (med Briksdalsbreen) kan være primærmål for noen cruise, likeledes Hardangerfjorden med Eidfjord som hovedanløpssted.

Som for de aller fleste typer av gruppereiser/pakketurer er det operatøren (her rederiene) som setter opp rutene. Markedets (de enkelte reisende) interesse for reisemålet er selvfølgelig grunnleggende for operatøren, men planlegging av ruter er et komplekst tema (jf. Sigala 2017) der også andre faktorer som (blant andre) havneforhold, kostnader, sikkerhet og mulighetene for å tjene penger på arrangementer i land (ekskursjoner) teller mye for rederiene (jf. Klein m.fl. 2013; Lopes & Dredge 2018). Her må man ta i betraktning at cruise i praksis er to markeder; ett konkurransutsatt for billettsalg og ett monopolistisk etter at passasjerene er kommet om bord på skipet (Vogel 2012).

Over tid endrer slike hierarkier seg, for eksempel ved at destinasjoner taper sin attraktivitet for besøkende på grunn av for mye turisme (for eksempel trengsel, «mister sin sjarm») eller generelt fallende interesse (jf. Butler 1980; Moore & Whitehall 2005). Andre forhold kan være at en havn ikke lenger er attraktiv nok for rederiet i forhold til kostnadene ved anløp eller ikke passer inn i ruteoppleggene rederiene finner mest lønnsomme. Et eksempel på dette er Oslo, som har vært en sentral havn i kombinerte østersjø- og vestlandscruise (såkalte sommerfugl-cruise). Ettersom cruisene i Europa generelt er blitt kortere, er slike cruise blitt mye mindre vanlig. I motsetning til andre landsdeler har Oslo ikke hatt økning i cruisetrafikk i de siste åtte til ti årene. Byen er fortsatt et populært cruisemål, men er blitt en utkant som det er relativt kostbart å inkludere i et rent østersjøcruise eller et rent fjordcruise.

Cruisehierarkiet kan ses isolert for et område som Vestlandet. For Vestlandets del er Bergen tradisjonelt den primære byhavnen, mens Geiranger og Flåm kan regnes som primære distriktshavner. I praksis impliserer imidlertid cruisereiser til Norge et langt videre destinasjonshierarki, som også består av hjemmehavner (*home ports*) som Hamburg, Kiel, Rotterdam, Southampton, nordnorske og arktiske havner, atlanterhavshavner (Shetland, Island, Færøyene), «skagerakhavner» (som for eksempel Kristiansand, Skagen, Oslo, Göteborg) samt østersjøhavner (inkludert København).

Kunnskap om slike hierarkier og eventuelle tegn på endringer i dem er helt grunnleggende for å kunne vurdere framtidige omfordelinger av trafikk mellom havnene på Vestlandet. Nærmere studier av anløpsutviklingen på Vestlandet forteller om interessante endringstrekk, eller interessante bevegelser i hierarkiet, om man vil. I kapittel 2 har vi sett på anløpsutviklingen over tid, mens vi i kapittel 3 viser hvordan cruise er sammensatt, med spesielt fokus på hvordan og i hvilket omfang de enkelte vestlandshavnene inngår i ulike geografiske typer av cruise.

3.3 Datagrunnlag for anløpsanalyse

Datagrunnlaget her er tilgjengelige anløpslister fra alle de største cruisehavnene for 2017 (13 havner – de viktigste som mangler er Haugesund, Kristiansund, Tromsø og Longyearbyen). De fleste anløpene i Haugesund og Kristiansund er identifisert gjennom data fra de øvrige havnene som «forrige anløpssted» og/eller «neste anløpssted». Denne informasjonen er gitt i anløpsoversiktene fra Oslo, Kristiansand, Stavanger, Eidfjord, Flåm,

Olden, Ålesund, Molde/Åndalsnes og Trondheim. Derimot er det en del hull i kunnskapen om cruiseruter som involverer havner i Nord-Norge og på Svalbard. Dessuten mangler i noen tilfeller start- og sluthavner for eksempel i England, Nederland og Tyskland samt anløpshavner i Østersjøen.

Forsøksvis er Vestlandsforsknings cruisedatabase anvendt for å dekke disse manglene. Denne basen bygger på posisjonsdata fra AIS (Automatic Identification System), utviklet av International Maritime Organization (IMO). Systemet viser løpende posisjon for alle skip over 300 bruttoregister tonn (brt). Databasens størrelse har imidlertid ført til at man kun i begrenset grad har kunnet hente ut manglende anløpsdata.

3.4 Fordeling av cruise på landsdeler

Ved å sette sammen anløpsstatistikkene har vi kunnet identifisere i alt 467 ulike cruisereiser til Norge i 2017 og hvordan disse fordeler seg på landsdeler og på ulike kombinasjoner av anløp i landsdeler. Noen cruise – primært dem med få anløp i Norge – kan ha falt utenfor. Dette vil være cruise som i 2017 ikke hadde anløp i noen av følgende havnene: Oslo, Kristiansand, Stavanger, Eidfjord, Bergen, Flåm, Olden, Geiranger, Ålesund, Molde, Åndalsnes, Trondheim, Leknes og Nordkapp.

Fire av fem cruisereiser (370 cruise, 79 prosent) i dette materialet innbefatter minst ett anløp i havn på Vestlandet. Cruise som omfatter Oslo i kombinasjon med skagerakhavner og/eller Østersjøen, utgjorde 14 prosent (67 cruise) og rene nordnorske/arktiske cruise utgjorde drøyt seks prosent (anslått til 30 cruise).

Tabell 3.1: Cruise med anløp Vestlandet 2017. Fordeling av cruise med minst ett anløp i Norge på landsdeler. Antall cruise.

Anløpslandsdeler og kombinasjon av landsdeler	totalt	Andel %	Merknad
Vestlandet	233	63,0	Herav 11 cruise med anløp Trondheim, 20 i Kristiansand, 5 i Oslo
Vestlandet og Nord-Norge	105	28,4	I noen tilfeller anløp Svalbard og/eller Island
Vestlandet og Osloområdet	28	7,6	5 av disse er Nordsjøcruise med anløp i Stavanger og Oslo, samt Kristiansand (2)
Vestlandet + Oslo + Østersjøen	4	1,1	Såkalte «sommerfuglcruise»
Sum cruise med minst ett anløp Vestlandet	370	100,0	.

Rene vestlandscruise⁴ utgjorde nesten to tredeler av alle cruise med anløp på Vestlandet i 2017 (tabell 3.1), og for øvrig om lag halvparten av alle cruise i Norge.

Cruise med kombinasjoner av havner på Vestlandet og i Nord-Norge utgjorde 28 prosent. Disse cruisene var gjennomgående lengre enn for eksempel rene vestlandscruise, og omfattet i noen tilfeller også Svalbard.

Cruise som kombinerte havner på Vestlandet med havner på Sørlandet og/eller i Oslofjordområdet utgjorde kun 7,6 prosent, og det var svært få cruise som kombinerte anløp på Vestlandet med anløp i østersjøhavner.

⁴ Vi har her definert rene vestlandscruise som cruise med maksimalt ett anløp i Norge utenom Vestlandet (i Trondheim, på Sørlandet eller i Oslo).

3.5 Antall anløp per cruise på Vestlandet

3.5.1 Antall anløp på Vestlandet og total varighet av cruiset

Vi har god oversikt over antall anløp på Vestlandet for ulike typer cruise. Vi har derimot ikke noen god oversikt over den totale varigheten av alle cruise. De fleste norgescruisene starter og avsluttes i utenlandsk havn (bortsett fra noen få som starter og/eller avsluttes i Bergen, se avsnitt 3.8). Vi vet ikke alltid om siste utenlandske havn før anløp i Norge er den første på cruiset, eller om anløp i utenlandsk havn etter anløp i Norge er den siste på cruiset eller om forrige havn er starthavnen.

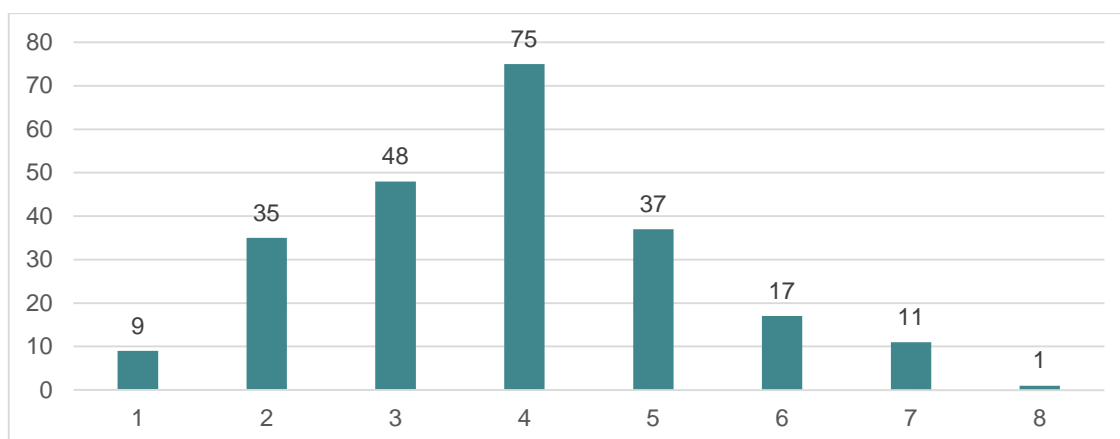
Hamburg, Kiel, Rotterdam, Amsterdam (eller andre havner i Tyskland og Nederland), Dover og Southampton er omtrent alltid start- eller slutthavn når de inngår i cruiset. Derimot vil havner i Skottland og havner som Lerwick, Torshavn, Akureyri og Skagen sjelden være start- eller endepunkt for et cruise.

Vi vet hvor mange anløp på Vestlandet hvert enkelt cruise har. Når siste havn for Vestlandet og neste havn etter Vestlandet er for eksempel Hamburg, Kiel eller Rotterdam, vet man også hvor mange døgn hele cruiset varer.

3.5.2 Vestlandscruise

Av de 233 cruisene vi har identifisert med Vestlandet som hovedmål i Norge (tabell 3.1), er det fire anløp som hyppigst forekommer (cirka en tredel av cruisene). Hele 195 cruise (84 prosent) har to til fem anløp på Vestlandet (figur 3.1). Av disse 195 cruisene kjenner vi varigheten til 147 cruise (75 prosent). De aller fleste av disse cruisene har en varighet på to dager i tillegg til antallet anløp på Vestlandet. Det betyr at de kommer direkte fra starthavn og returnerer direkte til slutthavn og at de ikke anløper andre steder i Norge eller i utlandet. Det er 36 cruise som har anløp i Trondheim, Kristiansand eller Oslo i tillegg (jf. merknad i tabell 3.1); dette er oftest cruise med to til tre anløp på Vestlandet. Ut fra dette kan man konstatere at standard varighet for cruise med hovedmål Vestlandet er fire til sju dager.

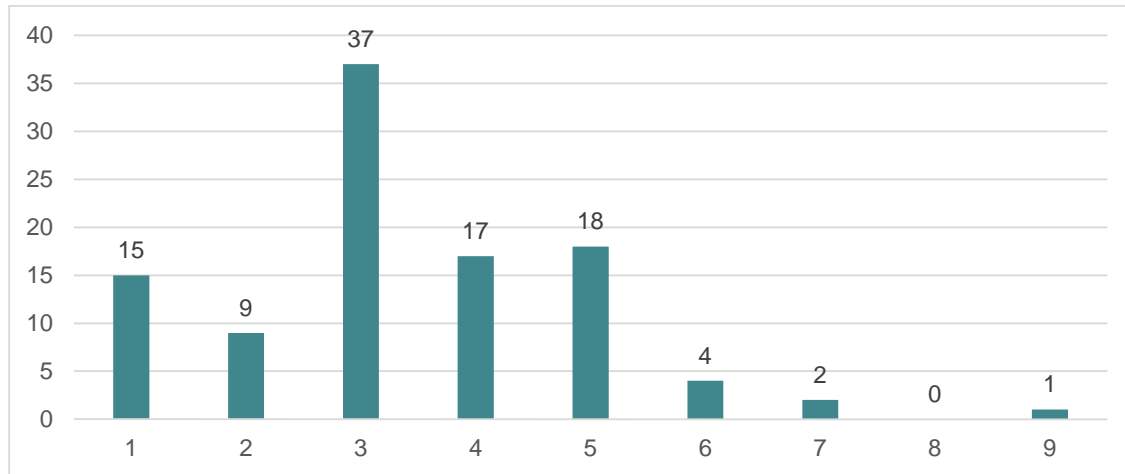
Vi har definert en del cruise som vestlandscruise selv om de bare har ett anløp på Vestlandet. Dette omfatter cruise i Nordsjøen/det nordlige Atlanterhavet der for eksempel Bergen inngår sammen med Akureyri, Torshavn og havner i Skottland og Nord-England. Dette gjelder også rundt halvparten av cruisene med to anløp på Vestlandet. Den andre halvparten er kortcruise med utgangspunkt i Danmark eller Tyskland, med anløp i to byer eller én byhavn og én distriktshavn på Vestlandet.



Figur 3.1: Fordeling av antall anløp per cruise på Vestlandet 2017 for cruise med Vestlandet som hovedmål («rene vestlandscruise»)

3.5.3 Cruise Vestlandet/Nord-Norge

Cruise som kombinerer Vestlandet og Nord-Norge (105 i alt i 2017) har fra ett (alle Bergen) til fem anløp på Vestlandet. Tre anløp er det mest vanlige (36 prosent).



Figur 3.2: Fordeling av antall anløp per cruise på Vestlandet 2017 for cruise som kombinerer Vestlandet og Nord-Norge.

På grunn av manglende data fra flere havner som for eksempel Tromsø og Longyearbyen, kan man her ikke sette opp noen oversikt over cruisenes samlede varighet.

3.5.4 Cruise Vestlandet/Østlandet

I 2017 ble det gjennomført i alt 28 cruise som kombinerer Vestlandet og Østlandet. En tredel av disse cruisene har bare ett anløp på Vestlandet, mens to tredeler har to til fire anløp her (tabell 3.2).

Tabell 3.2: Fordeling av antall anløp per cruise på Vestlandet for cruise som kombinerer Vestlandet og Østlandet, samt total varighet.

Antall anløp Vestlandet	Antall cruise	Anløp utenom Vestlandet (data for 20 cruise)	Total varighet (data for 20 cruise)
1	9	2 anløp Oslo/Sørlandet	5 dager
2	4	2 anløp Oslo/Sørlandet	6 dager
3	8	1-2 anløp Oslo/Sørlandet	6-7 dager
4	6	1 anløp Oslo	7 dager
5	1	1 anløp Oslo	8 dager
Sum	28		

Når det gjelder cruisenes varighet, har man sikre data for 20 av de 28 cruisene. Cruisene med ett anløp på Vestlandet har to anløp på Østlandet/Sørlandet og har total varighet på fem dager. De øvrige cruisene (med to til fire anløp på Vestlandet) har ett til to anløp på Østlandet/Sørlandet og varighet på seks til åtte dager.

3.6 Hierarkiske strukturer

3.6.1 Antall anløp i hovedhavner etter geografisk cruisetype

Fra oversiktene over antallet anløp i de enkelte havnene over tid (kapittel 2) vet vi at Stavanger og Ålesund vokser raskest blant byhavnene. Tilsvarende øker Eidfjord og Olden mest blant distriktshavnene, mens det er ikke vekst i Geiranger og Flåm.

Tabellene 3.3 og 3.4 viser i hvilket omfang de sju viktigste cruisehavnene på Vestlandet inngår i de enkelte geografiske cruisetyper. Dette gir et brukbart situasjonsbilde av hierarkiet blant cruisehavnene på Vestlandet. Ser man bort fra cruise med bare ett eller to anløp på Vestlandet – enten de er definert som vestlandscruise, omfatter Vestlandet pluss Nord-Norge eller Vestlandet og Østlandet – vil de fleste cruise ha anløp på Vestlandet i minst én byhavn og minst én distriktshavn. Dette ligger i selve cruisekonseptet for Vestlandet – kombinasjon av interessante (historiske) bysentre og de berømte norske fjordene. Vi kan altså se cruisehierarkiet – i hvert fall i en viss grad – hver for seg for henholdsvis byhavner og distriktshavner. Det er for øvrig kun tre av de 370 cruisene vi har identifisert med anløp på Vestlandet som ikke har minst ett byanløp, og kun ytterligere seks som ikke har anløp i Bergen, Stavanger eller Ålesund (men i Haugesund eller Molde).

Tabell 3.3: Cruisereiser til Vestlandet i 2017 etter kombinasjoner av landsdeler. Antall anløp i de sju største vestlandshavnene.

	Totalt	Bergen	Stavanger	Ålesund	Geiranger	Flåm	Olden	Eidfjord
Vestlandet hovedmål	233	192	132	72	111	98	70	66
Vestlandet og Nord-Norge	105	93	23	55	68	31	19	6
Vestlandet og Oslo/Sørlandet	28	18	22	3	3	12	2	6
Vestlandet + Oslo + Østersjøen	4	4	4	3	2	1		
Sum cruise Vestlandet	370	307	176	133	184	142	91	78
Andel av cruise på Vestlandet		83,0	48,9	35,9	49,7	38,4	24,6	21,1

Tabell 3.4: Cruisereiser til Vestlandet i 2017 etter kombinasjoner av landsdeler. Prosentvis fordeling av anløp etter geografisk type cruise i de sju største vestlandshavnene.

	Totalt	Bergen	Stavanger	Ålesund	Geiranger	Flåm	Olden	Eidfjord
Vestlandet	63,0	62,5	72,9	54,1	60,3	69,0	78,0	76,9
Vestlandet og Nord-Norge	28,4	30,3	12,7	41,4	37,0	21,8	19,8	20,9
Vestlandet og Oslo/Sørlandet	7,6	5,9	12,2	2,3	1,6	8,5	2,2	2,2
Vestlandet + Oslo + Østersjøen	1,1	1,3	2,2	2,3	1,1	0,7	0,0	0,0
Sum cruise Vestlandet	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Andel av cruise på Vestlandet		83,0	48,9	35,9	49,7	38,4	24,6	21,1

3.6.2 Anløpshierarki byhavner

Første hovedspørsmål er i hvilken grad Stavanger og Ålesund har utviklet seg fra sekundærhavner til primærhavner blant Vestlandsbyene. Anløpsveksten i disse byene kan bety at flere og flere cruise velger å bruke Stavanger eller Ålesund som primær byhavn på Vestlandet, men det kan også indikere at flere og flere cruise besøker disse byene i tillegg til Bergen.

Stavanger som anløpshavn er først og fremst knyttet til rene vestlandscruise. Rundt halvparten (49 prosent) av cruise med anløp på Vestlandet var innom Stavanger i 2017. Tre firedele av disse er cruise med norske anløp kun på Vestlandet, mens ett av åtte er vestlands-/nord-norgecruise og ett av åtte er cruise med anløp både på Vestlandet og Sørlandet/Østlandet.

Ålesund er, i motsetning til Stavanger, en ofte brukt havn både for vestlandscruise og nord-norgecruise. Totalt var 36 prosent av cruisene med anløp på Vestlandet innom Ålesund i 2017. Rundt 54 prosent var rene vestlandscruise, mens 41 prosent var cruise som kombinerte Vestlandet og Nord-Norge.

Anløpsoversiktene viser at det er begrenset hvor mange cruise som kan ha byttet ut Bergen som primærhavn. I 2017 hadde Bergen fortsatt anløp av 83 prosent av alle cruise som er innom Vestlandet, som betyr at det var maksimalt 17 prosent (63 cruise) som ikke hadde Bergen som primærhavn.⁵

Disse 63 anløpene fordelte seg slik på Stavanger og Ålesund og andre byer:

- 18 prosent anløp verken Stavanger eller Ålesund (eller Bergen)
- 60 prosent anløp kun Stavanger og eventuelt andre byhavner (men ikke Ålesund eller Bergen)
- Sju prosent anløp kun Ålesund og eventuelt andre byhavner (men ikke Stavanger eller Bergen)
- 15 prosent anløp både Stavanger og Ålesund og eventuelt andre byhavner (men ikke Bergen)

Stavanger som primær byhavn: Tallene overfor indikerer at cirka 45–50 av 370 cruise i 2017 hadde Stavanger som primær byanløpshavn.

Ålesund som primær byhavn: Tallene overfor indikerer at maksimalt åtte til ti av 370 cruise i 2017 hadde Ålesund som primær byanløpshavn.

3.6.3 Anløpshierarki distriktshavner

Neste hovedspørsmål er i hvilken grad Olden og Eidfjord kan ha tatt steget mot å bli primære cruisehavner blant distriktshavnene. Her er bildet litt mer komplisert enn for byhavnene, idet fire havner skal vurderes mot hverandre.

Fra tabell 3.4 ser man at i 2017 hadde Geiranger anløp av 50 prosent av cruise med minst ett anløp på Vestlandet, Flåm hadde 38 prosent, Olden 25 prosent og Eidfjord 21 prosent. Disse havnene inngår stort sett bare i rene vestlandscruise eller kombinasjoner av Vestlandet og Nord-Norge (jf. tabell 3.3).⁶

Det var i alt 316 (av 370 cruise på Vestlandet) som var innom minst ett av anløpsstedene Geiranger, Flåm, Olden eller Eidfjord. Når vi da ser bort fra cruise som ikke anløp noen av disse stedene (54 i alt) i 2017, finner vi at Geiranger hadde anløp av 58 prosent av cruisene, Flåm av 45 prosent, Olden av 28 prosent og Eidfjord av 25 prosent.

Målt ut fra antall og andel av anløp framstår Geiranger og Flåm som viktige havner for mange cruise, det vil si at de betraktes som hovedreisemål eller nødvendige besøksmål på

⁵ Vi forutsetter at når Bergen er med på seilingslisten, er Bergen den primære byhavna på vedkommende cruise. Denne forutsetningen er ikke nødvendigvis riktig for alle cruise, men vi antar at dette gjelder i de aller fleste tilfeller, og vi gjør derfor denne forenklingen.

⁶ Flåm har 12 anløp på av vestlands-/sørlands-/østlandscruise, i hovedsak med skip fra Holland-America Line

vestlandscruise eller på cruise som besøker både Vestlandet og Nord-Norge. For å komme nærmere inn på hvordan disse havnene fungerer og kan opptre som primære besøksmål, må man imidlertid se nøyer på hvordan de inngår sammen og hver for seg i ulike cruisetyper.

Til sammen 161 cruise hadde anløp kun på ett av de fire stedene (tabell 3.5). Her har Geiranger en dominerende stilling. Geiranger er den eneste av disse fire havnene i over halvparten av de 161 cruisene i 2017. Geiranger er bortimot enerådende blant disse fire når det gjelder cruise som kombinerer Vestlandet og Nord-Norge. De andre havnene inngår til en viss grad i slike cruise (jf. tabell 3.3), men stort sett bare når Geiranger også er med. Det er altså bare Geiranger som kan betraktes som en primær distriktshavn på Vestlandet for cruise som omfatter Vestlandet/Nord-Norge.

Tabell 3.5: Antall cruise med anløp på Vestlandet i 2017, med anløp kun ett av stedene Geiranger, Flåm, Olden og Eidfjord.

	Totalt	Vestlandet	Vestlandet + Nord-Norge	Vestlandet + Oslo	Vestlandet/Oslo/Østersjøen
Geiranger	83	37	42	3	1
Flåm	23	12	2	9	0
Olden	20	18	2	0	0
Eidfjord	35	29	1	5	0
Sum cruise med anløp kun ett av stedene	161	96	47	17	1
Geiranger + Flåm	50	36	13	0	1

Bildet er litt annerledes når man ser kun på rene vestlandscruise. Om lag 40 prosent av vestlandscruisene (96 cruise i 2017) anløp kun én av de fire betydeligste distriktshavnene. Geiranger hadde flest av disse (cirka 40 prosent), mens Eidfjord hadde omtrent en tredel (29 anløp), klart flere enn Olden og Flåm. Nesten halvparten av rene vestlandscruise (29) som anløp Eidfjord i 2017, anløp ikke noen av de tre andre havnene. For øvrig opptrådte Eidfjord oftest i par med Geiranger (14 cruise) og Flåm (12 cruise). Det var bare 12 av 161 cruise som anløp kun Flåm (av de fire havnene). Flåms i alt 98 anløp av vestlandscruise skjedde i stor grad i par med Geiranger (36 anløp) og Olden (27 anløp). Av Oldens 71 anløp av rene vestlandscruise i 2017 var det 18 cruise med anløp kun i Olden (av de fire havnene), mens 27 skjedde i par med Flåm og 13 i par med Geiranger,

Disse tallene understreker at Geiranger er i første rekke som primær besøkshavn blant distriktshavnene på Vestlandet. Flåm er den viktigste sekundærhavnen, men er i mindre grad primær distriktshavn (fem prosent av alle vestlandscruise). Eidfjord er primær distriktshavn for om lag 12,5 prosent av alle rene vestlandscruise, i hovedsak for cruise som holder seg til den sørlige delen av Vestlandet (Stavanger, Bergen og Haugesund). Olden er primær distriktshavn for omlag åtte prosent av vestlandscruisene.

3.7 Anløpsmønstre og besøksintensitet

Ved siden av cruisenes varighet (antall anløp på Vestlandet per cruise) og hierarkiet (rangordningen) mellom havner, er observerte anløpsmønstre sentrale elementer for forståelsen av cruise. *Besøksintensitet* er et begrep som står sentralt her. Hvordan kan for eksempel kapasitetsrestriksjoner og eventuelle restriksjoner av mer institusjonell art (for eksempel adgangsregulering og utslippsbegrensninger) påvirke intensiteten av cruisebesøk i

de mest trafikkerte havnene? Endres totale antall anløp/antall cruisereisende til Vestlandet og/eller fordelingen av anløpene på ulike havner og cruiseregioner?

Dagens mønstre karakteriseres av store variasjoner i besøksintensitet fra dag til dag. Et sentralt spørsmål er derfor om slike mønstre er rigide eller mer tilfeldige. Med andre ord: er det noen lovmessigheter i rutevalgene som vil kunne påvirke framtidig fordeling av cruiseanløp på havner og ukedager, og som for eksempel kan begrense ønsket spredning av trafikken innen hver enkelt havn og mellom havnene?

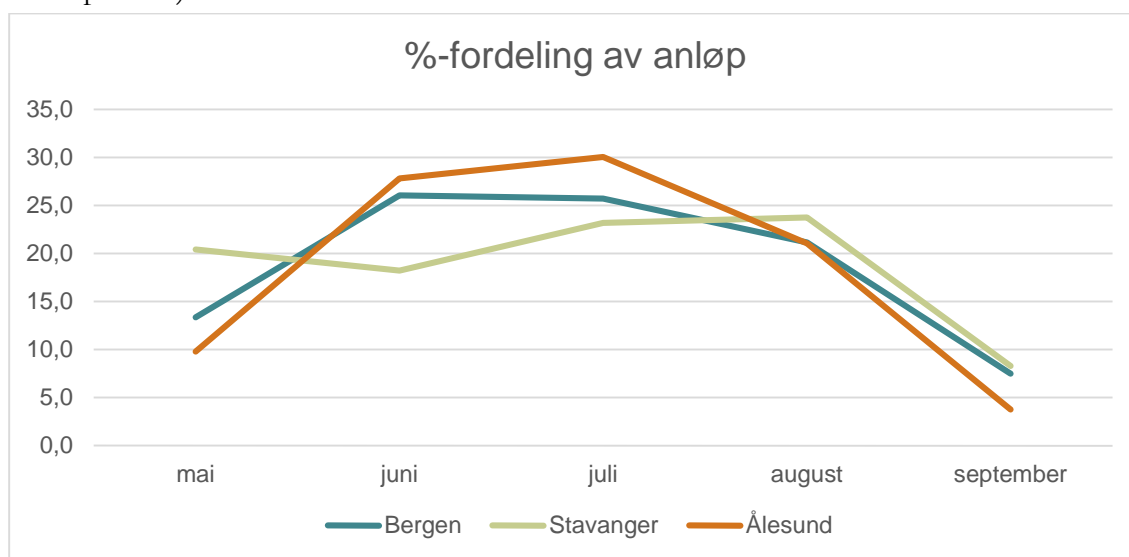
3.7.1 Sesong- og månedlige variasjoner

Sommeren er hovedsesong for cruise. Tar man utgangspunkt i anløpene i de sju viktigste cruisehavnene på Vestlandet, finner man at i 2017 var kun fem prosent av anløpene utenom perioden mai–september. Juni, juli og august er omtrent like viktige måneder målt i totalt antall anløp i de sju havnene. Nær tre firedeler av anløpene i 2017 skjedde i disse tre månedene (tabell 3.6). Det er videre dobbelt så mange anløp i mai som i september.

Tabell 3.6: Antall anløp etter måned i de sju viktigste cruisehavnene på Vestlandet 2017.

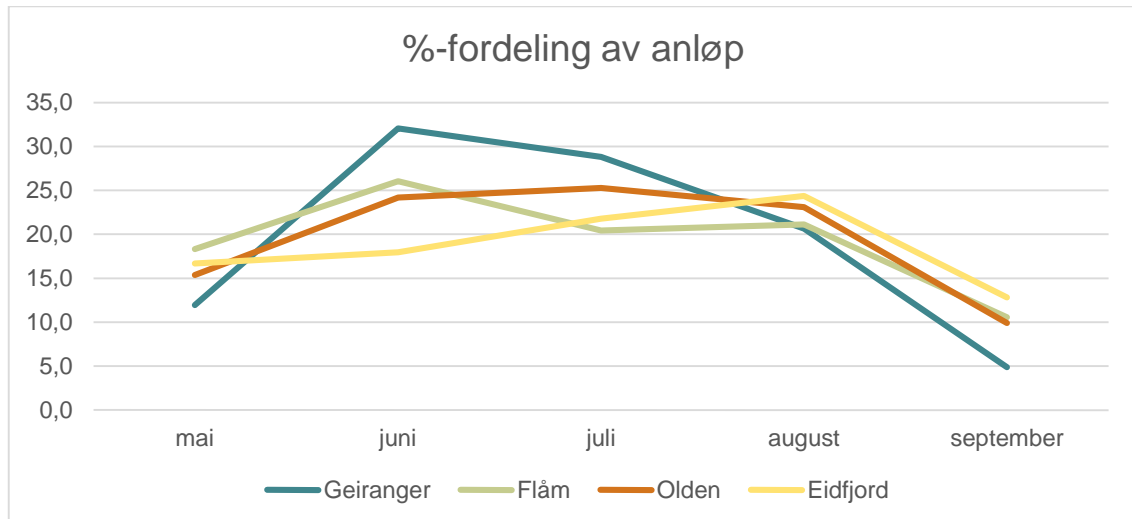
	mai	juni	juli	august	september	andre måneder	totalt antall anløp
Bergen, Stavanger, Ålesund	91	150	161	136	43	40	621
%-fordeling	14,7	24,2	25,9	21,9	6,9	6,4	100,0
Geiranger, Flåm, Olden, Eidfjord	75	132	122	108	43	15	495
%-fordeling	15,2	26,7	24,6	21,8	8,7	3,0	100,0
Alle 7 havner	166	282	283	244	86	55	1116
%-fordeling	14,9	25,3	25,4	21,9	7,7	4,9	100,0

Fordelingene på måneder er nokså like for byhavnene og distriktshavnene. Trykket i de enkelte månedene er imidlertid litt ulikt fra havn til havn (fig 3.3 og 3.4). Blant byhavnene har Stavanger den flateste profilen, med like mye trafikk i mai som i juni og litt flere anløp i juli og august. Bergen har lite trafikk i mai, og omtrent jevnstore antall anløp i juni, juli og august. Ålesund er den byhavna som har størst andel av trafikken i juni og juli (i underkant av 60 prosent).



Figur 3.3: Fordeling av cruiseanløp etter måned 2017 for tre byhavner. Prosent.

De fire distriktshavnene har ganske ulike profiler. Geiranger skiller seg mest ut med den smaleste sesongprofilen, med relativt sett minst trafikk i mai og september av de fire havnene. Geiranger hadde i 2017 mest trafikk i juni, målt i antall anløp, og over 60 prosent av anløpene her skjedde i juni og juli. Flåm hadde også flest anløp i juni, men en jevnere sesongprofil enn Geiranger, med omtrent like mye trafikk per måned i mai, juli og august. Olden hadde den mest symmetriske og jevneste sesongprofilen, med om lag like mye trafikk per måned i juni, juli og august. Eidfjord hadde en litt annen sesongkurve, med flest anløp i august. Ved siden av Olden er Eidfjord den havna som har jevnest trafikkfordeling i sommersesongen.



Figur 3.4: Fordeling av cruiseanløp etter måned 2017 for fire distriktshavner. Prosent.

Mønstrene som er beskrevet her gir ikke grunnlag for å trekke bastante konklusjoner om framtidige muligheter for spredning av trafikk, men det er noen momenter som kan kommenteres:

- Det er sannsynligvis lite rom for å spre trafikken jevnere utover året. Det er stadig kommet til nye cruise for eksempel i vintermånedene, men andelen anløp i lavsesong øker lite da trafikken vokser mest i sommersesongen.
- De tre byhavnene har ulik profil. Mulig trafikkspredning kan innebære mer trafikk til Stavanger tidlig i sommersesongen og mer trafikk til Ålesund (og til dels Bergen) senere i sesongen.
- Distriktshavnene har også ulike profiler. Teoretisk kan man tenke seg mer trafikk i Eidfjord tidligere i sesongen og jevnere fordeling av trafikken i Geiranger.

Samtidig må man da være oppmerksom på at det er et visst mønster her:

- De sørligste destinasjonene, Stavanger og Eidfjord, har relativt lik sesongprofil. Dette henger delvis sammen med at Eidfjord ofte inngår i cruise som omfatter Stavanger (og Bergen).
- De nordligste destinasjonene, Ålesund og Geiranger, har begge klart mest trafikk i juni og juli (cirka 60 prosent av anløpene). Både Ålesund og Geiranger inngår i stor grad i cruise som kombinerer Vestlandet og Nord-Norge (se tabell 3.4 og 3.5). Det er grunn til å anta at sesongprofilen påvirkes av dette. Cruise til Nord-Norge legges i relativt stor grad til midnattssolperioden, med anløp der fra midten av mai til slutten av juli.

- Geiranger har et begrenset potensial for økt trafikk i mai, så lenge man har vinterstengt vei fra Strynefjellet med usikker åpningstid i mai/juni. Strekningen Hellesylt–Strynefjellet–Geiranger er en viktig ekskursjonsrute for cruiserederiene.

Alt i alt kan man konkludere med at det finnes et visst potensial for trafikkspredning innenfor sommersesongen mai–september, men dette er begrenset.

3.7.2 Konsentrasjon av trafikk på enkeltdager

Besøksintensiteten varierer fra dag til dag, spesielt i de største cruisehavnene (tabellene 3.7 og 3.8). Vi har her konsentrert oss om høysesongperioden juni–august.

Besøksintensitet kan måles både ved antall anløp per dag og antall passasjerer per dag. Hver for seg kan begge målene ha kritiske verdier med hensyn til besøksintensitet. Men man må merke seg at mens et høyt antall passasjerer som regel innebærer et høyt antall anløp, innebærer et høyt antall anløp ikke nødvendigvis mange passasjerer. Noen dager er det mange små skip i samme havn.

Merk også at antall passasjerer i tabell 3.8 refererer seg til skipenes maksimale passasjerkapasitet, ikke til faktisk antall passasjerer om bord, og dermed heller ikke til hvor mange passasjerer som samlet går i land i løpet av en dag.

Tabell 3.7: Antall dager med 0–6 anløp i perioden juni–august 2017.

Antall anløp per dag	Bergen	Stavanger	Ålesund	Geiranger	Flåm	Olden	Eidfjord
6	4	0	0	0	0	0	0
5	8	0	1	0	0	0	0
4	16	3	0	5	0	0	0
3	16	8	7	13	5	0	0
2	25	26	25	34	19	14	7
1	18	30	29	23	43	38	36
0	5	25	30	17	25	40	49
Sum dager i perioden	92	92	92	92	92	92	92

Tabell 3.8: Antall passasjerer i anløpende skip (maksimal kapasitet) per dag, etter antall dager i perioden juni–august 2017.

Antall passasjerer	Bergen	Stavanger	Ålesund	Geiranger	Flåm	Olden	Eidfjord
Over 10 000	9	0	1	0	0	0	0
8000 - 9999	8	2	1	0	0	0	0
6000 - 7999	14	13	3	12	0	1	0
4000 - 5999	21	11	16	30	13	7	0
2000 - 3999	21	29	27	23	42	19	20
1000 - 1999	7	6	3	3	5	5	9
færre enn 1000	7	6	11	7	7	20	14
0 anløp	5	25	30	17	25	40	49
Sum dager i perioden	92	92	92	92	92	92	92

Som tabellene viser, er besøksintensiteten varierende. I havnene utenom Bergen er det også relativt mange dager uten anløp. Et annet hovedtrekk – som ikke kommer fram i tabellene – er at dager med høyt besøkstrykk fordeler seg over hele perioden.

I Bergen kan man i første omgang betrakte dager med flere enn tre anløp som «høy besøksintensitet». I 2017 var det 28 slike dager (av 92), som fordeler seg med 15 i juni, ni i

juli og fire i august. Hvis vi betrakter 8 000 passasjerer som høy besøksintensitet, var det 17 slike dager i 2017, altså litt sjeldnere enn hver femte dag (fem i juni, åtte i juli og fire i august).

I Bergen var det 23 dager med ingen (fem dager) eller ett (18 dager) anløp, og 19 dager med færre enn 2 000 passasjerer. Totalt var det 224 anløp i løpet av 92 dager, om lag 2,4 anløp per dag i gjennomsnitt. Gjennomsnittlig antall passasjerer per dag var cirka 4 900. Dersom man legger til grunn Bergen og Omland Havnevesens beleggstall for 2017 på i underkant av 90 prosent, og antar at 90 prosent av dem som var om bord faktisk gikk i land i Bergen under besøket, kommer man ned til gjennomsnittlig cirka 4 000 passasjerer per dag i juni, juli og august.

I teorien lar det seg altså gjøre å fordele anløpene slik at det blir maksimalt tre anløp per dag (eller maksimalt 5 000 passasjerer per dag). Det er imidlertid relativt lite rom for vekst i antall anløp eller antall passasjerer under sånne betingelser.

Stavanger og Ålesund har relativt «god plass» til fordeling av trafikk og til vekst. I Stavanger var det i juni, juli og august 2017 til sammen elleve dager med flere enn to anløp, og 26 dager med flere enn 4 000 passasjerer. Det var 25 dager uten anløp og ytterligere 30 dager med kun ett anløp. I snitt var det 1,3 anløp per dag og 2 800 passasjerer i snitt per dag (2 250 dersom vi legger samme forutsetninger til grunn om faktisk besøk som for Bergen). Ålesund hadde åtte dager med mer enn to anløp (tre i juni og fem i juli) og 30 dager uten anløp. Det var 21 dager med mer enn 4 000 passasjerer, omtrent like mange dager i hver måned. Gjennomsnittlig var det 1,1 anløp og 2 250 passasjerer per dag (1 870 dersom man justerer til antatt faktisk besøk).

I Geiranger ligger grensen for mulig antall anløp på tre til fire skip per dag. I 2017 var det fem dager med fire anløp og 13 dager med tre anløp, og «bare» 17 dager uten anløp. Det var hele 42 dager (av 92) med flere enn 4 000 passasjerer, herav 12 dager med flere enn 6 000. Gjennomsnittlig var det 1,6 anløp per dag og 3 300 passasjerer (antatt 2 700 reelt).

Flåm hadde fem dager med tre anløp (som er grensen for mulige antall anløp per dag) og 25 dager uten anløp til sammen i juni, juli og august 2017. Det var 13 dager med mellom 4 000 og 6 000 passasjerer, i snitt 2 150 per dag (antatt 1 740 reelt) og 1,0 anløp per dag.

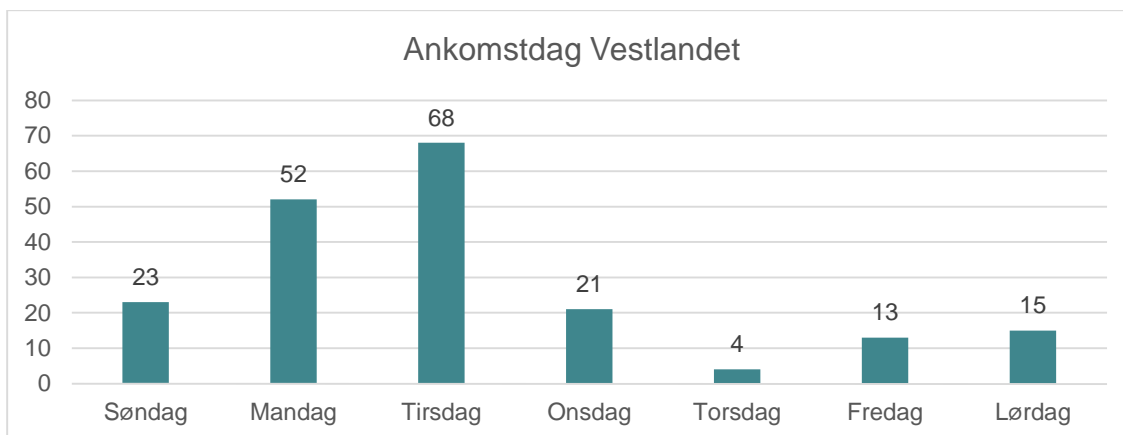
I Olden og Eidfjord var det ingen dager med flere enn to anløp i perioden juni–august 2017, og henholdsvis 40 og 49 dager uten anløp. Det var åtte dager med flere enn 4 000 passasjerer i Olden, men ingen i Eidfjord (hvor havnevesenet har satt en grense på maksimalt 4 000 passasjerer på en dag).

Det er altså relativt god plass til flere anløp i distriktshavnene og muligheter for å spre trafikken på flere dager. I Geiranger er mulighetene mer begrenset. Geiranger hadde 17 dager med ingen anløp i 2017, men dette var stort sett lørdager og søndager, dager da trafikken av bestemte årsaker (for eksempel ukemønstre for cruise) vil være liten.

3.7.3 Fordeling av trafikk på ukedager

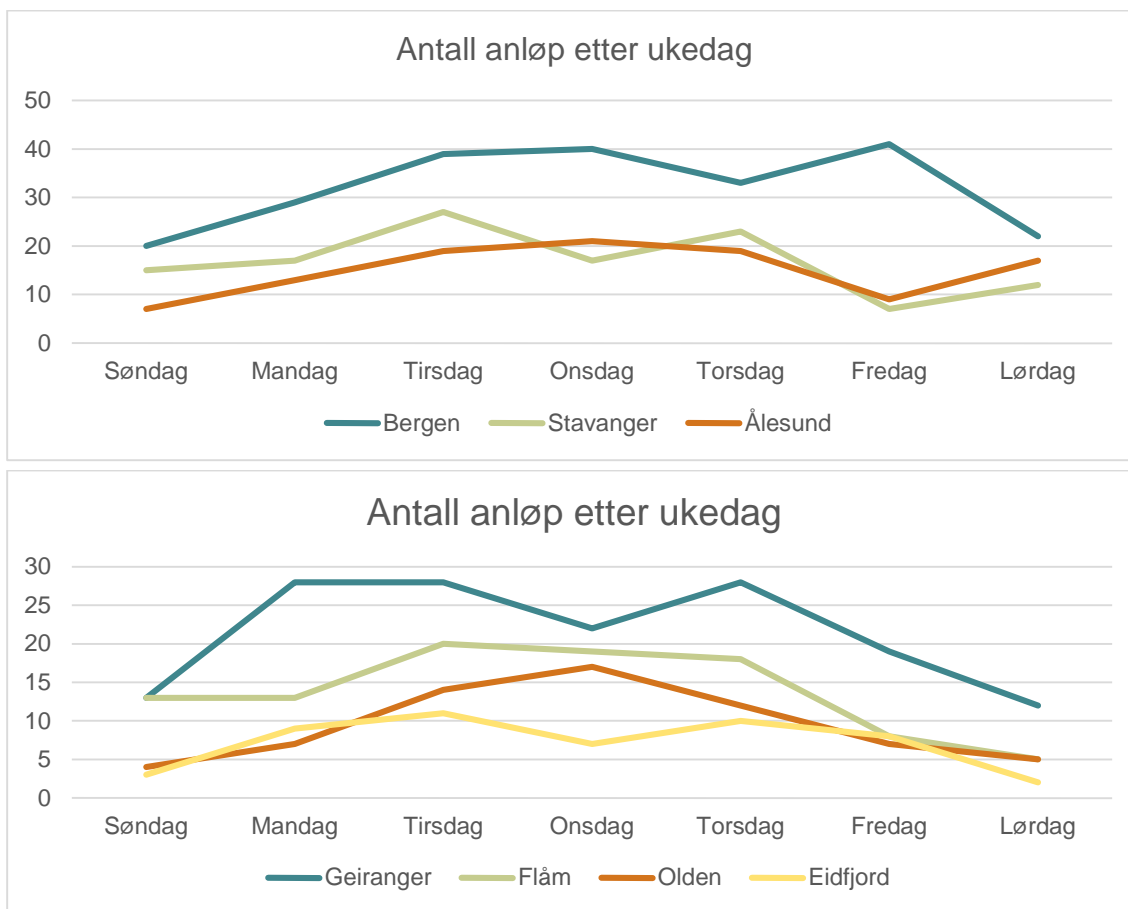
Starttidspunkter (ukedager) for cruise fra kontinentet og Storbritannia kan legge premisser for fordelingen av cruiseanløp i havner på Vestlandet på ukedager. Vi har identifisert i alt 196 cruise i 2017 med starthavn i Tyskland, Danmark, Nederland eller Storbritannia og med første anløpshavn i Norge på Vestlandet (Bergen eller Stavanger i to tredeler av tilfellene), herav 148 rene vestlandscruise.

Vi antok *a priori* at svært mange av cruisene startet i helger, for eksempel på søndager. Dette bekreftes langt på vei i figur 3.5. Det viste seg at 143 cruise (cirka 75 prosent) startet lørdag, søndag eller mandag fra havn i Tyskland, Nederland, Storbritannia eller Danmark.



Figur 3.5: Cruise med kjent starthavn og startdato 2017 og første besøksanløp i havn på Vestlandet. Antall cruise etter ukedag for ankomst Vestlandet.

Dette påvirker likevel fordelingen på ukedager i for eksempel Bergen og Stavanger i mindre grad enn man kunne forvente (figur 3.6). Hovedtyngden av anløpene kom utenom helgedagene, men var ellers relativt godt spredd, blant annet på grunn av følgende: (i) For de resterende cirka 170 cruisene som i 2017 anløp Vestlandet er det en del cruise hvor vi mangler informasjon om startdato og starthavn, men nesten alle disse 170 er cruise som ikke har anløp på Vestlandet som første havn og som derfor primært anløp her på andre ukedager. (ii) Dessuten vil den tredelen av de 196 cruisene som ikke går til Bergen eller Stavanger som første havn, anløpe disse havnene senere.



Figur 3.6: Antall anløp per ukedag juni, juli og august 2017 for utvalgte cruisehavner.

3.7.4 Faste eller fleksible ruter?

Noen rederier opererer med faste ruter – gjentakelse av samme cruise flere ganger, med samme rekkefølge i anløpene. Dette utgjorde 116 (av 288) vestlandscruise i 2017, når man regner med alle cruise som ble gjennomført minst tre ganger samme år. Helt faste ruter forekommer i mindre grad for cruise som kombinerer Vestlandet med øvrige landsdeler. De 118 cruisene fordeler seg på sju rederier: Costa (24), Viking Cruises (23, se nedenfor,) P & O (21), AIDA (17), MSC (17), Pullman Tours (10, se nedenfor) og Holland America Line (4).

Cruise med start eller stopp i Bergen eller begge deler (snuhavn i Bergen) utgjør en firedel av disse faste rutene. Bergen og Omland Havnevesens statistikk oppgir at det var i alt 30 snuhavncruise i Bergen i 2017 med til sammen 55 anløp i Bergen og i alt 50 200 passasjerer (faktisk belegg). Disse representerer om lag 18 prosent av anløpene i 2017, men bare 9,4 prosent av cruisepassasjerene. Snuhavncruise omfatter følgende:

- Pullman Tours (Monarch): kapasitet 2 766 passasjerer, ti pendelcruise Bergen – Rostock, herav fem ganger med snuhavn i Bergen.
- Viking Cruises: tre skip med kapasitet 944 passasjerer hver;
 - 23 pendelcruise Bergen – Ålborg, herav elleve ganger med snuhavn i Bergen
 - seks cruise Nord-Norge og Vestlandet med Bergen som både start- og slutt-havn, det vil si seks snuhavn-anløp

Dessuten var det fire mindre ekspedisjonsskip med kapasitet på til sammen 664 passasjerer som hadde til sammen åtte snuhavn-anløp i Bergen i 2017.

Faste ruter innebærer også at cruisene følger samme mønster med hensyn til startdag og sluttdag (ukedager). Det dreier seg altså om cruise som er lite fleksible med hensyn til variasjoner i avgangsdager og rutemønster. Disse cruisene bestiller normalt plass i havn før rederier med mer varierende og fleksible ruteopplegg.

Vi anslår på grunnlag av tallene ovenfor at dette vil dreie seg om ca 30 prosent av cruisene som anløper Vestlandet. De resterende cirka 70 prosent fordeler seg på 49 rederier (med 82 ulike skip) som arrangerte cruise med anløp på Vestlandet i 2017 (tabell 3.9). Alle rederiene som hadde faste ruter (se ovenfor) hadde også cruise med fleksible ruter, kun Costa Cruises og MSC hadde en overvekt av faste ruter.

Det er altså mange aktører, og flere av de største er tilknyttet de store internasjonale cruisealliansene Carnival Cruises (i alt sju rederier/varemerker) og RCCL (i alt åtte rederier/varemerker). Alliansenes medlemmer seiler under eget rederinavn (betraktes som merkevare), men har samlet stor forhandlingsmakt overfor havner, underleverandører og agenter (jf. Clancy 2017; Stefanidaki & Lekakou 2014). De vil også ha stor innflytelse på hvordan cruisemarkedet i Norge vil se ut i framtida, for eksempel gjennom felles tilpassinger til framtidige reguleringer av cruisetrafikken.

Tabell 3.9: Rederier med cruiseanløp på Vestlandet 2017. Antall cruise, antall skip, passasjerkapasitet, byggeår og rederiallianse.

Rederi	Antall cruise med anløp Vestlandet	Antall skip	Snitt passasjerkap. per skip	Samlet tilbudt passasjerkapasitet	Byggeår for eldste/nyeste skip	Rederiallianse
AIDA Cruises	43	6	2109	83692	1996-2012	Carnival
Holland America Line	30	4	1861	62506	1997-2016	Carnival
Costa	29	3	3590	103630	2004-2011	Carnival
Viking Cruises	29	3	944	27376	2015-2017	
P & O	27	5	2871	83404	1995-2015	Carnival
Cruise & Maritime Voyages	25	5	1013	25232	1948-1989	
Fred Olsen	23	4	1005	24558	1972-1993	
Mediterreanean Shipping Co	22	3	3976	87902	2008-2013	MSC
Phoenix Reisen	18	4	813	15030	1973-1998	
TUI Cruises	17	4	2563	43750	2009-2017	RCCL
Pullman Tours	10	1	2766	27660	1991	RCCL
Totalt elleve største rederier	273	42	2032	584740		
Andel av alle, prosent	73,8	51,2		83,2		
Øvrige rederier (38)	97	40	1048	118050		
Totalt	370	82		702790		

4 Framtidsbilder – grunnlag

4.1 Cruise – prognoser og andre framtidsskisser

Denne delen av rapporten har ikke til hensikt å forutsi hva som vil komme til å skje med cruise på Vestlandet, men søker å bidra til å avdekke aspekter ved mulige, sannsynlige og foretrukne framtider som gjør det mulig for næringsaktører, politikere og andre å treffe mer informerte beslutninger (jf. Bell 1997). Til tross for at framtida prinsipielt ikke kan forutsies, er likevel mange av de elementene som vil prege morgendagens cruiseturisme til stede og delvis synlige allerede.

Den mest pålitelige måten å bygge opp antakelser om framtid på, er gjennom forståelse av samtiden og den nære fortiden. I tillegg til å basere seg på ulike innfallsvinkler for samtidsforståelse, benytter moderne framtidssstudier seg av minst et hundretalls ulike teknikker og metoder for å forsøke å gripe utviklingstendenser. Blant de vanligste er prognoser og scenarioskriving (Kahn 1966). Noen av de viktigste dimensjonene som vanligvis betones i framtidssstudier relatert til reiselivsnæring er økonomisk utvikling, sosiale forhold (verdier, holdninger og normer), politiske tendenser samt teknologiske forhold. I økende grad har framtidssstudier relatert til turisme dessuten betont miljø- og klimaspørsmål, tilpassinger til klimaendringer og samfunnsikkerhet.

Det viktigste utgangspunktet her er prognoser (Dybedal 2018). Formålet med prognosene er å angi den mest sannsynlige utviklingen for en eller flere variabler, og slik sett redusere usikkerhet (Sager 1991). Prognoser betraktes primært som metode for å vurdere alternative og realistiske potensialer, ikke som mål eller resultat. Vanligvis er prognoser basert på historiske data, og dette gjelder også i dette prosjektet. Man utarbeider utsagn om framtida gjennom bearbeiding av observasjoner fra fortida. De fleste prognoser er basert på bestemte forutsetninger. Transport- og reiselivsprognoser har oftest vært basert på at bruk av en tjeneste henger sammen med inntektsutviklingen i samfunnet, men har også vært knyttet til kapasitet i transportsystemer (Jacobsen 2014).

Prognoser som studerer naturfenomener, kalles «rene» prognoser (Sager 1991). Denne tilnærmingen forutsetter at det fenomenet som behandles, ikke påvirkes av menneskers beslutninger. Når man skal utarbeide prognoser som må ta hensyn til menneskelige handlinger, blir forholdene straks mer kompliserte, og treffsikkerheten blir avhengig av folks beslutninger. Videre kan prognoser påvirke de fenomenene som belyses og dermed også ta form av selvpåfyllende spådommer.

Denne studien supplerer prognoser med noen aspekter ved framtidsskisser, som en slags skisser for scenarioer. Denne type framtidssstudier er spesielt egnet når det hersker stor usikkerhet (Marsh 1998) eller når det ventes store svingninger i virksomhetens eller næringens rammebetingelser, slik det kan tenkes å være tilfelle for den internasjonale cruisenæringen. Ideelt sett skal scenarioer som framtidsskisser omfatte både sosiale, politiske, økonomiske og teknologiske endringer. Poenget er å skape innsikt og forståelse i forhold til hva som kan komme til å skje (jf. Hompland 1987), slik som aspekter ved mulige utviklingsforløp som leder fram mot en situasjon (Godet 1987). I denne sammenhengen framlegges bare enkle skisser og momenter til slike framtidsskisser.

Samtidig drøftes muligheter og beskrankninger som man må ta hensyn til for vurderinger av cruiseturismen på Vestlandet i årene som kommer. Videre framholdes enkelte detaljer som lett kan bli oversett i abstrakte diskusjoner. De følgende delene av rapporten prøver videre å klarlegge noen sider ved samspillet mellom økonomiske, organisasjonsmessige, sosiale og politiske aspekter (Kahn & Wiener 1969), slik at denne analysen blir noe mer mulighetssøkende enn kun prognoser (jf. Guttu 1993). Til dels er hensikten å forbinde dagens strategiske valg med konsekvenser man vil oppleve i framtida (Guttu 1993; Godet 1987). Som metode er slike skisser til framtidsbilder ikke direkte normative, men som alle antakelser om framtida er de selvsagt heller ikke verdinøytrale.

Videre kan denne studien kanskje danne noe av grunnlaget for framsyn (*foresight*), en metodikk som i første rekke søker å etablere et mest mulig riktig bilde av den kunnskapen man har og dessuten – danne et informert bilde av kunnskap man trenger i framtida – og hva man kan gjøre nå for å legge til rette for framtidig måloppnåelse (Ramsdal og Skønberg 2007). Framsyn er oftest basert på kvalitative analyser. Bruken av framsyn har bredt om seg i første del av det 21. århundret, særlig når det gjelder uforutsigbare endringer og planlegging innenfor områder som teknologi, næringsliv, miljø og energi (European Commission 2009). Framsyn betraktes gjerne som videreutvikling av strategiske scenarieanalyser og som pedagogisk instrument for bevisstgjøring, slik at aktører og interessenter sammen kan bidra til en felles virkelighetsforståelse og på hvilke måter man skal møte framtidige muligheter og utfordringer (Fernández-Güell og Collado 2014; Ramsdal og Skønberg 2007).

4.2 Alternativer og tidsperspektiv

Framgangsmåten her er først å se på det man kan kalle grunnskisser – tall for hvor omfattende cruisetrafikken teoretisk kan tenkes å bli ut fra gjeldende prognoser. De grunnleggende framtidsskissene er basert på TØIs prognoser utarbeidet for Kystverket. For det første presenteres et vekstbilde basert på TØIs hovedprognoser for cruiseanløp i Norge. Det presenteres også et *status quo*-bilde, det vil si en utvikling med liten eller ingen samlet vekst. En slik eventuell nullvekst i antall cruisepassasjerer innebærer et betydelig brudd i de utviklingslinjene som er observert i de siste årene. Med fortsatt vekst i skipsstørrelse vil dette innebære færre anløp i framtida, men altså ikke færre passasjerer.

Prognosene beskriver etterspørselen etter cruisereiser til Norge slik den kan forventes under forutsetning av at det ikke skjer vesentlige endringer i rammevilkårene (i Norge og internasjonalt) i form av restriksjoner, påbud og liknende – enten dette dreier seg om plassmangel, politiske vedtak, utslippsrestriksjoner eller andre krav. Det er heller ikke lagt inn parametre i form av negative følger for cruisepassasjerene av trengsel på besøksstedene eller at cruiserederiene skulle finne det mer lønnsomt å dreie tilbudene sine mot mer «eksotiske» og/eller dyrere cruise.

I våre framtidsbilder brukes altså TØIs prognoser som et grunnlag for drøfting av effekter av endringer i rammevilkår. Hovedspørsmålene er de følgende: Hvilke utviklingstrekk kan man forvente under hvilke forutsetninger, og hva er realistisk utvikling under gitte rammebetingelser? Ideelt kan man se framtidsbildet med nullvekst som en analyse av hvordan dagens trafikkbilde vil se ut under framtidige rammebetingelser, mens man i vekstalternativet drøfter hvordan et i utgangspunktet relativt mye høyere trafikkvolum vil kunne takles og eventuelt begrenses under de samme typene av rammebetingelser. I begge alternativene er rederienes (og cruisekundernes) tilpasning til framtidige rammebetingelser et sentralt poeng.

TØIs prognoser går helt fram til 2060, men i denne rapporten har man valgt en tidshorisont på rundt 20 år, fram til 2040.

4.3 Grunnlaget for framtidsskisser – prognoser

TØI har tidligere utarbeidet prognoser for cruisetrafikken i norske havner for perioden 2014–2060 (Dybedal og Farstad 2015). Det foreligger i 2018 en oppdatering av disse prognosene (Dybedal 2018), og skissene til framtidsskisser i dette prosjektet tar utgangspunkt i de oppdaterte prognosene. Ut fra observert utvikling i cruisemarkedene globalt, i Europa og i Norge samt ut fra ulike globale prognoser for økonomisk vekst (OECD), internasjonal turisme (UNWTO) og cruisetrafikk (Cruise Lines International Association – CLIA) har TØI utarbeidet prognoser basert på årlige vekstrater i prosent. Prognosene gir tall for antall cruiseturister i tre basisvarianter:

- Stagnasjon/lavt estimat: 0,3 prosent årlig vekst
- Basisalternativ: 1,5 prosent årlig vekst
- Høyt estimat: 2,5 prosent årlig vekst

Som hovedprognose valgte TØI (Dybedal 2018) en kombinasjon av 2,5 prosent årlig vekst fram til 2028 (høyt estimat) og deretter 1,5 prosent vekst per år fram til 2060. På bakgrunn av antakelser om samme utvikling i cruiseskipsstørrelse og antall anløp i Norge per cruise, er det også utarbeidet prognoser for antall cruiseanløp i norske havner.

TØIs prognoser for antall anløp⁷ fram til 2060 er fordelt på landsdeler. Utviklingen i trafikken i de enkelte landsdelene i Norge fra 1993 til 2018 er lagt til grunn også for framtidig fordeling av trafikken. Ut fra hovedprognosen forventes nesten all vekst i antall anløp å komme i vestlandshavnene, framfor alt i byhavnene i denne regionen. I de øvrige landsdelene kompenseres ikke veksten i cruisetrafikken nasjonalt for synkende andel anløp.

I tråd med dette cruiseprosjektets intensjoner konsentrerer denne rapporten seg om cruiseutviklingen på Vestlandet. Videre baseres denne delen av rapporten på grunnestimatet (1,5 prosent årlig vekst) og «høyt estimat» (2,5 prosent årlig vekst). Tabell 4.1 presenterer TØIs prognosetall for Vestlandet fram til 2040.

Tabell 4.1 Antall anløp etter landsdel 2022–2040. Basert på nasjonal prognose «grunnestimat» og «høyt estimat».

	Grunnestimat 1,5 prosent årlig vekst			Høyt estimat 2,5 prosent årlig vekst			Kombinasjon grunnestimat og høyt estimat		
	2018	2028	2040	2018	2028	2040	2018	2028	2040
Vestlandet, byhavner	741	829	933	741	856	1004	741	856	971
Vestlandet, landskapshavner	650	648	671	650	670	722	650	670	698

I framtidsskissene her er anløpsprognosene å betrakte som grunnlagsestimater. Prognosene for Vestlandet antyder et mulighetsområde, som oppsummert sier det følgende: Fra 2018 til 2040 vil antallet cruiseanløp i vestlandsbyene øke fra 741 til anslagsvis 930–1 000. I de øvrige havnene på Vestlandet vil antallet anløp øke fra cirka 650 til et sted mellom 670 og

⁷ En viktig forutsetning for regionale prognoser er at man ikke kjenner antallet cruiseturister som har vært i de enkelte landsdelene. Prognoser på landsdelsnivå må altså begrenses til variabler man har tidsseriedata for, nemlig antall anløp og antall passasjerer om bord på de anløpende skipene. TØI valgte kun anløp, men det kan også beregnes antall cruisepassasjerer i hver havn ut fra forutsetninger om utvikling i størrelse på skipene.

720. Fortsatt sterk økning i passasjerkapasitet per skip vil medvirke til at antallet cruiseturister til Vestlandet vil øke fra rundt 625 000 i 2017 til nær 1 000 000 i 2040 (kombinasjon grunnestimat og høyt estimat).

4.4 Bakgrunn om cruisehavnenes attraktivitet: turistenes opplevelser og vurderinger av steder med cruiseanløp

Uten attraksjoner ville det ikke eksistert noen turisme, ifølge Gunn (1988). Attraksjoner er det sentrale i turismen. Attraksjoner behøver strengt tatt ikke å være noe konkret og i noen tilfeller kan de eksistere bare i turistenes forestillingsverden. Turismeattraksjoner har en del trekk til felles med kjendiser, som er «berømte for å være velkjente» (Boorstin 1992). Steders og områders berømmelse som reisemål skapes gjennom både promosjon/reklame og annen medieomtale samt ved at turister formidler sine positive opplevelser til bekjente, både direkte og gjennom sosiale medier (jf. MacCannell 1976). Likedan kan steder tape anerkjennelse gjennom negativ omtale eller ved at de kommer i skyggen av fremvoksende attraksjoner.

Attraksjoner er ikke bare steder som for eksempel Bryggen i Bergen, men forekommer også som klynger, for eksempel vestlandsfjordene. Turismeattraksjoner er ofte *arenaer for konsum* samtidig som noen av dem betegnes som en slags «hellige steder». Det er derfor viktig at fasiliteter og tjenestetilbud ikke dominerer eller ødelegger det som opprinnelig trakk turister til et sted eller et område (Krippendorf 1980).

Blant turister i Norge er det stor interesse for ikoniske eller arketyperiske landskap, spesielt landskap uten mange (synlige) menneskelige påvirkninger, noe som kan styrke interessen for vestlandsfjordene (Dybedal & Haukeland 2017). Videre er det en utbredt turismeinteresse for historiske bysentre. På Vestlandet er det flere steder/områder som er internasjonalt berømte, blant annet fordi de er inkludert i UNESCOs verdensarvliste, men også fordi de er iøynefallende og fotogene og gir bilder som egner seg til turismepromosjon og til å briljere med på sosiale medier. For cruiserederiene er det oftest viktig å inkludere slike ikoniske steder i en reiserute.

Foretrukne anløp for cruiserederiene er imidlertid ikke bare berømte steder: det må også være ekskursjonsmuligheter. Man må huske at cruise i praksis er to markeder; ett konkurranseutsatt for billettsalg og ett monopolistisk etter at passasjerene er kommet om bord på skipet (Vogel 2012). Det har vært vanlig å anta at forbruk om bord utgjør rundt en firedel av cruiserederiens inntekter (Klein m.fl. 2013, s. 223) og rederienes marginer for landekskursjoner er anslått til mellom 50 og 25 prosent (Brida & Zapata 2010), noen ganger høyere (Lopes & Dredge 2018). Dette understreker betydningen av mulighetene for inntektsbringende aktiviteter rundt havnene. På Vestlandet gjelder dette spesielt utflukter som inkluderer et transportelement.

Ofte frarådes cruisepassasjerene å kjøpe «ikke-godkjente» landekskursjoner, det vil si ekskursjoner som arrangeres av andre enn rederiene. Rederiene betoner gjerne at egne ekskursjoner er sikre og gir garanti for at skipet ikke vil forlate havnen før alle deltakerne på egne ekskursjoner er kommet om bord (Lopes & Dredge 2018).

Med steders berømmelse følger gjerne flere besøkende. Mange ferierende verdsetter folkeliv på steder de besøker (Urry 1009). Men det man kaller overturisme og trengsel kan medføre lavere attraksjonsverdi for en god del besøkende på ikoniske steder på Vestlandet, både i fjordene og historiske bysentre. Dette kan tenkes å endre rederienes tilpassing, for eksempel i retning dyrere cruise og færre cruiseturister og cruiseanløp totalt.

For eksempel nevnes det i cruisestrategien for Bergen at for mye og for konsentrert trafikk kan gi ulemper for lokalbefolkning og annen turisttrafikk; at Bergens omdømme som reisemål kan svekkes på grunn av det som omtales som en «overfylt og forurenset» by (Bergen Reiselivslag 2016). Videre understrekes det at man må legge til rette for at cruisepassasjerer benytter større deler av byens sentrum. I cruisestrategien trekkes det dessuten fram at i juli måned er det noe mer plass enn ellers i Bergen sentrum, idet mange av byens innbyggere er på ferie (Bergen Reiselivslag 2016). Slike utfordringer finner man ikke bare i Bergen, men også flere andre steder med både mange cruiseanløp og andre typer besøkende.

Også utenom havnene kan høye antall cruiseturister og andre turister på enkelte dager føre til både opplevelser av trengsel samt trafikkproblemer på veier med begrenset kapasitet, for eksempel veiene rundt Geiranger. Handlingsplanen for cruisestrategien for vestlandsfylkene betoner at man skal legge til rette for at cruiseturistene i størst mulig grad tar i bruk miljøvennlige transportformer i havner og på reisemål. I flere havneområder var det i 2018 og delvis også i tidligere år mangel på busser for cruiseekskursjoner. De fleste bussene som har vært benyttet har heller ikke vært spesielt miljøvennlige med hensyn til utslipp.

Selv med fortsatt ledig cruisekapasitet på mange sommerdager i Bergen, Stavanger og Ålesund samt Åndalsnes og Olden/Nordfjord, vil mulige begrensninger for store cruiseskip i verdensarvfjordene trolig gjøre det logistisk og på andre måter vanskeligere for rederiene å lage interessante reiseruter – da de trolig er avhengig av ikoniske attraksjoner i markedsføringen. Et usikkert punkt er om mulige begrensninger i verdensarvfjordene kan erstattes med utslippsfrie ekskursjonsbåter fra tilgrensende anløpssteder/ankringssteder for cruiseskip.

(Endret) sommervær på Vestlandet kan tenkes å virke negativt inn på omfanget av framtidig cruisetrafikk (og turisme for øvrig). Hyppig regn og dårlig sikt er blant de værforholdene som norgesturister liker dårligst (Denstadli m.fl. 2011; Førland m.fl. 2013), særlig fordi man da ser mindre av omgivelsene/landskapetene der man ferdes.

Også de besøkende kan sies å være blant interessentene i utviklingen av turismen på Vestlandet. Reiselivet i regionen vil kunne påvirkes av det turistene liker, tolererer og eventuelt misliker på de stedene de er innom. Som en del av prosjektet ble det derfor i sommersesongen 2016 gjennomført spørreundersøkelser utendørs blant ikke-lokale fritidsreisende (både cruiseturister og andre feriegjester) på dager med cruiseanløp på fire steder: Flåm, Geiranger, Stavanger sentrum og Bergen sentrum. Stort sett ble undersøkelsen gjennomført i løpet av høysesongen i juli. I Bergen måtte man imidlertid også legge til noen dager i august, fordi det var nesten daglig regnvær her i juli. På grunn av sterkt tidspress for de fleste fritidsreisende ble det benyttet et svært kort skjema som var tilgjengelig på følgende språk: norsk/dansk (tilpasset svensker), engelsk, nederlandsk, spansk og tysk. Til sammen ble 1775 personer identifisert som potensielle respondenter og anmodet om å besvare skjemaet. Av disse nektet 424 personer å svare og 27 skjemaer ble forkastet på grunn av ufullstendig utfylling. Dette resulterte i 1324 brukbare skjemaer, noe som gir en svarprosent på 74,5 blant dem man henvendte seg til. Slike på-stedet-undersøkelser gir overrepresentasjon av dem som har oppholdt seg lengst i studieområdet, mens de som for eksempel bare går fra cruiseskipet til/fra utfluktsbusser er underrepresentert. I denne sammenhengen er dette et begrenset problem, da det nettopp er opplevelser og vurderinger av sentrumsområder som er hovedhensikten med spørreundersøkelsen.

I Stavanger var det 70 prosent av de spurte som syntes at turister fra andre verdensdeler beriker bysenteret her, mens to tredeler likte å betrakte mange ulike mennesker her. Vel en tredel av respondentene syntes at sentrumsområdet er hyggeligere som følge av mange besøkende og omtrent like mange likte å snakke med andre turister her. Rundt en tredel

likte at det er mange mennesker fra deres hjemland her. Samtidig var det rundt en firedel som savnet lokal befolkning i sentrum. De aller fleste besøkende følte seg trygge i Stavanger sentrum (tabell 4.2).

Tabell 4.2: Besøkendes vurderinger av **Stavanger** sommeren 2016 (prosent)

Utsagn	Enig (1)	(2)	Verken/ eller (3)	(4)	Uenig (5)	Antall
Turister fra andre verdensdeler beriker stedet	32	38	24	6	1	378
Savner lokal befolkning her	8	19	44	16	14	377
Føler meg ikke trygg pga trengsel	5	3	9	14	70	382
Området er støyende pga mange besøkende	2	3	14	20	60	383
Bekymret for at mange folk kommer nær meg	2	4	16	15	63	382
Mange turister her oppfører seg ikke passende	2	5	21	22	50	384
Området bare tilpasset turister	3	10	31	26	30	378
Området er hyggeligere pga mange besøkende	18	19	35	19	8	383
I området er det umulig å komme bort fra folkemengdene	5	12	27	26	31	376
Vil ikke besøke en overfylt kafé/restaurant her	12	13	30	21	24	381
Liker ikke mange besøkende her pga kødannelser	7	10	28	26	30	381
Liker å snakke med andre turister her	19	16	35	16	14	384
Fordi det er så mange folk her, drar jeg videre tidligere	7	6	17	15	56	381
Kulturelle konflikter på slike steder er del av reiseopplevelse	14	11	30	13	32	377
Mange cruiseturister her plager meg ikke	34	18	24	12	11	379
Området er bare for turistgrupper	9	9	26	21	36	380
Liker at det er mange her fra mitt hjemland	14	18	37	13	15	379
Liker å betrakte mange ulike mennesker her	36	29	23	8	4	380
Foretrekker å oppleve slike steder uten mange besøkende	17	20	35	12	15	379

I Stavanger svarte rundt 17 prosent at de ikke likte mange besøkende på grunn av kødannelser og en firedel ville ikke besøke en overfylt kafé/restaurant. I underkant av en firedel oppga at de mange cruiseturistene i bysenteret var en plage, mens rundt halvparten av de spurte var uenig i dette. Kun en av åtte oppga at de dro videre tidligere enn planlagt fordi det var så mange mennesker her. Et lite mindretall på 13 prosent syntes at området bare er tilpasset turister. Samlet sett ser det ut til at de aller fleste besøkende i Stavanger sentrum aksepterte menneskemengdene her, men noen var likevel negative til kødannelser og overfylte serveringssteder.

Hele 40 prosent av cruisepassasjerene i Stavanger var helt eller delvis enig i at sentrumsområdet bare er for turistgrupper, mot 12 prosent av andre feriegjester. Cruiseturistene var mer enn de øvrige delt i sine oppfatninger av menneskeansamlinger. De syntes noe mer enn øvrige besøkende at Stavanger sentrum var preget av trengsel, samtidig som de som var på cruise i større grad enn andre fritidsreisende syntes at stedet er hyggeligere som følge av mange besøkende. Cruisepassasjerene i Stavanger uttrykte også noe mer enn andre at de savnet lokalbefolkning. Det var også flere cruisepassasjerer enn andre som svarte at de forlot bysenteret tidligere enn planlagt fordi det var så mange mennesker der (28 mot åtte prosent).

I Flåm var det delte meninger om det ganske store antallet besøkende man ofte finner her i høysesongen om sommeren. Flertallet mente at turister fra andre verdensdeler beriker stedet, de fleste likte å betrakte mange ulike mennesker her, og vel en tredel likte å snakke med andre turister. Samtidig var det mange som ikke syntes at området var hyggeligere på grunn av mange besøkende. Rundt halvparten savnet lokal befolkning her (tabell 4.3).

Tabell 4.3: Besøkendes vurderinger av **Flåm** sommeren 2016 (prosent)

Utsagn	Enig (1)	(2)	Verken/ eller (3)	(4)	Uenig (5)	Antall
Turister fra andre verdensdeler beriker stedet	36	27	28	7	3	292
Savner lokal befolkning her	28	24	32	7	9	291
Føler meg ikke trygg pga trengsel	4	9	9	10	67	294
Området er støyende pga mange besøkende	5	15	21	18	41	294
Bekymret for at mange folk kommer nær meg	2	9	17	16	56	293
Mange turister her oppfører seg ikke passende	3	10	26	19	44	292
Området bare tilpasset turister	22	27	26	12	12	292
Området er hyggeligere pga mange besøkende	16	18	34	19	13	293
I området er det umulig å komme bort fra folkemengdene	15	16	27	17	25	292
Vil ikke besøke en overfylt kafé/restaurant her	21	18	23	18	20	292
Liker ikke mange besøkende her pga kødannelser	10	21	33	17	19	291
Liker å snakke med andre turister her	16	20	34	15	16	290
Fordi det er så mange folk her, drar jeg videre tidligere	6	8	19	14	53	292
Kulturelle konflikter på slike steder er del av reiseopplevelse	15	19	36	7	22	286
Mange cruiseturister her plager meg ikke	36	20	18	15	12	292
Området er bare for turistgrupper	13	19	25	15	28	292
Liker at det er mange her fra mitt hjemland	15	17	43	11	13	290
Liker å betrakte mange ulike mennesker her	34	29	24	8	6	293
Foretrekker å oppleve slike steder uten mange besøkende	26	25	25	11	13	292

Rundt halvparten av respondentene i Flåm mente at stedet bare er tilpasset turister og en tredel mente at stedet bare er for turistgrupper. Nær en tredel likte ikke at det var så mange besøkende på grunn av kødannelser. Videre ville to av fem ikke besøke en overfylt kafé/restaurant på stedet. Vel en firedel likte ikke at det var så mange cruiseturister i Flåm, mens vel halvparten ikke var plaget av mange cruisegjester. Et lite mindretall på 14 prosent oppga at de dro videre tidligere enn planlagt fordi det var så mange mennesker der. Et lite mindretall på 13 prosent følte seg ikke trygge på grunn av trengsel og 11 prosent var bekymret for at mange personer kom for nær dem. I Flåm var det ikke signifikante forskjeller i opplevelse av trengsel mellom cruisepassasjerer og andre besøkende.

Cruisepassasjerene syntes i større grad enn andre turister at Flåm levde opp til forventningene. Videre likte cruisepassasjerene mer enn de andre at det var mange turister her fra deres hjemland. Halvparten av cruisepassasjerene svarte at de ikke vil besøke overfylte serveringssteder her, mot vel en tredel av de øvrige besøkende. Dessuten syntes cruisepassasjerene i langt større grad enn andre at stedet bare er for turistgrupper (henholdsvis 50 og 27 prosent).

Noe av det negative for næringsvirksomhet i Flåm er at ganske mange mente at stedet bare er tilpasset turister og at stedet bare er for turistgrupper. Trengsel og kødannelser så også ut til å ha en unngåelseeffekt, delvis i forhold til trygghet, men også fordi mange ikke likte overfylte serveringssteder og kødannelser. Trolig er dette uunngåelig på et slikt sted som ikke bare har mange cruiseanløp, men som også er et betydelig knutepunkt for persontransport.

I Geiranger var det ganske stor aksept for at det var mange turister der. En stor andel mente at turister fra andre verdensdeler beriker stedet, svært mange likte også å betrakte de mange ulike menneskene der og det var også en god del som likte å snakke med andre turister. Videre mente halvparten at de mange cruiseturistene ikke plaget dem, mens en

firedel var av motsatt oppfatning. Et flertall ville likevel foretrekke å oppleve et slikt sted uten mange besøkende (tabell 4.4).

Tabell 4.4: Besøkendes vurderinger av **Geiranger** sommeren 2016 (prosent)

Utsagn	Enig (1)	(2)	Verken/ eller (3)	(4)	Uenig (5)	Antall
Turister fra andre verdensdeler beriker stedet	36	29	25	7	3	294
Savner lokal befolkning her	24	20	39	10	8	293
Føler meg ikke trygg pga trengsel	2	4	9	14	71	293
Området er støyende pga mange besøkende	5	14	23	23	36	291
Bekymret for at mange folk kommer nær meg	3	5	14	20	58	295
Mange turister her oppfører seg ikke passende	3	9	21	24	43	294
Området bare tilpasset turister	17	27	32	12	12	290
Området er hyggeligere pga mange besøkende	9	17	34	22	19	293
I området er det umulig å komme bort fra folkemengdene	17	21	20	22	21	295
Vil ikke besøke en overfylt kafé/restaurant her	10	15	26	23	25	295
Liker ikke mange besøkende her pga kødannelser	8	14	31	23	24	292
Liker å snakke med andre turister her	20	23	33	13	11	291
Fordi det er så mange folk her, drar jeg videre tidligere	2	4	17	17	60	293
Kulturelle konflikter på slike steder er del av reiseopplevelse	14	12	35	10	30	286
Mange cruiseturister her plager meg ikke	37	14	26	13	11	292
Området er bare for turistgrupper	7	17	29	19	28	294
Liker at det er mange her fra mitt hjemland	15	13	47	10	15	292
Liker å betrakte mange ulike mennesker her	36	29	21	8	5	294
Foretrekker å oppleve slike steder uten mange besøkende	30	28	26	6	10	294

På den negative siden fant man at 44 prosent av de spurte var mer eller mindre enig i at Geiranger bare er tilpasset turister, 25 prosent ville ikke besøke en overfylt kafé/restaurant her og 22 prosent likte ikke de mange besøkende på grunn av kødannelser. Samtidig var det bare seks prosent som oppga at de dro videre tidligere enn planlagt fordi det var så mange mennesker der.

Cruiseturistene syntes i noe mindre grad enn de øvrige besøkende at Geiranger er preget av trengsel. Videre syntes cruisepassasjerene i noe større grad enn de andre turistene at Geiranger levde opp til deres forventninger. Cruisepassasjerene var noe mer aksepterende enn andre besøkende til de mange cruisepassasjerene. Videre likte cruisepassasjerene mer enn de andre at det var mange turister fra deres hjemland. Cruiseturistene hadde noe større aksept enn andre for at mange besøkende kan gi kødannelser. Videre syntes cruisegjestene i mindre grad enn andre fritidsreisende at det var støyende på grunn av mange besøkende og at stedet bare er for turistgrupper.

Som et ikonisk landskapsområde kom Geiranger ganske godt ut i de besøkendes vurderinger, trolig delvis fordi man ikke ventet at det skulle være få turister der. For lokal næringsvirksomhet som ikke er cruisetilknyttet representerer undersøkelsen likevel noen faresignaler, som at mange syntes det er relativt mye trengsel og at området bare er tilpasset turister.

I Bergen var respondentene mer moderate i sine vurderinger, sammenliknet med de tre andre områdene som ble undersøkt (Flåm, Geiranger og Stavanger). I Bergen var en større del av respondentene cruisepassasjerer og det var generelt dårlig vær i undersøkelsesperioden (regn omtrent alle dager i juli) – noe som kan ha påvirket resultatene.

Tabell 4.5 Besøkendes vurderinger av **Bergen** sommeren 2016 (prosent)

Utsagn	Enig (1)	(2)	Verken/ eller (3)	(4)	Uenig (5)	Antall
Turister fra andre verdensdeler beriker stedet	8	38	49	5	-	304
Savner lokal befolkning her	8	35	47	8	2	306
Føler meg ikke trygg pga trengsel	2	29	54	13	2	305
Området er støyende pga mange besøkende	5	28	51	15	1	305
Bekymret for at mange folk kommer nær meg	1	29	52	16	2	301
Mange turister her oppfører seg ikke passende	1	27	53	18	1	303
Området bare tilpasset turister	-	23	52	25	1	300
Området er hyggeligere pga mange besøkende	3	22	52	21	1	300
I området er det umulig å komme bort fra folkemengdene	5	31	55	8	1	296
Vil ikke besøke en overfylt kafé/restaurant her	3	37	55	5	-	302
Liker ikke mange besøkende her pga kødannelser	2	25	59	13	-	301
Liker å snakke med andre turister her	2	31	48	18	1	300
Fordi det er så mange folk her, drar jeg videre tidligere	1	17	60	21	2	302
Kulturelle konflikter på slike steder er del av reiseopplevelse	1	29	51	18	1	300
Mange cruiseturister her plager meg ikke	4	30	49	17	1	299
Området er bare for turistgrupper	2	20	50	27	1	297
Liker at det er mange her fra mitt hjemland	5	26	47	20	2	302
Liker å betrakte mange ulike mennesker her	5	27	53	13	2	299
Foretrekker å oppleve slike steder uten mange besøkende	4	29	46	20	2	302

På den ene siden mente nær halvparten av respondentene i Bergen at turister fra andre verdensdeler beriker bysenteret, en tredel del likte å snakke med andre turister der og en tredel verdsatte at det var mange andre fra deres hjemland der. Nær en tredel likte å betrakte mange ulike mennesker der og en firedel mente at området var hyggeligere på grunn av mange besøkende. Bare et lite mindretall (18 prosent) oppga at de mange cruiseturistene var en plage for dem, og her var det ingen forskjell mellom cruisepassasjerer og andre besøkende (tabell 4.5).

På den andre siden svarte 40 prosent at de ikke ville besøke en overfylt kafé/restaurant, 27 prosent likte ikke mange besøkende på grunn av kødannelser, 23 prosent mente at bysenteret bare er tilpasset turister og 22 prosent mente at området bare er for turistgrupper. Rundt halvparten svarte at de savnet lokal befolkning.

Blant de fire undersøkte stedene var det bare i Bergen at en god del besøkende følte direkte ubehag som følge av folkemengdene. Rundt 13 prosent svarte at de ikke følte seg trygge på grunn av trengsel og 11 prosent var bekymret for at mange folk kom nær dem.

Gjesteundersøkelsen fra sommeren 2016 ga følgende gjennomsnittsskårer for opplevd trengsel blant cruisepassasjerer og andre fritidsreisende (på en veletablert skala fra 1 til 9; Shelby, Vaske & Heberlein 1989): Geiranger 5,7, Flåm 5,3, Bergen 5,0 og Stavanger 4,2. Skårer fra 5 og høyere antyder betydelig opplevelse av trengsel på stedet. I Flåm hadde rundt halvparten av de besøkende slike høye skårer (mer enn 5).

De aller fleste turistene i Geiranger (90 prosent) syntes at området levde opp til deres forventninger. Det samme gjaldt de aller fleste (82 prosent) i Flåm, som var helt eller delvis enig i at dette stedet levde opp til forventningene. Videre syntes de aller fleste respondentene i Stavanger at bysenteret der levde opp til forventningene. Også flertallet av de intervjuede i Bergen mente at bysenteret her levde opp til forventningene, men samtidig var det her bare 16 prosent som var helt enig i dette utsagnet (tabell 4.6).

Tabell 4.6: Vurdering av utsagn: Dette området lever opp til mine forventninger (prosent) N=1279.

	Stavanger	Flåm	Geiranger	Bergen	Alle
Enig (1)	47	55	62	16	45
(2)	37	27	28	63	39
Verken/eller (3)	12	12	7	19	13
(4)	3	5	2	1	3
Uenig (5)	1	1	1	-	1
Antall	384	294	295	306	1279

På spørsmål om de fritidsreisende sikkert ville anbefale bekjente og familie å besøke intervjustedet, kom Geiranger best ut blant cruisepassasjerene – der 68 prosent sikkert ville anbefale å besøke stedet, mot 63 prosent for Stavanger, 55 prosent for Flåm og fem prosent for Bergen (tabell 4.7). I Bergen svarte 56 prosent av cruisepassasjerene at de ikke visste om de ville anbefale byen. Her må man trolig ta i betraktning at det regnet omtrent hver dag i Bergen i store deler av sommersesongen 2016.

Tabell 4.7 Anbefale besøk til området for bekjente og/ eller familie (prosent) N=1272.

	Stavanger	Flåm	Geiranger	Bergen	Alle
Ja, sikkert	63	55	68	5	49
Ja, kanskje	31	34	28	37	32
Vet ikke	4	8	3	56	17
Nei	2	3	-	2	2
Antall	383	295	294	300	1272

4.5 Framtidsbilder i lys av aktuelle beskrankninger

I TØIs prognoser antas det at antallet cruisepassasjerer tillates å øke fritt – også i havnene på Vestlandet – uten hensyntaken til ulike typer av reelle og mulige restriksjoner og beskrankninger som kan tenkes å påvirke utviklingen. I framtidsskissene her drøftes imidlertid både aktuelle og mulige restriksjoner.

Det synes hensiktsmessig å skille mellom praktiske og institusjonelle restriksjoner og beskrankninger, som i ulik grad kan være bestemmende for det framtidige omfanget av cruiseturisme i norske farvann. Det er vanskelig både på kort og lang sikt å gi kvantitative vurderinger av hvor mye disse faktorene vil påvirke antall cruiseturister og antall anløp på Vestlandet. Forenklet kan man si at *praktiske begrensninger* gir færre cruise til Norge gjennom mindre plass i ikoniske havner, men det kan tenkes at dette til en viss grad kan kompenseres, eksempelvis gjennom spredning av store skip til andre havner. *Institusjonelle begrensninger* gjennom tiltak som økte avgifter og strengere krav til utslipp innebærer kostnadsøkninger for cruiseoperatørene, noe som kan gi færre cruiseturister på Vestlandet fordi rederiene da flytter skip til andre områder.

4.5.1 Praktiske begrensninger – kapasitet, fleksibilitet, trafikkspredning

Praktiske beskrankninger omfatter kapasitetsbegrensninger i håndtering av skip og passasjerer i havner og deres omegn. Hvor mange skip og hvor store skip er det er plass til på én gang,

hvor mange cruisepassasjerer som kan håndteres samtidig (tendring/*seawalk*⁸, sikkerhetskontroll, ekskursjoner/guiding) og havnetekniske forhold knyttet til kailengder og seilingsdybde er eksempler på praktiske beskrankninger.

Som en type praktiske begrensninger vil vi her også inkludere mulig innføring av maksimalt tillatt antall anløp/antall passasjerer på enkeltdager, for eksempel for å redusere forurensning eller trafikkproblemer. Dette er i en gråsoner mellom praktiske og institusjonelle beskrankninger, men har i praksis samme effekter som andre kapasitetsbeskrankninger.

I det andre tiåret i det 21. århundret har Bergen, Geiranger og Flåm hatt mange dager i høysesongen med fullt belegg av cruiseskip. I cruisestrategien for Bergen er det påpekt at dersom cruisetrafikken utvikler seg i tråd med Transportøkonomisk institutts prognoser, vil Bergen få store utfordringer med mottakskapasitet basert på eksisterende infrastruktur (Bergen Reiselivslag 2016). I Geiranger (tendring/*seawalk*, kai kun i Hellesylt) og Flåm (begrenset kaiplass) er begrensede manøvreringsmuligheter på fjordene med til å definere kapasiteten.

Cruisetrafikken i framtida vil begrenses i omfang på grunn av kapasitetsmangel og/eller ved at det legges tak på ønsket antall anløp/antall passasjerer per dag i enkelte havner. Følgende begrensninger⁹ fantes i 2018:

- Flåm har en grense på 5 000 cruisegjester per dag
- Eidfjord praktiserer en grense på 4 000 cruisegjester per dag
- Geiranger har operert med skipslengder i meter som grensemål (Amland 2016).
- Bergen kan ta inntil seks store skip samtidig, men har i 2018 forsøkt å praktisere en grense på fire skip og maksimalt 9 000 passasjerer (noe som er i en juridisk gråsoner i forhold til havnelovens bestemmelser om havneplikt). I 2019 vil man, etter ønske fra kommunen, praktisere en grense på maksimalt tre skip/8 000 passasjerer.

Framtidig omfang av cruisetrafikken vil kunne påvirkes av slike begrensninger, med mindre man kan absorbere forventet (prognostisert) trafikkøkning gjennom

- a) omfordeling av trafikk innen hver havn til dager med ledig kapasitet
- b) omfordeling av trafikk til havner med ledig kapasitet

Anløps- og rutemønstreanalysen i kapittel 2 og 3 viser at cruiseoppleggene ikke er mer rigide enn at det er muligheter til omfordeling innen hver enkelt havn:

- Det er mange dager med ledig kapasitet (dager med færre enn tre anløp i Bergen samt dager med færre enn to anløp i de øvrige havnene) i høysesongen juni–august.
- Opphopning av anløp/passasjerer, det vil si dager med flest anløp/flest passasjerer, skjer ikke på bestemte ukedager i noen av havnene. Fordelingen av anløp på ukedager viser imidlertid at det i alle havner er lite trafikk i helgene (inkludert fredag). Dette begrenser fleksibiliteten noe.
- To tredeler av cruisene med anløp på Vestlandet er enkeltstående cruise med til sammen 49 operatører /rederier. Cruise som gjentas minst tre ganger og som har faste anløpsdager i hver havn utgjør omtrent en tredel av cruise som anløper Vestlandet, men omfatter bare sju rederier. De fleste cruisene ser altså ut til å være ganske fleksible med hensyn til hvilke havner som skal anløpes.

⁸ *Seawalk* er en flytende og flyttbar landstigningskai/-bru; en slags lang flytebrygge som gjør det mulig for passasjerene å komme av og på store skip på steder der det ikke er tilgjengelig (dypvanns-)kai.

⁹ Begrensningene refererer seg til skipets passasjerkapasitet, ikke til faktisk antall ombord.

Når det gjelder omfordeling mellom havner, er vi mer usikre på fleksibiliteten i framtida. Havnestatistikkene viser at veksten i anløp i de siste årene er kommet i Stavanger, Ålesund, Olden og Eidfjord. Dette tyder på at det skjer endringer i hierarkiet havnene i mellom – hvilke havner som er primære besøksmål og hvilke som er mer sekundære på hvert enkelt cruise og samlet sett. Det er likevel på kort sikt et begrenset potensial for at Bergen som primær byhavn og Geiranger som primær distriktshavn kan erstattes av de nevnte havnene. Fortsatt er det slik at 83 prosent av Vestlandscruisene er innom Bergen.

Det er rimelig å anta at det vil være kapasiteten i høysesongen ved det man kan kalle «flaggskip-anløpssteder» eller primære attraksjoner som Stavanger, Bergen og Geiranger som vil styre mye av det totale omfanget av cruisetrafikken på Vestlandet. Ofte sen åpning av Geirangerveien om våren kan legge begrensninger for utvidelse av den tidlige delen av sommersesongen for cruise på Vestlandet.¹⁰ Videre er midnattssolperioden i nord delvis bestemmende for cruise som også inkluderer den nordlige regionen. Nordkapp er trolig mest attraktivt som besøkssted for cruiseskip når det er midnattssol der, fra 14. mai til 29. juli.

4.5.2 Institusjonelle forhold

Institusjonelle faktorer omfatter offentlige tiltak for regulering av cruisetrafikken og konsekvenser av cruisetrafikken. Spesielt forurensning (Oslo, vestlandsfjordene) samt overturisme/trengsel i flere byer og tettsteder (Stavanger, Geiranger, Flåm) var mye framme i nyhetsmediene sommeren 2018. Institusjonelle faktorer omfatter for eksempel avgiftsregimer, begrensninger i havneareal for cruise og krav til utslippsbegrensninger.

På kort sikt er følgende restriksjoner og avgifter for cruiseskip å betrakte som aktuelle:

1. Begrensninger i utslipp til luft og vann; for eksempel krav til drivstofftyper, rensing av avgasser, bruk av landstrøm¹¹ (avslåtte motorer ved landligge).¹²
2. Endringer i avgiftsregimer for utslipp, losing/farledsbruk, sikkerhet, havneavgifter og liknende, inkludert eventuelle miljødifferensierte havneavgifter basert på skipenes utslipp
3. Passasjer-/miljøavgift for cruise, se for eksempel «Cruisestrategi for Vestlandet 2016–2020» (Amland 2016) samt Johnson (2002) og Mak (2008)¹³

Det er ved slutten av 2018 tre hovedtyper av institusjonelle reguleringer som peker seg ut som de viktigste og mest konkrete:

¹⁰ Problemet for Geiranger er at ankomst til og rundturer via Strynefjellet er en viktig del av cruiseproduktet. Se også anløpsstatistikken for 2017 (figur 3.4), som indikerer at Flåm og Eidfjord i en viss grad anvendes som substitutter i mai måned.

¹¹ Bergen og Omland Havnevesen har fått økonomisk støtte til anlegg som vil kunne levere strøm til tre cruiseskip samtidig. De samlede kostnadene vil utgjøre mer enn 100 millioner kroner, med 50 millioner i støtte fra Enova (Enova 2018).

¹² Et EU-direktiv fra høsten 2014 forplikter medlemslandene til å innføre landstrøm innen 2025. Norge hadde i 2018 ennå ikke gjort tilsvarende forpliktelser gjeldende. Landstrøm er foreløpig problematisk fordi infrastrukturen ikke alltid vil kunne være på plass (store investeringer), spesielt ikke på små steder som Geiranger og Flåm. Det vil også ta tid før alle skip er utstyrt for å kunne benytte landstrøm med en standardisert teknisk løsning. Landstrøm for cruiseskip er et veldig kostbart klimatiltak som oftest krever store investeringer fordi de fleste cruiseskip har stort effektbehov samtidig som den totale brukstiden for dedikerte cruisekaier er kort sammenlignet med mange andre kaianlegg (Enova 2018).

¹³ Det har også vært tatt til orde for passasjeravgift for cruise i Norge, som en variant av besøksavgift eller turistskatt (Bergen Reiselivslag 2016). Slike besøksavgifter er innført også andre steder (se Johnson 2002; Mak 2008).

1. Forbud mot utslipp til luft og vann fra skip i verdensarvfjordene fra 2026¹⁴

Dette vil på mellomlang sikt sannsynligvis være den mest dramatiske mulige endringen for cruise på Vestlandet, da svært få av dagens større cruiseskip kan tilfredsstillende krav om (periodisk) nullutslipp til luft og vann. Et slikt forbud vil innebære at Flåm og Geiranger bortfaller for omtrent alle nåværende typer av cruiseskip. Det er uklart hvordan rederiene, agentene og næringene på land vil tilpasse seg et slikt mulig forbud. Cruisenæringen uttrykker stor skepsis til at man kan tilpasse seg et såpass omgripende tiltak på så kort sikt.¹⁵

2. Differensierte havneavgifter etter skipenes utslippsstatus

Et relativt nytt verktøy for å kunne håndtere avgiftsregimer basert på utslipp er EPI (Environmental Port Index), som gir hvert skip en tallfestet klassifikasjon som «miljøsynder». Indeksen skal være grunnlaget for differensierte havneavgifter etter hvordan skipene klassifiseres på EPI. Bergen er foregangshavn på dette området, og man regner med at de fleste Vestlandshavnene vil slutte seg til dette systemet. Det er per desember 2018 uklart hvor omfattende differensieringene kan bli, det vil si hvilke av de ulike typene av havneavgifter man kan oppregulere med denne indeksen.

3. Endret reservasjonssystem for anløp av cruiseskip

I Bergen vil man fra 2019 gå over på et nytt reservasjonssystem for cruiserederier, som også kan ses i sammenheng med innføring av EPI. Til nå har prinsippet vært «først til mølla» ved booking av kaiplass for kommende cruise (gjerne to år fram i tid). Det nye systemet innebærer at rederiene fortsatt bestiller plass på de datoene de ønsker, men havnevesenet skal nå kunne prioritere skip som er rigget for landstrøm og/eller har lavt utslippsnivå ved tildeling av anløpsdatoer. Det foreløpig uklart hvilke innsigelser av juridisk art (havneloven) rederiene eventuelt kan gjøre gjeldende overfor dette systemet.

Det må dessuten nevnes at det er et begrenset spillerom for rederiene med hensyn til å bli tilstrekkelig utslippsvennlige med fortsatt bruk av fossilt drivstoff: DNV GL antyder at fossile drivstoff for skip snart vil tilhøre fortiden (Würsig 2018). Flere endringer er underveis, slik som en global forordning om maksimalt 0,5 prosent svovel (SO_x) i drivstoff fra 2020. Ifølge DNV GL vil det fra slutten av 2018 være rundt 180 cruiseskip som drives med flytende naturgass (Würsig 2018). Flytende petroleumsgass (LPG) og flytende naturgass (LNG) er ifølge DNV GL de eneste fossile drivstoffene som kan bidra noe særlig til reduksjon av CO₂-utslipp (Würsig 2018). DNV GL hevder imidlertid at uten skattelettelse eller subsidier vil det være vanskelig for fornybare drivstoff å konkurrere med konvensjonelle fossile drivstoff (Würsig 2018).

¹⁴ Stortingsvedtak 3.mai 2018: «Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er gjennomførbart, og senest innen 2026.»

¹⁵ «Vi har et vedtak i Stortinget om nullutslipp i verdensarvfjordene innen 2026 som ikke er gjennomførbart i dag. Målene er der, men vi mangler virkemidlene» sier Tor Christian Sletner, representant for Cruise Lines International Association (ABC-nyheter.no 6.11.2018).

5 Framtidsbilder – presentasjon og drøfting

5.1 To hoveddimensjoner

I drøftingen av framtidsbilder er det to hoveddimensjoner vi trekker fram:

1. Det totale omfanget av cruisetrafikk på Vestlandet i lys av institusjonelle restriksjoner (utslippsrestriksjoner og avgiftsregimer). Her drøftes to bilder, begge i hovedsak knyttet til institusjonelle restriksjoner:
 - i. Restriksjonene – spesielt nullutslipp i verdensarvfjordene fra 2026, innføring av EPI og endring til utslippsbasert tildeling av anløpsdager for cruiseskipene fører til at rederiene i stor grad oppgir Vestlandet (Norge?) som cruisemål. Internasjonale restriksjoner er enklere og mindre kostnadsdrivende, noe som forsterker
 - ii. Internasjonale/europeiske (EU) utslippsregler blir like strenge. Unntaket her vil sannsynligvis være gjennomføring av det stortingsvedtatte kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene i 2026, dette drøfter vi separat.
2. Omfordeling av framtidig trafikk for å håndtere kapasitetsbeskrankninger og krav om tak på antall passasjerer og skip per dag i sentrale havner.

5.2 Framtidsbilder i lys av institusjonelle restriksjoner

Det er særlig to forhold som er avgjørende for hvordan avgiftsregimer og andre institusjonelle restriksjoner vil slå ut på framtidig trafikkvolum:

For det første vil restriksjonene gjøre det dyrere og vanskeligere å anløpe norske havner. Man vet lite om i hvilken grad rederiene kan velte slike kostnadsøkninger over på kunder som etterspør norgescruise, men trolig er dette begrenset. Rederiene synes svært fleksible med hensyn til å kunne skifte til andre destinasjoner og helt andre regioner i sine cruiseprogram. Rett nok er det visse monopolistiske tendenser innen cruise gjennom de store alliansene (Wie 2005), men samtidig er det relativt hard konkurranse mellom både rederier og cruiseregioner.

For det andre er det avgjørende hvordan restriksjoner på utslipp av klimagasser vil utvikle seg i Europa ellers (primært EU-initierte regler) og globalt (internasjonale klimaavtaler). Norge alene er ikke stort nok som cruisemarked til at de internasjonale cruisealliansene og de enkelte rederiene tilpasser sin skipsteknologi til norske særbestemmelser. Effekten av strenge tiltak mot utslipp på cruisevolumet i Norge bli større jo mindre norske bestemmelser er i takt med europeiske og globale bestemmelser.

For å illustrere mulige framtidige utviklingstrekk har vi utarbeidet to mini-scenarioer:

A. De verste forurenserne bakerst i køen – rederiene gir opp Vestlandet

På Vestlandet blir det endrede avgiftsregimer for utslipp, losing/farledsbruk, sikkerhet, havneavgifter og liknende, inkludert miljødifferensierte havneavgifter basert på

cruiseskipenes utslipp. Kombinasjonen av nullutslippskrav i verdensarvfjordene og EPI-basert avgiftsdifferensiering i havnene gir en situasjon der de fleste cruiserederiene velger å benytte skipene i andre områder framfor å foreta kostbare modifikasjoner av skipene. Det blir få cruiseanløp på de fleste stedene og verdensarvfjordene trafikkeres bare av lokale elektriske utfluktsbåter. I denne situasjonen får man et stort inntektsbortfall for havnene, en del lokale bussoperatører, attraksjonsbedrifter og suvenirutsalg som har hatt en vesentlig del av inntekten fra cruiseturister. På steder som er tilknyttet jernbanenettet eller som har mye individuell turisme blir det færre trafikktopper, en roligere stemning og lettere å betjene andre slags tilreisende. De fleste av lokalbefolkningen i vestlandsbyene er fornøyd med at dominerende og forurensende cruiseskip er borte, selv om noen savner folkelivet på sommerdager med få andre feriegjester. Globalt gir denne situasjonen noe mindre utslipp av klimagasser per besøkende, selv om flere feriegjester kommer med fly og reiser rundt på Vestlandet med buss, tog og/eller leiebil. Det blir også mer attraktivt å være ferierende på de nasjonale turistveiene på Vestlandet.

B. De verste forurenserne bakerst i køen – rederiene tilpasser seg lokale begrensinger og avgifter for utslipp

På Vestlandet blir det endrede avgiftsregimer for utslipp, losing/farledsbruk, sikkerhet, havneavgifter og liknende, inkludert miljødifferensierte havneavgifter basert på cruiseskipenes utslipp. I denne situasjonen velger mange av cruiserederiene gradvis å tilpasse seg de norske reguleringsregimene, da de regner med at det vil skje en tilsvarende utvikling innenfor Den europeiske unionen. Det blir en forskyvning av cruise fra verdensarvfjordene til de ytre kystområdene og Hardangerfjorden. På grunn av større og nyere skip blir det flere dager med maksimal kapasitet i flere av byhavnene på Vestlandet. Det blir noe mindre lokal forurensning (utslipp til luft) i flere av byene, da EU-kravet om landstrøm fra 2025 blir innfridd i flere byer enn Bergen. Fordi grunnprisen for cruise blir noe høyere, blir det færre ekskursjoner og rederiene søker i større grad å øke inntektene knyttet til havneopphold ved å ha med egne guider, sykler, kajaker og annet utstyr for aktiviteter på land. Samtidig er cruisepassasjerene litt mer bemidlede enn tidligere, og gjør i noe større grad bruk av lokale butikker og serveringssteder. På flere anløpssteder blir det mer trengsel enn tidligere fordi skipene er større og fordi en større andel av passasjerene ikke drar på utflukter. Med større skip blir det også flere ansatte på skipene som går i land. På steder ved verdensarvfjordene blir det fredeligere, men flere elektriske utfluktsbåter gir økte inntekter lokalt. I Flåm blir det fortsatt et yrende folkeliv, mens Geiranger får færre besøkende, men slipper forurensende cruiseskip på fjorden. Individuelle turister som søker landskapsopplevelser uten for mange forstyrrende elementer finner seg bedre til rette i Geiranger og på de nasjonale turistveiene i regionen, unntatt veien over Aurlandsfjellet (nær Flåm).

5.3 Omfordeling av framtidig trafikk som mulig løsning

5.3.1 Problemet

Antallet cruiseskipsanløp og antallet passasjerer som går i land i vestlandske havner er ujevnt fordelt på dager. Det er også ujevnt fordelt på sesong, men vi oppfatter svingningene fra dag til dag som det reelle problemet.¹⁶

¹⁶ Store mengder turister over tid kan også oppfattes som problematisk, selv om de skulle være jevnt fordelt på dager. Geiranger og Flåm har for eksempel et meget stort antall besøkende i tillegg til cruiseturister, noe som ikke er tilfelle i samme grad i Eidfjord og Olden.

I et nullvekstscenarior handler det om å fordele ut fra dagens trafikknivå, men utfordringen er langt større i det framtidsbildet vi har skissert fram til 2040, med en prosentvis økning i antall anløp på om lag 20 prosent (26 prosent i byhavnene) og en samlet økning i antall cruiseturister til Vestlandet på 60 prosent (skipene forutsettes å bli stadig større).

Jevnere fordeling av cruisetrafikken på ukedager og sesonger handler ikke bare om mulig økonomisk og sosial bærekraft for cruiseturismen på Vestlandet, men også om hensyn til det øvrige reiselivet, andre berørte næringsaktører, andre fritidsreisende samt lokal befolkning. Kort oppsummert innebærer ujevn trafikkfordeling følgende hovedulemper:

- Mer konsentrasjon (høyere nivå) av forurensning i lokale områder (bykjerner i Bergen og Stavanger, sentrumsområder og fjorder i for eksempel Aurland og Geiranger)
- Lokale kapasitetsproblemer i persontransport og -logistikk, for eksempel opphoping av busstrafikk
- Lavere lønnsomhet for både rederier, bussoperatører og andre næringsaktører på land, indirekte også for overnattingssteder, serveringssteder samt opplevelsesbedrifter som museer og besøkssentre.
- Problemer for rederiene med å legge opp attraktive og kostnadsoptimale seilingsruter.
- Store skip og mange passasjerer (visuelt dominerende i havn/bybildet) vil kunne oppleves negativt for lokalbefolkningen på mange anløpssteder (jf. Schmallegger & Carson 2010).

5.3.2 Løsninger og framtidbilder

De løsningene som peker seg ut her er (jf. avsnitt 4.5.1):

- c) omfordeling av trafikk innen hver havn til dager med ledig kapasitet
- d) omfordeling av trafikk til havner med ledig kapasitet

Tidligere i rapporten (anløps- og rutemønsteranalysen i kapitlene 2 og 3) har vi konkludert med at omfordeling innen hver enkelt havn synes som det mest nærliggende alternativet. Det er ledig kapasitet tilstrekkelig mange dager – også utenom helgene – til å spre trafikken slik at den holder seg innenfor ønskede maksimumsgrenser alle dager i alle de sju hovedhavnene vi har fokusert på. Cruiseoppleggene er heller ikke mer rigide enn at det er muligheter for rederiene til å utnytte ledig kapasitet – det er om lag 40 prosent av cruisene (i 2017) som fulgte faste ruter fra uke til uke, noe som indikerer at rederiene kan ha en viss fleksibilitet med tanke på å legge opp ruter tilpasset daglig kapasitet i de aktuelle havnene.

Det er derimot mer usikkert i hvilken grad omfordeling av trafikk mellom havner vil være et primært alternativ for rederiene, for eksempel i tilfeller der spredning til andre anløpsdager innen den enkelte havn ikke oppfattes som tilstrekkelig aktuelt eller attraktivt. Bergen, Geiranger og Flåm er ikoniske besøksmål, mens de andre havnene primært inngår som nødvendige, men i mindre grad tilstrekkelige besøksmål i cruiserutene. Unntak finnes (cruise uten for eksempel Geiranger og Flåm), men vi har konkludert med at det i hvert fall på kort sikt er begrenset i hvilken grad Stavanger, Ålesund (eller Haugesund, Molde eller Kristiansund) vil kunne erstatte Bergen som primært besøksmål, eller hvorvidt Eidfjord, Olden (og for den saks skyld Skjolden eller Åndalsnes) kan erstatte Geiranger eller kombinasjonen Geiranger/Flåm.

Delvis uavhengig av hvilket framtidsbilde man vil få som følge av institusjonelle restriksjoner (jf. kap 5.1), har vi her skissert to framtidssituasjoner:

A Liten vekst i cruisetrafikken fram til 2040

Dette framtidsbildet innebærer at antall cruiseturister holder seg omtrent på dagens nivå (2018, som for øvrig representerer et visst hopp i forhold til 2017), men antall anløp vil bli redusert fordi skipene forventes å øke i størrelse (passasjerkapasitet) med om lag 35 prosent (Dybedal 2018). I denne situasjonen vil rederiene relativt lett kunne tilpasse seg kapasitetsgrensene i de mest trafikkerte havnene ved å justere ruteoppleggene noe slik at anløpene kan skje på ledige dager. Omfordeling til andre havner vil kun skje «naturlig», det vil si i de tilfeller rederiene finner det hensiktsmessig (kostnadsreduserende eller inntektsøkende).

B 20 prosent vekst i anløp og 60 prosent vekst i antall cruiseturister til Vestlandet i 2040

TØIs hovedprognose (Dybedal 2018) innebærer en økning fra 625 000 til en million cruiseturister på Vestlandet, noe som betyr om lag fire millioner landbesøk (1,5 millioner mer enn i 2017) i 2040. Siden antall anløp er forutsatt å øke med kun 20 prosent, ser man fort at det er passasjerantallet som først og fremst presser kapasitetsgrensene. Samme fordeling av anløp på havnene i 2040 som i 2017, ville gi en situasjon i 2040 som beskrevet i tabell 5.1.

Tabell 5.1: Framskrivning av samlet kapasitet i anløpende cruiseskip, samlet passasjerkapasitet per dag og antatt antall passasjerer som går i land per dag, etter havn. Juni–august 2040.

	Antall passasjerer i juni-august	Samlet passasjer-kapasitet per dag	Antatt antall passasjerer som går i land
Bergen	730 718	7943	6433
Stavanger	409 025	4446	3601
Ålesund	332 552	3615	2928
Geiranger	491 430	5342	4327
Flåm	316 323	3438	2785
Olden	182874	1988	1610
Eidfjord	123296	1340	1086

Sett i lys av de kapasitetsgrensene som eksisterer i 2018, vil det først og fremst være Bergen og Geiranger som vil få problemer. I Bergen vil man få et gjennomsnittlig antall passasjerer (skipenes totale kapasitet) som ligger helt oppunder kapasitetsgrensen på 8 000. Rett nok vil antatt passasjerantall som faktisk går i land ligge på omtrent 6 400, men etter det vi har forstått er det kapasitetstallet som anvendes som grense. Det kan umulig forventes at passasjertallet ville kunne være det samme hver dag, altså en helt jevn fordeling i hele perioden mai-juni. Et mer realistisk gjennomsnittlig maksimumstall ville være 6 000, som for eksempel ville kunne innebære 8 000 passasjerer hver femte dag, og i snitt 5 500 passasjerer alle de øvrige dager. Det betyr igjen at Bergen ville måtte avvise om lag 25 prosent av anløpene, men fortsatt ha et betydelig høyere innslag av cruiseturister enn i 2018.

Geiranger vil etter våre anslag heller ikke kunne unngå en til dels betydelig avvisning, mens Stavanger, Ålesund og Flåm ligger i grenseland med hensyn til hva man ta unna ved å fordele trafikken på ledige dager. Olden og Eidfjord vil, i hvert fall i teorien, fortsatt ha ledig kapasitet til å ta imot flere anløp.

I dette framtidsbildet tror vi at andre byhavner (Haugesund, Kristiansand, Molde) på Vestlandet begrenset grad vil være attraktive nok substitutter for Bergen, mens Stavanger og Ålesund altså har nok med å finne plass til sin «egen» trafikk. På samme måte vil ikke

Olden og Eidfjord (eller andre distriktshavner) være attraktive nok som substitutt for Geiranger og/eller Flåm.

Vi får altså et (tenkt) bilde der – hvis Vestlandet skal absorbere hele den prognostiserte økningen – fordelingen av anløp på havnene vil se ganske annerledes ut enn i 2018. Det ville i så fall bli langt flere cruise uten anløp i Bergen og/eller i Geiranger. Det mest sannsynlige utfallet er – dersom det er marked for en økning på 60 prosent i antallet cruiseturister – at dette etterspørselsnivået ikke blir realisert.

6 Oppsummering og avsluttende merknader

De forente nasjoners turismeorganisasjon (UNWTO) har oppsummert viktige prosesser for å kunne oppnå mer bærekraftig reiselivsutvikling. Disse inkluderer optimal bruk av miljøressurser som representerer sentrale element i reiselivsutvikling. Videre understrekes det at man må respektere vertsamfunnenes sosiokulturelle ekthet og bevare kulturarv og tradisjonelle verdier. Dessuten legges det vekt på å sikre levedyktige og langsiktige økonomiske operasjoner som gir sosioøkonomisk nytte for alle interessenter, og som er rettferdig fordelt, herunder stabil sysselsetting og inntektsgivende muligheter (UNWTO 2013:19–20). Denne rapporten har bare behandlet noen av disse momentene.

Samlet sett synes det vanskelig på kort og mellomlang sikt å oppnå en vesentlig mer bærekraftig cruiseturisme på Vestlandet – om bærekraft skal omfatte både utslipp til vann og luft samt være innenfor tålegrensene til lokalbefolkningen, næringsaktører og besøkende. Dette har særlig sammenheng med at cruise er en av de ferieformene som gir størst utslipp av klimagasser (Gössling 2015) og fordi cruise til dels synes å ha fortrengeeffekter som er negative for næringsaktører som betjener andre typer turister. «Cruisestrategi for Bergen 2016–2020» peker på at en jevnere fordeling av cruisetrafikken (målt i antall passasjerer per dag) vil utvikle cruiseturismen i en mer bærekraftig retning og gi en bedre situasjon for både cruisegjester, andre tilreisende og byens innbyggere, samt for reiselivsbedrifter og andre leverandører (Bergen Reiselivslag 2016:8). Bergen Reiselivslag mener videre at dette også vil være en fordel for byens omdømme som reisemål. Trolig vil også andre steder på Vestlandet kunne oppleve det samme.

Vi har i denne rapporten poengtert at det er ledig kapasitet og tilsynelatende fleksibilitet nok i rederienes ruteopplegg til at ønsket spredning er mulig uten at trafikken behøver å gå ned, men at forventet vekst (i henhold til TØIs prognoser) bare delvis vil kunne absorberes. Krav om maksimalt 8 000 passasjerer per dag i Bergen er for eksempel umulig å imøtekomme dersom man får en vekst i etterspørselen som angitt i TØIs prognoser (60 prosent vekst i antall cruiseturister fram til 2040). Det er mulig å absorbere en del av den bebudete trafikkveksten ved spredning til andre dager og til andre havner, men spørsmålet er i hvilken grad markedet (turistene og rederiene) ønsker cruise som ikke inkluderer Bergen eller for eksempel Geiranger.

Det er likevel størst usikkerhet knyttet til hvordan rederiene, når alt kommer til alt, faktisk vil tilpasse seg endringer i det vi har kalt institusjonelle beskrankninger. Det mest uklare spørsmålet om framtidig omfang av cruise på Vestlandet dreier seg om krav om nullutslipp i verdensarvfjordene, om utslippsrelatert avgiftsdifferensiering i havnene og konsekvensene av dette. Tilbud om landstrøm er for eksempel bare aktuelt i de større byene. Hvordan rederiene tilpasser seg til nye krav i Norge – det vil si om de trapper ned trafikken her eller fortsetter å utvikle den – avhenger i stor grad av i hvilken grad slike krav også gjøres gjeldende innen EU og globalt. Terskelen for å flytte skip til andre cruiseregioner er lav dersom man finner det mer lønnsomt og/eller tjenlig på andre måter.

Rederiene kan endre policy uavhengig av i hvilken grad faktorene som er nevnt i denne rapporten slår inn. Ifølge Stefanidaki og Lekakou (2014) har cruiserederiene stort sett udiskutabel forhandlingsmakt. For eksempel kan rederiene true med å slutte å anløpe et

sted eller et område (Clancy 2017). Internasjonalt domineres cruise av tre store grupperinger, som har flere ulike varemerker. Klein (2006) hevder at det i siste instans er inntjening som bestemmer rederienes anløpssteder. Videre peker Vogel (2017) på at gradvis overgang til større cruiseskip øker kravene til inntjening, noe som styrker betydningen av *skippet* som reisemål og salgssted. Rederiene er sterkt opptatt av å legge opp attraktive og kostnadsoptimale seilingsruter, videre er salg av egenproduserte (via agent) landekskursjoner til cruisepassasjerene blitt en stadig viktigere inntektspost etter hvert som cruise er blitt mer allment tilgjengelig gjennom en industrialiseringsprosess (større skip og lavere billettpriser).

På sikt kan rederienes tilpassing til inntjeningsmuligheter, kostnadsnivå og etterspørsel i noen cruiseregioner implisere en bevegelse i retning av dyrere cruise og totalt færre cruiseturister og cruiseanløp i noen områder – for eksempel på Vestlandet. Da man også kan se en utvikling med stadig større skip som i økende grad er reisemål i seg selv, vil trolig noen cruise også på Vestlandet bli mindre avhengig av havner.

Siden opplevelser av reiserute og anløpssteder er viktig for at folk skal velge å dra på cruise, kan gode relasjoner mellom havner og cruiserederier være viktig i noen sammenhenger (Lemmetyinen 2017). Klynger av samarbeidende havner kan også tenkes å gi havnene større innflytelse i forhold til rederiene. Slikt samarbeid skjer til en viss grad allerede gjennom for eksempel Cruise Norway.

Havnene er kommunale og interkommunale foretak, som har egne styrever som samtidig som de er bundet av havne- og farvannsloven. Lokale politikere kan ha innflytelse både som medlemmer av havnestyrer og i flere tilfeller som kritiske røster til cruiseanløp.

Kommunene har dessuten innflytelse på havnene og deres omgivelser gjennom planlegging og som eiere av infrastruktur. Videre har destinasjonsselskap og Innovasjon Norge en viss innvirkning, hovedsakelig gjennom promosjon av norske reisemål, men trolig også gjennom lobbyisme for turisme generelt. Noen steder har havnene som kommunale foretak stor og selvstendig innflytelse. Lokale tilbydere av utflukter og opplevelser har også innflytelse ved at de ofte er talspersoner for cruise, mens reiselivsbedrifter som hovedsakelig betjener andre typer reisende til dels har vært kritiske til omfattende cruiseturisme. Bergen Reiselivslag (2016:16) framholder at en splittet reiselivsnæring i synet på cruiseturisme kan svekke samlet handling og satsinger på destinasjonsnivå, noe som vil ha betydning for den generelle utviklingen av reiselivet på Vestlandet.

Mens reiselivsplanlegging tidligere har vært knyttet mest til strategiske satsinger for flere besøkende, har mange reisemål etter hvert fått utfordringer også med sesongutjevning samt styring av besøkende i visse områder, for eksempel som følge av trafikkbelastninger og opplevelser av trengsel. Reisemål som også omfatter cruiseturisme synes i økende grad å være preget av det statsvitere omtaler som samstyring/delaktighetsstyring (*governance*). Samstyring viser til mindre hierarkiske og mindre sektorielle styringsprosesser hos offentlige myndigheter og forvaltning – delvis en overgang fra formell organisasjon til prosess og faktisk samhandling, noe som betyr mer uklare grenser mellom plan og marked og mellom offentlig og privat sektor (Parola m.fl. 2018; Verhoven 2010). Ofte handler dette om selvregulerende samarbeid innenfor de politiske myndigheters rammer samt privat sektors bidrag til offentlig styring (Kettl 2015; Rhodes 1997). Dessuten omfatter det samarbeid mellom ulike aktører i ikke-hierarkiske relasjoner samt formelle reisemålsorganisasjoner med og uten deltakelse fra lokale/regionale myndigheter (Amore & Hall 2016; Garnes 2014). Internasjonalt har man observert en tendens til at havnene er gått ut over tradisjonelle «vertsfunksjoner» og inntatt mer aktive posisjoner innenfor markedsføring samt å opptre som «ledere av havneklynger». Slik markedsorientering av havnene kan tenkes å styrke orienteringen mot cruise.

Litteratur

- Amland, T. (2016) *Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016 – 2020*. Rapport for Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal fylkeskommuner. Bergen: Amaland Reiselivsutvikling.
- Amore, A., & Hall, C. M. (2016) From governance to meta-governance in tourism? Re-incorporating politics, interests and values in the analysis of tourism governance. *Tourism Recreation Research*, 41, 109–122.
- Bell, W. (1997) *Foundations of future studies: Values, objectivity, and the good society*. New Brunswick: Transaction.
- Bergen Reiselivslag (2016) *Cruisestrategi for Bergen 2016–2020*. Bergen: Bergen Reiselivslag.
- Boorstin, D. J. 1992 [1961] *The image*. New York: Vintage.
- Brida, J. G., & Zapata, S. (2010). Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205–226.
- Butler, R. (1980) The concept of a tourism area cycle of evolution: Implications for management resources. *The Canadian Geographer*, 24, 5–16.
- Chin, C. (2008) *Cruising in the global economy: Profits, pleasure and work at sea*. Aldershot: Ashgate.
- Clancy, M. (2017) Power and profit in the global cruise industry. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 43–56). Wallingford: CABI.
- Crouch, D. (2000) Places around us: Embodied lay geographies in leisure and tourism. *Leisure Studies*, 19(2), 63–76.
- Crouch, D., Jackson, R., & Thompson, F. (red.). (2005) *The media and the tourist imagination: Converging cultures*. London: Routledge.
- Denstadli, J. M., Jacobsen, J. K. S., & Lohmann, M. (2011). Tourist perceptions of summer weather in Scandinavia. *Annals of Tourism Research*, 38, 920–940.
- Dowling, R. K. (2006). *Cruise ship tourism*. Wallingford: CABI.
- Dybedal, P. (2014) *Profiles of foreign summer season tourism in Western Norway 2011*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. (2018) *Cruisetraffikk til norske havner - oversikt, utvikling og prognoser 2018-2060*. TØI-rapport 1651/2018. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P., Farstad, E., Winther, P.-E., & Landa-Mata, I. (2015) *Cruisetraffikk til norske havner: Oversikt, historie og prognoser fram til 2060*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dybedal, P. & Haukeland, J. (2017) *Besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i verdensarvområdene Nærøysfjorden og Geirangerfjorden*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Enova (2018) *Enova støtter landstrøm til cruise i Bergen*. Trondheim: Enova. Nedlastet fra <http://presse.enova.no/pressreleases/enova-stoetter-landstroem-til-cruise-i-bergen-2808541>
- Esteve-Pérez, J. & García-Sánchez, A. (2018) Dynamism patterns of western Mediterranean cruise ports and the co-competition relationships between major cruise ports. *Polish Maritime Research*, 25 (1), 51–60.

- European Commission (2009) *Mapping foresight: Revealing how Europe and other world regions navigate into the future*. Brussel: European Commission.
- European Travel Commission (ETC) (2006) *Tourism trends for Europe*. Brussel: European Travel Commission.
- Fernández, B., González, R., & Lopez, L. (2016) Historic city, tourism performance and development: The balance of social behaviours in the city of Santiago de Compostela (Spain). *Tourism and Hospitality Research*, 16(2), 282–293.
- Fernández-Güell, J. M. & Collado, M. (2014) Foresight in designing sun-beach destinations. *Tourism Management*, 41, 83–95.
- Flagestad, A. & Hope, C. A. (2001) Strategic success in winter sports destinations: A sustainable value creation perspective. *Tourism Management*, 22, 445–461.
- Førland, E. J., Jacobsen, J. K. S., Denstadli, J. M., Lohmann, M., Hanssen-Bauer, I., Hygen, H. O., & Tømmervik, H. (2013) Cool weather tourism under global warming: comparing Arctic summer tourists' weather preferences with regional climate statistics and projections. *Tourism Management*, 36, 567–579.
- Garnes, S. (2014) Tourist organizations and the power of the public sector: A corporate governance perspective. *Scandinavian Journal of Public Administration*, 18(1), 41–62.
- Godet, M. (1987) *Scenarios and strategic management*. London: Butterworth.
- Guttu, J. (1993) *Scenariometode i «översiktlig samhällsplanering»*. Notat 104. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Gössling, S. (2015) Carbon management. I C. M. Hall, S. Gössling, & D. Scott (red.) *The Routledge handbook of tourism and sustainability* (p. 221–233). London: Routledge.
- Gössling, S. & Stavrinidi, I. (2016) Social networking, mobilities, and the rise of liquid identities. *Mobilities*, 11, 723–743.
- Gunn, C. A. (1988) *Vacationscape: Designing tourist regions* (2. utg.) New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gutberlet, M. (2016). Socio-cultural impacts of large-scale cruise tourism in Souq Mutrah, Sultanate of Oman. *Fennia*, 194(1), 46–63.
- Hompland, A. (red.) (1987) *Scenarier 2000: Tre framtidbilder av Norge*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hritz, N., & Cecil, A. (2008) Investigating the sustainability of cruise tourism: A case study of Key West. *Journal of Sustainable Tourism*, 16, 168–181.
- Innovasjon Norge (2007) *En oversikt over cruisenæringen i Norge*. Oslo: Innovasjon Norge.
- Jacobsen, J. K. S. (2000) Tourist perceptions of the ultimate European periphery. I F. Brown & D. Hall (red.) *Tourism in peripheral areas* (pp. 74–90). Clevedon: Channel View.
- Jacobsen, J. K. S. (2004). Roaming romantics. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 4, 5–23.
- Jacobsen, J. K. S. (2014) Turismens megatrender. I J. K. S. Jacobsen & A. Viken (red.) *Turisme: Fenomen og næring* (4. utg) (s. 256–277). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Jacobsen, J. K. S., Iversen, N. M., & Hem L. (2019) Antecedents of destination attractiveness. Manus under utgivelse.
- Johnson, D. (2002) Environmentally sustainable cruise tourism: A reality check. *Marine Policy*, 26, 261–270.
- Kahn, H. (1966) *On alternative world futures: Issues and themes*. Harmon-on-Hudson: Hudson Institute.

- Kahn, H. & Wiener, A. J. (1969) *År 2000*. Stockholm: Beckmans.
- Kettl, D. (2015) *The transformation of governance: Public administration for the twenty-first century*. (2. utg.). Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Klein, R. (2006) Turning water into money: The economics of the cruise industry. I R. Dowling (red.) *Cruise ship tourism* (1. utg.) (s. 261–269). Wallingford: CABI.
- Klein, R. A. (2011) Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18, 107–118.
- Klein, R. A. (2016a) Safety, security, health and social responsibility. I A. Papathanassis (red.) *Cruise business development* (3–15). Cham: Springer.
- Klein, R. A. (2016b) Crime at sea. I A. Papathanassis (red.) *Cruise business development* (17–28). Cham: Springer.
- Klein, R. (2017) Representation without taxation. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 57–71). Wallingford: CABI.
- Klein, R., Lück, M., & Poulston, J. (2017) Passengers and risk: Health, wellbeing and liability. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 106–123). Wallingford: CABI.
- Klein, R., Božić, K., Dowling, R., Gibson, P., Gržetić, Z., Haahti, A., Horak, S., Luković, T., Papathanassis, A., & Pekkala, S. (2013) Opportunities for market development of nautical tourism in Europe. I T. Luković (red.) *Nautical tourism* (s. 201–226). Wallingford: CABI
- Krebs, A., Petr, C., & Surbled, C. (2007) La gestion de l'hyper fréquentation du patrimoine: D'une problématique grandissante à ses réponses indifférenciées et segmentées. I Proceedings of the 9th International Conference on Arts & Cultural Management, University of Valencia.
- Krippendorf, J. (1980) *Marketing im Fremdenverkehr* (2. utg.). Bern: Peter Lang.
- Leiper, N. (1990) Tourist attraction systems. *Annals of Tourism Research*, 17, 367–384.
- Lemmetyinen, A. (2017) Safe, secure and sustainable: Attributes of a strong cruise brand. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 261–273). Wallingford: CABI.
- Liu, B. & Pennington-Gray, L. (2017) Managing health-related crises in the cruise industry. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 220–235). Wallingford: CABI.
- Lopes, M. J. & Dredge, D. (2018) Cruise tourism shore excursions: Value for destinations? *Tourism Planning & Development*, 15:6, 633–652.
- MacCannell, D. (1976) *The tourist: A new theory of the leisure class*. New York: Schocken.
- Madsen, E. L., Vinogradov, E., & Løvland, J. (2017) *Muligheter og utfordringer for økt landbasert verdiskaping fra cruiseturismen langs norskekysten*. Bodø: Nordlandsforskning.
- Mak, J. (2008) Taxing cruise tourism: Alaska's head tax on cruise ship passengers. *Tourism Economics*, 14, 599–614.
- Marsh, B. (1998) Using scenarios to identify, analyze and manage uncertainty. I L. Fahey & R. M. Randall (red.) *Learning from the future: Competitive foresight scenarios*. New York: John Wiley & Sons.
- Marušić, Z., Horak, S., & Tomljenović, R. (2008) The socio-economic impacts of cruise tourism: A case study of Croatian destinations. *Tourism in Marine Environments*, 5(2/3), 131–144.
- Moore, W. & Whitehall, P. (2005) The tourism area lifecycle and regime switching models. *Annals of Tourism Research*, 32, 112–126.

- Munar, A. M. (2010) Digital exhibitionism: the age of exposure. *Culture Unbound: Journal of Current Cultural Research*, 2, 401–422.
- Neuts, B. & Nijkamp, P. (2012) Tourist crowding perception and acceptability in cities. *Annals of Tourism Research*, 39, 2133–2153.
- Papathanassis, A. (2016) 'Stranded at sea'. I A. Papathanassis (red.) *Cruise business development* (29–51). Cham: Springer.
- Papathanassis, A. (2017a) Over-tourism and anti-tourist sentiment: An exploratory analysis and discussion. *Ovidius University Annals, Economic Sciences Series*, XVII(2), 288–293.
- Papathanassis, A. (2017b). Cruise tourism management: State of the art. *Tourism Review*, 72(1), 104–119.
- Parola, F., Pallis, A. A., Risitano, M., & Ferretti, M. (2018) Marketing strategies of port authorities: A multi-dimensional theorisation. *Transportation Research Part A*, 111, 199–212.
- Petr, C. (2009) Fame is not always a positive asset for heritage equity! Some clues from buying intentions of national tourists. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 26, 1–18.
- Popp, M. (2012) Positive and negative urban tourist crowding: Florence, Italy. *Tourism Geographies*, 14, 50–72.
- Ramsdal, K. & Skønberg, S. E. (2007) *Foresight: Metode for læring og visjonsbygging*. Kråkerøy: Østfoldforskning.
- Rauken, T., Kelman, I., Jacobsen, J. K. S., & Hovelsrud, G. K. (2010) Who can stop the rain? Perceptions of summer weather effects among small tourism businesses. *Anatolia*, 21(2), 289–304.
- Rhodes, R. A. W. (1997) *Understanding governance: Policy networks, governance, reflexivity, and accountability*. Maidenhead: Open University Press.
- Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2013) The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31–42.
- Rogaland fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, & Møre og Romsdal fylkeskommune (2017) *Handlingsplan cruisestrategi for vestlandfylka 2018–2020 – høyringsutkast pr oktober 2017*. Bergen: Hordaland fylkeskommune.
- Sager, T. (1991) *Planlegging med samfunnsperspektiv: Analysemetode*. Trondheim: Tapir.
- Satta, G., Parola, F., Penco, L., Persico, L., & Musso, E. (2016) Motivation-based segmentation in the cruise industry. *International Journal of Transport Economics*, XLIII(1–2), 155–184.
- Shelby, B., Vaske, J. J., & Heberlein, T. A. (1989). Comparative analysis of crowding in multiple locations: Results from fifteen years of research. *Leisure Sciences*, 11, 269–291.
- Soriani, S., S. Bertazzon, Francesco d. C. & G. Rech (2009) Cruising in the Mediterranean: Structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy & Management*, 36, 235–251.
- Schmallegger, D. & Carson, D. (2010) Whose tourism city is it? The role of government in tourism in Darwin, Northern Territory. *Tourism Hospitality Planning and Development*, 7, 111–129.
- Stefanidaki, E. & Lekakou, M. (2014) Cruise carrying capacity: A conceptual approach. *Research in Transportation Business and Management*, 13, 43–52.
- Terry, W. C. (2017) Flags of convenience and the global cruise labour market. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 72–85). Wallingford: CABI.

- UNWTO (2013) *Sustainable tourism for development guidebook*. Madrid: UN World Tourism Organization.
<http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/docpdf/devcoengfinal.pdf>
- Urry, J. (1990) *The tourist gaze*. London: Sage.
- Verhoeven, P. (2010) A review of port authority functions: Towards a renaissance? *Maritime Policy Management*, 37, 247–270.
- Vestlandsrådet (2017) *Cruisestrategi for Vestlandet – utarbeiding av handlingsplan*. VR-sak 09/17.
- Vogel, M. (2012) Pricing and revenue management for cruises. I M. Vogel, A. Papathanassis, & B. Wolber (red.) *The business and management of ocean cruises* (s. 131–144). Wallingford: CABI.
- Vogel, M. (2017) Economics of cruise shipping: The need for a new business model. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 124–137). Wallingford: CABI.
- Weaver, A. (2005) Spaces of containment and revenue capture: ‘Super-sized’ cruise ships as mobile tourism enclaves. *Tourism Geographies*, 7, 165–184.
- Weaver, A. (2017) High fees on the high seas? The provision of extra-fee products and services. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 138–144). Wallingford: CABI.
- Weeden, C. (2015) Legitimization through corporate philanthropy: A cruise case study. *Tourism in Marine Environments*, 10, 201–210.
- Weeden, C. & Dowling, R. (2017) Conclusions and future directions. I R. Dowling & C. Weeden (red.) *Cruise ship tourism* (2. utg.) (s. 575–582). Wallingford: CABI.
- Weeden, C., Lester, J. A. & Thyne, M. (2011). Cruise tourism: Emerging issues and implications for a maturing industry. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18, 153–174.
- Wie, B. (2005) A dynamic game model of strategic capacity investment in the cruise line industry. *Tourism Management*, 26, 203–217.
- Wild, P. & Dearing, J. (2000) Development of and prospects for cruising in Europe. *Maritime Policy and Management*, 27, 315–333.
- Wood, R. E. (2000) Caribbean cruise tourism: Globalization at sea. *Annals of Tourism Research*, 27, 345–370.
- Wood, R. (2004) Cruise ships: Deterritorialized destinations. I L. Lumsdon & S. Page (red.) *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium* (s. 133–145). Amsterdam: Elsevier.
- Würsig, G. M. (2018) *An outlook on the energy future*. DNV GL. Hentet fra:
<https://www.dnvgl.com/article/an-outlook-on-the-energy-future-115928>
- Yagi, C. & Pearce, P. L. (2007) The influence of appearance and the number of people viewed on tourists’ preferences for seeing other tourists. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(1), 28–43.
- Åberg, K. G. & Svells, K. (2018) Destination development in Ostrobothnia: Great expectations of less involvement. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 18, S7–S23.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no