



Regionalavdelinga,
Seksjon for næring- og lokalsamfunnsutvikling

Cruise strategi for Vestlandet

Høyringsrapport strategiutkast

2016

Innhold

Innhold	2
Samandrag og generelle tilrådingar	3
1 - Vestlandsforskning	4
2 – Cruise Destination Hardangerfjord	5
3 – Hotel Geiranger.....	6
4 – GuideCompaniet	6
5 - Aurland kommune.....	6
6 – Fretheim fjordhytter	7
7 - Rogaland fylkeskommune.....	7
8 – Stavanger regionen.....	8
9 - Greater Stavanger	9
10 – Energiselskap i Sogn og Fjordane	9
11 - Cruise Norway	11
12 - Stranda Hamnevesen KF.....	13
13 – Innovasjon Norge.....	15
14 – Fjordhagen AS	16
15 – Statens vegvesen	16
16 – Visit Flåm	17
17 – Stavanger havn.....	18
18 – Molde og Romsdal Havn.....	19
19 – Destinasjon Geirangerfjord	20
20 - Bellona.....	21
21 - Reisemål Hardangerfjord	22
22 – Destinasjon Haugesund og Haugalandet.....	23
23 – Rauma kommune.....	25
24 – Vestnorsk fjordlandskap.....	26
25 – NHO Reiseliv Vest-Norge	27
26 – Vågsøy kommune	27
27 – Norsk hotellhøgskole.....	28

Samandrag og generelle tilrådingar

I denne høyringsrapporten er det gjort eit kort samandrag av alle innspela.

Innspela er vurdert i høve til om noko bør endrast eller føyast til i planframlegget. Moment som er peika på er i stor grad dekkja i planen, og strategiske val er utdjupa i denne. Det vert derfor i liten grad tilrådd endringar, men det er nokre moment som medfører nokre tillegg i planen. Innspel som peikar på direkte feil, er retta opp i strategidokumentet.

Generelt

Det er motteke 27 høyringsinnspel til planframlegget, frå næringsaktørar, hamner, interesseorganisasjonar og kommunar. Høyringsuttalane reflekterer arbeidsgruppa si erfaring frå prosessen, som er at det er betydeleg avstand mellom dei som ynskjer meir cruiseturisme til Norge og Vestlandet, og dei som ikkje deler dette synet.

Nokre av innlegga peikar på at det er urimeleg at det skal lagast ein eigen regional strategi for cruise, og ikkje for landbasert reiseliv. Arbeidsgruppa viser til at det allereie finst ein regional strategi for landbasert reiseliv (Reiselivsstrategi for Vestlandet 2012-2020) og at cruise-strategien skal inkluderast i denne. Arbeidsgruppa understrekar vidare at cruisestrategien ikkje er ein del av ein nasjonal strategi for reiseliv, slik enkelte innspel seier.

I tillegg til høyringsrunden, vart det halde innspelskonferansar i alle dei fire fylka, som var opne for alle. Innspela som kom inn i løpet av desse innspelsmøta blei notert fortløpande og har vore sentrale i arbeidsgruppa sitt arbeid for å utarbeide strategidokumentet.

I tillegg til høyringsinnspela er det levert to rapportar: Sluttrapport forstudie for etablering av landstraum i Valldal, og Rapport Netttilknytning Landstraum Valldal. Desse er ikkje tatt med i samandraget, er tilgjengelege saman med øvrige innspel.

Bergen, 21. august 2016
Arbeidsgruppa

1 - Vestlandsforskning

Innspel	
Uttale ved:	Vestlandsforskning
Om strategien:	<p>Vestlandsforskning har i fleire prosjekt studert utslepp av karbondioksid og energibruk av ulike transportmiddel. Denne kunnskapen har vi anvendt på ulike sektorar m.a. turistsektoren.</p> <p>Ein konklusjon frå vårt arbeid er at trass i at vi berre tek med utslepp skapt av framdrifta til cruiseskipa (dvs. utslepp frå hotelldelen er tatt bort), kjem cruiseturisme ut med det høgaste CO₂-utsleppet per passasjerkilometer samanlikna med fly, bil og buss (Grössling et al 2010).</p> <p>Innspelet frå Vestlandsforskning viser korleis energibruk er rekna ut ved ulike ferieformer. Konklusjonen er at cruiseturisme gir det høgaste energiforbruket og utsleppet av CO₂ per passasjerkilometer samanlikna med fly, bil og buss. Skilnaden er klårast mellom cruise og buss/personbil. Når det gjeld klimaeffekten kan vi dra den same slutninga i høve til buss og personbil. Det er behov for å gjere kalkulasjonar for å vise korleis klimaeffekten er av fly samanlikna med cruise.</p> <p>Sett i lys av at Norge skal være karbonnøytralt i 2050 og at turistnæringa skal bidra med sin del til dette, vil både cruise og fly ha store utfordringar med å bidra vesentleg til dette målet.</p> <p>Teknologiforbetring skjer kontinuerleg og kan gi ein effektivisering på 1-2 % av energibruken kvart år for cruiseskip. Denne effektivisinga står ikkje i forhold til auken i turistvolumet som er høgare enn 1-2 prosent, og cruise aukar mest.</p> <p>Cruiseturisme er difor den ferieforma som er mest problematisk ut frå berekraft- og klimaomsyn.</p>
Tilråding	

2 – Cruise Destination Hardangerfjord

Innspel	
Uttale ved:	Cruise Destination Hardangerfjord
Om strategien:	<p>Utkastet skal ha honnør som svært grundig og omfattande. Dei mange fakta og opplysningar er viktige å få fram.</p> <p>Vi stiller spørsmål til tanken om ein eigen strategi for Vestlandet. Utkastet til strategien har ein undertone av at cruisetrafikken er eit problem for regionen, til trass for at det berre er 2-3 av dei 17 hamnene som tidvis blir framstilt negativt i media.</p> <p>Hamnene er ulike, og det må være opp til kvar enkelt hamn å setje i verk eigne tiltak og eigen strategi. Hardangerfjorden lever godt med øvre passasjergrense og spreing av trafikken geografisk og tidsmessig.</p> <p>TØI sin prognose om ei dobling av cruisetrafikken til 2041 er etter vårt syn heilt urealistisk. Vi meiner ein årleg vekst på 1-2 % er det beste vi kan håpe på.</p> <p>Med LNG, eksosvaskarar, resirkulering om bord, matavfall til gjødsel obs. er skipa i dag av ein heilt annan miljømessig standard enn tidlegare. Det er derfor ikkje rett at «dei fleste er einige i at cruise forureinar både land og vatn».</p> <p>Sjølv om cruisenæringa ikkje betalar inn til Innovasjon Norge for profilering av Norge, blir dei enkelte hamnene absolutt marknadsført på nett og i katalogar.</p> <p>I dag har fleire hamner ein passasjeravgift ved anløp. Dersom ein i tillegg skal ha ein destinasjonsavgift per passasjer – og berre på Vestlandet – blir dette fullstendig urealistisk. Er politikarane sitt svar på alle spørsmål å innføre nye skattar og avgifter?</p> <p>Tilgang på bussar og kvalifiserte guidar er ein stor flaskehals som i seg sjølv avgrensar cruisetrafikken i enkelte hamner.</p> <p>Det er ikkje forsvarleg å utvide sesongen til vintermånadane på grunn av stengte vegar, lukka attraksjonar, rasfare og generelt trist vær. Hamnene kan ikkje utvide sesongen når forholda på land ikkje er tilfredsstillande.</p> <p>Den nordnorske modellen er ikkje relevant for Vestlandet sidan landsdelen nyt godt av store overføringar frå regjeringa. På Vestlandet er hamnene tilfredse med det arbeidet som blir gjort gjennom Cruise Norway og Cruise Europe.</p>
Tilråding	Vi anbefaler at arbeidet med cruisestrategi for Vestlandet blir avslutta, og at cruisenæringa i sterkare grad blir innlemma i den generelle reiselivssatsinga på Vestlandet.

3 – Hotel Geiranger

Innspel	
Uttale ved:	Hotel Geiranger v/Tore Haldorsen
Om strategien:	<p>Penneførar har lukkast godt i å lage ein balansert overordna strategi for cruisesatsinga.</p> <p>Det må være opp til dei enkelte destinasjonar/hamner å foreta eigne strategiske val, og dokumentet gir mykje informasjon om kva som kan være til hjelp i denne samanhengen.</p>
Tilråding	Det er viktig at ein frå klarlagt kva for verkemiddel hamnene har til å styre utviklinga – eventuelt at virkemidlane (først og fremst hamnelova) blir endra slik at ein har muligheit til å styre utviklinga. Store internasjonale reiarlag skal ikkje kunne «overkøyre» små lokalsamfunn med lova i hand.

4 – GuideCompaniet

Innspel	
Uttale ved:	GuideCompaniet, v/Wenche Hansen
Om strategien:	<p>Det er bra at cruise blir satt på dagsorden.</p> <p>Eit viktig punkt er kompetanseheving.</p> <p>Vi har mange aktørar som er ute i verda og sel cruiseturar til Norge. Desse bør undersøke at det produktet dei sel held ein felles standard og har eit minstekrav til innhald.</p> <p>I dag kan i prinsippet kven som helst guide ei gruppe turistar kvar som helst i Norge, både på attraksjonar og undervegs i bussar utan at det blir stilt noko krav til opplæring. Dette kan skje fordi det ikkje finst noko krav til utdanning og heller ikkje nokon beskytta tittel for «autoriserte guidar».</p>
Tilråding	Ansvarlige personer/departement som skal vere leiande i strategiutvikling for reiseliv må ta ansvar for å legge inn dette som et viktig element i satsinga.

5 - Aurland kommune

Innspel	
Uttale ved:	Næringssjef i Aurland kommune, vedtak i kommunestyret 033/16.
Om strategien:	Aurland kommune sluttar seg i hovudsak til framlegget til Cruisestrategi for Vestlandet 2016-2020. Det er viktig å arbeida for tiltak som sikrar at cruiseaktivitetane er berekraftige både med omsyn til miljø og verdiskaping. Arbeidet med landstraum må halde fram.
Tilråding	Arbeidet med landstraum må halde fram. Vestlandet må bli leiande på å leggje til rette for cruisestrafikk på heilårsbasis. Med cruisestrafikk på det nivået ein har i dag er det ikkje ei tenleg løysing å spreia trafikken. Hamner med høg trafikk har og dei beste tilboda på land, og det er viktig at desse tilboda ikkje vert svekka.

--	--

6 – Fretheim fjordhytter

Innspel	
Uttale ved:	Fretheim fjordhytter, v/Anders Fretheim
Om strategien:	<p>Dokumentet er eit godt arbeid som peikar på ei rekkje muligheiter.</p> <p>I dag gir vi bort indrefiletet i det unike landskapet vi har. «Produktet» er meir enn vaffelsal og plast-troll eller ein tur med Rallartoget for å sjå på dei innfødde.</p> <p>Dei miljømessige aspekta ved cruise må på bordet i langt større grad enn i dag. Ein er livredd for å trakke cruiseindustrien på tærne.</p> <p>Vi opplever at det største hinderet er at likesæla rår. Ein har verkemiddel, men tar dei ikkje i bruk. Ein tek i mot absolutt alt av tonnasje. Hamnevesenet seier alltid at landstraum er alt for dyrt, men unnlét å søkje Genova om midlar no i februar 2016.</p>
Tilråding	<p>Destinasjonsbidrag er ein god start.</p> <p>Cruise og landbasert må få like konkurransevilkår. Kor mange arbeidsplassar kunne vi ha skapt dersom ein brøkdelen av denne folkemengda kom som landbasert? Trafikken må spreiaast, og det må takast omsyn til lokale innbyggjarar.</p> <p>Det bør ikkje vera opp til eit lokalt hamnestyre å styre alt dette, det burde vore eit nasjonalt ansvar.</p>

7 - Rogaland fylkeskommune

Innspel	
Uttale ved:	Fylkesutvalet

Om strategien:	Fylkesutvalet ber om at kapitla i strategien som omhandlar landstraum blir oppdatert med status på standardiser Ing og korrigerert med at dei internasjonale standardiseringsorganisasjonane IEC, ISO og IEEE har etablert standardarar for høgspenst landstraum, at standardiseringsutkast ligg føre for tilslutning til landstraum, og at det blir arbeida med standard for lågspenst landstraum. Vidare må det visast at regjeringa har vedteke å redusere EL-avgift for cruiseskip tilknytt landstraum.
Tilråding	Fylkesutvalet ber om at strategien blir oppdatert med ei stadfesting av muligheita til å bruke norske hamner som verktøy i den globale klimakampen gjennom landstraum-tiltak og eit hamneavgiftsregime som påskjønar miljøvenlege cruiseskip.

8 – Stavanger regionen

Innspel	
Uttale ved:	Region Stavanger og Greater Stavanger, i tett samarbeid med Stavanger havn
Om strategien:	<p>Det er positivt at Vestlandsrådet engasjerer seg i eit veksande muligheitsområde som cruise og turisme. Cruise er ei vekstnæring med positive ringverknader for fylket. Cruiseskipa i regionen kjem hovudsakleg til Stavanger og Haugesund og ein kjenner seg derfor ikkje igjen i problemstillingane frå dei mindre hamnene på Vestlandet. Det er derfor ikkje relevant for regionen å avgrense eller spreie cruisetrafikken sett frå eit trengselsperspektiv.</p> <p>Den føreslått strategien tar ikkje nok omsyn til forskjellen mellom dei store destinasjonane (byane) og dei mindre lokalsamfunna.</p>
Tilråding	<p>Det kan være nyttig å etablere eit forum for erfaringsutveksling på tvers av cruisehamnene og dei 4 fylka.</p> <p>Det er eit stort behov for å skaffe betre kunnskap om cruisebransjen sitt potensiale for å minke miljøavtrykka store skip og mange gjestar set. Vi ynskjer at staten utformar eit framtidsretta regelverk for cruisetrafikken som på sikt reduserer klima-avtrykket frå næringa, både til sjøs og ved landliggje. Ynskjer å saman med staten finne løysingar som kan gjere stpre investeringar i landsstraumsannlegg lønsame og berekraftige.</p> <p>Vi vil oppmode dei fire fylkeskommunane til å setje inn ressursar for å samle best mogeleg oversikt over dei mest anvendelige løysingane i hamnene, og om kvar den beste kunnskapen om miljøkunnskap finst. Det må arbeidast meir for å forstå kva som kan gi cruisegjestane andre og enda betre opplevingar, slik at dei etterlet seg større lokal verdiskaping. Å etablere seg som snuhamn vil være av stor viktighet for Stavangerregionen.</p> <p>På enkelte stader cruisegjester besøkjer i store tal, er det behov for betra, lokal infrastruktur.</p>

	Byar og mindre stader har svært ulike utfordringar knytt til cruiseturisme og desse bør følgjast opp som separate spor og prosessar. Ei samordning på tvers av dei fire fylka vil derfor fungere best som eit forum for erfaringsutveksling og utvikling av beste praksis, heller enn ei sentralisert koordinering av aktivitetar og tiltak. Å etablere seg som snuhamn vil være positivt for Stavanger.
--	--

9 - Greaker Stavanger

Innspel	
Uttale ved:	Greaker Stavanger
Om strategien:	<p>Det er positivt at Vestlandsrådet engasjerer seg i eit veksande mulighetsområde som cruise og turisme.</p> <p>Region Stavanger, Stavanger Havn og Greaker Stavanger har samarbeida om ei felles høyringsuttale til strategiforslaget, og sendt desse inn med mindre individuelle justeringar.</p>
Tilråding	Som for Stavanger regionen.

10 – Energiselskap i Sogn og Fjordane

Innspel	
Uttale ved:	Sogn og Fjordane Energi, Sogne kraft og Stryn Energi
Om strategien:	<p>For energinæringa er det spørsmålet om kva energiforsyning cruiseskipa skal ha når dei ligg i land, det mest relevante tema å kommentere. Skipstrafikk står for ein betydeleg del av klimagass-utsleppa og bidreg ofte til stor lokal luftureining i område med trafikkerte hamner. Landstraum er peika på som ei av løysingane som kan redusere utsleppa frå skipstrafikken. Strategiutkastet peikar på eit EU direktiv som kan være relevant for norsk lovgjeving på området.</p> <p>Norsk elektrisitetsforsyning er nesten 100 % fornybar og Norge er normalt ein stor netto eksportør av kraft. Det er venta ein ytterlegare auke i kraftproduksjonen i åra som kjem. Samtidig er det store kostnader knytt til både etablering av infrastrukturen i hamnene og kraftlinjer for å sikre tilførsel av kraft fram til hamnene. Gjennom tariffsystemet er det slik at det nettkostnader til eksempelvis prosjekt i vårt fylke som nettselskapa ikkje kan krevje anleggsbidrag for, vil måtte belastast nettkundane i Sogn og Fjordane.</p>
Tilråding	<p>Det vil være urimeleg at innbyggjarar som allereie betaler ei høg nettleige samanlikna med andre deler av landet skal få ei ytterlegare påplussing for å nå nasjonale klimamål. Dersom ein skal leggje større innsats i mål innan landstraum til skip, må dette løftast av finansieringsordningar i t.d. Enova som hindrar auka belastning på lokale nettkundar.</p> <p>Mål og strategiar med ambisjon om å tilby landstraum ved fleire av hamnene på Vestlandet må kombinerast med ein stor statleg innsats for å hindre at store kostnader vert lagt over på lokale aktørar. Forslag om delmål til strategien: «Gjennom statlege finansieringsordningar for miljøtiltak sikre at fleire av cruisehamnene på Vestlandet har landstraumsanlegg».</p>

	Forslag til punkt under strategiar: «Arbeide inn mot statlege styresmaker for styrka finansieringsordningar for etablering av landstraumsanlegg».
--	---

11 - Cruise Norway

Innspel	
Uttale ved:	Cruise Norway
Om strategien:	<p>Cruise Norway er i utgangspunktet positiv til at det blir arbeida fram ein delstrategi for cruise for Vestlandet, forankra i den nasjonale reiselivsstrategien.</p> <p>Utkastet til cruisestrategien byggjer på TØI sine prognosar om utviklinga av cruiseturisme i kommande år. Cruise Norway ser det som svært usannsynleg at det grunnlaget som er nytta i strategidokumentet, vil inn- treffje. Cruise Norway stiller også spørsmål til om det er rett å avgrense cruisetrafikken ut frå berekraftprinsippet.</p> <p>Cruise Norway stiller spørsmål ved om det er rett at dei fleste er samde i at cruisetrafikk medfører utslepp til luft og vatn. Vidare stiller Cruise Norway spørsmål om at det er rett å anta at dei fleste meiner at cruise ikkje er den mest berekraftige sektoren i norsk reiseliv.</p> <p>Det blir presisert at Cruise Norway berre arbeider direkte mot reiarlaga, og ikkje mot den enkelte passasjer.</p> <p>Cruise Norway stiller spørsmål ved om landstraum for cruiseskip er så miljøvenleg som det kan sjå ut for. Dette på grunn av mangelen på tilgang på rein elektrisk kraft andre stader enn i Norge, og fordi det er betre å finne løysingar som har effekt også når skipa er i sjø. Det blir påpeikt at cruisereiarlaga har ei rekkje tiltak for å avgrense utslepp, deriblant eksosvaskarar, bruk av LNG og MALS-teknologi. Enkelte skip har knapt avfall å kvitte seg med, på grunn av effektiv resirkulering om bord.</p> <p>I Cruise Norway Quality Guidelines (2016) blir hamner og destinasjonar oppmoda til å saman vurdere balansen mellom talet på passasjerar og destinasjonen sin kapasitet på eit gitt tidspunkt. Cruise Norway poengterer at det er fullt mogeleg å endre eitt cruise, utan at det fører til kanselleringar, som strategidokumentet kan gi inntrykk av.</p> <p>Cruise Norway er ukjent med at enkelte hamner ynskjer å ha ledige dagar utan cruiseanløp av omsyn til lokalsamfunnet.</p> <p>Strategidokumentet seier at fleire større attraksjonar og opplevingsbedrifter på Vestlandet har mellom 20 og 30 % av det totale besøket sitt frå cruisebåtar. Cruise Norway viser til døme på at cruisegjester utgjer 35 – 75 % av dei besøkande.</p>
Tilråding	<p>Ei type destinasjonsavgift eller tilsvarende må ikkje diskriminere, men må gjelde for alle tilreisande, anten dei kjem landevegen, luftvegen eller sjøvegen.</p> <p>Skal ein få til sesongutviding og cruisetrafikk på heilårs basis må det leggjast til rette for vinteropne vegar, opne attraksjonar, tilgang på guidar og bussar osv. Værtilhøva langs norskekysten er også ein faktor.</p> <p>Cruise Norway er for at guidar som blir nytta skal være av god og tilfredsstillande kvalitet, men viser til at det ikkje finnest nok guidar lokalt på dei</p>

Tilråding framhald	<p>aktuelle språk. Krav til at det skal nyttast lokalt autoriserte guidar vil resultere i talet på organiserte utflukter blir redusert, som betyr redusert lønns- semd og lokal verdiskaping.</p> <p>I oversikten over cruisetrafikk til dei ulike fylka bør alle cruisehamner være inkludert, ikkje berre dei som er medlem i Cruise Norway.</p> <p>Å lage ein enkelt strategi som skal dekke 17 hamner på Vestlandet med ulike behov, framstår som optimistisk. Den enkelte cruisehamna, saman med destinasjonen, er den som kjenner sin destinasjon best og er best egna til å setje inn nødvendige tiltak og retningslinjer for cruisetrafikken ved behov. Vidare er det Cruise Norway sin oppfatning at den innkom- mande cruisetrafikken i stor grad regulerer seg sjølv og søker å leggje til kai i hamner utan for mange andre skip inne.</p> <p>Strategidokumentet framstår som for problemorientert og med lite fokus på utvikling.</p> <p>Cruise Norway sin konklusjon er at ein felles cruisestrategi for Vestlands- regionen vil ha liten eller ingen praktisk verdi, då han ikkje tar omsyn til den øvrige turismen. Vi ynskjer derfor at den kommande cruiseindustrien blir inkludert og tatt omsyn til i generelle reiselivsstrategiar og at alle inn- kommande turistsegment blir sett i samanheng og ikkje separat.</p>
--------------------	---

12 - Stranda Hamnevesen KF

Innspel	
Uttale ved:	Stranda Hamnevesen KF v/Hamnesjefen
Om strategien:	<p>Strategiutkastet er omfattande og eit godt arbeid. Det inneheld mykje fakta og talmateriale, men ein finn likevel gode grunnar til kommentarar.</p> <p>Det er skapt eit bilete av at det er for mange skip og passasjerar spesielt i Vestlandsfjordane, og at desse legg att for lite pengar. Det er reiselivs-næringa og politikarane sitt ansvar i fellesskap å finne den rette balansen mellom miljø, næringsutvikling og tryggleik, slik at ein kan skape levande lokalsamfunn. Den landbaserte turisttrafikken til Vestlandet er vesentleg større enn trafikken på sjø. Eksisterande infrastruktur er ikkje dimensjonert til å handtere turiststraumen slik han er i dag.</p> <p>Hamner og operatørar har full kontroll på alle bestillingar inn til to år i forkant. Ein har derfor allereie «lokal avgrensing på sjø» og ein «medviten haldning til sjøbasert trafikk». Denne haldninga må overførast til landbasert trafikk, som ikkje er like føreseieleg. Dette kan ein enkelt gjere ved å tildele operatørane busskvoter. «Overbefolkning» er ikkje eit vedvarande problem, men kan skje enkelte dagar i perioden juni - august.</p> <p>Cruiseindustrien er ein hjørnestein i mange Vestlandskommunar som t.d. Stranda kommune og i Geiranger.</p> <p>Det er viktig å vurdere miljøvenleg teknologi innafor transport både på sjø og land. Miljøavtrykket frå skipstrafikken blir stadig mindre. Skip som går i norsk farvatn er i kontinuerleg utvikling og vert meir og meir miljøvenlege.</p> <p>Forsking må være basert på eit reelt behov for fakta og kunnskap. Bygging av kompetanse på vise resultat og lokalt eigarskap til kunnskap er viktig. Ansvar må plasserast der det høyrer heime og staten må prioritere arbeidet med å måle utslepp. CO2 og NOx utslepp må målast separat for cruiseskip, supplybåtar, fiskebåtar, ferjer og andre fartøy og samanlikne målingar med buss og godstrafikk på land.</p> <p>Oppgåvene og ansvaret til Kystverket og for § 39 i forarbeidet til hamne- og farvasslova, som seier noko om kommunane sin handlefridom, burde ha vore drøfta nærare.</p> <p>Stranda hamnevesen KF er oppteken av å finne ein riktig balanse mellom miljø og næringsutvikling. Utviklinga av sjøbasert infrastruktur er viktig i så måte. Turismen må heller ikkje verte syndebykk for forhold vi sjølv rår over.</p>
Tilråding	<p>Med bakgrunn i ny stortingsmelding for reiseliv og det faktum at cruise no vert rekna som ein del av norsk reiseliv, så har ein eigen cruisestrategi for Vestlandet inga praktisk nytte. Vidare arbeid med denne bør avsluttast.</p> <p>Vidare kan det synast utfordrande og komplisert å setje i verk ein eigen cruisestrategi berre for Vestlandet, særleg fordi mange vestlandskommunar manglar lokale strategiar for reiseliv og miljø.</p>

	Cruise skal være ein del av ein felles norsk reiselivsstrategi, på lik linje med anna landbasert reiseliv. Turisme må ikkje sjåast på som ein trussel, men eit verktøy for vidare utvikling.
--	--

13 – Innovasjon Norge

Innspel	
Uttale ved:	Innovasjon Norge (IN) (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal)
Om strategien:	<p>IN finn utkastet informativt, faktabasert og beskrivande for cruisenæringa i Vestlandsregionen. Cruise skal og må bidra til lokal verdiskaping utan at det går på bekostning av miljømessige eller sosiale forhold.</p> <p>Det er utfordrande å lage ein geografisk betinga strategi, som skal seie noko til for så vidt ulike cruisedestinasjonar. IN meiner utkastet ber preg av større fokus på utfordringar enn mogelegheiter knytt til cruisetrafikken. Det er lagt stor vekt på situasjonsbeskrivelsen og forholdsvis lite på sjølve strategidelen.</p> <p>Cruiseturistar sitt forbruk må sjåast i samanheng med tida dei brukar på land, når ein vurderer cruisenæringa si verdiskaping opp mot andre typar reiseliv. Vestlandet sin høge marknadsdel for cruise betyr at næringa er ekstra viktig for mange aktørar i regionen. Å få fleire reiarlag/skip til å velje hamner i Vestlandsregionen som snuhamner er ikkje berre viktig for hamna det gjeld, men vil også ha ein tilleggseffekt for andre hamner.</p> <p>Dersom Norge som turistdestinasjon skal heve seg til eit internasjonalt konkurransedyktig nivå, må kvaliteten og tilbodet på delar av dei tilrettelegte reiselivsopplevingane hevast betydeleg. Dette vil kreve ein langsiktig modell for fellesgodefinansiering, som blir oppfatta som rettferdig, tilpassingsdyktig, gir nok finansiering til å gi ein reell effekt, er enkel og effektiv, er føreseieleg og langsiktig. Ein rettferdig modell må inkludere alle segment.</p> <p>Det må tydeleggjerast om utfordringane og ansvarsområda i strategidokumentet er lokale, regionale eller nasjonale.</p>
Tilråding	<p>Det er viktig at ein på destinasjonsnivå ser besøkstala samla, og ikkje kvar for seg eller berre ei side av det.</p> <p>Mange personar på eitt område stiller krav til ein velutvikla infrastruktur og logistikklysingar. Eit styringsverktøy for cruisetrafikken kunne t.d. være eit «slot system» tilsvarande det som blir nytta i luftfart. Eit anna alternativ er «prisdifferensiering/rushtidsavgift», for å styre trafikken i tid og rom. Dette skal være i bruk i nokre hamner allereie.</p> <p>Når det gjeld landstraum må det gjerast ei kost/nytte vurdering i tillegg til at det må arbeidast internasjonalt, både med hamner og reiarlaga for å finne felles gode løysingar. LNG verkar å være det som blir mest vektlagt for nybygg p.t. Ny kunnskap og fakta på miljøsida er nødvendig.</p> <p>Påstanden om at hovudårsaka til at cruiseturistar brukar mindre pengar i land på reisa si enn landbaserte, er at dei ikkje bur på hotell, er feil og må rettast opp. Årsaka til skilnaden i forbruk er at landbaserte turistar i gjennomsnitt har eit betydeleg lengre opphald i Norge enn dei som kjem via cruiseskip.</p> <p>IN er samde i at ein må fokusere på omsetning og resultat, i staden for talet på anløp og passasjerar. IN meiner at eit godt samarbeid mellom primært hamn og destinasjonsselskap er ein føresetnad for å lukkast på lang sikt.</p>

14 – Fjordhagen AS

Innspel	
Uttale ved:	Fjordhagen AS, v/Terese Jemtegård Moen
Om strategien:	<p>Fjordhagen har gjennomført ein forstudie for etablering av landstraum i Valldal og sender denne rapporten inn som ei supplering og eit innspel til cruisestrategien.</p> <p>Ein delrapport frå Mørenett av nett-tilknytning landstraum i Valldal blir også sendt inn.</p>
Tilråding	

15 – Statens vegvesen

Innspel	
Uttale ved:	Statens vegvesen
Om strategien:	<p>Det er positivt at Vestlandsfylka samarbeider med omsyn til reiselivsnæringa.</p> <p>Når det gjeld vekst og sesongutvikling vil det kunne få som innverknad at det for nokre stader blir vanskelegare å overhalde lovbestemte grenseverdier i forureiningsforskrifta. Byar som Bergen og Stavanger har tidvis hatt dagar med høgare konsentrasjon av NO2 enn lovleg.</p> <p>Det synes derfor viktig at ein arbeider for tydelegare regelverk, og tek det i bruk. I alle høve inntil næringa forureinar mindre, t.d. bruk av LNG eller landsstraum er etablert.</p> <p>Legg merke til at å arbeide for fleire snuhamnanløp i regionen kan bety ein ikkje uvesentleg auke også i fly- og landbasert trafikk. Her er det viktig å sjå til at naudsynt trafikkapasitet er realistisk å få til.</p>
Tilråding	<p>Ein viser til at lovavdelinga i Justisdepartementet i brev av 24.04.2015 har vurdert om hamneeigar med heimel i § 39 kan avvise fartøy frå kai i periodar med dårleg luftkvalitet, eller om det er behov for ein ny lovheimel. Det er naturleg å vise til denne vurderinga.</p> <p>Cruisenæringa er internasjonal og styrt av næringa sjølv, men samanliknar sjølv sagt regelverk, hamnevilkår og tilbod i ulike land. Det kunne vore interessant om strategidokumentet omtala korleis andre europeiske land set krav til næringa av forureiningsomsyn, eller om det blir nytta statlege eller regionale avgifter for å regulere næringa. Har dei nordiske landa til dømes dei same utfordringane?</p> <p>Vi føreslår at det kan være eit delmål knytt til miljø, ved å leggje til rette for at turistane i størst mogeleg grad tek i bruk miljøvenlege transportformer.</p>

16 – Visit Flåm

Innspel	
Uttale ved:	Flåm AS
Om strategien:	<p>Det er svært positivt at den innkommande cruiseindustrien no får meir merksemd og vi ser det arbeidet som er lagt ned i utkastet til strategien.</p> <p>Flåm AS har levert det same innspelsdokumentet som Cruise Norway, med enkelte justeringar:</p> <p>Flåm har ikkje tatt noko avgjerd om at det er ynskjeleg med cruisefrie dagar, men enkeltpersonar kan ha gått ut i media og fått dekning for sine synspunkt.</p> <p>I tillegg til eigne anløp har Flåm cruisegjestar som kjem frå skip som ligg i Bergen, Vik, Ulvik og Eidfjord.</p> <p>Sesongutviding og cruisetrafikk på heilårs basis er ynskjeleg og vi har eit stort potensiale for vekst ut over noverande sesong som er frå mars til september.</p> <p>Vi får inntrykk av at utgangspunktet for utkastet er at cruisetrafikken er eit problem for regionen framfor ein muligheit. Flåm har nok fått sin dose med negativ omtale, men dette gjeld ikkje for alle dei andre 16 cruisehamnene på Vestlandet.</p>
Tilråding	<p>Som hamn og reisemål er det Flåm som best kjenner sin destinasjon og som er best eigna til å setje inn nødvendige tiltak og retningslinjer for cruisetrafikken ved behov. Tilgangen på plassar på Flåmsbana fungerer også som ein naturleg regulator for cruiseskipa.</p> <p>Ein felles cruisestrategi for Vestlandsregionen vil ha liten eller ingen praktisk verdi. Vi ynskjer derimot at den innkommande cruiseindustrien i sterkare grad blir inkludert og tatt omsyn til i generelle reiselivsstrategiar og at alle innkomande turistsegment blir sett i samanheng og ikkje separat.</p>

17 – Stavanger havn

Innspel	
Uttale ved:	Stavanger havn
Om strategien:	<p>Det er positivt at fylkeskommunen no engasjerer seg meir i cruisetrafikken til fylket.</p> <p>Høyringsinnspela er knytt til trengsel, trafikkspreiing, miljø, verdiskaping og opplevingskvalitet. Innspela er drøfta mellom hamn, kommune, destinasjonsselskap og Greater Stavanger og det er derfor også samanfall i enkelte innspel frå desse føretaka.</p> <p>Trengsel har ikkje samanheng med talet på skip til kai, men kor store skipa er og kor mange passasjerar dei har med. Det er også avgjerande kor lenge skipa ligg til kai, og dermed kor travelt passasjerane får det i land.</p> <p>I vår region går tendensen bort frå korte anløp og mot lengre opphald, som gir eit langt betre grunnlag for å spreie trafikken. Erfaring frå eigen region er at hamn og kommune saman kan regulere dette på ein god måte.</p> <p>Det er eit stort behov for enda betre kunnskap om cruisebransjen sitt potensiale for å minke miljøavtrykka dei store skipa og mange gjestane set. Det er langt frå sikkert at landstraum totalt sett er den mest berekraftige løysinga. Bruk av LNG er eit godt alternativ og gir også store muligheiter for det regionale næringslivet. Ein av verdas leiande LNG produsentar ligg i Risavika i Sola kommune.</p> <p>Det er behov for ei tydelegare synleggjering av verdiskapinga, ikkje minst i lys av at undersøkingar viser at cruisegjestar brukar mindre enn dei hadde forventa.</p> <p>Ein tilleggsverdi av snuhamn er at dette vil styrke grunnlaget for å oppretthalde direkte flyruter til den lokale flyplassen, og hjelpe til å opprette nye, til styrke for fastbuande og næringslivet elles i regionen.</p> <p>Det har vore ein framvekst av utfluktstilbod i regionen med guidar utan lokal tilknytning og same lokale opplæring som tidlegare. Det er enda uvisst korleis dette vil påverke gjestane sine opplevingar og tilbakemeldingar til reiarlaga.</p>
Tilråding	<p>Dei fire fylkeskommunane kan setje inn ressursar på å samle best mulig oversikt over dei mest anvendelege løysingane i hamnene og om kvar den beste kunnskapen om miljøspørsmål finst.</p> <p>Betre og meir anvendeleg dokumentasjon av verdiskapinga som skjer vil kunne betre innteninga for fleire (verdiskaping). Det bør også utviklast meir kompetanse i regionen på kva som kan gi cruisegjestane enda betre opplevingar, og auke muligheita for at dei brukar meir pengar.</p> <p>Vestlandsrådet bør vurdere om det skal stillast krav til føretak som tilbyr guidetenester, t.d. eit «godkjenningsmerke» tilsvarande det som blir nytta i matindustrien ovanfor forbrukarar.</p>

	Enkelte stader som har store mengder cruisegjestar på besøk har bruk for ein betre lokal infrastruktur. Dette kan være toalett, snu- og parkeplassar for bussar, samt det visuelle inntrykket som møter gjestane.
--	---

18 – Molde og Romsdal Havn

Innspel	
Uttale ved:	Molde og Romsdal Havn IKS
Om strategien:	<p>Molde og Romsdal Havn IKS har gått gjennom utkastet og vurderer ei rekkje av punkta som interessante og relevante.</p> <p>Vi an ser ikkje ei dobling i talet på passasjerar fram mot 2041 som realistisk, og vil peike på at kapasiteten i Europa blir forventa å være stabil, med noko auke i åra som kjem.</p> <p>Molde og Romsdal hamn praktiserer ikkje å leggje opp til dagar utan anløp, men prioriterer heller ei jamn spreing i talet på anløp då dette gir best vilkår for ei stabil inntening for dei landbaserte tilbydarane. Det gir også cruisegjestane den beste opplevinga. Trengsel er ikkje ei utfordring i Molde, Åndalsnes eller Eresfjord.</p> <p>Molde og Romsdal Havn ynskjer å oppnå lokal verdiskaping, men meiner at dei destinasjonsavgift ikkje er vegen å gå. Ei slik avgift vil avgrense cruisetrafikken, i staden for å leggje til rette. Dette vil bety tapte inntekter for kommersielle aktørar på land.</p> <p>God landbasert infrastruktur, inkludert tilgang på bussar og kvalifiserte guidar set avgrensingar for cruisetrafikken. Kapasiteten på busstransport er ei utfordring for sesongforlenging, då anløpa gjerne kolliderer med skuletransport. I tillegg kjem vinterstengte vegar og attraksjonar som t.d. Trollstigen.</p>
Tilråding	<p>Vi stiller spørsmål ved behovet og verdien av ein samla cruisestrategi for Vestlandsregionen. Hamnene er svært ulike og det er derfor vanskeleg å regulere og setje grenser for videreutviklinga av cruiseturismen. Hamnene må sjølv styre trafikken slik at cruiseturismen blir handtert på best mogeleg måte og blir oppfatta som positivt for lokalsamfunnet.</p> <p>Molde og Romsdal Havn er i dag involvert i Cruise Norway og Cruise Norway (som står for ein samla profilering av norskekysten). Dei norske hamnene er svært engasjert i Cruise Norway og vi meiner det slik sett eksisterer ein nasjonal strategi og organisering retta mot verdsmarknaden. Ei vidareutvikling av dette arbeidet bør skje via Cruise Norway, som er eit anerkjent nettverk som reiarlag, agentar og andre har eit etablert og godt forhold til.</p> <p>Vi tilrår at arbeidet ein samla cruisestrategi for Vestlandsregionen blir avslutta.</p>

19 – Destinasjon Geirangerfjord

Innspel	
Uttale ved:	Destinasjon Geirangerfjord
Om strategien:	<p>Utkastet er eit fylldig strategidokument med mykje bakgrunnsstoff der dei fleste kjente problemstillingar bli omtala og statistikkar, trender og prognosar presentert. Ein kan konkludere med at dokumentet er eit godt tenleg førstegenerasjons strategidokument for cruise for Vestlandsregionen. Ein er også samd i at det er rett å få cruise innarbeidd som ein del av den generelle reiselivsstrategien for Norge.</p> <p>Geiranger kan være eit godt modellområde for strategimålet «utvikle ein modell for heilskapleg reisemålsutvikling av infrastruktur og marknadstilpassa produktutvikling».</p> <p>Verdsarvområdet Vestnorsk fjordlandskap med Geirangerfjorden og Nærøyfjorden blir omtala som særleg sårbare område som må utviklast slik at ein ikkje reduserer den unike posisjonen desse områda har i internasjonal samanheng.</p> <p>Dokumentet nemner ikkje anbodsprinsippet for cruiseanløp som m.a. er innført for Glacier Bay i Alaska, der dei reiarlaga som tilbyr den beste miljøpakken får tilslaget for anløp i ein 10-årsperiode. Kunne dette vere noko for heile Vestlandsregionen?</p>
Tilråding	<p>Kapittel 12 bør endre overskrift til Suksessfaktorar e.l. for å unngå forvirring med Kap 14 der ein finn mål og strategiar som er tilrådingar for å lukkast.</p> <p>Dokumentet kunne med fordel ha omtala kapasiteten i dagens infrastruktur nærare, og sett på aktuelle flaskehalsar i så måte ut frå forventet vekst. Det hadde vore ei føremon om ein var meir presis i forhold til kva ein legg i omgrepet «infrastruktur». Fleire kaiar/hamner? Betre vegar? Anna?</p>

20 - Bellona

Innspel	
Uttale ved:	Bellona
Om strategien:	<p>Bellona vil innleiingsvis rose fylkeskommunane som har tatt initiativet til å få utarbeida ein samla strategi for cruiseaktiviteten på Vestlandet.</p> <p>Strategiutkastet seier lite om miljø og klimaavtrykket til næringa, om det er eit problem eller ikkje, langt mindre korleis det kan forbetrast.</p> <p>Også cruisenæringa må ta inn over seg det aukande fokuset på klima og miljø, og ta sin del av ansvaret for Norge sine plikter i høve til å redusere utslepp av klimagassar med 40 % innan 2030.</p> <p>Det er eit stort paradoks at turistaktiviteten i verdas kulturarvomsråde medfører ein reduksjon av verdien på dei kvalitetane som har gitt området denne statusen.</p> <p>Det er ingen grunn til å vente med å setje i verk miljøtiltak medan ein ventar på nye tall, sjølv rapporten frå Vestlandsforskning det blir vist til er 5 år gamal.</p> <p>Konkrete forslag til tiltak for utslepp glimrar med sitt fråvær. Debatten om behovet for landstraum er for lengst over og spørsmålet er berre kven som skal betale rekninga.</p> <p>Norske fjordar bør kunne behalde og styrke sin status som eksklusivt reisemål gjennom auka miljøfokus.</p> <p>Eit anna viktig element ved cruiseskipa er trafikken med bussar og bilar, eller for så vidt også «fjordcruise» med mindre fartøy/gamle ferjer som cruiseturistane genererer.</p> <p>Vi veit at teknologien er tilgjengeleg, og kommersielle aktørar er klare til å gjere dei nødvendige investeringane. Det er opp til politikarane å syte for dei nødvendige rammevilkåra for å få dette skikkeleg i gang.</p>
Tilråding	<p>Konkrete tiltak som burde vore diskutert er til dømes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krav om landstraum i alle cruisehamner og krav til skipa som kjem om at dei kan kople seg til • Krav til utslepp av svovel også utanfor ECA området • Utvikle «fjordcruise» aktiviteten til lågutslepp eller nullutslepp løysingar tilsvarande som for bilferjene • «Elbil-strategi» for bussar og anna sightseeing aktivitet

21 - Reisemål Hardangerfjord

Innspel	
Uttale ved:	Reisemål Hardanger Fjord AS
Om strategien:	<p>Finansdepartementet bør oppmodas til å utgreie konsekvensar av ei nasjonal miljøavgift per passasjer på cruiseskip med anløp i Norge. Ei slik utgreiing må beskrive tilsvarande ordningar andre stader i verda, og analyser verknad på overføring frå cruisebasert turisme til landbasert turisme og andre samfunnsøkonomiske konsekvensar av ei slik miljøavgift.</p> <p>Det blir presisert at rett namn på Carnival Corporations er Carnival Corporation & plc. Selskapet hadde i 2014 eit resultat på 1,5 milliardar dollar, er registrert i Panama og i følgje årsmeldinga til selskapet betaler dei ikkje skatt av overskotet nokon plass i verda.</p> <p>Ei fast avgift per passasjer per hamn vil føre til redusert cruisetrafikk. For dyre cruise vil dette ha relativt mindre å seie enn for billige cruise. Det er truleg at talet på billige cruise til Norge vil gå ned, medan effekten for dyre cruise vil være mindre. Ein vil derfor få ein høgare del av betalingsvillige cruiseturistar.</p> <p>Då dei globale oljekonserna fann olje i Nordsjøen på slutten av 60-talet vart dei møtt med eit norsk lovverk og skatteregime som ikkje fanst nokon annan plass i verda. På same vis kan ein tenkje seg at ei global cruisenæring må relatere seg til eit norsk regime som tek vare på naturressursane langs kysten vår. Urørt natur som kan opplevast som «ekte» er eit knappheitsgode, og tilgangen på slike gode vil truleg bli redusert i Europa og globalt i åra framover. I dag er dette gratis å nytte for cruisereiarlaga, samstundes som miljøkostnaden truleg blir overført 100 % til Norge.</p>
Tilråding	<p>I Cruisestrategien for Vestlandsregionen 2016-2020 må det komme klart fram at innføring av ei miljøavgift per passasjer på cruiseskipa er eit samfunnsøkonomisk effektivt tiltak i høve reduksjon av problemet med «people pollution» eller trengsel på land.</p> <p>Regulering av cruiseturisme til Norge er ei nasjonal oppgåve. Ein kan oppnå ei effektiv regulering av cruisetrafikken til Norge med eit statleg avgift per passasjer per hamn. Med dette vil ein oppnå: Mindre press på hamnene og å oppretthalde konkurransen mellom hamnene, større del av cruisepassasjerar til Norge som har råd og lyst til å bruke pengar på land, mindre lokal miljøbelastning, mindre trengsel (people pollution), delvis overføring frå cruiseturisme til landbasert turisme, styring av Norge som ein attraktiv destinasjon.</p> <p>Sett frå kundens perspektiv er cruiseferie til Norge eit alternativ til andre landbaserte reiser. Det må greiast ut korleis dette har verka inn på overføring frå landbasert turisme til cruisebasert turisme. Ei slik utgreiing kan vere eit delprosjekt i arbeidet med analyse av innføring av ei miljøavgift per passasjer som kjem med cruiseskip til Norge.</p> <p>Strategien bør innehalde talfesta betraktningar om overføring frå landbasert reiseliv til cruise som skuldast ulike rammevilkår (og dermed prisforskjellar) for dei to alternativa. Døme kan t.d. hentast frå Tyskland.</p>

22 – Destinasjon Haugesund og Haugalandet

Innspel	
Uttale ved:	Destinasjon Haugesund og Haugalandet
Om strategien:	<p>Destinasjon Haugesund og Haugalandet, saman med Karmsund Havn ivaretek cruisesatsinga på Haugalandet. Destinasjon Haugesund og Haugalandet er regionen sitt marknadsføringsselskap, og ivaretek kommunane og reiselivsaktørane sine interesser i høve til alle marknader (cruise og landbasert turisme).</p> <p>Vi ser det som positivt at Vestlandsrådet engasjerer seg i cruisesegmentet, som er spesielt veksende for Haugesund og Haugalandet. Vi ser utviklinga som udelte positiv for byen og regionen, også målt opp mot verdier som er knytt til den landbaserte turismen.</p> <p>Haugesund har ei cruisehamn med plass til eitt skip om gangen, og trafikken spreier seg såleis av seg sjølv over dei dagane der det er ledig plass i hamna.</p> <p>Forutan den direkte verdiskapinga ved anløp, må ein også sjå på verdien all marknadsføringa av dei enkelte destinasjonane som blir gjort av reiarlaga, samt verdien som produktutviklinga knytt til cruise gjer for den landbaserte turismen.</p> <p>Haugesund tilbyr utflukter med guidar som er opplært og autorisert i høve til Norges Guideforbund sin standard. Leveransen frå guidane er svært viktig, og dette tilbodet bør styrkast ytterlegare.</p> <p>Når det gjeld utslepp til luft frå cruisetrafikken er det behov for å skaffe betre kunnskap om cruiseindustrien sitt potensiale for å minke dei miljøavtrykka store skip og mange gjestar set. Mesteparten av utsleppa knytt til skipsfart skjer til sjøs.</p> <p>Destinasjon Haugesund og Haugalandet stiller seg elles bak interesseorganisasjonen Cruise Norway sin høyringsuttale. Haugesund kommune blir orientert om uttalen. Karmsund Havn stiller seg bak uttalen.</p>
Tilråding	<p>Staten bør utforme eit framtidsretta regelverk for cruisetrafikken, som på sikt reduserer klima-avtrykket frå næringa, både til sjøs og ved landliggje. Vi stiller oss positive til utgreiing av utsleppsreducerande tiltak.</p> <p>Vi meiner den føreslåtte strategien ikkje tar nok omsyn til skilnadene mellom destinasjonar som har trafikkhamner, bymessig infrastruktur og mindre lokalsamfunn. Utfordringane og mulighetene er ulike mellom desse to «ytterpunktta» og bør følgjast opp som separate prosessar.</p> <p>Vi meiner samordning på tvers av dei fire fylka vil fungere best som eit forum for erfaringsutveksling og utvikling av beste praksis, heller enn sentralisert koordinering av aktivitetar og tiltak.</p>

23 – Rauma kommune

Innspel	
Uttale ved:	Rauma kommune v/Formannskapet
Om strategien:	<p>Rauma kommune med cruisehamna Åndalsnes finn forslaget til cruisesstrategi for Vestlandet interessant og relevant.</p> <p>Åndalsnes er dei av ei store cruisehamnene på Vestlandet.</p> <p>Cruiseturismen er i vekst og har mange muligheter, men styringa av utvikling frå det offentlege og den landbaserte delen av reiselivsnæringa er for fragmentert og tilfeldig. Få eller ingen hamner, kommunar eller destinasjonsselskap set krav til cruisereiarlaga når det gjeld miljø eller økonomisk bidrag til den infrastrukturen som møter passasjerane på land, eller til lokal verdiskaping.</p>
Tilråding	<p>Vi vil særleg løfte fram desse tre punkta for vidare arbeid:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Ein nasjonal strategi og organisering av næringa retta mot verdsmarknaden b) Auka lønsemd i den landbaserte delen av cruiseverksemda, der cruiseturisme i større grad «legg att pengar i land» både til kommersielle aktørar, og i form av ei destinasjonsavgift c) Tydelege og samordna miljøkrav til cruisetrafikken <p>Rauma formannskap oppfordrar eige reiselivsselskap (Visit Nordmøre og Romsdal) og hamneselskapet Molde og Romsdal hamn til å aktivt arbeide for å utvikle cruisenæringa i samsvar med dei tre mulighetene som det er peikt på over.</p>

24 – Vestnorsk fjordlandskap

Innspel	
Uttale ved:	<p>Vestnorsk fjordlandskap</p> <p>Vestnorsk fjordlandskap vart innskrive i UNESCO si verdsarvliste i juli 2005 som Norge si fyrste, og til no einaste naturarv. Verdsarvstatusen er fyrst og fremst tufta på geologi og geologiske prosessar over millionar av år, men busetnad og menneskeleg aktivitet i fortid og notid tilfører naturlandskapet ein kulturell dimensjon som utfyller og forsterkar statusen.</p>
Om strategien:	<p>Initiativet med å utvikle ein felles cruisestrategi for Vestlandet vert helsa velkommen! Dette er eit svært bra initiativ, spesielt sidan strategien skal dekkje heile Vestlandet. Ein meir heilskapleg politikk på dette feltet har vore eit sagn i mange år.</p> <p>Cruiseindustrien er ein internasjonal industri som strekkjer seg over store område og kontinent, så heilskapleg politikk som dekkjer eit stort geografisk område er heilt nødvendig.</p> <p>Det er viktig at ein 1. generasjons cruisestrategi set mål om rask rulling – helst innan 2 år etter vedtak. Likeeins er det viktig med eit handlingsprogram som konkretiserer innsats og tiltak for å nå delmåla.</p> <p>Reiselivet er av UNESCO vurdert som største trussel mot verdsarven verda over, men er også største mogelegheit for verdiskaping i og inntil verdsarvområde. Cruiseindustrien er og vil være viktig for verdiskapinga i regionen.</p> <p>Effekten av cruiseturismen, både direkte og indirekte, vert naturlegvis opplevd svært ulikt om ein er i ein by eller i ei relativt lita bygd.</p>
Tilråding	<p>Tolegrensar for natur og samfunn er eit stikkord og tema som vi vil tilrå vert mykje tydelegare omtalt i delmål og strategiar.</p> <p>Både med grunnlag i venta vekst og medviten tru på eigne kvalitetar må vi ta ei mykje tydelegare rolle i å styre utviklinga i ynskt lei. Reiarlag og operatørar skal framleis være gode samarbeidsdpartar, men ikkje ha regien.</p> <p>Vi er i utgangspunktet samde i at ein skal greie ut/arbeide for nasjonale ordningar, men skal det bli meir enn ord og tankar lyt ein ta ein posisjon, tore å byrje ein stad for å komme i gang, prøve ut og erfare. Start difor i verdsarvfjordane men ha nasjonale ordningar som ambisjon og målsetting.</p> <p>Det ligg vel til rette for å nytte Geirangerfjorden og Aurlands-/Nærøyfjorden som pilotar.</p>

25 – NHO Reiseliv Vest-Norge

Innspel	
Uttale ved:	NHO Reiseliv Vest-Norge
Om strategien:	<p>Strategidokumentet gir ei svært god innføring i cruisenæringa både globalt og på Vestlandet, då dei første 40 sidene handlar om dette. På dei siste 4 sidene finn ein sjølv strategien for 2016-2020.</p> <p>Totalt sett finn NHO Reiseliv Vest dokumentet lite konkret i høve til kva som skal gjerast for å nå målet definert i strategiutkastet.</p> <p>Regulering av cruiseturismen til Norge er ei nasjonal oppgåve. Vi meiner det kan være mulig å oppnå ei effektiv regulering av cruisetrafikken til Norge med ei statleg avgift per passasjer per havn.</p>
Tilråding	<p>Det viktigaste punktet vi meiner ein cruisestrategi for Vestlandet bør være mykje meir konkret på er <i>regulering av cruiseturismen</i>, då det er dette dei fleste utfordringane med cruise handlar om.</p> <p>NHO Reiseliv Vest Norge meiner strategien må være tydelegare på at ei mogeleg statleg avgift må utreiast.</p>

26 – Vågsøy kommune

Innspel	
Uttale ved:	Vågsøy kommune v/ordførar
Om strategien:	Dokumentet Cruisestrategi for Vestlandsregionen blei diskutert i Vågsøy formannskap i møte 12.05.216, og ein er samd i dei strategiane som ligg i planen.
Tilråding	Formannskapet vil understreke viktigheita av å byggje opp cruisenæring også på kysten der ein kan nytte utbygd infrastruktur i eksisterande kai-anlegg. Formannskapet vil også vise til det potensialet som ligg i ei realisering av Stad skipstunnel.

27 – Norsk hotellhøgskole

Innspel	
Uttale ved:	Norsk hotellhøgskole
Om strategien:	<p>Strategidokumentet dekkjer etter vår meining dei vesentlege utfordringane knytt til lønsemd og berekraft som bør være dei viktigaste berebjelkane for utforming av strategien.</p> <p>Sjølv om meldinga er omfattande, manglar ho likevel ein sterkare profiteringsprofil om kva som er viktigast. For næringsmessig utbytte frå cruise i destinasjonen er muligheitene for å oppnå vesentleg vekst i landbasert trafikk heilt sentralt.</p> <p>Vidare er det lite diskusjon om den potensielle konkurransevridande effekten cruisetrafikken kan ha ovanfor segment av landbaserte reiselivsbedrifter innafor m.a. landbasert transport, overnattings og serveringstilbod. Kostandsnivået for internasjonale cruiseskip vil generelt være lågare enn for verksemdar registrert i Norge. Dette skulast m.a. lønnsnivået, innkjøp, tenester og skattetrykk av eit lågare nivå. Det store cruisevolumet vil føre til at konkurransen blir merka blant ein del norske aktørar gjennom redusert lønsemd.</p> <p>Som i alle typar næringar i Norge der utanlandske aktørar får tilgang til verdifulle norske ressursar vil det være naturleg med ein slik diskusjon om monetære bidrag. Vi er tilhengarar av destinasjonsbidrag.</p> <p>Hensikta med destinasjonsbidrag må være å auke den totale verdiskapinga for Vestlandet og Norge som heilskap,. Samtidig som langsiktig utvikling av destinasjonen er berekraftig. Vi er samde i at destinasjonsavgift bør være nasjonal for å unngå konkurransevriding.</p>
Tilråding	<p>Det verkar unødvendig å forankre diskusjonen om eit destinasjonsbidrag til dei føreslått 150 NOK per passasjer. Vi er kritiske til kva som er meint med <i>utgreiing av destinasjonsbidrag</i>. Det vil i utgangspunktet være vanskelig å få gode estimat på etterspørselseffekten av destinasjonsbidrag på cruisetrafikken.</p> <p>Ein må uansett diskutere storleiken på eit destinasjonsbidrag og kva dette skal brukast til, og korleis ein skal justere destinasjonsbidraget dersom effekten ikkje er optimal.</p>