



## Cruisedestinasjoner uten cruiseturisme – innbyggeres opplevelser

*Intervju med representanter for innbyggere*

**Anna Maria Urbaniak-Brekke og Agnes Brudvik Engeset**

<b>Tittel</b> Cruisedestinasjoner uten cruiseturisme – innbyggers opplevelser	<b>Dato</b> 21.04.2021 <b>Gradering</b> Open <b>Tal sider</b> 2222
<b>Undertittel</b> NOTAT 3. Intervju med representanter for innbyggere	
<b>Prosjekttittel</b> Effekter fra COVID 19 på cruiseturisme til Vestlandet (ECOVET)	<b>Prosjektnummer</b> 6559
<b>Forskarar</b> Anna Maria Urbaniak-Brekke og Agnes Brudvik Engeset	<b>Prosjektansvarleg</b> Stefan Gössling
<b>Oppdragsgiver</b> Regionalt Forskingsfond Vestland	<b>Emneord</b> Cruise, covid-19, opplevelser
<b>Sammendrag</b>	
<p>Små bygder på Vestlandet som vanligvis tar imot cruiseskip, har hatt en annerledes sommer i 2020. Også byer med cruisehavn har vært nesten uten anløp. Nå ønsker Vestlandsforskning å finne ut hvordan innbyggerne opplevde at cruiseturistene uteble. Denne rapporten handler om en av flere arbeidspakker i prosjektet, og er en undersøkelse med både kvantitative og kvalitative spørsmål gjennomført blant innbyggere fra ti ulike destinasjoner: Bergen, Eidfjord, Flåm, Geiranger, Haugesund, Hellesylt, Nordfjordeid, Olden, Stavanger og Ålesund.</p> <p>Resultatet viser at respondentene opplever flere positive og negative sider ved fravær av cruiseturismen. Blant de positive er mindre støy, forurensing og trengsel nevnt oftest, mens de negative knytter seg til nedgangen i omsetning for næringslivet og følelsen av mindre «liv» i byen/bygden. Flere respondenter rapporterer om behov for reduksjon av cruisetrafikken og omstilling i reiselivet, samtidig som de gir uttrykk for cruise-tradisjoner på Vestlandet. Det finnes interessante forskjeller i opplevelser til innbyggere fra byer og bygder, samt knyttet alderen til de som deltok i spørreundersøkelsen.</p> <p>Undersøkelsen er del av et større forskningsprosjekt, ECOVET (Effekter fra covid-19 på cruiseturisme til Vestlandet), der målet er å kartlegge følgene av en sommer uten cruiseturister.</p>	
<b>Utgjevar</b>	
Vestlandsforskning, Postboks 163, 6851 Sogndal	

© Vestlandsforskning 2021

Foto: Unsplash

## Innhold

Bakgrunn	4
Metode	4
Utvalg	5
Forberedelse til feltarbeidet	6
Innsamling	8
Grounded Theory	9
Resultater	9
Reduksjon	9
Omstilling	12
Identitet	14
Haugesund	16
2020 - et spesielt år	18
Diskusjon	18
Konklusjoner	19
Referanser	20

## Bakgrunn

På grunn av koronapandemien har reising over hele verden blitt redusert til minimum, noe som har rammet den norske reiselivsnæringen hardt. Cruisenæringen er blant de aktørene som har opplevd store konsekvenser ikke bare i året 2020, men også i 2021, som heller ikke var et vanlig år for reiselivet. Forskningsprosjektet *Effekter fra covid-19 på cruiseturisme til Vestlandet* (ECOVET) kartlegger effekter av den kraftige reduksjonen i cruiseturisme for Vestlandet. Vi benyttet situasjonen i 2020 og begynnelsen av 2021 som et «laboratorium» og undersøkte den nye situasjonen som oppstod på grunn av covid-19 og ikke fantes tidligere.

Som nevnt i det første notatet publisert høsten 2020, har forskerne fra Vestlandsforskning og de tre fylkeskommunene Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal arbeidet for å kartlegge konsekvenser i sammenheng med tre pilarer for bærekraft: (1) Hvilke økonomiske følger har bortfallet av cruiseturisme i 2020, dvs. hvor stort er inntektstapet? (2) Hvordan er utslippene i løpet av en sesong med redusert cruiseturisme? (3) Hvordan reagerer innbyggerne på typiske turiststeder på fraværet av cruiseturister?

Dette er det andre notatet som beskriver funn fra arbeidspakke 2: hvordan lokalbefolkningen opplevde fraværet av cruiseskip. Vi ville vite om lokalbefolkningen opplevde positive eller negative sider ved cruiseturismens fravær sommeren 2020, kort sagt hvordan de opplevde det med tanke på sosiale eller miljømessige aspekter. Vi fokuserte ikke på økonomi, ettersom dette temaet dekkes av en annen del av prosjektet.

Det første notatet fra denne arbeidspakken handlet om resultater fra en nettbasert, kvantitativ studie, der et spørreskjema ble distribuert blant innbyggere i 10 rurale og urbane cruisedestinasjoner på Vestlandet: Bergen, Eidfjord, Flåm, Geiranger, Haugesund, Hellesylt, Nordfjordeid, Olden, Stavanger og Ålesund. I dette notatet supplerer vi resultatene med funn fra oppfølgende kvalitative intervju, som tok utgangspunkt i svarene fra spørreundersøkelsen. Intervjuene ble gjennomført med innbyggere i Aurland/Flåm, Bergen, Geiranger og Haugesund.

## Metode

Kvalitative intervju ble gjennomført med utvalgte representanter for innbyggere i fire destinasjoner: Aurland/Flåm, Bergen, Geiranger og Haugesund. Muligheten for å gjennomføre denne type studie ble varslet i det første notatet, siden et spørreskjema kan gi oss et stort antall svar, men gir ikke anledning til å gå i dybden på svarene. Formålet med de kvalitative intervjuene var å samle inn data som gjør det mulig å forstå et fenomen bedre. Med andre ord svarer den kvalitative metoden på spørsmålene «hva?», «hvorfor?» og «hvordan?», men ikke «hvor mye?» (Kvale & Brinkmann, 2015). Det siste kjennetegner kvantitative undersøkelser.

Kvale og Brinkmann beskriver kvalitative forskningsintervju som et verktøy med formål om å *forstå sider ved intervjupersonens dagligliv, fra hans eller hennes eget perspektiv. Forskningsintervjuets struktur er likt den dagligdage samtalen, men som et profesjonelt intervju involverer det også en bestemt metode og spørreteknikk* (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 42). Kvalitative intervju, i en bred fenomenologisk tilnærming, er brukt som et forskningsverktøy og det respondenten sier er behandlet som en «rapport» om opplevelser. Noen tilnærminger ser mer på «hva» mennesker har opplevd, mens andre på «hvordan» de uttrykker seg gjennom intervjusituasjonen (Kvale & Brinkmann, 2015).

Åpne, individuelle intervjuer velges når relativt få enheter undersøkes, og når ønsket er å få en dyp og grundig beskrivelse av fenomenet. Åpenhet i dette tilfellet betyr spørsmål uten faste svaralternativer, men med en guide som inkluderer tema interessante for denne forskningen (mer under «Forberedelse

til feltarbeidet»). Slike intervju er vanligvis tidkrevende, særlig i etterarbeidet der forskeren går gjennom opptaket, transkriberer og systematiserer svar (Kvale & Brinkmann, 2015).

På grunn av koronasituasjonen, ble intervjuene gjennomført i form av digitale møter med enkelte respondenter eller telefonsamtaler. Ulempen med ikke-fysiske møter, i motsetning til fysiske møter, er at de fratrukker forskeren litt av muligheten til å observere kroppsspråket til respondenten, samt at respondenten kan være mer avslappet og fokusert på intervjuet. Imidlertid gjorde koronapandemien slike sammenkomster og reiser umulig. Det er derimot mange fordeler med digitale møter, bl.a. økonomiske og klima- og miljømessige, siden forskeren reiser ikke for å treffe respondenter. Også tidsperspektivet er annerledes, ettersom forskeren kan gjennomføre flere intervjuer med informanter fra ulike steder på en og samme dag. Takk være valg av digitale møter, ble denne studien gjennomført billigere, raskere og mer miljøvennlig.

I dette notatet bruker vi ordet «forsker» når vi snakker om personen som gjennomførte intervjuer på vegne av Vestlandsforskning. «Respondenter» viser til representanter for innbyggere. Valget av ordet «respondent» er ikke tilfeldig og skiller personen fra en «informant». Respondentintervjuet gjennomføres med personer som selv har erfaringer med fenomenet (selvopplevd), som er tilfellet her. Informantintervjuet gjennomføres derimot med personer som vet mye om fenomenet (eksperter) (Jacobsen, 2005).

## Utvalg

Utvalget av respondenter ble gjort på to nivåer: først ble fire av ti destinasjoner som deltok i den kvantitative studien valgt. Deretter ble potensielle respondenter utnevnt blant innbyggere av de fire stedene. Valget av Aurland/Flåm, Bergen, Geiranger og Haugesund er basert på antallet cruiseanløp til havnene i 2019 og resultater av den første delen av studien – den kvantitative spørreundersøkelsen. Bergen var den havnen i Norge som hadde flest cruiseanløp i 2019 (338). Samtidig fikk vi få svar på tidligere spørreundersøkelse relativt til antall innbyggere. Aurland/Flåm og Geiranger er de viktigste og største bygdehavnene på Vestlandet, med henholdsvis 157<sup>1</sup> og 217<sup>2</sup> cruiseanløp i 2019. Haugesund er en relativt ny cruisedestinasjon (i motsetning til de tre andre), og antallet svar på spørreundersøkelsen derfra var også lavt. I tillegg er det rapportert om tidligere studier fra bl.a. de tidligere nevnte destinasjonene, som sammen med resultatene presentert nedenfor kan gi et mer utfyllende bilde av situasjonen, og utgangspunkt for videre forskning (Nærings- og Handelsdepartementet, 2010; Innovasjon Norge, 2019; PWC, 2020).

Grunnlaget for valg av respondenter på det andre nivået var dannet av referansegruppen til ECOVET-prosjektet. Relevante representanter fra referansegruppen ble bedt om å foreslå mulige respondenter som samsvarte med denne beskrivelsen:

- representerer ulike innbyggergrupper (f.eks. eldre, unge)
- arbeider i ulike bransjer (reiseliv, cruise, andre typer næring ikke direkte knyttet til reiselivet)

Basert på denne karakteristikken ble 4 mulige respondenter fra hver destinasjon valgt ut og kontaktet. Videre brukte forskeren snøballmetoden, og spurte respondentene som ble intervjuet om andre personer de mener det vil være nyttig for prosjektet å snakke med. På denne måten ble en gruppe av til sammen 23 personer (6 fra Aurland/Flåm, 5 fra Geiranger, 8 fra Bergen, 4 fra Haugesund) kontaktet av forskeren. Fra de var det 18 (4 fra Aurland/Flåm, 4 fra Geiranger, 6 fra Bergen, 4 fra Haugesund) som svarte positivt på forespørselen og ble intervjuet mellom mars og mai 2021 (tabell 1). Antall gjennomførte intervjuer samsvarer med forslaget til Kvale og Brinkmann, om at det *i vanlige intervjuundersøkelser ligger på rundt 15 +/- 10*, men, som forfattere understreker, at *det er ofte en*

---

<sup>1</sup> Kystverket, <https://www.kystverket.no/Nyheter/2020/januar/stigende-trend-i-cruisetrafikken/>.

<sup>2</sup> Stranda Hamnevesen, <https://www.stranda-hamnevesen.no/>.

fordel å ha et mindre antall intervjuer i undersøkelsen og i stedet bruke mer tid på å forberede og analysere intervjuene (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 148). Utvalget ble definert med hjelp av *convenience sampling*, en metode som er veldig ofte brukt i forskningen, men med en kriterieliste som karakteriserte mulige respondenter (de representerer ulike samfunnsgrupper både i alder og yrke, og bor på ulike steder). Også snøballmetoden ble brukt (der en respondent anbefaler en annen) (Acharya, Prakash, Saxena, Nigam, 2013).

Utvalget ble avgrenset på denne måten på grunn av begrensningen i tid og budsjett til forprosjektet ECOVET. Ikke uten påvirkning var også samarbeidsviljen fra referansegruppens side, samt kommunikasjon med respondenter, som ikke alltid svarte på forespørselen eller brukte lang tid på å svare. Vi fikk imidlertid interessante resultater som er presentert nedenfor, og som gir et grunnlag for fremtidige studier og prosjekter.

Tabell 1. Respondenter.

Nr.	Destinasjon	Kjønn	Karakteristikk	Aldersgruppe
1	Aurland/Flåm	Mann	Kommunale myndigheter	60-70
2	Aurland/Flåm	Mann	Næringsliv	50-60
3	Aurland/Flåm	Mann	Eldreråd	70+
4	Aurland/Flåm	Mann	Idrettslag, reiseliv	60-70
5	Geiranger	Mann	Næringsliv, idrettslag	60-70
6	Geiranger	Kvinne	Eldre, omsorg	30-40
7	Geiranger	Kvinne	Næringsliv, reiseliv	40-50
8	Geiranger	Kvinne	Skole	50-60
9	Bergen	Mann	Reiseliv	40-50
10	Bergen	Mann	Næringsliv, cruise	50-60
11	Bergen	Mann	Velforening i sentrum, næringsliv	50-60
12	Bergen	Kvinne	Velforening i sentrum	50-60
13	Bergen	Mann	Velforening i sentrum, reiseliv, landbruk	50-60
14	Bergen	Kvinne	Velforening i sentrum	70+
15	Haugesund	Kvinne	Reiseliv	50-60
16	Haugesund	Mann	Reiseliv	50-60
17	Haugesund	Mann	Næringsliv i sentrum, folkehelse	50-60
18	Haugesund	Mann	Kommunestyret, næringsliv i sentrum	30-40

Det er viktig å understreke forskjeller i roller samfunnsrepresentanter har i bygder og byer. De to typene tettsteder har ulike typer lokalsamfunn og ulik størrelse. Det resulterer i ulike roller. For eksempel har små bygdesamfunn typisk ett eldreråd, ett næringsråd, ett idrettslag osv., mens byer til og med kan ha flere slike råd innenfor den samme bydelen. Når det gjelder Bergen, har vi derfor snakket med representanter for innbyggere fra Bergen sentrum og havneområdet, som er «nærmest» turist- og cruisetrafikken. Også i Haugesund intervjuet vi respondenter fra sentrum og steder som er mye besøkt av cruisegjester.

### Forberedelse til feltarbeidet

Forberedelsen til feltarbeidet startet med å utarbeide en intervjuguide. Guiden dannet et grunnlag for samtalen der spørsmålene var åpne, ikke antydte noe svar (hverken positivt eller negativt), og heller ikke begrenset svarene. På denne måten kunne respondentene, hvis de ville, fortelle om noe som spørsmålene ikke handlet direkte om, men som er knyttet til opplevelser av fravær av cruiseturismen. Ved opprettelse av intervjuguiden, ble følgende retningslinjer tatt i bruk:

1. Spørsmål bør være korte, tydelige og ikke ledende.
2. Støtte-spørsmål referer til funn fra spørreundersøkelsen.
3. Utdyping av svarene – når respondenter nevner noe som f.eks. er positivt eller negativt og ikke forklarer påstanden, spør vi «Hva mener du med ...?».

4. Forskjell mellom cruiseturismen og annen turisme – vi sørger for at respondenter klarer å isolere opplevelsen av cruiseturisme fra annen turisme ved å understreke forskjellen i løpet av samtalen.
5. Speiling – vi gjentar ordene eller setningene respondentene sier for å forsikre oss om at vi har forstått dem rett.

Under presenterer vi intervjuguiden vi brukte i de omtalte dialogmøtene.

## **INTERVJUGUIDE**

**INNLEDNING:** Vestlandsforskning gjennomfører prosjektet «Effekter fra Covid-19 på cruiseturisme til Vestlandet» i samarbeid med fylkeskommunene i Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland, støttet av en referansegruppe som inkluderer representanter fra cruisenæringen, havner og forskningsmiljø.

*I den forbindelse vil vi høre om opplevelser fra et år uten cruiseturismen i byer og bygder i Vest Norge. Vi ble anbefalt å kontakte deg av ..., siden du er en representant for ...*

*Du fikk en epost med samtykkeerklæringen på forhånd (en lenke). Kan du bekrefte at du har lest den og sendt dit samtykke inn? Hvis ikke kan du gjøre det nå?*

*Jeg vil ta opp denne samtalen, og lydopptaket blir slettet ved avslutningen av prosjektet.*

**Intervjuet tar ca. 30 min.**

1. *Hvor lenge har du bodd i ...?*
2. *Hvor bor du i forhold til havnen?*  
*- Kan du se/høre båtene og turister fra huset/hagen?*
3. *Hvordan opplevde du 2020 i forhold til andre år når det gjelder antall turister?*  
*- Hvem var de?*  
*- Hva synes du om det?*
4. *Hvordan var det i 2020 uten cruise der du bor?*  
*- Hvorfor?*  
*- Tror du at andre ville si det samme?*
5. *Hva som var positivt?*  
*(kan ev. nevne det som kom ofte i spørreskjema: mindre støy, forurensing, trafikk, bedre utsikt)*  
*- Hva mener du med ...?*  
*- Hva synes du om støy?*  
*- Hvordan var det med forurensing?*
6. *Hva som var negativt?*  
*(kan ev. nevne det som kom ofte i spørreskjema: lav omsetning, få arbeidsplasser, mindre 'liv')*  
*- Hva mener du med ...?*  
*- Hva synes du om omsetningen og arbeidsplasser i 2020?*
7. *Hva jobber du med?*

**FOR Å OPPSUMMERE:** *Har jeg forstått deg rett at ...*

*Kan du nevne noen andre i byen/bygden din jeg bør snakke med ifm. dette prosjektet?*

**TUSEN TAKK!**

Samtidig måtte vi utarbeide et informasjonsskriv som ble brukt i kommunikasjonen med mulige respondenter. Informasjonsskrivet inneholder vanligvis generell informasjon om prosjektet, formålet

med undersøkelsen, kontaktinformasjon til den som er ansvarlig for undersøkelsen og institusjonen (i dette tilfellet: Anna Maria Urbaniak-Brekke ved Vestlandsforskning), samt samtykkeerklæring (her brukte vi en lenke til et kort skjema i verktøyet Survey Monkey). Samtykkeerklæringen inneholder informasjon om at samtalen blir tatt opp, brukt i analysen og deretter slettet, og en forklaring av respondentens rettigheter i forbindelse med intervjuet, bl.a. muligheten for å trekke tilbake samtykket. En slik erklæring kreves av Norsk Senter for Forskningsdata (NSD)<sup>3</sup>, som også må godkjenne datainnsamlingen. Forskeren måtte fylle ut et skjema med beskrivelse av prosjektet og datainnsamlingen med tanke på hvilke typer data som samles inn, respondent-karakteristikk og etikken rundt innsamlingen, samt sende inn intervjuguiden og informasjonsskrivet.

Deretter ble et «kodeark» forberedt og lagret på et sikkert sted, i dette tilfellet i en Dropbox-mappe som bare var tilgjengelig for forskeren som hadde ansvar for datainnsamlingen. Arket inneholder navn og beskrivelse av respondenter (by/bygd, hvem de representerer, tid og dato for intervjuet, bekreftelse på samtykket), samt en kode som identifiserer respondenten i videre arbeid med data. Grunnen til dette er at ingen andre enn forskeren, som har taushetsplikt, kan identifisere og spore informasjon (f.eks. i form av sitater) direkte til konkrete respondenter. Det er også derfor respondentene i dette notatet er omtalt som i tabell 1.

## Innsamling

Innsamlingen av data kunne starte etter NSDs godkjenning, og ble gjennomført slikt at forskeren:

1. mottok kontaktinformasjon til potensielle respondenter med forklaring på hvem de er, fra relevante personer i ECOVETs referansegruppe,
2. kontaktet potensielle respondenter på e-post med informasjonsskrivet i vedlegget,
3. mottok svar fra respondenter som var villige til å delta i undersøkelsen,
4. avtalte dato og tidspunkt for samtalen, samt måten den skal gjennomføres på (per telefon eller Teams) og ba respondenten om å fylle ut samtykkeerklæringsskjema (ev. skaffer muntlig samtykke),
5. gjennomførte intervjuet, spurte om andre personer som bør intervjues (snøballmetoden),
6. kontaktet mulige nye respondenter nevnt av andre.

Intervjuene ble gjennomført og analysert mellom mars og mai 2021. Flesteparten av samtalen foregikk ved bruk av Teams-verktøyet, fire ble gjennomført per telefon. I alle tilfeller var det respondentene som valgte kontaktkanalen.

Når det gjelder samtykkeerklæringen, har ingen av de 18 respondentene som sa seg villig til å delta i prosjektet vært uenig eller hatt problem med å gi sitt samtykke. I ett tilfelle (en eldre person) ble samtykket gitt muntlig i begynnelsen av dialogmøtet, mens alle andre brukte lenken og fylte ut skjemaet som ble sendt til dem på e-post.

Selve intervjugjennomføringen har heller ikke vært problematisk. Å avtale dato og tidspunkt gikk enkelt og raskt, siden respondentene svarte på e-post nesten med en gang og godkjente innkallinger til Teams-møter. Grunnen til at gjennomføringen av denne prosessen var så vellykket, kan være at mange det siste året er blitt vant til å kommunisere ved bruk av digitale verktøy (pga. hjemmekontor). Forskeren var fleksibel med tanke på tidspunkt for samtaler, og tydelig på at samtalen ikke skulle ta lang tid hvis ikke respondenten ville det. Intervjutiden var på forhånd anslått til ca. 20-40 minutter, og det viste seg å stemme godt.

Alle opptak og transkriberte intervjuer ble lagret i en Dropbox-mappe, omtalt ovenfor. Denne er administrert av forskeren, og er ikke tilgjengelig for noen andre – dette for å sikre anonymiteten til respondentene i tråd med NSDs reglement.

---

<sup>3</sup> <https://www.nsd.no/>.



## Grounded Theory

Alle intervjuene ble tatt opp med samtykke fra respondenter og i tråd med NSDs personvernregler. Deretter ble opptakene transkribert av forskeren som gjennomførte samtaler, og de viktigste (mest relevante og interessante) elementene ble markert. Målet var å analysere respondentenes forståelse og holdninger til temaet «fravær av cruiseturismen». Analysen var gjennomført ved bruk av *grounded theory*-tilnærmingen. Denne metoden ble første gang beskrevet av Anselm Strauss og Barney Glaser i 1967 i boken *The Discovery of Grounded Theory* (Glaser & Strauss, 2006). *Grounded theory*, i motsetning til andre metoder, bygger ikke på en tidligere forberedt teoretisk modell, men er åpen og systematisk. Forskeren samler inn data, sammenligner dem med hverandre, finner felles koder, og basert på det, konstruerer kategorier. Analysen er forstått som en dialog med datamaterialet, der forskeren stiller spørsmål. Analysen med bruk av Grounded Theory inneholder følgende trinn:

1. koding («Hva skjer her?»): lese intervjuene og kode underveis
2. systematisering av koder, identifisering av sammenhenger og kategorier
3. memos: analytiske notater rundt kategorier og koder
4. kobling av kategorier
5. endelige valg og utforming av tekst

## Resultater

Hovedmålet for intervjuene var bedre innsikt i innbyggers opplevelser av cruiseturismens fravær på utvalgte destinasjoner i 2020 og begynnelsen av 2021. Respondentene representerte ulike samfunnsgrupper og interesser i Aurland/Flåm, Bergen, Geiranger og Haugesund (tabell 1). Under presenterer vi resultatene gruppert i generelle kategorier, med utgangspunkt i de oftest nevnte elementene. Resultatene for Haugesund skiller seg fra resultatene fra de tre andre destinasjonene. På grunn av dette er funn fra Haugesund beskrevet som en separat kategori i «Resultater», men flettet inn i «Diskusjon» og «Konklusjoner».

### Reduksjon

Forskningen vår viser at ingen av intervjurespondentene var kategorisk «for» eller «mot» cruiseturisme på Vestlandet, men at nøkkelordet for Aurland/Flåm, Bergen og Geiranger er «**reduksjon**». Det er meldt et sterkt behov for begrensning, endring eller forbedring av enkelte elementer knyttet til cruisenæringen og den relaterte infrastrukturen. Dette behovet er nevnt oftest av innbyggere som ikke er avhengige av inntekter fra turister, men også respondentene som representerer reiselivet og havnevesenet er enige i at justering og begrensning er nødvendig, slik at utviklingen av den typen næring er under kontroll fra byens eller bygdens side.

*«Jeg er uenig i at cruise må vekk, men enig i at det må reduseres.»*

Representant for reiselivet, Aurland/Flåm

*«Vi ønsker ikke at cruise forsvinner, men at vi kontrollerer det og styrer det på en bærekraftig måte.»*

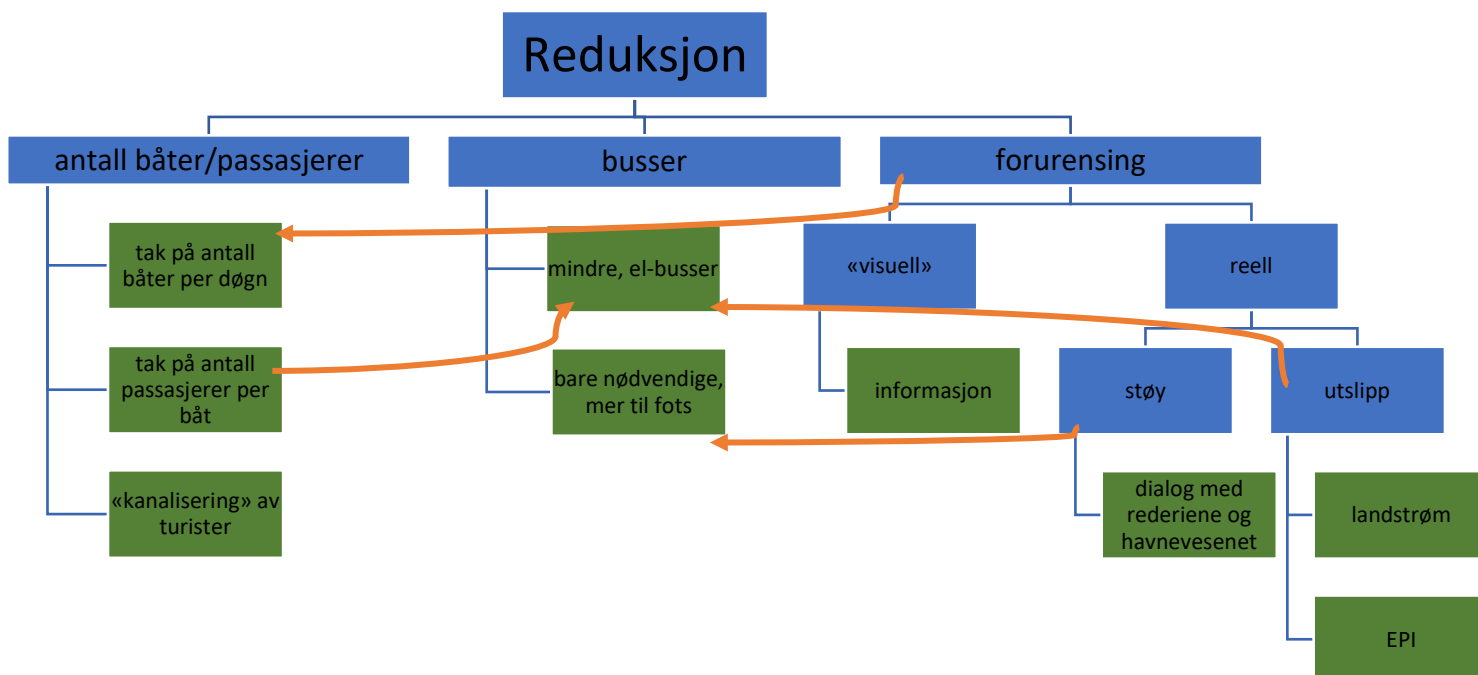
Representant for havnevesenet, Bergen

*«Vi er delt. Man vil at de som lever av turisme har det bra, men ser samtidig at det er rovdrift, altfor hardt for både folk som bor her og miljøet og området.»*

Representant for innbyggere, Geiranger

Reduksjon ser vi på som en overordnet kategori, som kan igjen deles i flere underkategorier med konkrete elementer, men som også ofte er koblet sammen. Respondentene kom i tillegg med konkrete løsninger, noen av dem allerede innførte, noen ikke. Dette presenterer vi først i grafisk form (Figur 1), og deretter forklarer vi videre i teksten. I figuren har utfordringene blå bakgrunn, mens løsningene har grønn bakgrunn. Pilene mellom boksene viser koblinger.

Figur 1. Elementer som bør reduseres i forbindelse med cruiseturismen, koblinger mellom dem, og forslag til løsninger.



**Begrensning av antall skip** som besøker havnene per døgn ble nevnt veldig ofte, vanligvis i forbindelse med antall passasjerer som reiser med skipene. Det er viktig å understreke at reduksjon i begge antall allerede er innført i Bergen (inntil 3 skip og 8000 passasjerer samtidig), og skulle testes i 2020, noe koronapandemien gjorde umulig. Behov for begrensning av antall skip som legger til kai per døgn og deres størrelse var nevnt av nesten alle respondenter, både fra Bergen, Flåm og Geiranger. Det er flere grunner til det, men blant dem kommer ofte en sterk opplevelse av at antallet cruiseturister påvirker følelsen av å «**miste byen/bygden**» eller «bli invadert». Respondentene både fra byen og bygdene pekte på forskjellen mellom cruiseturister og andre turister når det gjelder bevegelsesmønstre og løsninger som følger med dem, noe som forsterker «invasjonsfølelsen». Selv om det er kjent at cruiseturismen bare utgjør en del av hele turisttrafikken (f.eks. Flåm noterte ca. 1,2-1,4 millioner turister i siste toppsesongen, derav ca. 300 000 cruiseturister; Bergen ble i 2019 besøkt av ca. 3,5 millioner turister, derav kom ca. 600 000 med cruise). Cruiseturistene ble derimot omtalt som de som nesten alltid beveger seg i veldig store grupper (ca. 50 personer), noe som påvirker trafikkflyten og gjør det vanskelig å gå og sykle gjennom området. Men igjen er det ikke et ønske om at alle cruiseturister forsvinner, bare at tallene reduseres.

*«De er så veldig mange og tar så veldig mye plass når de kommer. Satt grensen på passasjerer [...] de tar så mye plass at du nesten ikke kommer på jobb. Du klarer ikke å gå og sykle. Det er negativt at de tar over.»*

Representant for innbyggere i Bergen sentrum

*«Enormt med busser og folk. Da føler vi at vi mister bygda for sommeren.»*

Representant for innbyggere, Geiranger

*«Grensa i Aurland er på 5-6000 passasjerer per døgn. Noen mener at grensen er for høy. Bør være færre skip og organisert annerledes.»*

Representant for kommunen, Aurland/Flåm

I tillegg beveger cruiseturistene seg oftest langs en definert rute, som i Bergen ble markert med linjer på fortauet og «this way»-skilt (noe som provoserte en del innbyggere).

*«I det siste så har de tegnet opp linjer for cruiseturister og 'this way' fra havnen til sentrum. Det virker som om byen var laget som en cruiseattraksjon. Det er mange som blir provosert av dette. Det er vår by. Den er for innbyggere. De som kommer på besøk, har lyst å oppleve byen som en by og ikke Legoland eller en park.»*

Representant for innbyggere i havneområdet, Bergen

Det er igjen viktig å understreke at en av løsningene (allerede tatt i bruk i Bergen) er å «kanalisere» og fordele cruisetrafikken utover ved å markedsføre mindre kjente attraksjoner. Slik kan man redusere antallet personer som besøker de mest kjente stedene samtidig (i Bergen: Fløibanen, Bryggen, Fisketorget).

Samtidig ser man at alle respondenter forstår rollen reiselivet (inkludert cruiseturismen) har for utviklingen av tettstedet deres. Turismen skaper «liv» i byen og bygdene, noe som viser seg til å være viktig også for dem som ikke tjener penger direkte på turisttrafikken. Det er derfor et ønske om å redusere og kontrollere, og ikke om et fravær, slik det var i 2020.

*«Jeg hører fra de lokale at de savner det livet, pulserende. Det som er fint i Aurland er den pulserende sommeren.»*

Representant for innbyggere og næringslivet, Aurland/Flåm

*«Ser at det er folketomt [i 2020 og 2021], masse stengte bedrifter – mange som mistet arbeidsplassen. Veldig trist.»*

Representant for reiselivet, Bergen

*«Det er hyggelig når det er liv i gatene, da nordmenn drar på ferie ut fra byen.»*

Representant for innbyggere i sentrum, Bergen

Tak på antall skip og cruiseturister er også tett koblet til **busstrafikken**, som var veldig stor og ofte ble nevnt av respondenter på alle tre destinasjonene, utenom Haugesund. Inntrykket som kommer fram fra datamaterialet er at for veldig mange innbyggere er ikke turister i seg selv et problem (det er de vant til, skaper «liv»), men busstrafikken som er koblet til cruiseturistenes bevegelser er problematisk. Busstrafikken knyttet til cruiseturismen viser seg til å forårsake noen av de mest negative opplevelsene blant innbyggere, pga. både støy, forurensing og trafikkaos.

*«Selve fotturistene betyr ikke noe for oss. Det er alltid noen som er plaget, på Nordnes kikker folk inn i vinduene. Men jeg opplever at det ikke er turister som tar plassen. Det er busser som gjør det.»*

Representant for innbyggere i sentrum, Bergen

*«Vi savner turistene, men ikke støyen og forurensingen. Hvis man kunne begrense antall båter og bli kvitt de store bussene som forurenser...»*

Representant for innbyggere i havneområdet, Bergen

Bergen har et interessant eksempel på dialog mellom et rederi og innbyggers representanter som førte til en reduksjonsløsning. En velforening for innbyggere fra havneområdet i Bergen (Jekteviken) kom i dialog med et rederi for å prøve å redusere utfordringene knyttet til den store busstrafikken ved cruiseanløp. Bussene parkerte ofte slikt at de blokkerte veien. De ventet dessuten på cruiseturistene med motoren på, noe som forårsaket både luftforurensning og økt støy. Velforeningen meldte fra til rederiene og et av dem bestemte seg for å kjøpe mindre el-busser, en løsning som kan gi mindre blokkering av veien, bedre luftkvalitet og mindre motorstøy. Tiltaket skulle testes i 2020, men ble bremsset av pandemien. Et annet tiltak, også innført i Bergen, er en egen trasé for cruiseturister fra havnen til sentrum som gjør det mulig å spasere til hovedattraksjonene i byen istedenfor å ta buss.

*«Vi laget en ny trasé så man kunne spasere fra skipet i Jekteviken og ikke bruke shuttlebusser.»*

Representant for havnevesenet, Bergen

Et lignende problem er nevnt i Geiranger der bussene forårsaker støy og forurensing ved kaien, men også trafikkork på veien opp fra bygden (svingene) og fare i trafikken.

*«Busstrafikk var kanskje det verste, for de er både i sentrum og langs veiene. De gjør det umulig å gå langs veien, sykle og kjøre. Mine barn får ikke lov å sykle på veien på sommeren fordi vi oppdaget at bussene tar ikke hensyn.»*

Representant for innbyggere, Geiranger

Når det gjelder **forurensing** betyr alltid færre skip mindre utslipp, selv om det er gjort grep for å redusere forurensingen. Det er i tillegg et anerkjent problem at ikke alle cruiseskip disponerer moderne renseanlegg som filtrerer utslipp fra båtene og gjør de om til en ganske «ren» røyk. Dette er derimot en vanlig praksis for mange moderne skip, som det ikke alltid viser seg å være informert nok om. Respondenter som representerte havnevesenet, kommunen og reiselivet har kjennskap til denne filtreringsprosedyren (både i byen og bygdene), men den virker til å ikke ha blitt særlig kjent blant andre innbyggere, og forurensningen er der i visuell forstand (ved at røyk er synlig og vekker negative følelser). Spredning av informasjon og kunnskap om framskritt innen luftforurensing fra cruiseskip kan bidra til at folk får et mer positivt syn på næringen. Også når det gjelder EPI<sup>4</sup> («forurenser-betalen») og landstrømløsningen, er det satt i gang tiltak i Bergen (EPI også i Flåm<sup>5</sup>), men bremsset av pandemien. Testene av de to nevnte tiltakene som skal gjennomføres i Bergen så snart cruiseskipene er tilbake, vil forhåpentligvis hjelpe andre cruisedestinasjoner på Vestlandet med å bygge strategier for en mer bærekraftig utvikling av næringen.

*«[...] ikke sikkert at alle vet om det, men de har strenge krav. De har røyk som er synlig. Jeg har vært i kontakt med båtene for å be dem om å skur av noe fordi det kom så mye røyk, men da sa de at de kan det, men da forurenser de mer. Røyken er omtrent rein, det er en del av prosessen for å rense.»*

Representant for reiseliv, Aurland/Flåm

Når det gjelder støy fra båtene, viser innbyggere, havnevesenet og rederiene i Bergen hvordan problemet kan løses. Både representanten for innbyggere og representanten for havnevesenet bekrefter at i en dialog med rederiene, fikk de en avtale på begrensninger i bruk av høyttaleranlegget. Mens skipene ligger ved kai, brukes høyttaleranlegget bare til den aller viktigste annonseringen, og ikke, som tidligere, til noe enkelte innbyggere omtalte som en «karaokefest midt på dagen på åpent dekk, slik at det ikke var mulig å snakke sammen når man stod på balkongen». Slike eksempler viser at samarbeidsvilje fra begge sider kan føre til enkle og raske løsninger. I flere intervju var åpenheten for dialog og samarbeid fra rederienes side omtalt som veldig positiv. Det ble også understreket at både innbyggere som lever i bygda eller byen, og rederiene som «selger» destinasjonen som et produkt har en felles interesse: at stedet byr på høyest mulig kvalitet.

## Omstilling

Et tema som er tett koblet sammen med reduksjon av cruisetrafikken, er muligheter og farer ved en omstilling i reiselivsbransjen. Resultatene av denne delen av analysen kan oppsummeres med følgende ordrekke: **«omstilling-eksklusivitet-kvalitet»**. Representanter for innbyggere (både de med bånd til reiselivet og andre) fra alle destinasjoner gir ofte uttrykk for at cruiseturismens betydning ikke kan undervurderes (mtp. omsetning og arbeidsplasser, spesielt i skuldervesongen som omtales nedenfor), men at **inntjening og arbeidsplasser** ofte ligger hos veldig få aktører (havnevesenet, få store souvenirbutikker, hovedattraksjoner og utvalgte aktiviteter). I motsetning til det, påvirker andre typer turister økningen av omsetning til flere (hoteller, restauranter, barer, attraksjoner og aktiviteter, ulike

---

<sup>4</sup> Environmental Performance Index, <https://epiport.org/>. Mer informasjon på Bergen Havn sin nettside: <https://bergenhavn.no/cruise/epi/>.

<sup>5</sup> Flåm Port, <https://www.flamport.no/environmental-port-index-epi>.

butikker, flere typer transportselskap, osv.). Det er imidlertid viktig å understreke igjen at alle derfor ser behov for reduksjon og omstilling heller enn et fravær av cruise.

*«Cruise har gjort noe bra – volum med trafikk slik at det er grunnlag for andre å drive også, til og med i Bergen. Det som er dårlig med cruise er at de eneste som tjener på det er havnevesenet, og de gir omsetning for 10 suvenirbutikker, museum og Fløibanen, resten får ingenting. Andre turister gir til både museer, hotell, restauranter, butikker osv.»*

Representant for innbyggere i sentrum, Bergen

*«Vi har mange arbeidsplasser og tjener på det [cruise], men det er viktig med balanse.»*

Representant for næringslivet, Aurland/Flåm

*«Uteserveringssteder på Bryggen tjener ingenting på cruiseturister, men de må forholde seg til cruisetrafikken [som går forbi i store grupper].»*

Representant for innbyggere i sentrum, Bergen

*«Jeg ser at turistbutikkene har mistet omsetning, men er det en gate bare med turistbutikker vi trenger?»*

Representant for innbyggere i sentrum, Bergen

Omstilling til redusert cruisetrafikk er også sett som en måte å **øke destinasjonens eksklusivitet på, og dermed forbedre kvaliteten på turistopplevelsen** for alle typer turister, også de som reiser med cruiseskip, samt innbyggere.

*«[...] Finne den gylne middelvei: at [både] de som lever av turisme og ikke gjør det, har det bra. Gjør det litt eksklusivt å komme hit.»*

Representant for innbyggere, Geiranger

*«Det er bra å ha turister, men man må sørge for at det ikke blir negativt for byen. De som kommer her, skal også få en behagelig by å besøke.»*

Representant for innbyggere i sentrum, Bergen

*«Ingen tjener på at produktet 'Bergen' blir dårlig.»*

Representant for reiselivet, Bergen

*«Vi har tenkt at hvis vi når grensen på antall gjester, da må produktet bli mer eksklusivt.»*

Representant for reiselivet, Haugesund

Det kan også endre omdømmet og utvikle nærturismen, som ofte er veldig redusert, spesielt på sommeren. Innbyggere melder om at de forlater byen eller bygda på sommeren for å unngå stresset knytter store folkemengder og mye trafikk. Samtidig vil ikke nærturistene komme på besøk av samme grunn. Ofte er det de som for mange bedrifter betyr mer inntjening.

*«Vi mister nærturismen, nordmenn fra f.eks. Ålesund orker ikke å komme til Geiranger på sommeren. [...] På somrene så reiser vi herfra. Vi orker ikke det heftigste, det er bare kaos, ikke trivelig. Det er trist når du bor på en av verdens vakreste plasser, og når det er den vakreste tiden på året, så må du rømme fordi du ikke orker det.»*

Representant for innbyggere, Geiranger

*«Så man må vite at hvis man har for mange turister som legger igjen lite penger, så kan man miste dem som vil legge igjen mer.»*

Representant for innbyggere i havneområdet, Bergen

En viktig faktor som kom frem i flere av intervjuene, er betydningen av cruisetrafikken i **skuldersesongen**. Måten den typen turisme er organisert på, gir de involverte reiselivsaktørene en forutsigbarhet, utvider sesongen, samtidig som det skaper «liv» i destinasjonen på et tidspunkt da det

ikke er andre turister der. Man kan få inntrykk at cruise er mye mer «velkommen» i byer og bygder på Vestlandet i skuldresesongen.

*«Før var [et skip på fjorden] et sommertegn, nå er det et vårtegn.»*

Representant for kommunen, Aurland/Flåm

*«Skuldresesongen [som vi fikk] de siste 10 år forsvant totalt [...] Usikkerhet, mangler forutsigbarhet, hvor mange ansatte vi må ha [cruise melder på forhånd hvor mange som kommer og når]. Jeg vil gjerne ha cruise i skuldresesongen.»*

Representant for reiselivet, Geiranger

Representanter for havnevesenet og reiselivet som ble intervjuet, så også muligheter som denne pandemisituasjonen har gitt til næringen, nemlig **en mulighet til å tenke over situasjonen**, vurdere mulige omstillingstiltak, og hvis nødvendig «sette bremsen på».

*«Fraværet av cruise ga oss en mulighet til å restarte hele cruiseprosessen slik som vi ønsker her i Bergen.»*

Representant for havnevesen, Bergen

*«[De som jobber med reiselivet sier at] hvis ikke sesongen i år er bedre enn i fjor, så er det ikke en bra sesong inntektsmessig. Jeg og mannen [som ikke jobber med reiseliv] blir forundret over at folk i reiselivet bare vil ha mer og mer, mens vi oppdager at de lever godt fra det de tjener i 4-5 mnd. Det er en uvant tankegang for meg. Jeg synes det er fint med cruiseturisme, men vi må kunne ta imot færre, ikke hardkjøre som det var nå.»*

Representant for innbyggere, Geiranger

*«Sommeren 2019 er det ingen som vil ha tilbake. [Det var] kaos: folk, busser, trafikkork i svingene.»*

Representant for innbyggere, Geiranger

*«Vi bør være strengere å tiltrekke oss 'kjipe' ikke-lokale bedrifter, som [...] suvenirbutikker med dårlig kvalitetsvarer.»*

Representant for innbyggere i sentrum, Bergen

*«Destinasjonen har momentum for å skape en trend for bærekraftig reise – her reiser du bærekraftig. Det er stor interesse her for å skape mer bærekraftig reiseliv – gå over til elektriske busser, elektrisk på fjorden.»*

Representant for næringslivet, Aurland/Flåm

## Identitet

'Identitet' inkluderer en gruppe kategorier, der man kan bruke følgende nøkkelord: 'stolt', 'vant til cruise', 'image', 'savn', 'generasjonsforskjell'. Stolthet er knyttet omdømme, som innbyggere understreker. Også de som ikke er avhengige av inntekter fra cruise mener at det er en anerkjennelse å bo på et sted som så mange mennesker i verden vil besøke. Det å bli sett som 'en av de store cruisehavnene i landet' (Flåm), gjør mange stolte, det er deres 'image'. Mange gir uttrykk for at de **savner cruiseskip på fjorden**, og at denne følelsen er ofte en resultat av det at de som har bodd i de tre destinasjonene vi omtaler (utenom Haugesund), har blitt 'vant til cruise' gjennom mange år. Også en estetisk verdi er nevnt, spesielt i bygdene, beskrevet slikt at et cruiseskip som 'kommer glidende inn' på fjorden i vakker natur er et behagelig syn. **Utviklingen i både antall og størrelse av skip, samt karakteristikken på passasjerene** de siste årene er derimot det som er utfordringen. Her er det igjen en direkte kobling til reduksjonsbehovet beskrevet tidligere. Respondentene gir også uttrykk for det at cruise tidligere var mer 'eksklusivt' (relativt dyrere og mindre tilgjengelig) som påvirket passasjerkarakteristikken (mer nysgjerrige på området, villige til å kommunisere med innbyggere, rikere – brukte mer penger lokalt).

*'De fleste er vant med cruise siden jeg var veldig ung. Mannskapet hadde fotballkamp med de lokale her, vi er vant med det. Det kommer endringer med tid – flere asiater nå, de er annerledes, også bruker ikke så mye penger.'*

Representant for eldre innbyggere, Aurland/Flåm

*'[...] i gamle dager når det var dyrt å reise, også med cruise, da kom det folk med masse penger, og de la igjen masse penger. Nå er det all inklusive, og de kjøper ikke en kopp kaffe en gang. De går i land, har kjøpt tur til Dalsnibba, til Ørnesvingene, og så går de rundt å bare lager kaos.'*

Representant for yngre innbyggere, Geiranger

*'Jeg er ikke lei meg at det ikke er cruise. Det er flott med store båtene på fjorden, men med tanke på press og masse folk i bygden så savner jeg det ikke.'*

Representant for innbyggere, Geiranger

*'Tidligere når det var cruise så var det ca. 100 anløp per år, båter opptil 800 passasjerer, folk gledet seg til at de kommer. 10 siste år – cruisebåter er større, opptil 5000 passasjerer som kommer i land, og det er veldig mye for et lite sted som det. Det blir for mye.'*

Representant for næringen, Geiranger

En interessant forskjell i meninger og opplevelser rundt cruiseturismen gjelder **alder på innbyggere**. Intervjuene viser at de yngste (skoleelever) ikke er veldig opptatt av temaet, og ofte deler meninger til sine foreldre (f.eks. når foreldrene arbeider innen reiselivet, mener barna også at tettstedet mister omsetning og arbeidsplasser). Respondentene som representerte de yngste innbyggere (som jobber på skolen og med idrettslag), sier at generelt snakker ikke ungdommene om fraværet av cruise. I et 'vanlig' år er det heller ikke barna som opplever cruiseturismen som 'innvandrende'. Det skjer f.eks. i Geiranger (der skolen er plassert i nærheten av kaien) at cruisepassasjerer tar bilder av skolen og barna, eller snakker med dem, men lærere opplever ikke at elevene misliker det, tvert imot er de ofte glade for oppmerksomheten og muligheten til å snakke engelsk. Foreldre derimot opplever slike situasjoner som noe negativt, og det resulterte i at skolen satt opp et høyt gjerde og skilt for å unngå interaksjoner mellom barna på skolen og turistene.

*'Av og til står noen pensjonerte lærere fra England og er fasinerte [av skolen]. Vi må av og til si ifra og vi har hengt plakater at det ikke er lov å gå her når barna er på skolen. Det var satt opp et nytt høyt gjerde for 2 år siden så vi slipper at turistene ser på [barna]. Barna bryr seg ikke om det, mer foreldre. Barna liker det litt å snakke engelsk.'*

Representant for innbyggere, Geiranger

Innbyggere som man kan kalle 'unge-voksne' og 'voksne', ofte småbarnsfamilier, virker til å ha en annen tilnærming til cruiseturismen enn de eldre innbyggere på ulike destinasjoner. Ifølge våre respondenter er det de som er mest opptatt av at byene og bygdene er 'invaderte', reagerer på trafikkaos og mangel på trygghet. De har også ofte en mer 'bevisst' tilnærming til klimaendringer og miljø, samtidig som de ikke husker den cruiseturismen som var 'mindre', med mindre skip og færre passasjerer. Deres opplevelser er ofte derfor sterkere og mer negative.

*'Unge tenker annerledes: bevisstgjøring i befolkningen at bygda vår kan fremstilles på en annen måte enn det skjer med cruisetrafikken.'*

Representant for kommunen, Aurland/Flåm

De eldste i samfunnet virker til å ha et mer sentimentalt forhold til turismen, og spesielt cruisebåtene. Dette er noe de har vokst opp med, som har skapt liv og koloritt i byen og bygdene. Av og til (ifølge respondenten fra Geiranger) klager de bare da cruiseturistene i store grupper kommer 'fort tett' på, f.eks. når de kommer inn på omsorgssenteret for å bruke toalett eller ta bilder. En av respondentene i Bergen beskriver forskjellen mellom opplevelser av denne situasjonen blant ulike aldersgrupper:

*'Jeg bor mellom [2 grupper innbyggere:] folk som er 50+ og mener at alt var bedre før. [De er] mer tradisjonelle. Og [den andre gruppen] nesten 50% er unge, progressive mennesker med kreative yrker osv. Jeg er imellom det. Den første gruppen er veldig bekymret hvordan det går med Bergen sentrum, med serveringssteder, attraksjoner. De er veldig stolte av Bergen historie, identitet. De mener det var fælt sommer. De progressive, barnefamilier mente det var deilig å bruke byen, gå i parken, ikke så mange busser og biler. [...] Fleste er bekymret for lite aktivitet. Men de unge urbanistene synes det var kjekt.'*

Representant for innbyggere, Bergen

## Haugesund

Som tidligere nevnt, er situasjonen og opplevelser knyttet til fravær av cruiseturismen i Haugesund og omegn annerledes enn på de andre stedene vi har undersøkt. Blant respondentene fra denne destinasjonen var det både innbyggere avhengige av inntekter fra cruise og reiselivet, og de som ikke er det, men f.eks. bor eller driver bedrift i sentrum av byen og må forholde seg til cruisetrafikken. Haugesund kan karakteriseres som en relativt «ny» cruisedestinasjon, sammenlignet med de tre andre rapporten omtaler. Respondenter informerte om at cruisetrafikken har vokst fram i løpet av de siste ti årene, stort sett som et resultat av det store cruise-preset på Bergen og Stavanger, og begrensninger i antall båter som innføres i de andre destinasjonene. Rederiene var på utkikk etter nye havner på Vestlandet. Haugesund forberedte flere aktiviteter cruiseturister kunne velge mellom, som bl.a. spasertur i byen, busstur til Viking Senter og Skudeneshavn på Karmøy eller heldagsopplevelser i Åkrafjorden.

*«Det som har gjort at vi fikk så mange gjester, er at er så mange i Stavanger og Bergen, og så fikk de en ny havn som heter Haugesund, som har kapasitet.»*

Representant for reiselivet, Haugesund

På denne måten har også flere mindre destinasjoner rundt Haugesund fått en utviklingsmulighet. Respondentene fra denne destinasjonen var alle sammen positive til cruiseturismen, og omtalte den som en mulighet for regionen til å utvikle seg, både når det gjelder reiselivet, men også næringslivet generelt.

*«Haugesund trenger cruise gjester som bruker sentrum. Handel flytter ut fra sentrum. Det er liten belastning i forhold til inntjening. Det genererer inntjening og arbeidsplasser.»*

Representant for reiselivet, Haugesund

Det ble pekt på at ved omstilling og tilpasning til behovet, klarer næringslivet, også utenom reiselivet, å øke inntekter fra dette turistsegmentet.

*«Det var litt skepsis i begynnelsen, at bare noen få kommer til å tjene, men vi ser at det kommer ringvirkninger, flere tjener, vi kan legge til nye produkter. 500 000 gjester [som skulle komme til Haugesund i 2021] – det er rom for flere, nye produkter: high-end, lavterskel...»*

Representant for reiselivet, Haugesund

*«Vi tilpasset tilbudet til cruise gjestene, og da handlet de umiddelbart hos oss.»*

Representant for næringslivet i sentrum, Haugesund

Respondentene har kjennskap til situasjonen knyttet til cruiseturismen i Bergen, Flåm og Geiranger, og behovet for reduksjon som ofte er kommunisert der, men understreker at Haugesund har ikke nådd dette nivået, og mener at det ikke kommer til å skje i nærmeste fremtid. Derfor ser de ikke ennå behovet for begrensninger og forberedelser til at situasjonen kan bli som på de andre destinasjonene. Samtidig nevner noen eksklusivitet og økning av prisen, samt dimensjonering av cruisetrafikken (f.eks. antall skip og «kanalisering») som måter å ha kontroll over utviklingen i situasjonen.



*«Vi må lære oss å dimensjonere turisttrafikken, slik at gjestene føler seg velkomne, og innbyggere synes det er ok.»*

Representant for næringslivet i sentrum, Haugesund

Noen av respondentene som arbeider med reiselivet forklarte at det er cruiseturistene som gjør det mulig å drive bedriften, og øke kvaliteten på tilbudet.

*«70-80% av inntjeningen på museet kommer fra cruise. Da har vi penger til å heve kvaliteten, bemanning, utstilling, publisering.»*

Representant for reiselivet, Haugesund

Landstrøm skal snart tas i bruk i Haugesund havn, men man har ikke vurdert noe «tak» på antall anløp.

*«Vi har en helt annen tilnærming til dette [enn f.eks. Bergen og Stavanger]. Cruise har berget oss, det er den typen turismen vi har her. Vi får ikke sånt som Bergen og Stavanger, med flyturismen. Cruise er våre turister. Alle vil legge til rette [for dem]. Vi frykter ikke å få for mange. Tvert imot, vi lurer på hvordan vi får tak i flere.»*

Representant for næringslivet i sentrum og kommunestyret, Haugesund

Heller ikke busser, som viser seg til å være et av de største problemene for andre destinasjoner, er omtalt negativt i Haugesund og omegn. Igjen er argumentet at ellers er trafikken, til og med i sommersesongen, ikke så stor at det skulle påvirke opplevelser negativt. Respondentene understreker tvert imot at flere mennesker bringer «liv» til byen og bygdene, og at alle forstår at de må komme med buss, både til Haugesund sentrum og til mindre destinasjoner som Åkrafjorden eller Skudeneshavn.

*«Vi er enormt begeistret med båtene i havn, fordi da er det masse folk i gatene. Vi merker at folk i gatene trekker til seg lokaleinnbyggere, når det er cruiseturister i byen.»*

Representant for næringslivet i sentrum og kommunestyret, Haugesund

I Skudeneshavn er løsningen at bussparkeringen er plassert utenfor sentrum, der det ikke er annen trafikk eller bebodde områder. Turistene går til gamlebyen til fots, og det er ikke ofte varslet om køer eller påvirkning på trafikkflyten.

*«Det er ikke slitasje i Skudenes. [...] Cruise belaster ikke byen. De parkerer bussen, går til museet, og tilbake.»*

Representant for reiselivet, Haugesund

Åkrafjorden er et eksempel på en destinasjon som ble utviklet for og med cruiseturismen, på en sosialt bærekraftig måte, og som har slitt betydelig uten denne trafikken i fjor og i år. Destinasjonen tilbyr ulike opplevelser basert på bruk av lokale tilbud og involverer lokalbefolkningen (fra avtaler med grunneiere, som får tilbud om å være guider på egen tomt, til oppdrag for idrettslag og pensjonister). Verdiskapingen er fordelt på alle ledd i samfunnet som involverer seg i det lokale reiselivet. På denne måten er mange innbyggere i området engasjert i utviklingen av Åkrafjorden-produktet for cruiseturister, og drar direkte nytte fra cruisetrafikken. Heller ikke trengsel er et problem.

*«Vi begynte med inntjening på 750 000 kr til 1,5 millioner tidligere, så kom cruise [for fem år siden], og i 2019 hadde vi 4,5 millioner. Budsjettet for 2020 var 6,5 millioner, men så ble det 750 000 kr tjent. Vi har gjort oss altfor avhengige av cruisegjester. [...] Det er det vi lever av. Verdiskaping til Åkrafjorden kom med cruisegjester.»*

Representant for reiselivet, Haugesund

Cruise viser seg til å være veldig viktig og ønsket for Haugesund og regionen. Valg av denne byen og området som destinasjon viser også mulighet for «kanalisering» av cruise – ikke bare til enkelte attraksjoner på destinasjoner, men også generelt på Vestlandet. På denne måten kan flere tettsteder

i Vestlandsregionen nytte fordeler ved denne typen turisme, uten at enkeltsteder får store ulemper, mens andre ikke er inkluderte.

### 2020 – et spesielt år

Det er viktig å markere at året 2020 omtales, av respondenter fra alle destinasjoner, som et år som ikke bare var uten cruiseturisme, men uten «all» (utenlands-) turisme. Reiserestriksjoner begrenset bl.a. nordmenns muligheter for å feriere i utlandet.

*«Vanskelig å si om bare cruise, det er hele turismen som er veke.»*

Representant for reiselivet, Aurland/Flåm

*«Jeg er ikke avhengig av cruise, men det er ikke å sammenligne 2020 med et normalt år med trafikk minus cruise, når nordmenn ville reise til utlandet og utlendinger her. Utlendinger bruker mindre penger. Det er mer korona enn bare mangel på cruise.»*

Representant for næringslivet, Geiranger

Det ble derfor sagt at i et år uten pandemi og uten cruise, kan situasjonen være en helt annen. Dette kan også gi en forklaring på det nevnte ønsket om reduksjon av cruisetrafikken istedenfor et fullstendig fravær. For noen destinasjoner kan en sesong uten alle cruiseskip, og uten norske turister (som i 2020 ble «tvunget» til å feriere i Norge) være veldig vanskelig, og dette er også forstått blant innbyggere som ikke er direkte avhengig av inntekter fra reiselivet.

## Diskusjon

Resultatene som presenteres i dette notatet finner støtte i litteraturen og tidligere forskning. I juli 2019 publiserte Hans Jakob Walnum – sammen med kollegaer fra Vestlandsforskning, Transportøkonomisk institutt, Universitet i Stavanger, NHH/SNF og BI – en artikkel om retningen cruisenæringen bør utvikles i (Walnum et al., 2019). Forskeren beskriver de fire fundamentene fremtidens cruiseturisme bør bygge på. De samsvarer i stor grad med funnene gjort i denne innbyggerundersøkelsen. Forskere skriver først om jevnere fordeling av anløp i og mellom havnene, som er knyttet til opplevelsen av trengsel rapportert både av cruiseturister selv og andre turister i Bergen, Flåm, Geiranger og Stavanger. Konklusjonen korresponderer også med innbyggers opplevelser i de samme havnene. En rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI), som tar for seg prognoser for cruiseutviklingen, viser derimot at antall cruiseturister kommer til å øke såpass kraftig de neste 20 årene at spredning av anløp på dager og havner, som tidligere nevnt, ikke vil bli tilstrekkelig, og Bergen og Geiranger vil mangle kapasitet (Dybedal & Jacobsen, 2019). Videre beskriver forskere muligheter for økt inntjening lokalt, noe som er bredt diskutert i forbindelse med inntrykket at cruiseturister legger igjen lite penger. De samme gav også mange av de intervjuede innbyggerrepresentantene uttrykk for. Forfatterne viser til en mulighet for utvikling av tilbudet for kulturopplevelser, noe som ikke nevnes direkte av innbyggerne. To siste punkter i den omtalte artikkelen gjelder landstrøm og styring av cruise på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, noe som også bekreftes i funnene ovenfor (Walnum et al., 2019).

TØI har i 2019 publisert også en annen rapport som handler om cruise (Dybedal, 2019). Den handler om cruiseturisters forbruk mens de er i land i Norge og ulike resultater av forskningen avhengig av utvalgsprosedyrer, representativitet og innsamlingsmetode. *Rapporten anslår likevel et forbruk per landbesøk per cruiseturist (i 2018-priser) på 600-700 kroner i gjennomsnitt for norske cruisehavner* (Dybedal, 2019). Menons Ringvirkningsanalyse av reiselivet i Bergen fra april 2019 viser derimot at andre norske og utenlandske turister bruker ca. 2000 kroner dagen (Menon Economics, 2019). Dette støtter igjen mange av innbyggernes inntrykk av at cruiseturister legger igjen lite penger. At det er relativt få lokale aktører som tjener penger på cruise, bekreftes av den tidligere Fjord Norge-direktøren, som sier: *Er det egentlig så viktig om de bruker 400 eller 1000 kroner? Det jeg vet, er at dette er den turistaktøren som bidrar minst mot de landbaserte aktørene.* Den samme personen gav også uttrykk for behov for begrensning av cruisetrafikken på Vestlandet, og rapporterte som ser nærmere på den reelle pengetilførselen som blir lagt igjen i land (Huseby Jensen, 2019).

Funnene presentert i denne rapporten kan også støttes med resultatene beskrevet i masteroppgaven til Henriette Sandstå, som handler om sosiale og miljømessige kompromisser i forbindelse med cruiseturisme i Flåm (Sandstå, 2019). Litteraturgjennomgang og semistrukturerte intervju, gjennomført av forfatteren, avslørte at cruiseindustrien til en viss grad skaper et kompromiss som har en variert innvirkning på natur og befolkningens velvære i Flåm. Selv om cruiseturismens økonomiske bidrag fortsatt er høyt verdsatt i Flåm, ettersom det opprettholder levebrød til mange, identifiserte studien en reduksjon i cruiseturisme som ønskelig for Flåm, både som turistmål og lokalsamfunn (Sandstå, 2019).

Samtidig er det viktig å nevne artikkelen *Overtourism, optimisation, and destination performance indicators: a case study of activities in Fjord Norway* som viser bl.a. til fordelingen av lokale innbyggere når det gjelder ønsket om cruiseturisme (Oklevik, Gössling, Hall, Jacobsen, Grøtte, McCabe, 2019). Dette bekreftes også i våre funn, der noen representanter for lokalsamfunnet er mer interesserte i en reduksjon av cruisetrafikken enn andre (som baserer driften sin på den typen turisme).

Det er også viktig å nevne den nye *Reiselivsstrategien* utarbeidet på oppdrag fra Fiskeri- og næringsdepartementet og publisert av Innovasjon Norge i april 2021. Strategien kommer med forslag til mange tiltak, også noen i forhold til cruisenæringen. Under «*Rammevilkår for cruisevirksomhet i norske farvann*», står det at «*Regjeringens krav om nullutslipp i verdsarvfjordene innen 2026 bør vurderes utvidet til alle norske cruisehavner. Noe som støttes av 13 av de store norske cruisehavnene*» (Innovasjon Norge, 2021, 75). Et slikt grep vil påvirke fremtiden for cruiseturisme på hele Vestlandet, og kan redusere den typen turismen betydelig. Et annet tydelig signal fra strategien gjelder hvilke typer turister som er mest ønsket i Norge, nemlig nærmarkeder som Storbritannia, Tyskland, Sverige og Danmark. Det er de som viser seg til å bruke flest kroner per kilo CO<sub>2</sub>-utslipp (Innovasjon Norge, 2021, 45). Også ønsket om å bidra til det grønne skiftet, uttalt i *Strategien*, er viktig å huske i cruise-konteksten (Innovasjon Norge, 2021, 47).

## Konklusjoner

Hovedkonklusjonen vår er at stemningen og kommentarene rundt fraværet av cruiseturisme i 2020 er ganske moderate sammenlignet med svarene på den kvantitative undersøkelsen høsten 2020. Respondentene mener at det var enkelte elementer som trengte en begrensning, endring eller forbedring, samtidig som de ser at det er noen fordeler med denne typen næring, og oppdager justeringer og forbedringer som allerede er innført de siste årene. Vi ser to hovedgrunner til denne «moderate» innstillingen: én er knyttet til den kvalitative metoden, og én til tidsperspektivet. Med det siste mener vi at den kvantitative spørreundersøkelsen var gjennomført kort tid etter sommeren 2020, mens minner om opplevelser var ferske, og dermed også mer «bastante». Enda viktigere er at bruk av en kvalitativ forskningsmetode ga oss en mulighet til å «gå dypere» inn i spørsmålene og svarene, som ofte i utgangspunktet var ganske kategoriske, men ble «moderert» av selve respondenten når den ble bedt om å utdype meningen med det han eller hun sa («Hva mener du med..?»). Den åpne og semistrukturerte intervjuguiden gav dessuten respondentene en større mulighet til å fortelle bredt om sine meninger og opplevelser. Man må samtidig understreke at fordelene med et spørreskjema er dets fulle anonymitet (ingen vet hvem som delte synspunktene sine), noe som kan få respondenter til å svare mer direkte enn i en samtale der respondenten ikke er helt anonym (forskeren snakker direkte med vedkommende, kjenner navnet og stillingen/rollen). Uavhengig av dette opplever vi at intervjurespondentene meldte seg frivillig til møtet og snakket åpent og ærlig om temaet.

Vi kan oppsummere med å si at det er et generelt ønske om reduksjon av cruiseturismen i både byer og bygder og at denne reduksjonen bør være etterfulgt av en omstilling i næringen for å øke kvaliteten på turistenes opplevelse. Samtidig er det viktig å huske på «identiteten» til destinasjoner der innbyggere har et positivt forhold til å se «båtene på fjorden», og balansen mellom å leve i «en pulserende» by eller bygd med masse folk som gir koloritt, og å føle at man bor i et «legoland» som til

tider er «invadert» og «brukt» nærmest ukontrollert. Denne reduksjonen er spesielt sterkt ønsket når det gjelder busstrafikken som ofte følger med cruiseanløpene.

Haugesund og attraksjoner rundt byen utgjør et interessant eksempel på «kanalisering» av cruiseturismen og utvikling av nye destinasjoner, der turisttrafikken ikke er så stor til at opplevelsen til innbyggerne er negativ. Tvert imot, i Haugesund og omegn ser den ut til å være hovedsakelig positiv.

Man kan også konkludere med at det er en tydelig forskjell mellom måten fraværet av cruiseturisme oppleves på av yngre og eldre voksne innbyggere i både by og bygd. Yngre folk er ofte mer bevisste på klima og miljø, inkludert alle ulemper som følger med ulike typer turisme, også cruise. De er samtidig mer opptatt av egen familie og velvære, mens eldre har et mer sentimentalt forhold til cruise, og vil ha mer «liv» i byen eller bygda.

Materialet som er samlet inn gjennom kvalitative intervju med respondentene fra Bergen, Aurland/Flåm og Geiranger, speiler stort sett svarene vi fikk i den kvantitative undersøkelsen høsten 2020. Blant de mest negative opplevelsene knyttet til fraværet av cruiseturisme, finner vi lavere omsetning og færre arbeidsplasser hos noen bedrifter, samt mindre «liv» i tettstedet som man er vant til. De mest positive opplevelsene av cruiseturismens fravær er samlet rundt mindre forurensing og støy, samt bedre flyt i trafikken, både for fotgjengere og bilister. Den største forskjellen mellom de kvantitative og kvalitative dataene er kanskje det sterke behovet for reduksjon (og ikke fravær) som kom veldig tydelig til uttrykk i det sistnevnte materialet. I tillegg kom det en presisering i forhold til de kvantitative dataene angående busstrafikken, som det kanskje mest negativt opplevde elementet koblet til cruiseturismen. Respondenter fra Haugesund som deltok i den kvantitative studien, viser seg til å være enige med de fra andre destinasjoner når det gjelder trengsel, støy og forurensing. De mener også at i 2020 var situasjonen betydelig bedre angående disse faktorene. Svarene deres om hvordan fraværet av cruise virket inn på det lokale næringslivet samsvarer med den kvalitative studien, og begge viser at fravær av cruise har vært negativt for næringslivet. Det er også samsvar mellom kvantitative og kvalitative svar når det gjelder for mye tilrettelegging av byen for cruiseturister. I begge studiene var respondentene fra Haugesund enige om at byen deres ikke er det. Samtidig erklærer 66% av de 50 respondentene som svarte på spørreskjemaet at de ikke savner cruiseturistene, noe som står i motsetning til funn fra intervjuene.

Den kvalitative analysen ga oss ytterligere og bredere svar og bidrog til en bedre forståelse av opplevelser rundt cruiseturisme på Vestlandet. Vi kunne ikke få samme resultater ved å bare bruke en kvantitativ metode og et spørreskjema. Denne kvalitative innsamlingen og analysen, sammen med den tidligere kvantitative undersøkelsen, bidrar betydelig til forståelsen av innbyggernes opplevelser på ulike cruisedestinasjoner.

Presenterte resultater kan forhåpentligvis bidra til en bedre forståelse av forskjellige interesser og ligge til grunn for en forbedret kommunikasjon mellom ulike samfunnsgrupper: innbyggere som ikke er involvert i reiselivet, de som er avhengige av inntekter fra turismen, representanter for kommuner og fylkeskommuner, samt rederiene. Dette notatet vil støtte andre resultater fra ECOVET-prosjektet, skal ligge til grunn for en vitenskapelig publikasjon på temaet, og danner utgangspunkt for videre forskning og nye prosjekter.

## Referanser

Acharya, A. S., Prakash, A., Saxena, P. & Nigam, A. (2013). Sampling: Why and How of it? *Indian Journal of Medical Specialities* 4(2), 330-333.

Bergen havn. Hentet fra: <https://bergenhavn.no/cruise/epi/>.

Dybedal, P. (2019). *Cruiseturisters forbruk i Norge – en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser* (Transportøkonomisk institutt rapport 1702/2019). Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50618>.

Environmental Port Index. Hentet fra: <https://epiport.org/>.

Flåm port. Hentet fra: <https://www.flamport.no/environmental-port-index-epi>.

Glaser, B.G. & Strauss, A.L. (2006). *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*. New Brunswick and London: A Division of Transaction Publishers.

Huseby Jensen, M. (2019, 4-6.august). Cruiseturistene bruker opp mot 700 kroner når de er i land. *ABC Nyheter*. Hentet fra: <https://www.abcnyheter.no/penger/naeringsliv/2019/08/04/195598013/cruiseturistene-bruker-opp-mot-700-kroner-nar-de-er-i-land>.

Innovasjon Norge. (2019). *Cruiseturismen i Norge 2019*. Epinion. Hentet fra: <https://www.stranda-hamnevesen.no/uploads/documents/185/Cruiseunders%C3%B8kelse%202019%20-%20Innovasjon%20Norge.pdf>.

Innovasjon Norge. (2021). *Nasjonal reiselivsstrategi 2030. Sterke inntrykk med små avtrykk*. Hentet fra: [http://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Nasjonal\\_Reiselivsstrategi\\_2021\\_1\\_\\_2a784ce5-7b8f-438d-a40b-65a68707dff5.pdf](http://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Nasjonal_Reiselivsstrategi_2021_1__2a784ce5-7b8f-438d-a40b-65a68707dff5.pdf).

Jacobsen, D.I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser*. Oslo: Cappelen Damm akademisk.

Jacobsen J.K.S. & Dybedal, P. (2019). Mer bærekraftig cruiseturisme – framtidsskisser for cruiseutvikling på Vestlandet (Transportøkonomisk institutt rapport 1686/2019). Hentet fra: <https://www.toi.no/publikasjoner/mer-barekraftig-cruiseturisme-framtidsskisser-for-cruiseutvikling-pa-vestlandet-article35519-8.html>.

Kvale, S. & Brinkmann, S. (2015). *Det kvalitative forskningsintervju* (3. utg.). Oslo: Gyldendal.

Kystverket. Hentet fra: <https://www.kystverket.no/Nyheter/2020/januar/stigende-trend-i-cruisetrafikken/>.

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). (2019). *Ringvirkningsanalyse av reiselivet i Bergen*. Menon Economics. Hentet fra: <https://www.nhoiseliv.no/contentassets/dadbd08878014293a4bebeca6d4815cb/rapport-ringvirkningsanalyse-av-reiselivsbransjen-i-bergen.pdf>

Norsk Senter for Forskningsdata. Hentet fra: <https://www.nsd.no/>.

Nærings- og Handelsdepartementet. (2010). *Gjesteundersøkelse for cruiseturisme*. Hentet fra: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/nhd/vedlegg/rapporter2011/gjesteunders\\_cruise\\_febbruar2011.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/nhd/vedlegg/rapporter2011/gjesteunders_cruise_febbruar2011.pdf).

Oklevik, O., Gössling, S., Hall, C.M., Jacobsen, J.K.S, Grøtten, I.P. & McCabe, S. (2019). Overtourism, optimisation, and destination performance indicators: a case study of activities in Fjord Norway. *Journal of Sustainable Tourism* 27(12), 1804-1824. DOI: 10.1080/09669582.2018.1533020.

Palinkas, L.A., Horwitz, S.M., Green, C.A, (2015). Purposeful Sampling for Qualitative Data Collection and Analysis in Mixed Method Implementation Research. *Administration and Policy in Mental Health and Mental Health Services Research* 42, 533–544. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10488-013-0528-y>.

Stranda kommune. (2020). *Konsekvensanalyse nullutslippsvedtak. Geiranger som reisemål og lokalsamfunn*. PWC.

Sandstå, H. (2019). Cruising away from strong sustainability? A case-study of the social and environmental trade-offs of cruise tourism in Flåm, Norway. *Master Thesis Series in Environmental*

*Studies and Sustainability Science* (MESM02 20191). LUCSUS (Lund University Centre for Sustainability Studies).

Stranda Hamnevesen. Hentet fra: <https://www.stranda-hamnevesen.no/>.

Walnum, H.J., Gössling, S., Simonsen, M., Iversen, N., Hem, L.E., Dybedal, P., Jacobsen, J.K.S., (2019, 11. juli). Slik bør cruisenæringen utvikles. Hentet fra: <https://www.vestforsk.no/sites/default/files/2019-08/cr.pdf>.