

OPPDRAGSBESKRIVELSE

1. Bakgrunn

Cruisetrafikken til Vestlandsregionen har økt kraftig de siste årene og er en viktig del av den samlede reiselivsnæringa på Vestlandet. Ca 70 prosent av all cruisetrafikk i Norge skjer på Vestlandet. Det er per i dag 17 cruisehavner i regionen med store variasjoner både i anløpstall og størrelsen på skipene. Spennet varierer fra Bergen som er Norges største cruisehavn til noen av de minst benyttede cruisehavnene i landet.

I følge ei fersk prognose utarbeidet av Transportøkonomisk institutt for utviklingen av cruisetrafikken fram mot 2060, vil det skje ei utflating i veksten (Dybedal, Petter, 2018). Den nye prognosen viser en årlig vekst på 2,5 prosent i årene 2018 – 2028 og en årlig vekst på 1,5 prosent i årene 2028 – 2060. Dette vil kunne gi 1,6 millioner cruiseturister og 2 600 anløp i norske cruisehavner i 2060. Dersom etterspørselen etter cruiseopplevelser i Norge følger samme geografiske utviklingsmønster som i de siste 20 årene, vil størstedelen av denne veksten komme i byhavner på Vestlandet.

Det er mange muligheter forbundet med en slik vekst i cruiseturismen, men også noen utfordringer. Ei av utfordringene er knyttet til utslipp fra cruisebåtene når de ligger til kai der både luft- og vannforurensning kan være et problem. Økt verdiskaping og med det også økt lønnsomhet hos reiselivsaktører inn mot cruisesegmentet, er også ei utfordring. Det er svært ønskelig at flere reiselivsbedrifter får muligheten til å levere aktiviteter og opplevelser til cruiseindustrien.

De fire fylkeskommunene på Vestlandet har utarbeidet en felles cruisestrategi for regionen, «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016 – 2020». Denne ble vedtatt av Vestlandsrådet i november 2016. Cruisestrategien støtter opp under visjonen i den overordnede reiselivsstrategien for Vestlandet.

Visjonen i reiselivsstrategien for Vestlandet er : «Det mest berekraftige reisemålet i Europa basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar». Hovedmålet for cruisestrategien er : «Cruiseturismen i Vestlandsregionen skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte, slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen». Cruisestrategien har fire definerte innsatsområder :

- Verdiskaping
- Miljø og klima
- Produktutvikling
- Generelle strategier

Det er også utarbeidet en handlingsplan for cruisestrategien, «Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandsfylka 2018 – 2020». Denne ble vedtatt av Vestlandsrådet i juni 2018.

Økningen i cruisetrafikken gjør at vi må iverksette noen tiltak for å ta vare på naturen, miljøet og lokalsamfunna i regionen. Denne økningen kan bidra til å styrke cruiserelaterte virksomheter på land, skape nye arbeidsplasser og trygge eksisterende samt økt verdiskaping hos næringsaktørene. Med bakgrunn i dette er «Miljø og klima» og «Verdiskaping» de to viktigste innsatsområdene i cruisestrategien og som en nå har valgt å fokusere på og konkretisere i den nylig vedtatte handlingsplanen. På et senere tidspunkt vil det bli vurdert å lage en fullstendig handlingsplan som omfatter alle innsatsområdene.

2. Innhold i tjenesteleveransen

Det er store variasjoner i de forskjellige reisemålene på Vestlandet både når det gjelder størrelse på selve reisemålet, antall cruiseanløp og passasjertall, infrastruktur og logistikk-løsninger. De ulike reisemålene har ulike utfordringer og muligheter. I tillegg er det store variasjoner for hvor stor del cruisetrafikken utgjør av den samlede reiselivstrafikken i området.

Handlingsplanen sitt formål er å optimalisere verdiskapingseffekten av cruisebesøkende til regionen og å bidra til ei bærekraftig utvikling.

Den vedtatte handlingsplanen konkretiserer to av innsatsområdene i cruisestrategien. Innsatsområde «Miljø og klima» har som mål å gjøre miljø og klima knyttet til cruisetrafikken mindre sårbar. Innsatsområde «Verdiskaping» har som ambisjon å øke verdiskapingen i den landbaserte reiselivsnæringa. Handlingsplanen konkretiserer mål, delmål, strategier og tiltak. Hvert tiltak er beskrevet med innhold, forslag til hvem som er ansvarlig for tiltaket samt forslag på samarbeidspartnere. Tiltakene er prioritert i en skala fra 1 – 3 som indikerer prioritering i tid, men gjenspeiler ikke viktigheten av tiltaket.

Innsatsområde «Miljø og klima» i handlingsplanen har konkretisert 11 tiltak og innsatsområde «Verdiskaping» har konkretisert 5 tiltak.

Tiltakene i handlingsplanen må konkretiseres ytterligere og deretter iverksettes. Til å ta arbeidet med Handlingsplanen et steg videre, er det behov for å engasjere en prosessleder som kan tilføre både nødvendig kapasitet og kompetanse.

Innleid kapasitet må:

- Ha kompetanse om reiselivsnæringa og cruisesegmentet spesifikt.
- Prosesslederkompetanse.
- Erfaring fra tilsvarende / beslektede prosjekt.
- Beherske både nynorsk og bokmål.
- Ha kunnskap om det offentlige sin rolle, mandat og virkemidler sett i lys av tiltakene i Handlingsplanen.

Innleid kapasitet må av næringsaktørene bli oppfatta som objektiv og nøytral i arbeidet med konkretisering og iverksetting av tiltakene i handlingsplanen.

Tilbudet skal beskrive hvordan tilbyder vil utføre oppdraget, herunder tilnærming og valg av metode.

Det er store forventninger i næringa til dette arbeidet og det er derfor viktig at dette arbeidet kan starte opp umiddelbart etter kontraktsinngåelse.

Oppdragsgiver ønsker å inngå kontrakt med en leverandør og oppfordrer aktuelle tilbydere om å inngå samarbeid med miljø med komplementær kompetanse dersom dette er nødvendig for å kunne levere ett komplett tilbud.

3. Organisering av prosjektet

Oppdraget er et samarbeid mellom fylkeskommunene på Vestlandet, dvs Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane samt Møre og Romsdal. Formell oppdragsgiver er Møre og Romsdal fylkeskommune.

Det er etablert både styringsgruppe og prosjektgruppe. Innleid kapasitet skal samarbeide tett med prosjektgruppen som består av representanter fra de fire fylkeskommunene.

4. Opsjon

Oppdragiver ønsker i tillegg til hovedleveransen Opsjon på leveranse med samme innhold og organisering som hovedleveransen, jf. beskrivelse i punktene ovenfor.

Sannsynligheten for at denne blir utløst er 50 prosent.

Oppdragsgiver vil innen utløp av hovedkontrakten ta en beslutning om opsjonen vil bli utløst eller ikke.