

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-01-14
GBGC-2025-00565

Handläggare

Åsa Borvén
Telefon: 0703-723089
E-post: asa.borven@goteborg.com

Yttrande över motion av Axel Darvik (L) om att bevara och utveckla kryssningsturismen

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborg & Co AB;

1. Yttrande över motion av Axel Darvik (L) om att bevara och utveckla kryssningsturismen, godkänns.
2. Ärendet översänds till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Axel Darvik (L) har skrivit en motion om att bevara och utveckla kryssningsturismen i Göteborg. Stadsledningskontoret har översänt ärendet till Göteborgs Hamn AB, Göteborg & Co AB och Business Region Göteborg AB för yttrande. Sista svarsdatum är 2026-02-27.

I motionen föreslås bland annat att Göteborg & Co AB, i samverkan med Business Region Göteborg AB bör få i uppdrag att med det lokala näringslivet och turistorganisationer, utveckla erbjudanden och paketlösningar med inriktning mot kryssningsturismen.

I motionen lyfts bland annat följande:

- Göteborg har på senare år stärkt sin position som en viktig kryssningsdestination i norra Europa.
- Flytten av Stena Line AB:s verksamhet från Masthugget till Arendal på Hisingen skapar nya möjligheter att utveckla kapaciteten för både färje- och kryssningstrafik.
- För att möta den växande efterfrågan krävs att de nya terminalerna på Hisingen byggs med fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar, i linje med stadens klimatmål.
- Vikten av samarbete mellan staden, näringslivet och turismsektorn betonas.

Göteborg & Co delar motionens ambition om att stärka kryssningsturismen. På längre sikt kan även Business Region Göteborg bidra med sin kompetens inom näringslivs- och investeringsfrågor, särskilt för att stärka de företag och initiativ som indirekt stödjer kryssningssektorn. Bolaget anser att det operativa ansvaret fortsatt bör ligga kvar hos Göteborgs Hamn och Göteborg & Co.

Göteborg & Co avser att fortsatt, och i fördjupad samverkan med Göteborgs Hamn och lokala aktörer, utveckla attraktiva och hållbara erbjudanden som stärker Göteborgs position som internationell kryssningsdestination.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kryssningsturismen ger både intäkter och andra möjligheter till aktörer i staden, men kan också innebära påfrestningar. Under 2023 togs 118 000 kryssningsturister emot, 2024 var antalet 85 000. Antalet kryssningsturister varierar från år till år, men trenden har varit att kryssningsturismen i Göteborg är på uppåtgående. Kryssningsturisternas sammanlagda konsumtion i Göteborg uppgår till ett värde av mellan 30 och 60 miljoner kronor per år, det högre värdet är om kryssningsfartygen fylls till maxkapacitet och alla passagerare går i land medan det lägre värdet är om de fylls till hälften av sin kapacitet.

Att erbjuda rätt utbud och aktiviteter till rätt kund/rederi kan innebära en ökad attraktionskraft för Göteborg som kryssningsdestination.

Bedömning ur ekologisk dimension

Aktörerna i kryssningsindustrin arbetar på olika sätt för att minska miljöpåverkan. Det är utmanande att ställa om till fossilfri sjöfart. Sjöfartsbranschen ligger efter vägtransportbranschen inom detta område. Däremot ligger kryssningsföretagen långt fram med teknikutveckling som effektiviserar fartygen, jämfört med övriga sjöfartsbranschen. Det beskrivs till stor del drivas av kundefterfrågan i kombination med tryck från destinationshamnar och lagstiftning.

Elektrifierade bussar är också en viktig utvecklingsfaktor för en kryssningsdestination. Tekniken är så pass ny att marknaden präglas av begränsad tillgänglighet och höga inköpspriser för fordon. Erbjudanden för miljövänliga transporter i staden, såsom elektrifierade busstransporter och alternativa transportsätt som sightseeingturer med båt eller låncyklar är en möjlighet till grön profilering för destinationen och rederierna, och leder samtidigt till minskade utsläpp av partiklar och buller.

Bedömning ur social dimension

Göteborg är, och har alltid varit, en hamnstad. Sjöfart och hamnverksamhet är viktig för stadens identitet, och här har kryssningsturismen en betydelse. Kryssningsturismen bidrar till ökad trivsel för såväl invånare som besökare genom att bidra till stadens puls och att kryssningsturisterna emellanåt präglar centrala delarna av staden och skapar en livlig och internationell atmosfär.

Bilagor

1. Motion av Axel Darvik (L) om att bevara och utveckla kryssningsturismen i Göteborg
2. Calluna, Ecoloop slutrapport 2025-01-24 - Hållbarhetsgenomlysning av kryssningsturismen i Göteborg

Beskrivning av ärendet

Axel Darvik (L) har skrivit en motion om att bevara och utveckla kryssningsturismen i Göteborg. Stadsledningskontoret har översänt ärendet till Göteborgs Hamn AB, Göteborg & Co AB och Business Region Göteborg AB för yttrande. Sista svarsdatum är 2026-02-27.

Göteborg är en stark kryssningsdestination med en positiv utveckling. Göteborg & Co arbetar för att utveckla Göteborg som en hållbar destination, vilket är centralt i ett utmanande segment som kryssning. I december 2023 gav bolaget i uppdrag till Calluna och Ecoloop att göra en hållbarhetsgenomlysning av destinationens kryssningsturism, se bilaga 2. Rapporten ger en helhetsbild av ekosystemet inom Göteborgs kryssningsturism och dess påverkan på destinationen, både positivt och negativt, ur alla tre hållbarhetsdimensionerna; ekonomiskt, socialt och miljömässigt. Helhetsbilden ger Göteborg & Co en möjlighet att ta bättre beslut och skapa förutsättningar att bättre kunna påverka rederier, turoperatörer, aktörer och passagerare att göra mer hållbara val.

För att stärka Göteborg som kryssningsdestination har Göteborg & Co tillsammans med Göteborgs Hamn en gemensam marknadssatsning. Arbetet sker under etablerade samverkansformer mellan bolagen där Göteborg & Co har en dedikerad 50% tjänst som arbetar med att sälja in Göteborg som kryssningsdestination till rederier på prioriterade marknader. Detta affärsstrategiska samarbete utgör grunden för att matcha rätt kundsegment och rederiprofiler med relevanta och högkvalitativa upplevelser i Göteborg.

Göteborg & Co driver Gothenburg Cruise Network, där skeppsmäklare, turoperatörer, transportbolag, besöksmål, shoppingaktörer och guideföreningar ingår liksom Göteborgs Hamn. Nätverket samlas två gånger per år och syftar till att koordinera erbjudanden, utveckla paketeringar, säkerställa hög kvalitet i mottagandet av kryssningsgäster samt utbyte av information och kunskap.

Vid större anlöp bemannar Göteborg & Co:s besöksservice informationsdiskar både vid kaj och vid shuttlestopp på Gustav Adolfs torg, för att ge gästerna relevant service och uppmuntra till besök runtom i staden. Göteborg & Co följer också utvecklingen av anlöpens omfattning och dess säsongsvariation. Att öka säsongsutjämningen är ett av målen i Göteborg Stads program för destinationsutveckling 2023-2030, och här ser bolaget att kryssningstrafiken har potential att bidra. Under 2025 har Göteborg för första gången någonsin haft kryssningsanlöp under årets alla månader, vilket skapar nya möjligheter för vidare utveckling och ställer nya krav på destinationens utbud.

Bolagets bedömning

Göteborg & Co menar att arbetet inom motionens beslutspunkt 2 redan till stora delar bedrivs, men bedömer att samarbetet kan fördjupas ytterligare, vilket skulle vara positivt. Göteborg & Co delar därför motionens ambition att utveckla erbjudanden och paketalösningar kopplade till kryssningsturismen. På längre sikt kan även Business Region Göteborg bidra med sin kompetens inom näringslivs- och investeringsfrågor, särskilt för att stärka de företag och initiativ som indirekt stödjer kryssningssektorn. Bolaget anser dock att det operativa ansvaret fortsatt bör ligga kvar hos Göteborgs Hamn och Göteborg & Co.

Göteborg & Co ställer sig därmed positiva till motionens intentioner och avser att fortsatt, och i fördjupad samverkan med Göteborgs Hamn och lokala aktörer, utveckla attraktiva och hållbara erbjudanden som stärker Göteborgs position som internationell kryssningsdestination.

Peter Grönberg, VD

Handling 2025 nr 205

Motion av Axel Darvik (L) om att bevara och utveckla kryssningsturismen

Göteborg har under de senaste åren stärkt sin position som en betydande kryssningsdestination i norra Europa. Kryssningsturismen spelar en viktig roll för stadens ekonomi, då varje kryssningsanlöp bidrar med betydande intäkter till det lokala näringslivet. Genom att välkomna internationella besökare, stärker Göteborg sitt rykte som en tillgänglig och attraktiv stad med kulturellt och historiskt värdefulla upplevelser. Samtidigt skapar kryssningsturismen sysselsättning och bidrar till en mångfaldig och levande stadsmiljö.

I och med Stena Line AB:s beslut att flytta sin verksamhet från Masthugget till Arendal på Hisingen öppnas nya möjligheter för att utöka stadens kapacitet inom både färje- och kryssningstrafik. Detta är en unik möjlighet för Göteborg att inte bara bevara, utan också utveckla sin potential som kryssningsdestination. Idealt finns det synergier genom att hantera båda linjefärjornas resenärer och kryssningsfartygens gäster i en gemensam terminal.

Under 2024 tog Göteborgs hamn emot 56 kryssningsanlöp och nästan 82 000 kryssningspassagerare. Genom att säkerställa att de nya terminalerna på Hisingen är byggda för att möta behoven hos en växande kryssningsturism kan staden fortsätta att konkurrera med andra hamnstäder i Europa. Viktigt är också att terminalerna byggs med ett starkt fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar, så att vi kan möta framtida utmaningar med en strategi som är förenlig med stadens klimatmål. Om anpassningarna inte görs, riskerar antalet mottagna kryssningsfartyg att minska radikalt, eftersom dessa då blir hänvisade till innerhamnen, där Älvsborgsbron utgör en stark begränsning för fartygen.

Det är också viktigt att staden samarbetar nära med det lokala näringslivet och turismsektorn för att skapa nya, innovativa paketerbjudanden för kryssningsturister. Genom samverkan mellan Göteborg & Co AB, Business Region Göteborg AB (BRG) och lokala företag kan vi skapa en mångsidig och konkurrenskraftig turismsektor som gynnar både besökare och invånare.

Förslag till beslut i kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Hamn AB får i uppdrag att säkerställa att de nya terminalerna på Hisingen designas och byggs med kapacitet att även hantera en växande kryssningsturism, och att dessa terminaler byggs med fokus på hållbarhet och miljövänliga lösningar.
2. Göteborg & Co AB, i samverkan med Business Region Göteborg AB får i uppdrag att med det lokala näringslivet och turistorganisationer, utveckla erbjudanden och paketlösningar med inriktning mot kryssningsturismen.

Axel Darvik (L)

HÅLLBARHETSGENOMLYSNING AV KRYSSNINGSTURISMEN I GÖTEBORG



CALLUNA

ecoloop

Hållbarhetsgenomlysning av kryssningsturismen i Göteborg Från ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv

Datum: 2025-01-24

Författare: Maria Johansson, Lovisa Lundgren, Fredrik Dunér, Ecoloop

Kvalitetsgranskare: Magnus Stenmark, Calluna

Uppdragsgivare: Göteborg & Co

Uppdragsgivarens kontaktperson: Eva Lehmann

Status: Slutrapport

Projektnummer: CALL2347

Ecoloop initierar och driver utveckling kopplad till samhällets resursflöden – vatten, material och energi. Vår vision är ett samhälle med försörjningssystem som bevarar och återskapar resurser.

Ecoloop AB
Ringvägen 100, 118 60 Stockholm
www.ecoloop.se

SAMMANFATTNING

Göteborg & Co är Göteborg Stads officiella destinationsbolag med uppdrag att utveckla destinationen, värva och utveckla evenemang och möten samt att ansvara för destinationens kommunikation och varumärke.

Bolaget ägs av Göteborgs Stad och tillsammans med Göteborgs Hamn ansvarar bolaget för kryssningsverksamheten. För staden är hållbarhet en strategiskt prioriterad fråga. Och i stadens antagna program för destinationsutveckling slås fast att Göteborg ska vara en hållbar destination för de som besöker destinationen, de som bor här och de som verkar i regionen. Göteborg & Co vill därför kunna ta bättre beslut och skapa förutsättningar att bättre kunna påverka aktörerna i kryssningsverksamheten att göra mer hållbara val. Calluna och Ecoloop fick därför i december 2023 i uppdrag att göra en hållbarhetsgenomlysning av kryssningsturismen i Göteborg.

Uppdraget genomfördes i tre delar. I den första delen, **Beskrivning av kryssningsindustrin i Göteborg**, användes dokument och statistik för att beskriva antal passagerare, anlöp och ekonomiska faktorer kring kryssningsindustrin. I den andra delen, **Påverkan ekonomiskt, socialt och miljömässigt på destinationen**, sammanställdes en bruttolista med potentiella hållbarhetsutmaningar och -möjligheter med hjälp av en dokumentstudie och inledande intervjuer med aktörer inom kryssningsindustrin och hamnverksamhet i Göteborg, Sverige och Europa. Slutligen, i tredje delen, **Slutsatser**, bearbetades resultaten från aktörs- och hållbarhetsanalyserna som sammanfattades i hållbarhetsrisker och -möjligheter per aktörsgrupp.

De huvudsakliga hållbarhetsriskerna kring kryssningsindustrin som framkom i intervjuerna var ekonomiska risker för mindre företag när färre kryssningsfartyg anlöper Göteborg, ekonomiska risker för bussbolagen i den gröna omställningen, sociala risker för boende och verksamma i och kring Haga, på grund av trängsel när många turistbussar anländer samtidigt, samt miljörisker på grund av fartygens energiförbrukning vid kaj.

De huvudsakliga möjligheterna som framkom var arbetstillfällen och ekonomiska möjligheter för företag nischade mot turister att profilera Göteborg som ett bra resmål, möjligheter att arbeta med grön omställning av transporter och med landelanslutning av fartyg, samt samverkansformer som Bussiga Göteborg för att minska trafikträngsel.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING.....	4
1.1 Bakgrund till uppdraget.....	4
1.2 Mål och syfte	4
1.3 Tillvägagångssätt.....	4
2. KRYSSNINGSENDUSTRIEN I GÖTEBORG	5
2.1 Kryssningsdestinationen Göteborg.....	5
2.2 Anlöp, passagerare och konsumtionsmönster	6
2.3 Aktörer	11
3. KRYSSNINGSTURISMENS HÅLLBARHETSPÅVERKAN.....	14
3.1 Ekonomisk hållbarhet	14
3.2 Miljömässig hållbarhet.....	18
3.3 Social hållbarhet.....	21
4. SLUTSATSER	24

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund till uppdraget

Kryssningsturismen ger både intäkter och andra möjligheter till aktörer i staden, men kan också innebära påfrestningar. Under 2022 tog Göteborg emot cirka 80 000 kryssningsturister och under 2023 togs 118 000 kryssningsturister emot. Antalet kryssningsturister varierar från år till år, men trenden har varit att kryssningsturismen i Göteborg är på uppåtgående. Kryssningsturismen minskade dock kraftigt under pandemin. Sanktioner mot Ryssland har gjort att St Petersburg fallit bort som kryssningsdestination och den planerade flytten av en av kryssningskajerna ger osäkerheter som påverkar möjligheten att planera och genomföra strategier för hållbar turism.

Göteborg & Co är Göteborg Stads officiella destinationsbolag, med uppdrag att utveckla Göteborg som en hållbar destination inom turism, möten och evenemang. Göteborg & Co vill kunna ta bättre beslut och skapa förutsättningar att bättre kunna påverka aktörerna i kryssningsverksamheten att göra mer hållbara val. Calluna och Ecoloop fick därför i december 2023 i uppdrag att göra en hållbarhetsgenomlysning av kryssningsturismen i Göteborg.

1.2 Mål och syfte

Uppdragets syfte är att skapa en helhetsbild av ekosystemet inom Göteborgs kryssningsturism och dess påverkan på destinationen, både positivt och negativt, ur alla tre hållbarhetsdimensionerna; ekonomiskt, socialt och miljömässigt. Med en tydlig helhetsbild får Göteborg & Co möjlighet att ta bättre beslut och skapa förutsättningar att bättre kunna påverka rederier, turoperatörer, aktörer och passagerare att göra mer hållbara val.

Målet är att kartlägga kryssningsindustrin i Göteborg och beskriva hur kryssning påverkar destinationen ur alla tre hållbarhetsperspektiven.

Arbetet inriktades på hur kryssningsturismen påverkar destinationen Göteborg, det vill säga staden och dess 13 kranskommuner som utgör Göteborgsregionen, medan kryssningsindustrins hållbarhet i stort låg utanför uppdragets avgränsning.

1.3 Tillvägagångssätt

Uppdraget genomfördes i tre delar. I den första delen, **Beskrivning av kryssningsindustrin i Göteborg**, användes dokument och statistik för att beskriva antal passagerare, anlop och ekonomiska faktorer kring kryssningsindustrin. Dessutom beskrevs kryssningsindustrins aktörsekosystem i en aktörskarta utifrån statistik och material från beställaren.

I den andra delen, **Påverkan ekonomiskt, socialt och miljömässigt på destinationen**, sammanställdes potentiella hållbarhetsutmaningar och -möjligheter med hjälp av en dokumentstudie och inledande intervjuer med aktörer inom kryssningsindustrin och hamnverksamhet i Göteborg, Sverige och Europa. Hållbarhetsaspekter som är relevanta för Göteborg valdes ut i dialog med beställaren, för fördjupning och analys. Urvalskriteriet var att de påverkar någon aktör eller aktörsgroup i Göteborg. Ytterligare information om de identifierade hållbarhetsaspekterna samlades in genom fördjupande intervjuer.

Slutligen, i tredje delen, **Slutsatser**, bearbetades resultaten från aktörs- och hållbarhetsanalyserna som sammanfattades i hållbarhetsrisker och -möjligheter per aktörsgroup.

2. KRYSSNINGSSINDUSTRIN I GÖTEBORG

2.1 Kryssningsdestinationen Göteborg

Göteborgs hamn grundades ett år innan staden, och sjöfarten och hamnverksamheten är en central del av stadens identitet och historia. Göteborg tog år 2023 emot cirka 118 000 kryssningsturister, fördelat över 81 anlöp av kryssningsfartyg. Det är "all time high", och beror delvis på att alla kryssningar till St Petersburg ställts in på grund av kriget i Ukraina; rederierna har då valt bland annat Göteborg som destination istället. Totalt antal gästnätter för utländska besökare till Göteborgsregionen var samma år cirka 1,8 miljoner¹.

Marknadsföring och införsäljning av Göteborg som kryssningsdestination görs av Göteborg & Co i samarbete med Göteborgs Hamn. Göteborg & Co:s besöksservice bemannar också informationsdiskar vid större anlöp samt vid vissa utvalda anlöp, både vid kaj och vid shuttlestop på Gustav Adolfs torg.

Två kajer används för att ta emot kryssningsfartygen; Arendal och Amerikakajen, som båda ägs och drivs av Göteborgs Hamn. Den centralt belägna Amerikakajen tar emot mindre kryssningsfartyg. Större fartyg kan vara upp till ca 300 meter långa, mindre fartyg drygt 200 meter. Här befinner sig turisterna på gångavstånd från många intressanta punkter i Göteborg och det finns även goda kollektivtrafikanslutningar. Arendal på Hisingen tar emot stora kryssningsfartyg, och har stora terminalytor och parkeringsytor. Från kajen kan turister färdas med buss, taxi eller båt in till centrala Göteborg. Det tar cirka 20 minuter. I och med att Arendal ligger längre ut och har mindre tät kollektivtrafikanslutning än Amerikakajen kan det ibland vara tidskrävande för turistbyråns personal att ta sig ut dit.

På grund av att Göteborgs Hamn expanderar och att Stena Line planerar flytta sin terminal till Arendal kommer kryssningsfartyg inte längre tas emot i Arendal från slutet av 2025. Amerikakajen har anpassats för att kunna ta emot två kryssningsfartyg samtidigt, något som skett under 2023 och även planeras för 2024. Idag tas vissa större kryssningsfartyg emot i Göteborgs RoRo-terminal, även kallad Skandiahallen, men det finns i dagsläget en osäkerhet om var större kryssningsfartyg kommer kunna tas emot från 2026, och hur många.

Göteborgs hamn är isfri året om, och kryssningssäsongen pågår från mars till december, med högsäsong maj till augusti. Enskilda aktörer märker en ökning i försäljning när kryssningsfartygen kommer till hamnen. Det sker en ökning i beläggning på restauranger, caféer, sightseeing-aktiviteter, butiker och så vidare. Nätverket Gothenburg Cruise Network, som drivs av Göteborg & Co, samlar företag och organisationer som vill utveckla Göteborg som kryssningsdestination; det består av fartygsagenturer, turoperatörer, guideföreningar och turistattraktioner, transportföretag, shoppingcentra med flera. Sammanlagt består nätverket av 17 medlemmar.

I och med Rysslands invasion i Ukraina valde många kryssningsrederier bort St. Petersburg som destination, vilket ledde till en ökning av anlöpande fartyg till Göteborgs hamn. 2022 ökade antalet bokningar i Göteborgs hamn med 30 fartyg på grund av kriget i Ukraina, och cirka 80 anlöp gjordes. Men när St. Petersburg inte längre är en lämplig destination minskar också Östersjöns attraktivitet för kryssningsföretagen, vilket även påverkar rutterna förbi Göteborg. 2024 planeras 60 anlöp, så antal anlöp har åter minskat. Kryssningar bokas typiskt 1-3 år innan ankomst. När Stena aviserade att de kommer flytta till Arendal bokades inte fler kryssningar dit för 2024. När tidpunkten för flytten sen ändrades så var det inte

¹ Gästnattsrapport Västsverige – april 2024. Niklas Ranefjärd, Turistrådet Västsverige, 2024.

längre möjligt att boka in kryssningar så nära i tid. Därför är antalet anlöp 2024 lägre än tidigare år.

Under pandemin minskade antalet kryssningsturister drastiskt, och effekterna märks fortfarande i kryssningsindustrin; kryssningsansvariga i Göteborgs Hamn ser en ökad trend där människor tar färre risker än innan, och av smittskyddsskäl vill vara kvar i "kryssningsbubblan" även på land. Detta har gett en ökning i bokningar av gruppturer och restaurangbesök gemensamt med hela turistgruppen. Samtidigt finns en mottrend med turister som är intresserade av lokala upplevelser och träffa lokalbefolkningen.

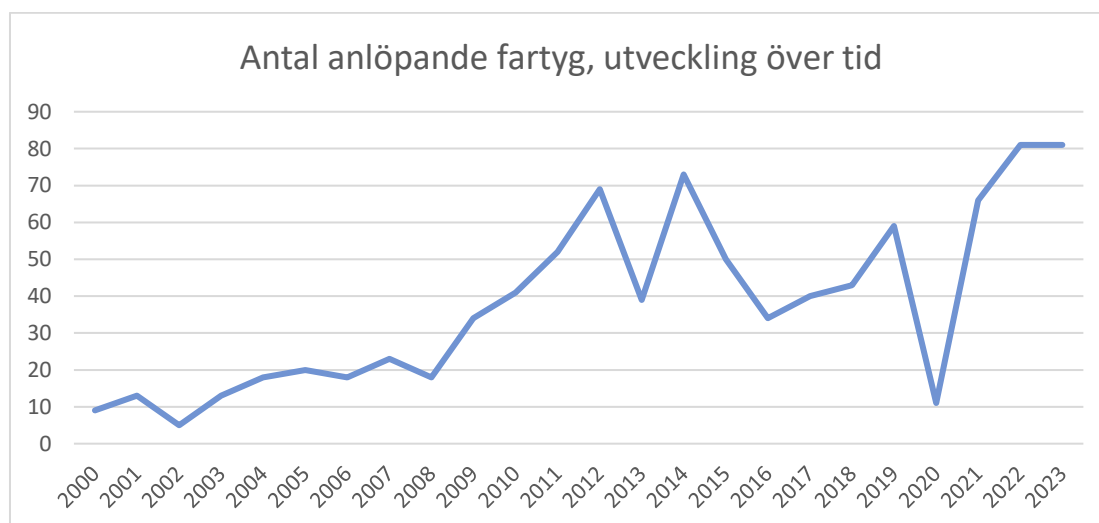
2.2 Anlöp, passagerare och konsumtionsmönster

Antalet möjliga kryssningsturister under ett år, baserat på maxkapaciteten för de kryssningar som planerar anlöp Göteborg år 2024, uppgår till uppskattningsvis 89 000 personer, se Tabell 1. Dessutom bemannas fartygen av cirka 29 000 arbetare ombord. Sammanlagt förväntas 57 anlöpande fartyg. Antal passagerare per fartyg varierar från 100 till över 2500. 15 anlöp är av mindre fartyg med passagerarantal under 200 personer. Av samtliga planerade anlöp förväntas 36 angöra vid Arendal och 21 vid Amerikakajen.

Tre fartygsagenter hanterar samtliga planerade anlöp 2024. Flest kryssningsturister kommer med anlöp från tyska rederiet Aida cruises, med större fartyg som utgår från hamnar i Tyskland. Deras agent är SDK Shipping AB som totalt står för 30 anlöp varav tre är mindre fartyg och fem är så kallade river cruises som går på inre vattenvägar. Näst störst är fartygsagenten GAC som tillhandahåller 17 anlöp. Agenturen European cruise service har totalt nio anlöp med en diversifierad ansättning av olika anlöp från olika rederier.

Varje fartyg stannar i hamnen i medel tio timmar, med ett fåtal exempel som överstiger eller understiger detta. Majoriteten av fartyg anlöp under månaderna maj till augusti, se Figur 2. Göteborg & Co har som mål i sitt destinationsutvecklingsprogram att arbeta mer för att motverka stora säsongsvariationer, och här finns alltså utrymme att arbeta mer med lågsäsongen.

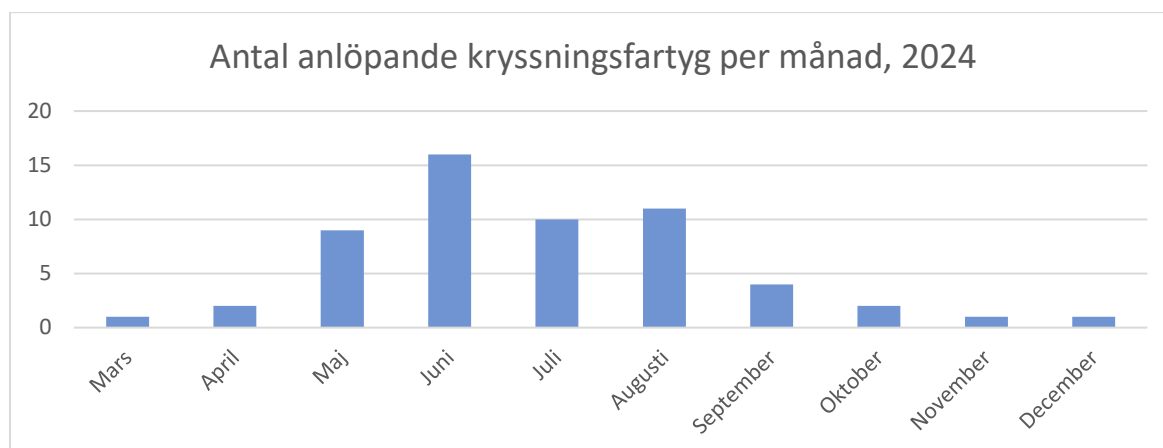
Antal kryssningsfartyg som anlöp till Göteborg har ökat över tid. Pandemins påverkan år 2020 är tydlig men även tidigare lågkonjunkturer kan skönjas som finanskrisen och eurozonkrisen, se Figur 1.



Figur 1. Antal anlöpande fartyg per år, 2000-2023.

Tabell 1. Planerade anlöp av kryssningsfartyg till Göteborg år 2024, med reservation för ändringar.

Rederi	Agent	Antal anlöp	Medeltid i hamn per anlöp, timmar	Passagerare per anlöp (maxkapacitet)	Passagerare (total maxkapacitet)
Aida Cruises	SDK Shipping AB	20	9	2480	49 618
Princess Cruise	European Cruise Service	2	10	3140	6 280
TUI Cruises	European Cruise Service	2	10	2700	5 400
Norwegian Cruise Line	GAC	2	10	2340	4 680
Norwegian Cruise Line	SDK Shipping AB	2	10	2340	4 680
Oceania Cruises	GAC	4	9	750	3 000
Holland America Cruise Line	European Cruise Service	1	10	2670	2 668
Carnival Cruise Line	European Cruise Line	1	9	2550	2 549
Saga Cruises	SDK Shipping AB	2	9	900	1 800
Compagnie Du ponant	GAC	9	6	180	1 620
Phoenix Reisen	SDK Shipping AB	1	11	1260	1 260
Fred Olsen	GAC	1	10	1200	1 200
Seabourn Cruises	European Cruise Service	1	10	1000	1 000
Villa Vie Residences	GAC	1	61	990	987
Silver Sea	SDK Shipping AB	1	12	600	600
Hapag Lloyd	European Cruise Service	1	17	500	500
Mystic Cruises	European Cruise Service	2	10	200	400
Gran Circle Cruise Line	SDK Shipping AB	4	12	90	360
Totalt		57			88 602



Figur 2. Antal anlöpande kryssningsfartyg per månad, år 2024, med reservation för ändringar

Kryssningsturisternas konsumtionsmönster har undersökts av Hui Research² 2011 och HKL Research 2017³. Den ekonomiska betydelsen av kryssningsturismen för Göteborg uppskattades baserat på deras undersökningar samt liknande undersökningar från Flandern⁴ och Kanarieöarna⁵. Resultaten har anpassats efter inflationsutveckling och aktuella växelkurser. Givet anpassning är uppskattade dagliga utgifter relativt jämförbara och beständiga i jämförelse mellan de olika undersökningarna destinationer.

En genomsnittlig kryssningsturist uppskattas ha dagliga utgifter på ca 650 kr. Detta kan sättas i relation till de uppskattade dagliga utgifterna för turister generellt. Enligt rapporten Sweden on Tripadvisor 2022 spenderade en övernattande turist från Tyskland cirka 138 USD per dag, dvs 1500 kr och stannar i medel 2,4 dagar vilket blir cirka 3600 kr för ett besök. Kryssningsturisterna stannar alltså kortare, har inga behov av hotell och spenderar därför mindre pengar i Göteborg jämfört med en övernattande turist. I Figur 4 visas dessa fördelade på olika utgiftskategorier. Kryssningsturisters huvudsakliga utgiftsposter i Göteborg är för shopping samt mat och dryck, där särskilt shopping utgör relativt större andel jämfört med Kanarieöarna och Flandern (se Figur 3). Utgiftsposternas storlek i förhållande till varandra har bekräftats i intervju med auktoriserad guide. Kryssningsturisternas sammanlagda konsumtion i Göteborg uppgår till ett värde av mellan 30 och 60 miljoner kronor per år, det högre värdet är om kryssningsfartygen fylls till maxkapacitet och alla passagerare går i land medan det lägre värdet är om de fylls till hälften av sin kapacitet. Göteborgs Hamn uppskattar att 85 procent av passagerarna går i land. Antalet kryssningsturister varierar starkt från år till år, vilket skapar sårbarhet för de företag som har stor andel kryssningsturister som kunder. Beräkningen baseras på planerade anlöp och uppskattade antal passagerare år 2024.

² Visitor survey Cruise passengers, Sofia Angel & Yulia Rokotova, Hui Research, 2011

³ Cruise tourists in gothenburg 2017, HKL Research, 2017

⁴ Study into the characteristics and impact of cruise tourism in Flanders, VisitFlanders, 2023

⁵ Estimating cruise passenger's expenditure: A censored system approach, J.F. Baños, B. Tovar, 2021

Denna uppskattning tar inte hänsyn till indirekta effekter till följd av kryssningsturismen i Göteborg. Indirekta effekter, även benämnt multiplikatoreffekten, är den kedjeeffekt som följer en transaktion. Turister som besöker kaféer i Göteborg bidrar indirekt till att finansiera de kaféanställdas egen privatkonsumtion. Något som skiljer destinationerna emellan är att transport och guidade turer utgör en större andel av utgifter i Kanarieöarna respektive Flandern.

Kryssningsdestinationen Göteborg i korthet

80 000 kryssningsturister per år

29 000 besättningsmän

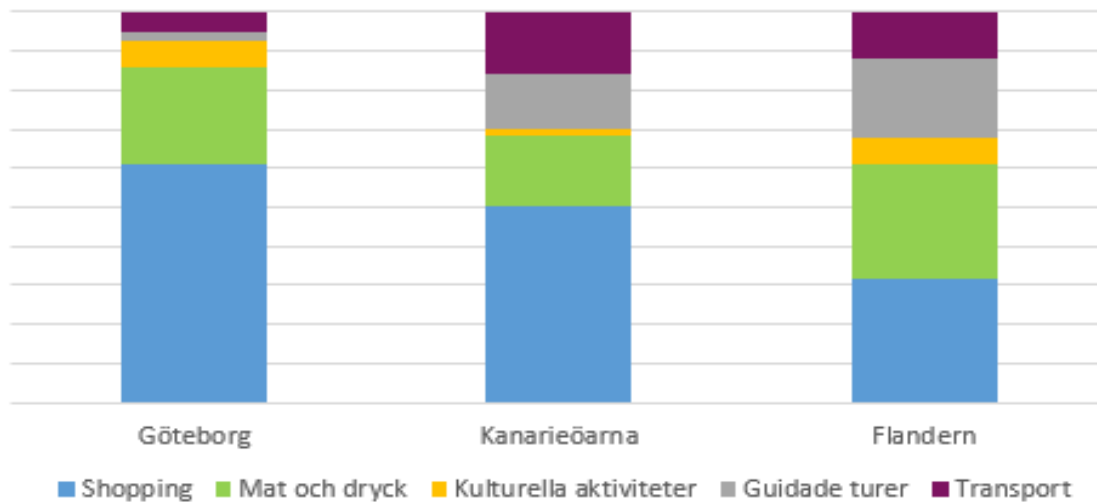
57 planerade anlöp 2024

Hälften av fartygen har över 2000 passagerare,

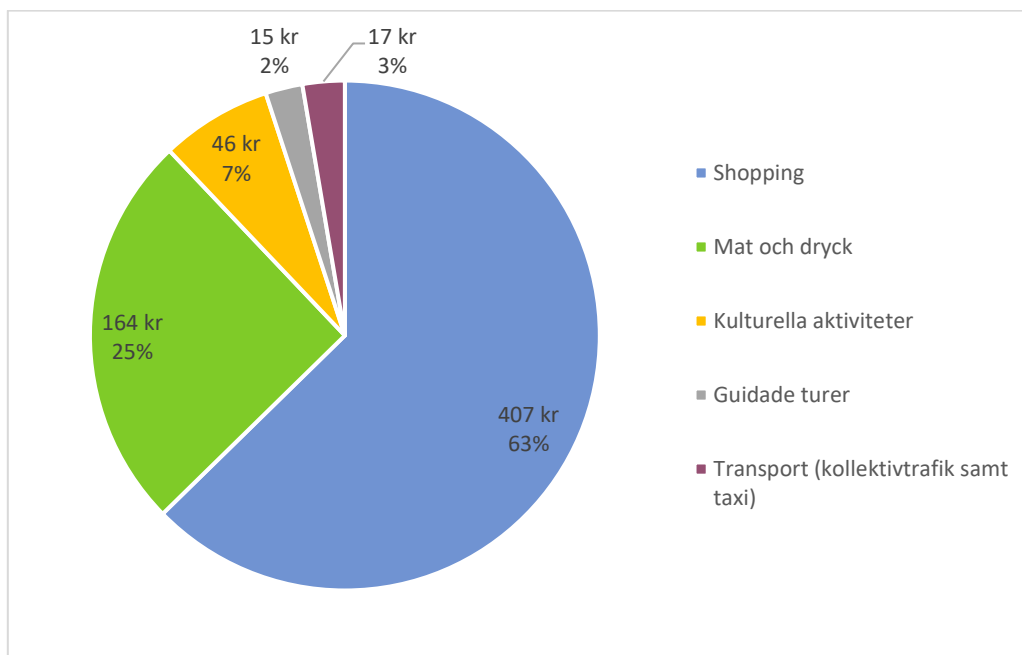
Övervägande fartyg utgående från Tyskland

Stannar i medel 10 timmar

En turist spenderar 650 kr per dag



Figur 3. Fördelning av kryssningsturisters utgifter för tre destinationer.



Figur 4. Genomsnittlig fördelning av en kryssningsturists dagliga utgift i Göteborg. Baserat på HUI:s undersökning från 2011, justerat för inflation till dagens penningvärde.

2.3 Aktörer

I detta avsnitt beskrivs aktörerna i kryssningsindustrin. I Tabell 2 beskrivs varje aktörsgrupp, och i Figur 5 finns en aktörskarta som visar hur aktörerna kopplas till varandra.

Tabell 2. Beskrivning av aktörer i kryssningsindustrin

Kryssningsföretag / Rederier	Företagen som äger och driver kryssningsfartygen. När det gäller kryssningsindustrin är det nästintill alltid samma företag som äger och opererar fartygen. Dessa verkar ofta internationellt och har kontakt med turoperatörer och fartygsagenter i respektive värdland där de anlöper. Aida Cruises är det rederi som förekommer mest frekvent, år 2024 har de 20 anlöp jämfört med Compagnie Du Ponant som har 9 anlöp 2024. Resterande fartyg är enstaka anlöp.
Fartygsagenter	Fartygsagenter från fartygsagenturer hjälper kryssningsfartygen med i princip allt praktiskt som de behöver för ett anlöp, och med kontakter och avtal med lokala aktörer. Alla kryssningsfartyg som inte har egna kontor i Sverige behöver ha en fartygsagentur som blir kryssningsfartygets svenska garant, då denna tar en kreditrisk gentemot Sjöfartsverket. De stora agenturerna verksamma i Sverige utgörs av SDK Shipping (huvudsäte Lysekil), European Cruise Service (Norge, svensk filial huvudsäte Stockholm), GAC (huvudsäte Göteborg) och Blue Water shipping (huvudsäte Göteborg).
Hamnar/terminaler och hamnmyndigheter, Hamnoperatörer	Hamnarna och dess hamnmyndighet (Göteborgs Stad för Göteborgs Hamn) tar emot kryssningsfartygen. Arendal, Amerikakajen, hör till Göteborgs Hamn och Göteborg RoRo är en privat hamn.
Lots	Båtförare med båt som känner den lokala farleden och som guidar kryssningsfartygen säkert till hamn. I Sverige råder lotsplikt för fartyg som överstiger 70 meter i längd eller 30 meter i bredd (Sjöfartsverket). Lotsning är avgiftsbelagt.
Logistik och underhåll	Vid ett anlöp behöver fartygen angöras (så kallade båtsmän hjälper till med trossar), och vid behov sker underhållsåtgärder på plats. Logistiktjänster erbjuds av privata bolag via fartygsagenterna.
Drivmedelsföretag, bunkring	Aktör som förser kryssningsfartygen med bränsle. Majoriteten av kryssningsfartygen bunkrar inte i Göteborg.
Catering och leverans	I de fall ett kryssningsfartyg har beställt varuleveranser kan leveransaktörer vara aktuella. För kryssningsfartyg sker det oftast i sk. "turn-around"-hamn. Detta är för kryssningsfartyg sällan Göteborgs Hamn.
Destinationsbolag - Göteborg & Co samt Turistinformationen	Destinationsbolaget håller ihop de övergripande turistfrågorna för staden och verksamheten finansieras av staden. Detta inkluderar marknadsföring och införsäljning av Göteborg som kryssningsdestination i samarbete med Göteborgs Hamn. I Göteborg drivs turistinformationen i Göteborg & Co:s regi och finansieras delvis av att sälja annonseringsplats och souvenirer.

Göteborgs Stad - Stadsmiljöförvaltningen	Ansvarig för trafikfrågor och stadsplanering, reglerar bland annat var turistbussarna får parkera.
Göteborgs Stad - Vatten och avfall	Svart- och gråvatten levereras vid anlöp till lokala VA-avfallsbolag som tar hand om avfallet. Stena recycling hanterar scrubber-vatten och slagvatten förorenat med olja, Gryaab hanterar vattenavfall och Renova hanterar avfall motsvarande hushållsavfall.
Företag - turoperatörer	Nationella turoperatörer organiserar sightseeing-turer och paketupplevelser för turisterna. De har nära kontakt med lokala turistmål, guider och transportföretag. Det finns standardpaket att välja bland, men specialupplägg kan även tas fram utifrån kryssningsfartygens behov.
Företag - transport	För att ta passagerarna från hamnen till destinationsmål, såsom centrala Göteborg eller omnejd, beställs transport från framför allt bussbolag, som kan vara både nationella och lokala. Det finns även exempel där beställningstrafik sker med båt. Taxitransporter förekommer också men sker inte i stora volymer. En del av sightseeing-turerna görs också med buss, eller bussbåt.
Företag - guider	Sightseeingturer leds av guider som berättar om Göteborg längs vägen. Det finns två guideföreningar i Göteborg (Göteborgs Guideklubb samt Föreningen Göteborgs auktoriserade guider) och Göteborg & Co auktoriserar guiderna. Det finns en stor andel tysktalande guider. Guider är egenföretagare.
Företag och museer - besöksmål	Detta innefattar de platser och aktörer som kryssningsturisterna besöker när de väl är på plats, särskilt genom paketresorna. Exempelvis Haga, Masthuggskyrkan, museer. Besök vid vissa av dessa kräver entrébiljett, andra inte.
Företag - café och restaurang	Företag som säljer mat och dryck. Hard Rock Café är en populär restaurang bland turisterna. De erbjuder mat, catering, bar, konferens och säljer även sina egna klädesplagg baserat på staden. Populära kaféer är exempelvis Café Husaren i Hagastaden.
Företag - Detaljhandel	Företag som säljer souvenirer eller shopping-varor. Vissa större platser, till exempel köpcentrat Nordstan sväljer många turister, men även mindre platser och butiker tar emot många turister.
Lokalbefolkning	De som bor eller arbetar i områden som berörs av kryssningsturismen.
Kryssningsturister	De som betalar för att resa med kryssningsfartygen. Deras betalningsförmåga och intresse styr i vilken utsträckning kryssningsturismen bidrar till lokala intäkter i Göteborg, och vilka turistmål som är aktuella. En stor del av turisterna kommer från Tyskland, med Aida (se Tabell 1). Vidare är det ett flertal amerikaner. Men det förekommer även turister från andra delar av Europa.
Fartygs-medarbetare	De som arbetar på kryssningsfartyget. Är ofta ute en längre tid till havs.

Göteborg aktörskarta



Figur 5. Göteborgs aktörskarta - de aktörer som ingår i kryssningsindustrins affärs ekosystem i Göteborg. Sammanställningen bygger på intervjuer och underlag från Göteborg & co. De kopplingar som finns mellan aktörerna är illustrerade med pilar i bilden, där de tjockare pilarna illustrerar särskilt betydelsefulla kopplingar.

3. KRYSSNINGSTURISMENS HÅLLBARHETSPÅVERKAN

Hållbar utveckling är ett begrepp från Brundtlandrapporten som skrevs 1987, och definierades där som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling består av ekonomisk, social och miljömässig (eller ekologisk) hållbarhet. Ekonomisk hållbarhet innebär att hushålla med resurser så att även framtida generationer kan använda sig av dem och att inte öka skulder. Social hållbarhet handlar om människors rättigheter och möjligheter till ett gott liv. Ekologisk hållbarhet innebär att bevara jordens ekosystem och biologiska mångfald.

Hållbarhetsteman som är relevanta för kryssningsindustrin i Göteborg identifierades och analyserades genom intervjuer och dokumentstudier. De identifierade hållbarhetsteman har sammanfattats per aktörsgrupp i Tabell 4.

3.1 Ekonomisk hållbarhet

3.1.1 Intäkter

Intäkter från kryssningsturismen kommer dels hamnen och dels lokala företag till del. För hamnen sker det genom de avgifter som rederierna betalar. Hamnavgifter för kryssningsfartyg utgör 6,8% av hamnens intäkter från hamnavgifter för samtliga anlöpande fartyg.

För lokala företag kommer intäkterna via turisternas inköp. Kryssningsturisternas inköp har beskrivits i avsnitt 2.2. Det handlar om inköp av mat och dryck, shopping, samt guidade turer och transporter. Mat, dryck och shopping innebär att kryssningsturisterna gör inköp direkt av lokala företag, medan guidade turer och transporter vanligen arrangeras av turoperatörer, som håller kontakt med bussbolag, guider, besöksmål och så vidare. Guidade turer ingår som del av biljettpriset i vissa kryssningar.

För de större branscherna – detaljhandel, restaurang, transport – är kryssningsturismen en mycket liten del av omsättningen. Men för de, oftast mindre, företag som har nischat sig mot kryssningsturisterna utgör kryssningsturisternas inköp en stor del av intäkterna. Det finns bland dessa nischade företag en oro för hur den framtida nedläggningen av mottagandet av kryssningsfartyg i Arendal slår. Bland dessa ryms särskilt guider och bussbolag men även vissa caféer och restauranger. Samma företag pekar också på en risk för minskning av inkomster på grund av trafikträngsel (se vidare avsnitt 3.1.2). Nedläggningen av kryssningsverksamhet vid Arendal riskerar leda till kraftig minskning av antalet kryssningsturister, om inte kapaciteten vid andra kajer höjs.

Kryssningsturisternas benägenhet att betala för varor och tjänster i Göteborg begränsas av att de flesta kryssningsfartyg ligger i hamn mindre än ett dygn. Den typiska guidade turen är inte längre än fyra timmar. De kryssningsarrangörer som sätter samman och organiserar guidade turer beskrivs i intervju med auktoriserad guide vara tids- och prispressade varför de flesta turerna inte omfattar många besök där turisterna har möjlighet att spendera pengar som gynnar det lokala näringslivet. Därtill ingår i många kryssningar helpension vilket minskar turisternas behov av mat, dryck och logi i staden. Den mindre andel mer exklusiva kryssningsfartyg som anlöper till Göteborg erbjuder mer omfattande guidade turer där kryssningsarrangörer genom avtal med lokala företag och restauranger erbjuder turister specifika upplevelser som besök vid restauranger och caféer.

En annan möjlig intäktskälla för företag i Göteborg är bunkring av bränsle och inköp av mat och andra varor till fartyget. Detta görs dock vanligen i fartygens "turn-around"-hamn, i samband med byte av passagerare, vilket vanligtvis inte är Göteborg. Därför är bunkring och påfyllning av mat och varor inte en stor intäktskälla i Göteborg.

Även turistföretag som inte är direkt gynnade av kryssningsturismen kan ha fördelar av den. En fartygsagent påpekade: *"Jag tror att kryssningsverksamheten är viktig för Göteborg. Det blir ett sätt att få till uppmärksamhet för staden, att många sedan senare kommer hit till Göteborg efter ett första möte genom kryssningsindustrin."* Turoperatörer uppgav att deras verksamhet gynnas av att turisterna skapar värde och bidrar till destinationen, eftersom acceptansen för kryssningsverksamheten då ökar.

Tabell 3. Beskrivning av aktörer som har inkomster från kryssningsturismen, och de varor och tjänster som turisterna eller kryssningsbolagen köper.

Aktör - säljare	Vara/tjänst och köpare	Kommentar
Göteborgs Hamn	Rederier betalar hamnavgifter, servicekostnader	Kryssningsföretagen betalar hamnavgifter och avfallsavgifter. Dessa avgifter står för 6,8% av hamnens verksamhet.
Fartygsagenter	Rederierna betalar för projektledning av anlöpen, samordning av kontakter osv.	Kryssningsfartygen är en mindre del av fartygsagenternas verksamhet.
Nationella turoperatörer	Erbjuder sightseeingturer för kryssningsturisterna, handlas upp via fartygsagenterna.	Beroende av kryssningsverksamheten. Baserade i Stockholm och Malmö. En majoritet av besökande kryssningsturister uppskattas uppleva staden genom organiserade guidade turer och en mindre andel på egen hand efter resa till stadens centrum med shuttlebuss. I samtal med sakkunnig företagsanställd uppskattas 60% av kryssningsturister resa som del av en guidad tur och av dessa 90% med turer genom Göteborg stad, snarare än övriga regionen.
Drivmedelsbolag, catering mm	Rederier köper in av drivmedel, påfyllning av mat och förbrukningsvaror	Rederierna bunkrar och fyller på mat och förbrukningsvaror i respektive "turn-around"-hamn (till exempel Kiel) i samband med att passagerare byts ut. Det är ovanligt att det sker i Göteborg, enbart ett fåtal gånger per år.
Företag - Certifierade guider	Enskilda företag som säljer guidetjänster till turoperatörer.	Under kryssningssäsongen mars/april till september/oktober är turoperatörerna största uppdragsgivaren för guiderna, särskilt för tysktalande guider. Kryssningarna utgör första steget ut på arbetsmarknaden för många nyutbildade guider. I snitt 12 guider anlitas per anlop, och vid 80 anlop om året motsvarar det cirka 4 personarbetsår (se avsnitt 3.3.1). Det minskade antalet anlop 2024 har märkts, och risken för färre kryssningsturister i framtiden, när Arendal inte längre tar emot kryssningsfartyg är ett orosmoln.

		Göteborgs guideklubb uttrycker i samtal förhoppningen att staden kommer arbeta för att möjliggöra fortsatta anlop av större fartyg.
Företag - Detaljhandel	Kryssningsturister köper souvenirer och andra varor	Otydligt hur stor ekonomisk betydelse kryssningsturismen har för detaljhandeln generellt men företag nischade mot turister, exempelvis souvenirförsäljare, är mer beroende av kryssningsindustrin och för dessa kommer ett minskat antal anlop av kryssningsfartyg ge negativa konsekvenser.
Företag – museer och besöksmål	Kryssningsturister betalar inträde direkt på plats, eller via turoperatörer	Hur stor andel av besökarna som är kryssningsturister det mäts inte enskilt. Många turister upplever staden genom guideade turer som inte innefattar besöksmål som kostar pengar.
Företag – restauranger och caféer	Kryssningsturister köper mat och dryck	Kryssningsturismen är särskilt viktig för företag i eller vid populära besöksmål för ilandstigande turister, exempelvis Haga. Dessa företag följer information om anlopande fartyg och anpassar i viss utsträckning sin verksamhet därefter; informationen ger planerbarhet vad gäller inköp och personal. Många kryssningar erbjuder sina deltagare helpension, vilket begränsar kryssningsturisternas betalningsvilja för mat och dryck. Det minskade antalet planerade anlop 2024 har noterats av företagen, och när Arendal inte tar emot kryssningsfartyg längre riskerar omsättning för och arbetstillfällen i dessa företag minska.
Företag – transport	Säljer shuttle-trafik och guideade turer med buss till kryssningsturister via turoperatörer. . Även taxi- och båtresor förekommer.	Osäkert hur stor andel av bussbranschens samlade omsättning som är kopplat till kryssningsindustrin. Cirka 7% av busstrafik i Göteborg utgörs av sightseeingresor ⁶ . Av dessa är en andel för kryssningsturister. Turisttransporter görs av ett stort antal företag. Många bussbolag är mindre bolag. Vissa bussbolag är mer beroende av kryssningsturisterna än andra. Branschen är relativt pressad av bussförarbrist och låga vinstmarginaler. Avtalen med hamnagenterna är relativt korta, men eftersom kryssningsfartygens anlop är kända flera år i förtid finns goda förutsättningar för planerbarhet. Ett minskat antal anlop när Arendal inte längre tar emot kryssningsfartyg påverkar både bussbolagen och dess underleverantörer.
Företag – hotell	Kryssningsturisters köp av hotellnätter.	Kryssningsfartygens tid i hamn är sällan längre än ett dygn, därför är kryssningsturister inte en kundgrupp för hotellen. Däremot kan en kryssning vara ett första möte med staden för personer som sedan väljer att återkomma, och eventuellt övernatta.

⁶ Turistbussens betydelse och framkomlighet i Göteborg, Ernst and Young AB, 2024

3.1.2 Trafikträngsel och sam användning av ytor

Kryssningsturisterna är en liten andel av totala andelen turister i Göteborg. Ett anlop innebär att ytterligare högst 3000 personer rör sig i staden vilket generellt inte ger så stor påverkan. Men vid vissa platser och tider innebär kryssningsturismen problem med trängsel. Se beskrivning av trängselproblematiken i avsnitt 3.3.3.

För bussbolagen innebär trängseln en ekonomisk risk genom risken för förseningar, men det är också ett profileringsproblem då störningar på grund av trängseln riskerar reflektera negativt på kryssningsindustrin och bussbolagen.

En studie av turistbussars framkomlighet i Göteborg stad beskriver att tidsförluster till följd av begränsad framkomlighet för sightseeingbussar, av vilka busstransport av kryssningsturister utgör en andel, innebär värdeförluster för bussbranschen som de uppskattar till cirka 750 000 kronor per år⁷. Analyserade tidsförluster uppstår vid typiska sightseeingturers populära stopp, såsom Masthuggskyrkan och Gustav Adolfs torg där regler eller begränsade parkeringsmöjligheter kan skapa trängselproblematik. Därtill beskriver analysen minskad tillgång till bussparkering i Göteborgs inner- och ytterstad under de senast 5 åren.

3.1.3 Grön omställning och grön profilering

Omställningen till ett fossilfritt samhälle kommer kräva stora investeringar. För företag innebär omställningen både en risk, i form av stora investeringskostnader och osäkerhet kring spelreglerna, och en möjlighet i form av grön profilering. Flera intervjuade tog upp teman kring omställning och profilering, framför allt elektrifiering av transporter och byte till fossilfria bränslen, men även andra miljöinsatser. Det drivs bland annat av kryssningsturisternas preferenser, men även av lagar och regler.

Göteborgs hamn har mål kring hållbarhet, under namnet Hållbar hamn. Hamnen genomför och har genomfört stora investeringar för att möjliggöra landelanslutning för ankommande fartyg. Eftersom kryssningsfartyg utgör en mindre andel, cirka 7%, av anlöpen i hamnen har andra kategorier fartyg prioriterats.

När det gäller bunkring var Göteborgs hamn den första hamnen att införa "operating regulations" (rabatter/fördelar) vid tankning av alternativa bränslen med lägre klimatavtryck så som metanol och biogas. De satsar även på att bli den största hamnen när det gäller att erbjuda alternativa bränslen till fartyg. Detta leder till ökad "conversion rate" (högre antal som väljer alternativa bränslen) och gör Göteborg till en attraktiv destination för fartyg som vill använda mer miljövänliga alternativ.

Hamnoperatörerna kan skriva avtal med rederierna. På så vis kan gröna investeringar, såsom landel, läggas på rederierna/kryssningsföretagen. Vid större investeringar är det viktigt med tydlighet från lokala myndigheter såsom staden. Göteborg upplevs av intervjuade aktörer vara tydliga med att elektrifiering ska ske, vilket underlättat för aktörerna i värdekedjan. Göteborg stads målsättning är ett klimatavtryck nära noll år 2030. Staden har som del av detta arbete tagit fram elektrifieringsplan för att säkerställa elektrifiering av transportsystemet. Planen berör kommunala bolag som både Göteborg & Co och Göteborg Hamn.

⁷ Turistbussens betydelse och framkomlighet i Göteborg, Ernst and Young AB, 2024

3.1.4 Styrmedel och politiska beslut

Politiska beslut och olika styrmedel kan innebära både ekonomiska risker och möjligheter för kryssningsindustrin och aktörer kopplade till dem.

Beslutet att avsluta kryssningsmottagningen vid Arendal, i dagsläget utan beslutat permanent alternativ för större kryssningsfartyg, innebär sannolikt en stor minskning av det totala antalet kryssningsturister som besöker Göteborg. Detta skulle ha negativ ekonomisk påverkan på aktörer i kryssningsturismens ekosystem (se avsnitt 3.1.1 och Tabell 3). Göteborgs Hamn använder temporära lösningar för större kryssningsfartyg under 2026 och 2027 och framåt.

För turoperatörerna och transportföretagen innebär trängsel eller svårigheter att parkera värdeförluster eftersom turerna riskerar att bli försenade. Flera intervjuade lyfter initiativet "Bussiga Göteborg" som ett gott exempel där staden och företagen samverkar för att underlätta för busstrafiken och samtidigt minska störningar för boende. Även ett eventuellt införande av miljözon klass 3 kan komma att få stor påverkan på turoperatörer och bussbolag, eftersom dagens erbjudanden bygger på busstransporter som tar turister från kajen till staden. Storskalig omställning till miljöfordon riskerar vara ekonomiskt utmanande för bussbolagen. Intervjupersoner som utvärderat elektrifierade transportfordon beskriver även utmaningen att säkerställa tillräckliga laddmöjligheter för bibehållen funktion vid byte till elektrifierade fordon.

Hamnen använder styrmedel för att vara attraktiva för kryssningstrafik och för att driva på en grön omställning av sjöfarten. Bland annat har hamnen infört rabatter vid tankning av fossilmria bränslen. Eftersom större delen av kryssningsfartygen inte bunkrar i Göteborg har det dock mindre påverkan på kryssningsindustrin. Hamnens premiesystem som belönar företag och fartyg som anlöper till Göteborgs Hamn fler än 7 gånger bedöms inte bidra till ökat antal anlop av kryssningsfartyg eftersom enbart ett fartyg omfattas enligt planerade anlop 2024, se avsnitt 2.2.

Nationella styrmedel som farledsavgifter, som betalas av rederierna, beskrevs i intervjuer som en central utmaning eftersom de minskar Göteborgs hamns attraktivitet. Farledsavgifterna väntas öka cirka 10 - 15 % kommande år. Storleken på svenska farledsavgifter har kritiserats bland annat av Näringslivets transportråd och av Svensk sjöfart⁸.

Hamnar i Sverige har en skyldighet att ta emot avfall. Göteborgs Hamn tar ut en avgift baserad på gross-tonnage för varje fartyg, det vill säga priset styrs enbart av vikten på fartyget.

3.2 Miljömässig hållbarhet

Flera miljömål styr arbetet med minskad miljöbelastning från kryssningsindustrin. Göteborg stad ska enligt sitt miljö- och klimatprogram minska utsläppen inom sitt geografiska område med 10% per år och vara klimatneutrala till 2030. 2018 var utsläppen inom det geografiska området 4,3 ton CO₂-ekvivalenter per invånare. Göteborgs hamn har som mål att reducera sina CO₂-utsläpp med 70% till 2030, jämfört med basåret 2010. Göteborg & Co har skrivit under Glasgow Declaration for climate action in tourism, vilket innebär att man ska bidra till att halvera klimatutsläppen inom turism till 2030 jämfört med nivåerna 2018.

⁸ Sjöfartstidningen, 18 juni 2024. [Sjöfartstidningen - Oro för ytterligare höjda avgifter](#)

3.2.1 Klimatutsläpp, partiklar, buller

Kryssningstrafiken leder till utsläpp och buller från fartygen, och från fordonen (bussar, taxi, båtar) som transporterar turister in till staden och ut på turer. Nutida fartyg beskrivs av turoperatörer som rena och tysta, och det har inte kommit klagomål från boende på utsläpp eller buller från fartygen. Oljespill från bunkring är inte heller en stor risk eftersom bunkringen av kryssningsfartyg oftast inte sker i Göteborg. Under anlöpet och tiden vid kaj använder fartygen bränsle, dels för att manövrera vid tilläggning och avgång och dels för att driva "hotelldelen" av fartyget när det ligger vid kaj. Utsläppen från detta kan minska genom anslutning till landel så att fartyget inte behöver använda bränsle för att försörja hotelldelen. Idag erbjuder inte Göteborgs hamn landel vid kryssningskajerna. Utsläppen från bränsleförbränningen uppskattades med hjälp av schabloner från en vetenskaplig undersökning av kryssningsfartyg⁹ och med antal anlöp och tider i hamn enligt prognosen för 2024 (se Tabell 1). Anlöpen kommer generera cirka 1500 ton CO₂-ekvivalenter år 2024, vilket motsvarar cirka 350 göteborgares årliga utsläpp. Dessutom kommer cirka 36 ton kväveoxid- och 33 ton svaveloxid-utsläpp, samt utsläpp av 3 ton partiklar genereras. Utsläppen skulle kunna minskas med cirka 80% med landelanslutning (motsvarande hotelldelens energiförbrukning).

Busstrafiken innebär också utsläpp och buller, men intervjupersonerna tar inte upp detta som något det framkommit synpunkter på, det är snarare trafikträngseln som lett till klagomål. Inte heller nedskräpning anses vara ett stort problem. Sightseeingresor, av vilka bussresor för kryssningsturismen utgör en andel, uppskattas innebära klimatpåverkande utsläpp om cirka 2000 ton CO₂-ekvivalenter per år^{10,11,12}. Busstrafiken till följd av kryssningsturismen är en liten del av den totala trafiken i Göteborg och ger därför upphov till enbart en mindre del av utsläpp i staden. Eventuellt införande av nya regler för miljözon kommer också bussbolagen behöva anpassa sig och utsläppen minska (se avsnitt 3.1.4).

3.2.2 Teknikutveckling och effektivisering

Aktörerna i kryssningsindustrin arbetar på olika sätt för att minska miljöpåverkan. Det är svårt att ställa om till fossilfri sjöfart och sjöfartsbranschen ligger efter vägtransportbranschen när det gäller alternativ till fossildrift. Men fartygsagenterna beskriver att kryssningsföretagen däremot ligger långt fram med teknikutveckling som effektiviserar fartygen, jämfört med övriga sjöfartsbranschen. Det beskrivs till stor del drivas av kundefterfrågan i kombination med tryck från destinationshamnar och lagstiftning. En åtgärd är att bygga om äldre fartyg för att möjliggöra landelanslutning. AIDA, det kryssningsrederi som har flest anlöp till Göteborg, har enligt sin hållbarhetsrapport 2019 konverterat 10 av sina 12 fartyg så att de kan använda landel.

Vad gäller bussarna uttrycker turoperatörer och vissa kryssningsföretag att det är svårt att få tag på tillräckligt många elektrifierade turistbussar, se vidare avsnitt 3.2.4.

3.2.3 Avfall

Avfall från fartygen tas emot i hamnen. Det handlar bland annat om toalettavfall, matrester och restavfall, oljor och skrubberrester. Svart- och gråvatten levereras vid anlöp till lokala

⁹ Rodriguez et al, 2017, *Evaluating air emission inventories and indicators from cruise vessels at ports*, <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-016-0122-8>.

¹⁰ *Utsläpp av klimatpåverkande gaser i Västra Götalands län*. Naturvårdsverket, 2024

¹¹ *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*. Naturvårdsverket, 2023

¹² *Turistbussens betydelse och framkomlighet i Göteborg*, Ernst and Young AB, 2024

VA-avfallsbolag som tar hand om avfallet. Stena recycling hanterar scrubber-vatten och slagvatten förorenat med olja, Gryaab hanterar vattenavfall och Renova hanterar avfall motsvarande hushållsavfall. Intervjupersonerna upplever inte problem kring avfallet, utan det sköts väl i ordinarie system.

3.2.4 Gröna styrmedel

I hållbarhetsrapporter från de största kryssningsrederierna lyfts teknikutveckling fram som en förutsättning för att minska fossila bränslen och utsläpp av partiklar. Enligt intervjupersoner präglas rederier och fartygsbranschen av ökat fokus på miljöfrågor, något som märks särskilt vid beställningar av nya fartyg. Exempelvis AIDA arbetar med att konvertera sina fartyg så att de kan ansluta till landel, och har även beställt fartyg som går på LNG (naturgas). LNG är ett fossilt bränsle men innebär att partikelutsläpp och utsläpp av svavel- och kvävedioxid minskar kraftigt. Ett fartyg är en stor investering och fartyg har lång livslängd. Omställningen till nya bränslen i sjöfarten går därför långsamt, jämfört med vägtransportbranschen. Omställningen är en samverkan mellan rederier och hamnar, eftersom tillgången till bränslen i hamn är en förutsättning för att fartygen ska kunna bunkra miljövänliga bränslen.

Hamnens premiesystem som belönar företag och fartyg som uppnår minst 30 poäng enligt Environmental Ship Index (ESI) eller har minst klass 4 enligt Clean Shipping Index (CSI) bedöms av en intervjuad fartygsagent inte vara tillräckliga för att påverka vilka fartyg som trafikerar Göteborgs hamnar. Fartyg som uppfyller något krav erhåller reducerad fartygshamnavgift om 10%. För signifikant effekt bedöms systemet behöva omfatta flera hamnar i Sverige, ett arbete som förutses behöva ledas av Sjöfartsverket, eller i samarbete mellan flera europeiska länder. Enligt en sammanställning från VTI¹³ brister samordningen mellan hamnar och Sjöfartsverket vad gäller miljödifferenterade hamn- och farledsavgifter. I samtal betonar intervjuperson vid Göteborgs hamnar att motsvarande system inte är vanligt förekommande bland framgångsrika kryssningshamnar på andra platser som snarare erbjuder ytterligare tjänster, till exempel lotsning.

Enligt intervju med Göteborgs hamn så är det från och med 2030 ett krav på att erbjuda landel om man tar emot minst 25 anlöp i ett särskilt segment per år. Vidare nämns det att fördel ges till aktörer som ankommer med exempelvis lastbil som drivs på el till trailerterminaler i hamnen. I jämförelse med andra segment beskrivs landelanslutning för kryssningsfartyg vara mindre prioriterat.

Förutsättningar att elektrifiera bussar är begränsade. Tekniken är så pass ny att marknaden präglas av begränsad tillgänglighet och höga inköpspriser för fordon. Intervjupersoner betonar även att tillgången till laddinfrastruktur i Göteborg är begränsad. Ytterligare utmaning är bussbranschens utformning med många mindre aktörer som är beroende av olika typer av uppdrag och möjliga applikationer för sina bussar. För att våga investera i elfordon behöver bussbolagen ha långa avtal för uppdrag som elfordonet lämpar sig för. Dagens elektrifierade bussar bedöms mindre lämpliga för längre körningar vilket kan påverka investeringsvilja och branschens omställningstakt. Kommunen som beställare och kommunens efterfrågan kan fungera styrande för lokala aktörer men eventuellt införande av miljözon klass 3, som innebär att enbart elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon får köra där, beskrivs riskera vara alltför snart i tid för branschen och fordonsägare att ställa om sin verksamhet till nya regelverk. Typiska anlöpande kryssningsfartyg innebär körningar för ett 20-tal bussar. Regler

¹³ Kartläggning av hamnarnas avgifter, VTI, 2022. PM 2022:9. <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1695680/FULLTEXT01.pdf>

som förbjuder förbränningsmotorer uppskattas innebära behov av 60-talet mindre fordon som ersättning.

3.3 Social hållbarhet

3.3.1 *Arbetsstillfällen*

De företag som gynnas ekonomiskt av kryssningsturismen – bussbolag, guider, besöksmål, butiker, caféer och restauranger nischade mot kryssningsturister – skapar också arbetsstillfällen. Räknat på de summor som kryssningsturisterna spenderar när de går iland genereras knappt 90 arbetsstillfällen (personarbetsår) i dessa branscher. Av dessa är guiderna en grupp som är särskilt beroende av kryssningsturisterna. Vid ett anlop är det i snitt 12 guider som tar emot turisterna för olika sightseeingturer, enligt en fartygsagent. Med 80 anlop om året motsvarar det 960 arbetsdagar eller 4 arbetsstillfällen.

3.3.2 *Identitet som hamnstad*

Göteborg är, och har alltid varit, en hamnstad, och hamnverksamheten är viktig för stadens identitet. För majoriteten av intervjupersoner är kryssningsturismen betydelse för Göteborgs identitet som hamnstad svår att uppskatta. Vissa menar att kryssningsturismen bidrar till ökad trivsel för såväl invånare som besökare genom att bidra till stadens "puls" och att turisterna, i positiv bemärkelse, både syns och hörs när större fartyg anlöper. I samma anda uttrycker en intervjuperson att kryssningsturisternas betydelse för staden är svår att uppskatta och uppmärksamma när den pågår men att dess avsaknad sannolikt skulle vara uppenbar. En turoperatör trodde att det snarare är industrin och industriell hamnverksamhet och sjöfart som är identitetsmarkörer, inte kryssningsfartyg.

3.3.3 *Utträngning, trängsel och störning*

Kryssningsturisternas resor på land sker i stor utsträckning med buss. I samband med anlop av större fartyg trafikerar cirka 20 bussar populära sightseeingturer och shuttletrafik. Detta innebär ökad trafik och trängsel särskilt vid vissa platser. De mest ansträngda platserna är Gustav Adolfs torg under exempelvis studentfirandet, samt Haga Nygata med bland annat Café Husaren, som säljer populära Hagabullen.

Turoperatörer samverkar med turistmål och Göteborg & Co när turerna utformas. Ett exempel är Masthuggskyrkan som turoperatörerna uppger att de har nära kontakt med för att synkronisera med gudstjänster och andra händelser i kyrkan.

Även transportinfrastrukturen som sådant uppges vara ett viktigt område att samorganisera sig kring. Bland annat uppger turoperatörer och bussbranschaktörer att trafikinformation och samordning i relation till trafikpåverkande/framkomlighetstörande event såsom maraton, demonstrationer och planerade och akuta underhållsåtgärder är centrala för kryssningsturistnäringen.

Majoriteten av intervjupersoner beskriver turisternas närvaro som övervägande positiv, trots uppkommen trängsel. Här får tas i beaktande att största delen av intervjupersonerna gynnas av kryssningsturismen. Bussbolag tar dock emot regelbundna klagomål från invånare som uppmärksammat otillbörlig tomgångskörning eller felaktig parkering. Därtill har staden begränsat turistbussarnas tillgång till vissa delar av staden, specifikt Masthuggskyrkan. Enligt uppgift genomfördes detta efter klagomål från närboende och kyrkan som upplevde

bussarnas påverkan som alltför stor, samt svårigheten för bussarna att köra upp i den snäva svängen till krykan, något som även uppmärksammades i media¹⁴.

Turoperatör ger uttryck för att transportframkomlighet är något av det absolut mest centrala för denna verksamhet. Flera intervjuade aktörer har en positiv uppfattning av de samarbetsformer som introducerats. Särskilt "Bussiga Göteborg" beskrivs både som ett effektivt verktyg för staden att kommunicera med berörda aktörer samt ett sammanhang för dessa att framföra och få gehör för sina åsikter och farhågor. Bland annat presenteras omläggningar av stadens trafik.

I samtal med tjänstepersoner vid stadens stadsmiljöförvaltning beskrivs markanvändning och framkomlighet i staden som ständigt förekommande frågor. Värdering av många parallella intressen är utmanande och i samband med förtätning och exploatering av staden försvinner ytor som tidigare fungerat som uppställningsplatser för kryssningsturismens bussar. Staden har i vissa fall och på vissa gator kompenserat för försvunnen bussparkering genom att prioritera bilparkering lägre. Detta i syfte att säkerställa tillgänglighet för bussresenärer.

3.3.4 Arbetsförhållanden vid fartyg och i land

Besättningar på kryssningsfartyg är hemifrån veckor till månader i sträck, vilket kan vara en påfrestning. I Göteborg finns Rosenhill Seamen's Center, drivet av Sjöfartsverket, där personalen på fartyg kan träna, få tillgång till wifi, prata med kollegor från andra fartyg, med mera. Göteborg & co har tagit fram ett erbjudande till fartygspersonal, ett crew offer, som innehåller fritt inträde till många besöksmål och sightseeingturer.

Under Covid-pandemin blev situationen för besättningarna svår, då snabba ändringar av regler innebar att kryssningsfartyg inte kunde anlöpa vissa hamnar. Detta hände bland annat i Köpenhamn, vilket ledde till att besättningar inte kunde bytas av där som planerat. Då gjorde Göteborgs hamn en insats och tog in fartygen; 1 500 – 2 000 besättningsmän kunde bytas av i Göteborg under pandemin tack vare den insatsen.

¹⁴ Mitt i Göteborg, 2018

ecoloop

Tabell 4. Hållbarhetsteman och hur de berör olika aktörsgrupper. *Grönt = möjlighet, gult = risk/utmaning.* De ljusare färgerna markerar svagare möjligheter eller risker och de mörkare färgerna att det är en tydlig risk eller möjlighet. Möjligheter innebär exempelvis intäkter, positiva bidrag till hållbarhetsmål osv, där stark möjlighet innebär stor effekt specifikt för den aktörsgruppen, och en svagare möjlighet att effekten inte är så stor sett till hela aktörens verksamhet. Risker innebär exempelvis osäkerheter, minskade inkomster, eller svårighet att uppfylla hållbarhetsmål, där stark risk innebär stora negativa effekter specifikt för den aktörsgruppen och svag risk innebär att risken kan hanteras till rimlig kostnad. Vita rutor innebär att temat är av mindre relevans för den aktörsgruppen. Bedömning av risk/möjlighet för en specifik grupp kommer från intervjuer med företrädare för den gruppen, eller från måldokument framtagna av organisationer i den gruppen.

Möjlighet	Ekonomiska faktorer				Miljömässiga faktorer				Sociala faktorer		
Risk	Intäkter	Trängsel	Grön omställning	Styrmedel	Utsläpp och buller	Teknik-utveckling	Avfall	Styrmedel fossilfrihet	Arbets-tillfällen	Identitet	Utträngning, trängsel
Rederier											
Fartygsagenturer											
Göteborgs Hamn											
Göteborg & Co											
Stadsmiljöförv. samt historiska besöksmål											
Företag - turoperatörer											
Företag – transport											
Företag - guider											
Företag – besöksmål											
Företag – restaurang											
Företag - detaljhandel											
Lokalbefolkning											
Kryssningsturister											

4. SLUTSATSER

Kryssningsturism bedöms ha mindre samlad ekonomisk betydelse på Göteborg som region men vara viktig för somliga, nischade, aktörer. Antalet anlöp av större kryssningsfartyg riskerar minska kraftigt när Stena line flyttar sin verksamhet så att Arendalskajen inte längre är tillgänglig för kryssningstrafik. Intervjuade aktörer som är kopplade till hamnverksamhet generellt, som fartygsagenter och Göteborgs hamn, uppger att kryssningsturismen utgör en så liten del av verksamheten, 7% av det affärsområde som hanterar anlöp av fartyg, att de inte drabbas så hårt av färre anlöp.

De huvudsakliga hållbarhetsriskerna kring kryssningsindustrin som framkom i intervjuerna kretsade kring ekonomiska risker när färre kryssningsfartyg anlöper Göteborg, risker kopplade till trafikträngsel, samt miljörisker kopplat till fartygens energiförbrukning vid kaj:

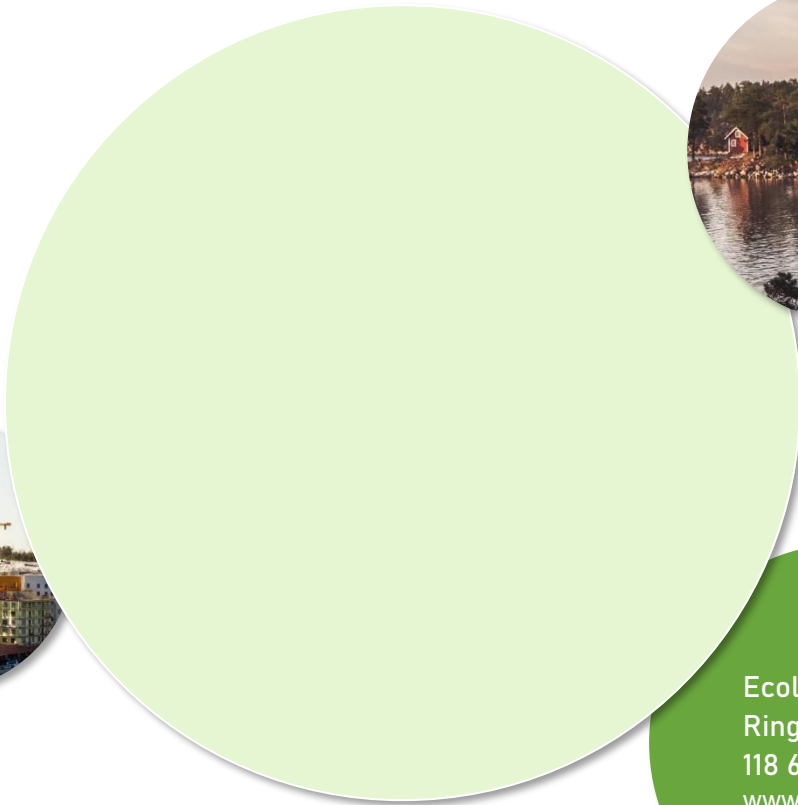
- Bland de nischade företag som har större delen av sin inkomst från kryssningsturismen ryms nationella turoperatörer, lokala turistguider, lokala och nationella bussbolag samt vissa företag som säljer mat och dryck, souvenirer och shopping-varor. För dem riskerar färre anlöp att leda till minskade inkomster, vilket slår särskilt hårt mot mindre företag som guider.
- Trafikträngsel är en social hållbarhetsrisk för de som bor och verkar i Haga och runt andra populära besöksmål, då de får sämre tillgång till staden och parkeringsplatser under de tider sightseeingturerna är där.
- Trafikträngseln ger även en ekonomisk risk för aktörerna i kryssningsindustrin, framför allt turoperatörer och bussbolag, som får sämre rykte och för försäljare av mat, dryck, souvenirer och shoppingvaror på grund av att turerna tar längre tid. Bussbolagen är även ekonomiskt trängda på grund av nya krav på miljövänliga fordon (miljözoner) samt på grund av trängselproblematik när många turister och bussar ska fram samtidigt, vilket ökar transporttider.
- Fartyg vid kaj förbränner bränsle och genererar utsläpp motsvarande 350 göteborgares årliga klimatutsläpp.

De huvudsakliga möjligheterna som framkom var arbetstillfällen och ekonomiska möjligheter för företag nischade mot turister att profilera Göteborg som ett bra resmål, samt möjligheter att arbeta med grön omställning av transporter.

- De företag som nischat sig mot kryssningsturister skapar arbetstillfällen.
- Bussiga Göteborg, samlingsforumet för att diskutera busstrafiken i staden, är ett omtyckt initiativ som kan vara en del av lösningen på trängselproblematiken.
- Erbjudanden för miljövänliga transporter i staden, såsom elektrifierade busstransporter och alternativa transportsätt som sightseeingturer med båt eller låncyklar är en möjlighet till grön profilering för bolagen och staden och leder samtidigt till minskade utsläpp av partiklar och buller.
- Klimatutsläpp från fartyg vid kaj kan minska med upp till 80% med landelanslutning. Det förutsätter att landel dras till de kajer där kryssningsfartygen kommer tas emot.

BILAGA: INTERVJUPERSONER ROLL OCH ORGANISATION

Organisation	Titel	Typ av aktör
Göteborgs hamn	Cruise operations manager	Göteborgs hamn
Göteborg & Co	Enhetschef, Besöksservice	Destinationsbolag
Hamburg Cruise net	CEO	Destinationsbolag
Trafikkontoret, Göteborgs stad	Trafikreglerare	Stadsplanering
AIVP	Projektledare	Nätverk hamnar och hamnstäder
Rijkswaterstaat, Nederländerna	Koordinator	Statligt bolag (motsvarar Trafikverket)
SDK shipping	General manager	Fartygsagent
Baltic gateway	CEO	Turoperatör
Hamburg Logistics initiative	Projektledare marknadsföring och kommunikation	Branschnätverk hamnlogistik
Göteborg auktoriserade guider	Guide	Guide
Svensk Handel GBG	Regionansvarig	Detaljhandel - Näringslivsorganisation
Ola Nesje AB	Delägare, orderansvarig	Detaljhandel (souvenirer)
World of Volvo	Projektledare	Museum
Café Kringlan	Cafébiträde/schemaläggare	Restauranger och caféer
Café Husaren	Cafébiträde/schemaläggare	Restauranger och caféer
Bergkvara buss	Affärschef	Transportör
Sveriges bussföretag avdelning Väst	Regional senior sekreterare	Transportör
Sveriges bussföretag avdelning Väst	Ordförande	Transportör



Ecoloop AB
Ringvägen 100
118 60 Stockholm
www.ecoloop.se

ecoloop