

# teksten re få å slappe

da tydelig at pausen kan være en likeverdig del?

ILLUSTRASJON: SHUTTERSTOCK / NTB SCANPIX

sel for pausen? En kan selv være en trussel for sin fredfulle hvile. Et moment i de fleste hverdager er å trosse frykt, for å få noe verdifullt og viktig.

Som nevnt, kan man ha frykt for at pausen og hvilen tar fra en evnen til å være produktiv, og til å skape. Men ens indre fred og hvile er nødvendig, vakker og viktig. Den er noe en burde trosse frykten sin for.

**JEG HÅPER AT** disse ordene ikke har stresset deg. De er tross alt et kun et utpust som handler om et øyeblikk med fred. Ord som taler om at pausen i dagene kanskje er viktig.

La oss bare hvile litt i at det fortsatt ikke er noen forventninger til oss på denne siden. Kanskje det heller er en velvilje her. Velviljen handler om freden og pausen i livet vårt. Å være i fredfulle øyeblikk, pausen og hvilen, er noe verdifullt. Og det indre fredfulle er kanskje ikke langt unna. Freden kan nytes. La oss ikke frykte den.

Denne freden. Den er viktig.

## Slik bør cruisenæringen utvikles



**MINDRE UNIK:** Trengsel kan redusere et reisemåls attraktivitet, både fordi noen synes det er ubehagelig med store menneskeansamlinger og fordi reiseopplevelsen føles mindre unik, skriver innsenderne. Bildet ble tatt nylig og viser «Nieuw Statendam» i Aurlandsfjorden. Dette er et av de nyeste og «reneste» cruiseskipene som seiler i norske fjorder, med om lag 2650 passasjerer om bord.

ARKIVFOTO: MARITA AAREKOL

### Fremtidens cruiseturisme bør bygge på disse fire fundamentene.

#### BÆREKRAFTIG UTVIKLING

HANS JAKOB WALNUM,  
STEFAN GÖSSLING,  
MORTEN SIMONSEN,  
NINA IVERSEN,  
LEIF EGIL HEM,  
PETTER DYBEDAL,  
JENS KRISTIAN STEEN JACOBSEN

Vestlandsforskning sammen med Transportøkonomisk institutt, Universitet i Stavanger, NHH/SNF og BI, i samarbeid med Hordaland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune samt Møre og Romsdal fylkeskommune

**D**EBATTEN OM CRUISENÆRINGEN er polarisert. Medieutspillene preges av påstander og subjektive oppfatninger. Antall cruiseturister til Vestlandet antas å øke fra rundt 625.000 i 2017, til nær én million i 2040. Hvordan kan og bør vekstbanen formes og møtes?

Behovet for kunnskap er betydelig. Gjennom prosjektet «Bærekraftige cruise – kunnskap om og optimalisering av sosiale, miljømessige og økonomiske effekter av cruiseturisme», har vi forsket på hvordan cruisenæringen kan bli mer bærekraftig.

Fremtidens cruisenæring må etter vår mening bygges på solid kunnskap, der disse fire pålene utgjør et nødvendig fundament for ønsket bærekraft:

#### 1. Anløpene må bli jevnere fordelt, både i de enkelte havner og mellom havner

I dag styres cruiseanløp etter et «førstemann til møllen»-prinsippet. Våre analyser viser at det er potensial for bedre planlegging og styring av cruiseanløp, selv i de mest trafikkerte havnene. For eksempel var det 23 dager (av 92) med kun ett eller

ingen anløp i Bergen i perioden juni til og med august i 2017.

Strengere restriksjoner på antall anløp, og dermed antall passasjerer, på enkelt dager vil kunne flytte deler av trafikken i Bergen, Geiranger og Flåm til andre cruisedestinasjoner.

Vi ser en tendens til at «nye» byhavner som Ålesund, Haugesund og Kristiansund erstattet noe av trafikken til Bergen og Stavanger i perioden 2006–2018. Det har vært vekst i landskaphavner som Olden/Nordfjord og Eidfjord i samme periode, uten økt trafikk i Geiranger og Flåm.

Intervjuer vi har gjort med cruiseturister og andre turister i Bergen, Flåm, Stavanger og Geiranger, viser at trengsel virker negativt på deres generelle vurdering av destinasjonene. Trengsel kan redusere et reisemåls attraktivitet, både fordi noen synes det er ubehagelig med store menneskeansamlinger og fordi reiseopplevelsen føles mindre unik.

#### 2. Øk inntjening ved å utvikle kulturopplevelser

En forbruksundersøkelse vi gjennomførte i prosjektet viste at cruiseturistene pr. besøk i Bergen i gjennomsnitt brukte 652 kroner mens de var i land, mens forbruket i Flåm var 263 kroner. Hele 41 prosent av cruisepassasjerene brukte ikke penger mens de var i land.

Resultatene fra tidligere undersøkelser i Norge spriker imidlertid mye på grunn av ulikheter i metode. Tendensen er at en liten andel av cruiseturistene legger igjen mye penger. Kjøp av utflukter via cruiserederiene utgjør en stor forbrukspost, men her tilfaller bare rundt regnet halvparten av prisen foretakene i land.

Intervjuer med cruiseturistene antyder et potensial for økte inntekter fra tilbud om kulturopplevelser. Cruiseturister vektlegger (1) fantastisk utsikt og naturattraksjoner, og (2) kulturelle opplevelser og innsikt

i dagens kulturelle livsstil. Disse motivene er de to sterkeste driverne for vurderingen av Flåm og Bergen.

Gitt at cruisebåten har tilgang til å seile i spektakulær fjordnatur, vil dette være noe cruisepassasjerene får fri tilgang til. Våre studier viser at tilbud om kulturelle opplevelser på destinasjonen gir inntektsmuligheter dersom man tilrettelegger for det.

#### 3. Cruiseskip må pålegges å redusere fart og gi mulighet for landstrøm

Utslipp fra cruiseskip i Norge er cirka 416.000 tonn CO<sub>2</sub> i norsk økonomisk sone, noe som tilsvarer rundt 15 prosent av samlet klimagassutslipp fra innenriks sjøfart og fiske. Modellen vår viser at ved å redusere fart mellom destinasjoner med eksempelvis to knop operasjonsfart, vil man spare 16 prosent drivstoff.

Omfattende utbygging av landstrøm vil også kunne gi betydelig reduksjon i lokale utslipp av NO<sub>x</sub>, svovel med mer til luft, da 15 prosent av drivstofforbruket skjer i havneområder.

#### 4. Innfør styring av cruise på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå

Det eksisterer pr. i dag ikke overordnede styringsformer for cruisetrafikk generelt. Nye tiltak blir innført i Norge i 2019 og 2020. Disse gir begrensninger i antall passasjerer og antall skip. En miljødifferensiert avgift blir også innført, samtidig som flere landstrømanlegg for cruiseskip bygges.

Det er likevel en betydelig usikkerhet knyttet til effekten av disse tiltakene, og hva de vil ha å si for cruisenæring og cruisetrafikk. Bare når tiltak blir iverksatt på en treffsikker måte, vil de gi mulighet til økt verdiskaping i kombinasjon med reduksjon av utslipp fra cruiseskip.