

Oslo, 20. desember 2023

Til: NHO ved Eli Boran

Kopi til: Norsk Reiseliv ved Per Arne Tuftin

ARBEIDET MED REISELIV I «HELE NORGE EKSPORTERER» – INNSPILL FRA NATURVERNFORBUNDET

Vi har forstått at reiseliv vil inngå som et tema i eksportreformen «Hele Norge eksporterer». Siden reiseliv har et betydelig miljøfotavtrykk, er dette noe som opptar Naturvernforbundet. Vi vil derfor bidra med dette innspillet til arbeidet som utføres. Det er basert på veikartet mot et bærekraftig reiseliv, som Naturvernforbundet sammen med tolv andre reiselivsorganisasjoner overrakte regjeringen i august 2016 som et bidrag til arbeidet med Grønn konkurransekraft. Vi har også tatt med viktige og relevante erkjennelser/ forslag fra utredningen til Klimautvalget 2050 og fra Det internasjonale havpanelet.

Betydningen av å ta vare på naturen

Norsk natur er et knapphetsgode i en stadig mer urbanisert klode. Den særegne naturen i Norge er kanskje den viktigste grunnen til at Norge er et attraktivt reisemål. Det norske reiselivstilbudet er i stor grad basert på opplevelser i naturen. En økt og ukontrollert ferdsel i naturen kan imidlertid føre til nedbygging og tap av naturmangfold og urørt natur. Samtidig kan en stor økning i antall besøkende på et reisemål føre til at opplevelsen til de besøkende forringes, og at livskvaliteten til de fastboende reduseres, på grunn av forsøpling, slitasje og trengsel. Arealinngrep i form av utbygging av hytteområder, kraftutbygging og økt reiseliv samt bruksendringer ved opphør av jordbruksdrift er de viktigste truslene mot naturen.

Å ta vare på naturen er særdeles viktig når reiselivsnæringen skal bli en viktig eksportnæring. Den internasjonale naturavtalen fra desember 2022 forsterker forpliktelsene for å ta vare på naturen. Vi må være forsiktig med å devaluere intakt naturlandskap og samtidig la gevinstene tilfalle utenlandske aktører som i liten grad betaler for skadene som påføres.

I veikartet mot et bærekraftig reiseliv ble dette uttrykt i «Visjon for et bærekraftig reiseliv i 2030 og 2050»:

Et bærekraftig reiseliv forutsetter at vi tar vare på natur- og kulturverdiene, styrker de sosiale verdiene, får fram stoltheten i lokalsamfunnene og utvikler nye arbeidsplasser samt sikrer en verdiskaping som gjør reiselivet økonomisk levedyktig. Perspektivet er langsiktig: Den naturen vi har i dag, skal også kunne nytes av framtidige generasjoner, og det er vår jobb å sikre at den fremdeles er like vakker, spektakulær og levedyktig når det er våre barn og barnebarn sin tur til å bruke den.

I 2030 skal Norge ha befestet posisjonen som et av verdens foretrukne reisemål for bærekraftige natur- og kulturbaserte opplevelser. Fram mot 2050 skal brorparten av veksten i norsk reiseliv bestå av unike opplevelser som er en reise verdt i et intakt natur- og kulturlandskap. Transport til og fra reisemålet skal være mest mulig klima- og miljøvennlig. Reiselivsnæringen skal, i et tett samspill med det offentlige og andre sektorer, søke etter og inspirere til lave klimagassutslipp, tilby lokale matspesialiteter og være kjennetegnet av grønn verdiskaping.

Reiselivet skal rette sin markedsføring inn mot utvalgte målgrupper ut fra prinsippet «High yield – low impact», det vil si høy avkastning og lav miljøpåvirkning.

For reiselivet er det viktig å utvide skuldervesonger og øke aktivitetene vinterstid, også for å redusere belastningen på de mest populære reisemålene og på naturen.

Det er viktig å nå turister som er villig til å betale for unike opplevelser i intakt natur og med lav miljøbelastning. Samtidig er det viktig at vi legger til rette for det enkle friluftslivet med lav miljøbelastning for de som har lavere betalingsevne. DNT-modellen er her forbilledlig.

Veikartet munner ut i en liste over hva reiselivsnæringen selv kan gjøre og hva myndighetene må bidra til for å realisere visjonen. Dessverre er ikke veikartet fulgt opp tilstrekkelig med tiltak og virkemidler. Det er behov for å utvikle konkrete tiltak og virkemidler for at Norge i enda større grad skal bli et attraktivt reisemål både for utenlandske turister og for nordmenn.

En nasjonal veileder om reisemålsledelse må slå fast målet om å stanse og reversere tapet av naturmangfold og at transporten må skje på en måte som gir minst mulig klimagassutslipp. En natur- og kulturbasert småskala reiselivsutvikling må framheves.

En nasjonal, tverrdepartemental innsats for å utvikle og samordne virkemidler som insentivordninger, kompetansetiltak og lovgivning må ha som ledetråd at reiselivsnæringen skal bli bærekraftig.

Transport og klimagassutslipp

Den økende turismen er en trussel mot det globale arbeidet for å forhindre farlige klimaendringer. Reiseliv medfører mye transport og dermed utslipp av klimagasser. Utslippene fra flytrafikk og cruise- og passasjerskip er størst, foran turbuss, bil og bobil. Vi merker oss at ifølge Reisemålsutvalget (NOU 2023:13) vil klimagassutslipp fra norsk reiseliv øke med 30 prosent i 2030 sammenliknet med 2019. Innen 2030 vil reiselivet stå for en firedel av de nasjonale utslippene. Utslippene fra transporten reduseres ved å rette seg mot nærmarkeder. For turister som kommer langveis fra er det en stor belastning hvis reisen skjer med fly eller cruiseskip.

Det offentlig nedsatte Klimautvalget 2050 er tydelig på at klimautfordringene må løses på en måte som tar hensyn til naturen og at ressursene er knappe. Derfor er både Klimautvalget 2050 og Miljødirektoratet tydelig på at det såkalte UFF-prinsippet må legges til grunn når klimautfordringene skal løses. UFF står for unngå, flytte og forbedre. Det betyr at vi alltid må se etter løsninger som unngår transport. Deretter må vi forsøke å flytte den gjenværende transporten til transportformer med

lavest miljøfotavtrykk. Og til slutt må vi forbedre transportsystemets miljøpåvirkning. Dette prinsippet må ligge til grunn når strategier skal lages og virkemidler tas i bruk for å fremme bærekraftig turisme.

Noe av det viktigste blir da å satse på reiseliv som henvender seg til kortreiste turister og til bruk av transportmåter med lavt miljøfotavtrykk. Det er bedre at turister tar få turer og blir lenger på et reisemål enn at de tar mange turer med kortere opphold.

For å finne konkrete tiltak og virkemidler er det verdt å ta med seg resultater fra forskningsprosjektet ClimTour. Funn fra dette prosjektet viser blant annet at små skala reiseliv har en større evne til å tilpasse seg til klimaendringer enn den delen av reiselivsnæringen som er avhengig av tung fysisk infrastruktur. Grunnen til det er at den tunge fysiske infrastrukturen låser denne delen av næringen til et gitt økosystem og et bestemt geografisk sted.

Reiselivsnæringen kan selv sette krav til klimagassutslipp fra transportørene og innrette markedsføringen først og fremst mot nærmarkedene. Bruk av tog bør for eksempel vis framheves og legges til rette for. I tillegg er det selvsagt en prioritert oppgave for myndighetene å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren og satser på «rett» infrastruktur.

Reiselivsnæringen står over for en økt klimarisiko, og næringen må derfor omstille seg til endrede klimaforhold, blant annet fordi det er utsikter til en kortere vintersesong og tørrere og varmere somre. Her er det viktig å finne de bærekraftige tilpasningene. Investering i energikrevende snøkanoner for å forlenge vintersesongen gir nok pluss i bruttonasjonalproduktet, men det blir minus i klimaregnskapet.

Med mer helårsturisme er det viktig å kunne tilby et godt kollektivtransporttilbud, og dette bør markedsføres på en skikkelig måte, også internasjonalt. For reisende fra andre land er det åpenbare mangler i togforbindelsen mellom Norge og kontinentet. I områdene rundt mange populære reisemål er veinettet ikke dimensjonert for stor turisttrafikk, og da er det en god ide å opprette særskilte ruter for kollektivtransport i høysesong, identifisert av reisemålene og finansiert over besøksbidraget.

For å gjøre det enkelt for besøkende å ta klimavennlige transportvalg bør den nasjonale reiseplanleggeren videreutvikles med gjennomgående rute- og billettmuligheter i hele landet og med alle transportselskaper, inkludert hovedruter til og fra utlandet. Klimagassutslippene ved ulike reisealternativer bør framgå.

Vi vil også peke på fylkeskommunenes mulighet for å inkludere reiselivets transportbehov i anbudsgrunnlaget for offentlig kjøp av transporttjenester. En samordning vil i seg selv redusere støy og luftforurensningen fra transporten, men ved offentlige kjøp bør det også stilles krav til maksimalt klimagassutslipp.

Cruise

Internasjonalt har turisme med kjempestore cruiseskip fått stadig dårligere omdømme, og det smitter også over på Norge. Tapt omdømme og sammen med økt slitasje på natur er ikke forenlig med grønn

lokal verdiskaping. Det internasjonale havpanelet, som blant annet omtaler klodens kystsoner, er opptatt av å ta vare på fjordene.

Det er godt dokumentert at store cruiseskip forårsaker en rekke miljøproblemer, spesielt i fjordene. Det er derfor gode grunner til å sette krav om at cruiseskip i norske farvann skal være utslippsfrie innen 2026, ikke bære i verdensarvfjordene. Siden de store cruiseskipene ikke er i stand til å bli utslippsfrie i et så kort tidsperspektiv, kan krav om nullutslipp i fjordene løses ved at de store skipene koples til landstrøm på et egnet sted ved utløpet av fjordene og at turistene fraktes inn i fjordene med mindre, utslippsfrie turistbåter, av typen som er i bruk i Nærøyfjorden. En slik løsning vil også løse problemet med at mindre turiststeder i fjordene ikke tåler at flere tusen turister kommer på én gang.

Det kan være naturlig at Norge som skipsnasjon må være i front for å kreve utslippsfrie skip, og slik være en pådriver for å sette fart på omstillingen til en mer bærekraftig cruisenæring. Men det kan være tvilsomt om satsing på store cruiseskip, selv om de er utslippsfrie, er forenlig med et bærekraftig reiseliv. Bruke av flytende biodrivstoff i tradisjonelle motorer er ingen løsning, da biodrivstoff er en knapp ressurs. Problemene med lokal luftforurensing løses heller ikke.

Kommunene bør utvikle cruiseturismen på en bærekraftig måte innenfor plan- og bygningsloven og havne- og farvannsloven. Statlige krav og føringer om klimagassutslipp og miljøbelastning må inngå. Cruisereisemål bør utarbeide en strategi for å styre utviklingen slik at antall besøkende dimensjoneres ut ifra reisemålets kapasitet. Har må verdiskapingen lokalt og natur- og miljøbelastningen inngå.

Reisemålsledelse

Viktige reiselivsikoner har en tendens til å være undervurdert og ikke tilstrekkelig verdsatt. Disse reisemålene kan berike og utvikle omkringliggende områder som kan bli mer attraktive og samtidig tas vare på, slik at de er i stand til å levere livsviktige økosystemtjenester.

Som Reiselivmålsutvalget foreslår, bør det etableres en reisemålsledelse som er tilpasset lokale forhold og forankret i kommunene. Strategisk besøksforvaltning og utvikling og drift av fellesgoder på det enkelte reisemålet er viktige oppgaver. Arbeidet med reisemålsledelse, besøksforvaltning og fellesgoder bør finansieres gjennom et besøksbidrag som hentes inn nasjonalt, men som forvaltes regionalt og lokalt.

Lokale beslutninger er sjelden tilstrekkelige for å ta vare på nasjonale naturverdier. Tvert imot er det mange eksempler på at naturverninteresser må vike. Reisemålsledelsen lokalt må derfor få klare statlige føringer, slik at vi klarer å stanse tapet av naturmangfold. Statsforvalteren har en viktig oppgave med å påse at disse føringene blir fulgt.

Reisemålsledelsen for norske cruisereisemål bør legge til rette for økt bruk av lokale leverandører, lokale guider og kortreist mat.

Finansiering av fellesgoder

Turister har stor nytte av fellesgoder, men flere steder blir belastningen på natur og miljø så stor at tiltak må settes inn. Problemet er at turistene i dag ikke betaler for slike tiltak. Fellesgoder kan også oppfattes som en viss tilrettelegging for friluftsliv av typen preparerte skiløyper. Det er viktig å beholde den allmenne ferdselsretten etter friluftsløven.

Et besøksbidrag kan kreves inn nasjonalt, fortrinnsvis via transport inn til eller ut av landet fra passasjerer som kommer med fly, cruiseskip, ferje, tog, buss og fra privatbilister. Inntektene fra besøksbidraget må også kunne brukes til restaurering av natur. I spesielt populære områder ser vi nytten av avgiftsparkering for å finansiere både opparbeidelsen av selve parkeringsplassen og annen tilrettelegging for friluftsliv i samme område.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder