

Larvik 30.11.2020

Innspill til arbeidet med ny nasjonal handlingsplan for bærekraftsmålene

Et mer klimavennlig reiseliv i Norge – og behovet for samspill på nasjonalt nivå

Mimir as har i snart 25 år jobbet som rådgivningsmiljø innen utviklingen av norsk reiseliv, og har i alt 7 rådgivere som jobber over hele landet. Vi har særlig jobbet med destinasjons- og reisemålsutvikling, det vi kan kalle det stedfaste reiselivet. Vi har i mange år jobbet i hele landet ikke minst med de «verktøyene» som Innovasjon Norge har laget for dette, herunder «Håndbok for Reisemålsutvikling» og merkeordningen «Bærekraftig Reisemål». Vi jobber også sammen med Miljøfyrtårnstiftelsen om å stimulere reiselivsvirkosheter til å sertifisere seg og tar også tak i andre initiativer som kan gi en mer bærekraftig utvikling av reiselivet og redusere Co2-avtrykket fra turismen. I dette arbeidet ser vi helt klart at mange initiativer og satsninger bringer utviklingen i riktig retning.

Samtidig vokser det fram en erkjennelse om at så lenge det stedfaste reiselivet står for 25% av Co2-avtrykket og transporten til og fra reisemålene for 75%, *så er det behov for et betydelig tettere samspill på tvers av sektorene for kunne nå klimamålene for 2030.*

Konkret handler dette om mulighetene for å kunne utnytte og skape en vinn-vinn i forhold til offentlige transportsystemer, - både for buss, tog, hurtigbåter, ferger, skip og fly. Det går på mulighetene for å kunne velge, booke og reise grønt sammenhengende helt fram til destinasjonen man skal til, som svært ofte også betyr bytte av transportmiddel. Hvis det eksempelvis skal være mulig å reise kollektivt fra Oslo til Hafjell eller Hemsedal, så må det være bussforbindelse fra Gol og Lillehammer når toget kommer, slik at disse destinasjonene kan tilby grønne reiser til å fra og utvikle dette i sammenheng med egne bærekraftsmål på destinasjonen. Da bør eksempelvis også offentlige innkjøp av togstrekninger der det foregår mye turisme stille krav i sine innkjøp om gjennomgående forbindelser/overganger til buss og hurtigbåtruter som kjøpes inn regionalt og at ENTUR eller andre skal kunne tilby gjennomgående booking og billett kjøp.

I tillegg gjelder dette AVINOR og prioriteringer av turismeorientert rutenettsutvikling (jo lengere flyreiser jo større klima-avtrykk) og samspill mellom fly og videre transportmuligheter fram til destinasjonene. Det blir viktig at AVINOR ikke «på egenhånd» kan stimulere en rutestruktur til og fra Norge som genererer en type langdistanseturisme som ikke er avstemt med de stedfaste reiselivsaktørens ønsker og strategier for en mer klimavennlig turismeutvikling.

Dette gjelder videre også selve utslippskravene for alle typer transportmidler som brukes i Norge, herunder også internasjonale aktører. Eksempelvis det bussmateriellet utenlandske selskaper som driver turbussvirksomhet i Norge er underlagt, og de betydelige klimautslippene fra cruiseskip som anløper norsk havner. Det betyr mye for utviklingen av Norge som en bærekraftig turismedestinasjon at man nå samordner disse utfordringene.

Hovedbudskapet i dette innspillet er rettet både mot SDG mål 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon, 13 – Stoppe klimaendringene og 17 – samarbeid for å nå målene. Det er behov for en helhetlig og samordnet statlig politikk med konkrete felles mål for en sektor (Reiseliv er Norge 5. største eksportnæring, med en eksportverdi på 50 milliarder) har stort behov for en langt mer formalisert samordning av dette på nasjonalt nivå.

Det er mange dilemmaer i forhold til prioriteringer, ambisjoner og hensyn til ulike interesser i dette bildet. Nettopp derfor er det viktig at man handlingsplan-nivå etablerer en funksjon som koordinerer ansvaret og at man har en faglig gjennomarbeidet helhetlig strategi for prioriteringer av innsatsområder som kan bidra til at reiselivet i bredt jobber med 100% av fortavtrykkutfordringene sine fram mot 2030.

Med vennlig hilsen
MIMIR AS

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Marie Bergsli".

Marie Bergsli
Daglig leder