



✚ Et bærekraftig reiseliv

3

*Regjeringens mål er å bidra til
å utvikle og fremme Norge som
et bærekraftig reisemål.*

3.1 Natur- og kulturlandskapet – vår viktigste kilde til opplevelser

En fremtidsrettet reiselivspolitik må ta utfordringene knyttet til bærekraft på alvor. Norge som nasjon har forpliktende mål og ambisjoner på dette området (se omtale i St.meld. nr. 34 (2006–2007) om Norsk klimapolitikk og St.meld. nr. 26 (2006–2007) om Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand). Regjeringen ønsker å utvikle og fremme Norge som bærekraftig reisemål på en måte som tar vare på og styrker natur, kultur og miljø, sosiale verdier og økonomisk levedyktighet i et langsiktig perspektiv.

Norsk natur og kulturlandskap er viktige ressurser og fellesgoder som reiselivet både drar nytte av og har et ansvar for å ta vare på. Disse ressursene er gjennom den norske allemannsretten fellesgoder for samfunnet. Land- og skogbruket eier og forvalter en stor del av disse samfunnsgodene og er viktige aktører når det gjelder å forvalte og legge til rette for reiselivsprodukter basert på norsk natur og kulturlandskap.

For at Norge også i fremtiden skal kunne utnytte våre strategiske fortrinn som et land med muligheter for unike opplevelser, må vi sikre at naturen og kulturarven ivaretas på en god måte. Regjeringen er derfor opptatt av å ta vare på nasjonalparker, landskapsvernområder



Innovation Norge/Innovasjon Norge

og andre verdifulle landskap og at utbygging og utvikling skal være bærekraftig. Natur- og kulturarven i bygd og by skal sikres som en ressurs for lokalsamfunnene og for lokal verdiskaping. Ivaretagelse av lokal egenart er en forutsetning for et godt reiselivsprodukt, og det er viktig at kulturlandskapet ikke gror igjen og forfaller. Regjeringen vil fortsatt prioritere kulturlandskap i forbindelse med de årlige jordbruksforhandlingene og ønsker å bidra til at næringspotensialet i det norske natur- og kulturlandskapet utnyttes på en bærekraftig måte. Det er i denne sammenheng viktig at kommunene følger målene for en bærekraftig arealplanlegging og -forvaltning.

Norske landskap fremstår i mange sammenhenger som relativt uberørt, lite kommersielt tilrettelagt og med gode muligheter til å oppleve stillhet og ro. For å utvikle Norge som merkevare på dette grunnlaget, må reiselivsnæringen ta hensyn til de miljøkravene som følger av våre nasjonale miljømål og internasjonale forpliktelser. Miljøtilpasning er en viktig del av bedrifters generelle samfunnsansvar. Reiselivsnæringen har ansvar for at opplevelsestilbudene de utvikler er i tråd med nasjonal natur- og kulturminnepolitikk og for å bruke miljøvenn-

Bærekraftig reiseliv (sustainable tourism)

Regjeringen legger Brundtlandkommisjonens definisjon av bærekraft og FNs definisjon av og mål for et bærekraftig reisemål til grunn for hva som er et bærekraftig reiseliv. FNs definisjon er i samsvar med Geoturismeprinsippene som er utviklet av National Geographic Society og som Innovasjon Norge har sluttet seg til. Begrepene økoturisme, geoturisme og grønt reiseliv, som til en viss grad overlapper hverandre, inngår i begrepet bærekraftig reiseliv.

«En bærekraftig utvikling er en utvikling som tilfredsstiller dagens generasjoners behov uten at det går på bekostning av framtidige generasjoners muligheter for å tilfredsstille sine behov.»

Brundtlandkommisjonen, 1987

lig energi og klimavennlige løsninger. Kulturminner og kulturmiljøer er viktige attraksjoner i reiselivet, og tiltak knyttet til kulturminneområdet omtales under kapitlene om innovasjon og områdeutvikling.



Klimanøytral bilutleie

Satsing på bærekraft har betydning også for eksempel for bilutleie. Avis Bilutleie er 100 prosent klimanøytral i driften etter mønster tilrettelagt av FN. Gjennom GRIP (stiftelsen «Grønt i praksis») og selskapet CO₂focus, har Avis Bilutleie inngått en samarbeidsavtale om kjøp og administrasjon av FN-godkjente klimavoter. Selskapet nøytraliserer alle sine klimautslipp fra firmabiler, flyreiser og strømforbruk ved å benytte sertifiserte klimavoter og leier også ut klimanøytrale biler til kunder med firmaavtale. En klimanøytral bil innebærer at man reduserer utslipp i et U-land like mye som den mengden CO₂ som slippes ut gjennom egen kjøring. Eksempelvis vil en bil som kjører 25 000 km i året med et forbruk på 0,8 liter bensin per mil, slippe ut 2,8 tonn CO₂. Prisen for å klimanøytralisere denne bilen vil være 445 kroner per år.

3.2 Utvikling av bærekraftige reisemål

I takt med stadig mer ustabil klima ser man en økende bevissthet rundt miljø og betydningen av klimaendringer. Å utvikle og fremme Norge som et bærekraftig reisemål handler om å utvikle og fremme bærekraftige reiselivsdestinasjoner og reiselivsbedrifter. I tillegg handler det om å tiltrekke seg de ansvarlige reisende som er bevisste på å ta vare på miljø og kulturell egenart og som verdsetter kvalitetsopplevelser knyttet til lokal mat, natur og kultur. Reisen i seg selv bør også i størst mulig grad være miljøvennlig.

For å bidra til å fremme omlegging til og bruk av miljøvennlig energi i Norge, er selskapet Enova etablert. Reiselivsnæringen kan, på lik linje med andre næringer, benytte seg av virkemidlene som finnes i Enova. Blant fokusområdene til Enova er effektiv energibruk, økt varmeproduksjon basert på avfallsbrenning og spillvarme og økt produksjon av fornybar energi. Gjennom Bioenergiprogrammet som forvaltes av Innovasjon Norge, ønsker man å stimulere jord- og skogbrukere til å produsere, bruke og levere bioenergi i form av brensel eller ferdigvarme. Det kan gis støtte til jord- og



Foto: Nærings- og handelsdepartementet

skogbrukere som leverer energi til reiselivsbedrifter. I tillegg til å gi økt verdiskaping skal det legges vekt på de ringvirkninger og den kompetanseeffekt programmet kan bidra til.

Regjeringen har utarbeidet en handlingsplan for miljøbevisste offentlige anskaffelser der stiftelsen GRIP («Grønt i praksis») gis i oppgave å gi råd om innkjøp og drift. Dette erfaringsgrunnlaget bør også kunne komme til nytte i reiselivsnæringen, og GRIP har allerede utarbeidet veiledere. Reiselivet har selv et ansvar for å påse at deres innkjøp er bærekraftige og kan påvirke gjennom å være krevende kunder.

Det er et stort behov for mer kunnskap om hvordan man kan arbeide med bærekraftig reiseliv i praksis. Bærekraftig reiseliv er et av fokusområdene i forskningsprogrammet for reiseliv i Norges forskningsråd (se også kapitlet om kompetanse). Programmet skal blant annet bidra til økt kunnskap om muligheter og kritiske faktorer for et CO₂-nøytralt reiseliv og forutsetninger for å ivareta natur- og kulturarven innenfor et krav til verdiskaping. Det settes i perioden 2008–2011

av totalt 16 millioner kroner til programmet, fordelt med fire millioner kroner hvert år.

Regjeringen vil også peke ut en pilot som læringsarena hvor virkemiddelaktører og reiselivsnæringen involveres i å utvikle kommersielle konsepter for bærekraftig reiseliv. Målet vil være å etablere og utvikle en lokal destinasjon til et bærekraftig reisemål som kan gå foran og vise vei for andre destinasjoner. Resultatet av arbeidet skal gjøres tilgjengelig for alle aktørene i næringen.

I tillegg igangsettes det et prosjekt i regi av Innovasjon Norge og i samarbeid med NHO Reiseliv for utvikling av et bærekraftig, norsk reiseliv. Hovedoppgavene vil være å gjennomføre en situasjonsanalyse og utvikle konkrete visjoner, mål og tiltak for alle aktørgrupper innen reiselivet, i samarbeid med disse.

Det er viktig at de reisende har tilgjengelig informasjon om natur og kulturarv både før de kommer og når de er i landet. Dette kan gjøres ved å publisere informasjon på Internett, for eksempel kan visitnorway.com være en aktuell kanal.



Foto: Christian Holge/Innovasjon Norge

3.3 Utfordringer knyttet til utslipp og bærekraftig forvaltning av naturressurser

European Environment Agency's (EEA) rapport «Europe's Environment. The fourth assessment» omtaler reiseliv blant de viktigste sektorene som fører til endringer i klima og biologisk mangfold og til stort press på arealene i kyst- og fjellområder. Transport er en av de viktigste miljøutfordringene for mange deler av reiselivet. Å ta i bruk mindre energikrevende transportformer som gir mindre utslipp vil være en hovedutfordring på lengre sikt. Reiselivet må bidra til at Norges ambisiøse målsetninger om å redusere utslipp av klimagasser nås. Regjeringen oppfordrer reiselivsnæringen til å bli en bevisst etterspørter av klimavennlige transportløsninger.

Regjeringen arbeider med generelle klimavirkemidler som vil påvirke reiselivsnæringens klimagassutslipp, som innføring av gassferger og satsing på jernbane. Det arbeides også for at klimagassutslipp fra internasjonal skips- og luftfart skal inkluderes i bindende utslippsforpliktelser under Klimakonvensjonen og i et globalt kvotemarked slik at sektorene selv bærer kostnadene ved sine klimagassutslipp. Norge tar allerede et ansvar for å redusere de nasjonale utslippene fra luftfart. Som et av få land har vi i dag CO₂-avgift på innenlands flytrafikk. Denne avgiften er nå på 54 øre per liter flybensin. Det er foreslått å øke avgiften til 65 øre per liter, eller omtrent 255 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter, fra 2008.

EU-kommisjonen la i desember 2006 frem forslag til endringer i kvotedirektivet slik at CO₂-utslippene fra luftfartssektoren vil kunne bli inkludert i EUs kvotesystem. Forslaget innebærer at alle flygninger internt

i EU/EØS-området blir kvotepliktige fra 2011, mens systemet fra 2012 utvides til også å omfatte alle flygninger til og fra EU. I henhold til forslaget vil flyselskapene måtte kjøpe klimakvoter tilsvarende sine utslipp av CO₂. Samtidig er luftfartsnæringen inne i en prosess der det utvikles nye teknologiske løsninger som bidrar til betydelige reduksjoner i utslippene fra luftfart. ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) har satt som mål at utslippene fra fly som produseres i 2020 skal være redusert med 50 prosent og at utslippene av nitrogenoksider (NO_x) fra flyene skal reduseres med 80 prosent. I tillegg er det satt mål om vesentlige støyreduksjoner.

Cruiseskip slipper ut store mengder klimagasser og NO_x. Norge har gjennom Gøteborg-protokollen forpliktet seg til å redusere våre årlige NO_x-utslipp til maksimalt 156 000 tonn innen 2010. Fra 1. januar 2007 ble det derfor innført en avgift på 15 kroner per kilo utslipp av NO_x. Avgiften omfatter blant annet utslipp fra fremdriftsmaskineri med motoreffekt over 750 kW, herunder utslipp fra cruiseskip. Cruisenæringen må ta sin del av ansvaret for reduserte utslipp og omfattes av avgiften. Cruisenæringen bør også bruke mulighetene som ligger i utnyttelsen av nye typer drivstoff og nye typer skip. Man ser allerede at nye skip bygges etter strenge miljøregler og at utslipp og forbruk av drivstoff per passasjer har vært synkende. FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, arbeider for å redusere klimautslippene fra skipsfart.

Myndighetene arbeider nå sammen med flere næringsorganisasjoner for å komme frem til en avtale om forpliktende og tallfestede utslippsreduksjoner. En slik

avtale vil gi grunnlag for midlertidig fritak for NO_x-avgift. Skip i cruisetrafikk vil også kunne omfattes av en slik avtale. Regjeringen legger til rette for innovasjon og teknologiutvikling i skipsfart, blant annet gjennom støtte til investeringer i utslippsreducerende tiltak for skipsfart og utvikling av NO_x-reducerende teknologier til bruk på skip.

En bærekraftig utvikling innebærer også at beskatningen av fiskeressursene i havet og langs kysten skjer innenfor ansvarlige rammer. Utførselskvoten på 15 kilo filetert fisk per person som ble innført i 2006 skal begrense det kvantumsorienterte turistfisket (se også omtale i kapitlet om områdeutvikling). Regjeringen vil iverksette undersøkelser av fisketurismens omfang og effekter, både med hensyn til ressurs situasjonen og verdiskapingen. Når resultatene fra disse undersøkelsene foreligger, vil de kunne gi nødvendig grunnlag for en eventuell ny, helhetlig vurdering av rammebetingelsene for turistfisket.

Regjeringen ser det som viktig å bevare naturområdene i Nord-Norge og på Svalbard, hvor vi finner noen av de siste, store områdene med uberørt natur i vår del av verden. Naturen og kulturminnene i disse områdene utgjør en unik arv som må bevares for fremtiden. Både forurensning, mulig overbeskatning, skader etter fysiske inngrep eller slitasje og forstyrrelser på grunn av økt ferdsel er utfordringer i denne sammenhengen.

I St.meld. nr. 9 (1999–2000) om Svalbard slås det fast at reiseliv skal være et av tre områder som et levedyktig Svalbardsamfunn skal baseres på. Regjeringen vil at Svalbard skal være et utstillingsvindu for god forvaltning av natur- og kulturmiljø i fremtiden. Regjeringen har som mål at Svalbard skal bevares som et av verdens best forvaltede villmarksområder. Det strenge miljøregelverket og omfattende vernet vil bli videreført og videreutviklet for å møte de utfordringene som økt reiseliv og annen økonomisk aktivitet medfører. Stortinget har bedt regjeringen legge frem en ny stortingsmelding om Svalbard i løpet av denne perioden.

Med bakgrunn i økningen av tilreisende til Svalbard, har regjeringen iverksatt nye tiltak for å begrense miljøpåvirkningen i den sårbare naturen. Dette omfatter blant annet krav til drivstoffkvalitet og begrensninger på antall passasjerer om bord på skip som ferdes i verneområdene



på Øst-Svalbard. Regjeringen har også innført et miljøgebyr på 150 kroner for tilreisende til Svalbard. Midlene forvaltes av Svalbards miljøvernfond og går til vern av naturmiljøet og kulturminnene på Svalbard. Bevilgningen på to millioner kroner til Svalbard Reiseliv AS (se tiltak i kapitlet om områdeutvikling) benyttes blant annet til miljøtiltak, guide- og turoppføring og generell informasjon om Svalbards sårbare natur.

3.4 Bruk og vern av verdifulle naturområder

I Norge innebærer allemannsretten at alle kan ferdes fritt i utmarksområder innenfor friluftslovens aktsomhetsrammer. Denne retten er unik, og den inneholder en hensynsplikt. Regjeringen vil jobbe aktivt for å tilrettelegge for skånsomt reiseliv i verneområdene våre og ønsker på en bærekraftig måte å gjøre nasjonalparker og andre større verneområder mer tilgjengelige for brukerne. Opparbeidelse av stier, tiltak for å bedre til-



Foto: Bjørn Lørgensen/Innovasjon Norge

gjengeligheten til deler av verneområdene og etablering av parkeringsplasser og informasjonsordninger medvirker til å sikre verneverdiene ved at ferdsel og aktivitet blir kanalisert til bestemte områder. I randsonen er det et potensial for næringsutvikling, men det forutsetter at aktivitetene er innrettet på en skånsom måte. Gode fremkomstmuligheter og muligheter for overnatting i randsonene sparer verneområdene og gjør dem samtidig tilgjengelige.

Regjeringen vil iverksette en gjennomgang med utvalgte kommuner for å se på mulighetene for å bruke nasjonalparker og eventuelt andre områder vernet etter naturvernloven i reiselivssammenheng. Det er ønskelig å bygge på arbeid som allerede er i gang, og det vil være aktuelt med pilotprosjekter. Arbeidet skal gjennomføres i et samarbeid mellom Miljøverndepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.

Direktoratet for naturforvaltning har nylig sendt ut invitasjon til kommuner som berøres av nasjonalparker om at de kan søke om status som nasjonalparkkommune. Det skal også settes i gang et pilotprosjekt med såkalte nasjonalparklandsbyer. Nasjonalparkkommuner og -landsbyer vil få tildelt en varemerkebeskyttet logo som kan benyttes i markedsføring av områdene.

Regjeringen vil prioritere arbeidet med å utarbeide forvaltningsplaner for verneområdene og arbeider med en handlingsplan for bærekraftig bruk og skjøtsel av nasjonalparker og andre verneområder. Arbeidet med å utvikle nasjonalparkene som en ressurs for lokalsamfunnene og for lokal verdiskaping skal fortsette. GRID-Arendal, som er et forskningssenter under FN's miljøprogram, er med på å samle internasjonale erfaringer om hvordan vernede områder kan generere lokale inntekter som både styrker verneformålet og tjener lokalsamfunnet.

Regjeringen har tatt initiativ til et arbeid med fylkesdelplaner som skal avklare utviklingspotensialet for blant annet reiseliv i randsonene til de viktigste villreinoområdene i Norge, samtidig som leveområdene for villrein sikres. Planene vil berøre mange av de viktigste reisemålene i Sør-Norge og vil være et viktig bidrag til tydeligere og mer langsiktige rammebetingelser for reiseliv i randsonene til viktige verneområder og høyfjellsområder.

3.5 Miljøstandarder

Det finnes i dag flere frivillige ordninger knyttet til miljø som kan brukes til å kvalitetssikre reiselivsnæringen. Stiftelsen GRIP har som mål å bidra til økt miljøeffektivitet i norske virksomheter og er oppdragsfinansiert fra blant annet Miljøverndepartementet. På reiselivsfeltet ønsker GRIP å bidra til å bygge opp en tydelig og markedsrettet miljøprofil for enkeltbedrifter, arrangementer, kommuner eller reisemål. GRIP arbeider med å utforme en godkjenningsordning for økoturismebedrifter.

Både Svanemerket og ordningen med Miljøfyrtårn er sentrale miljøordninger som brukes i reiselivet (se nærmere omtale i kapitlet om kvalitetsikring).

Kulturminner i norsk kraftproduksjon og ved bergverk

Prosjektet Kulturminner i norsk kraftproduksjon (KINK) er et samarbeid mellom NVE, Energibedriftenes landsforening, Statkraft, Hydro og Riksantikvaren. Første trinn i arbeidet gikk ut på å kartlegge, registrere og vurdere vassdrags- og energisektorens kulturminner. Prosjektet ble avsluttet i 2006 og har pekt ut 27 vannkraftanlegg som bevaringsverdige kulturminner.

Nærings- og handelsdepartementet har nylig startet opp et prosjekt om kulturminner ved bergverk. Prosjektet har som mål å presentere bergverk som er kulturhistorisk verdifulle. Også de statlig eide gruveeiendommene vil bli kartlagt. Prosjektet ledes av Norsk Bergverksmuseum og vil løpe over en fireårsperiode. Nærings- og handelsdepartementet bidrar med en million kroner over fire år til prosjektet.

3.6 Visuell virkning på landskapet av vindkraft, små vannkraftverk og kraftlinjer

Regjeringen vil tilrettelegge for økt utbygging av miljøvennlig vindkraft. Samtidig er reiselivet i Norge avhengig av tilgang til natur- og kulturmiljøer uten større moderne menneskelige inngrep. For å bidra til at utbyggingen av vindkraft skjer etter helhetlige og langsiktige vurderinger og for å sikre at viktige hensyn tas med i vurderingen, har regjeringen utarbeidet retningslinjer for planlegging og lokalisering av vindkraftanlegg. Der slås det fast at fylkeskommunen, Innovasjon Norge og lokale og regionale reiselivsaktører bør kontaktes for vurdering av mulige konflikter tidlig i arbeidet med utbyggingssaker. Retningslinjene oppfordrer dessuten fylkeskommuner til å utarbeide regionale planer som styrker grunnlaget for en helhetlig vurdering av konsekvens for vindkraftanlegg ved å kartlegge og karakterisere områders konfliktpotensial.

Olje- og energidepartementet har også fastsatt retningslinjer for små vannkraftverk som skal brukes i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sin konsesjonsbehandling og av fylkeskommuner som ønsker å utar-



beide regionale planer for små vannkraftverk. Hensynet til reiseliv hvor landskapet eller naturen er en vesentlig del av attraksjonen omtales som et eget tema.

Olje- og energiministeren la nylig frem hovedpunktene i en strategi for hvordan det skal tas økt hensyn til miljø, estetikk og lokalsamfunn når forsterkninger i kraftnettet planlegges. Energisystemet i ulike regioner skal i større grad sees i sammenheng for å redusere den totale belastningen områdene påføres av kraftledningsanlegg. Videre skal avbøtende tiltak, herunder bruk av kabel, utredes grundigere slik at kraftledningene som får konsekvens bygges så skånsomt som mulig. Det vurderes også å innføre en kompensasjonsordning for kommuner som blir negativt berørt ved utbygging av kraftledninger.



Foto: Moren Thorp/Nærings- og handelsdepartementet

3.7 Tiltak

- Regjeringen er opptatt av å øke kunnskapsgrunnlaget om bærekraftig reiseliv og vil, som et av tre områder under forskningsprogrammet for reiseliv i Norges forskningsråd, prioritere prosjekter knyttet til bærekraftig reiseliv. Det settes av totalt 16 millioner kroner til programmet i perioden 2008-2011.
- Regjeringen vil gjennomføre undersøkelser av omfanget og effekter av fisketurismen til havs og langs kysten, både med hensyn til ressursituasjonen og verdiskapingen, som grunnlag for en eventuell ny, helhetlig vurdering av rammebetingelsene for turistfisket.
- Regjeringen ønsker å ivareta natur- og kulturmiljøet på Svalbard og viderefører ordningen med et miljøgebyr for tilreisende.
- Regjeringen har tatt initiativ til et arbeid med fylkesdelplaner som skal avklare utviklingspotensialet for blant annet reiseliv i randsonene til de viktigste villreinområdene i Norge, samtidig som leveområdene for villrein sikres.
- Regjeringen prioriterer arbeidet med å utarbeide forvaltningsplaner for verneområdene og arbeider også med en handlingsplan for bærekraftig bruk og skjøtsel av nasjonalparker og andre verneområder.
- Regjeringen innfører en ordning der kommuner kan søke om å få status som nasjonalparkkommune og vil dessuten prøve ut en ordning med nasjonalparklandsbyer.
- Regjeringen oppfordrer berørte fylkeskommuner til å utarbeide regionale planer for vindkraft og små vannkraftverk.
- Regjeringen ønsker å stimulere til mer miljøvennlig transport og vil i 2008 øke CO₂-avgiften på innenlands flytrafikk fra 54 til 65 øre per liter flybensin.
- Regjeringen vil sette i gang en gjennomgang med utvalgte kommuner for å se på mulighetene for å bruke nasjonalparker og eventuelt andre områder vernet etter naturvernloven i reiselivssammenheng.
- Regjeringen igangsetter et pilotprosjekt som læringsarena hvor virkemiddelaktører og reiselivsnæringen er involvert i å utvikle kommersielle konsepter for bærekraftig reiseliv. Resultatet av arbeidet skal gjøres tilgjengelig for alle aktørene i næringen.