



Bærekraftig reiseliv 2015

Presentasjon 7.1.09

- av Frida Ekström og Agnes Brudvik
Engeset, Vestlandsforskning

WESTERN NORWAY RESEARCH INSTITUTE

VESTLANDSFORSKING

www.vestforsk.no

Historikk

- **Opphavelig**
 - Naturvitenskapelig begrep knytt til ressursforvaltning
- **1987 Brundtlandrapporten “Vår felles fremtid”.**
 - Berekraftig utvikling for alvor på politisk dagsorden.
- **Kjernekarakteristika**
 - Økologisk berekraft – oppretthalde sentrale økosystem.
 - Sosial berekraft – globalt (alle i dag) og over tid (mellom generasjonane) har lik rett til å få dekket grunnleggande behov.
- (Kjelde: Lafferty & Langhelle (red.) 1995. Bærekraftig utvikling. Gyldendal, Oslo.)

Kva var målet med berekraftig utvikling?

- **Brundtlandtrappen 1987: “Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov **og sikre grunnleggande behov for alle i dag og for all framtid**”**
- **Kjenneteikn: Global, sosial rettferd**
- **Lansert som politisk mål**
- **Ekspløsjonsarta interesse**

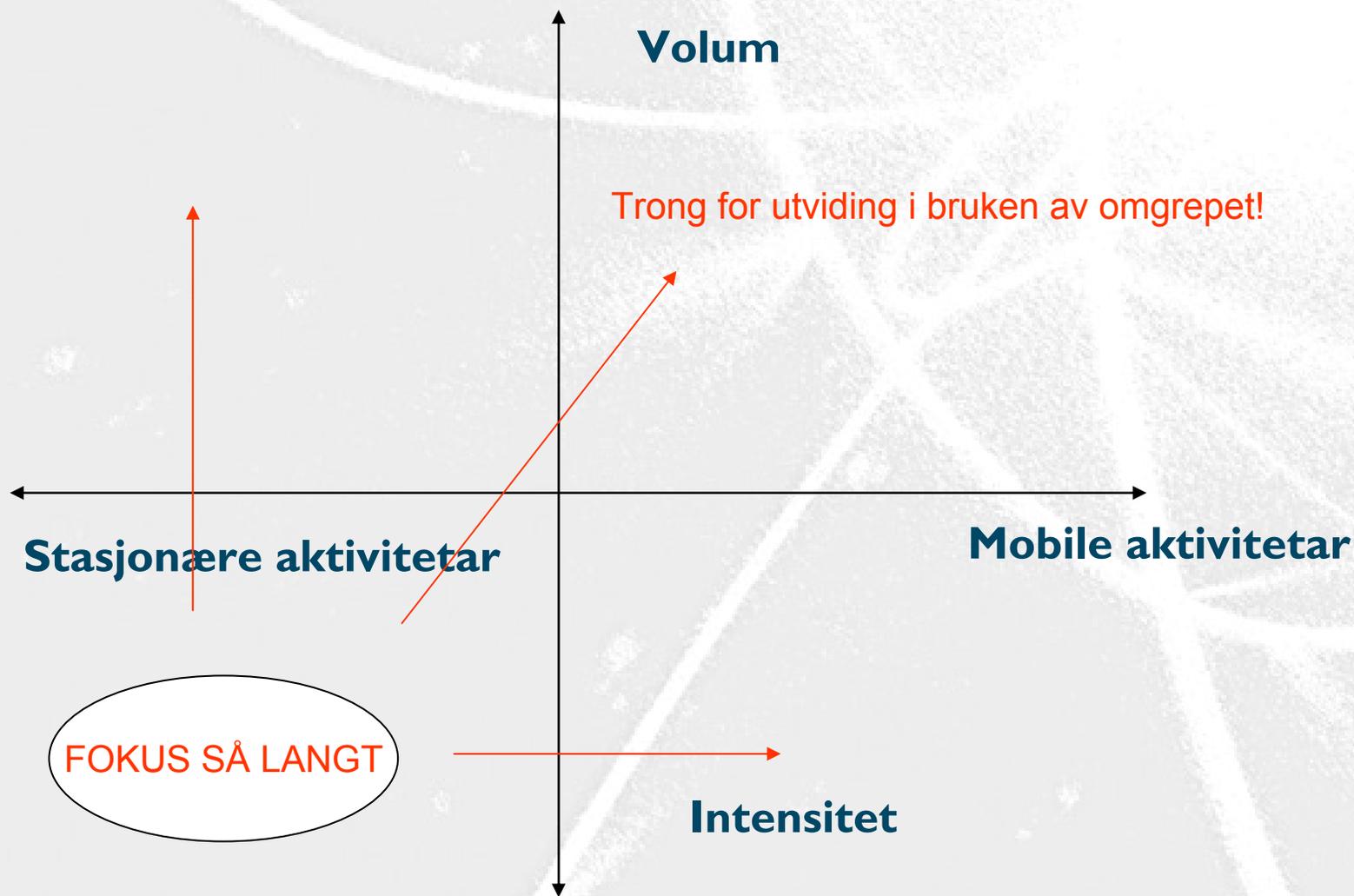
(Kjelde: Lafferty & Langhelle (red.) 1995. Bærekraftig utvikling. Gyldendal, Oslo.)

Sjølve begrepet berekraftig utvikling ...

- **Norges offisielle definisjon av berekraftig utvikling: Stortingsmelding nr 58 (1996-1997):**
- **”Bærekraftig utvikling må bygge på ...”**
 - velferdsperspektivet
 - det økologiske perspektivet
 - generasjonsperspektivet.

.... og korleis vert begrepet brukt av reiselivet?

Kjelde: K.G. Høyer 2000. Sustainable Mobility – the Concept and its Implications. Vf-rapport)



Berekraftig reiseliv: faren for å utvikle seg frå konsentrert til ein utvatna berekraftdefinisjon?

- **Innspel frå NHO reiseliv i samarbeid med Innovasjon Norge: Hva bør bærekraftig reiseliv være ”på norsk”:**

Bevaring av natur, kultur og miljø

1. Kulturell rikdom
2. Landskapets fysiske og visuelle integritet
3. Biologisk mangfold
4. Rent miljø og ressurseffektivitet

Styrking av sosiale verdier

5. Lokal livskvalitet og sosial verdiskaping
6. Lokal kontroll og engasjement
7. Jobbkvalitet for reiselivsansatte
8. Gjestetilfredshet og trygghet; opplevelseskvalitet

Økonomisk levedyktighet

9. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskaping
10. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter

- Inspirasjonskjelde: Elkington og Triple Bottom Line
- Meir utvatna enn konsentrert?

Kilde: NHO høsten 2007: forprosjekt om bærekraftig reiseliv

Triple bottom line

- **Lansert av John Elkington i 1994.**
- **Fann opp begrepet for å få næringslivet til å engasjere seg i berekraftdebatten.**
- **Tanken bak:**
 - Ta utgangspunkt i eksisterande begrep "bottom line" (økonomisk overskot.)
 - Definere den eksisterande sosiale rørsle i næringslivet som den andre bottom line (omsynet til arbeidsrettar ol).
 - Legge til berekraft som ei tredje bottom line.
- **Kjelde:Erling Holden 2007. Achieving sustainable mobility. Ashgate)**

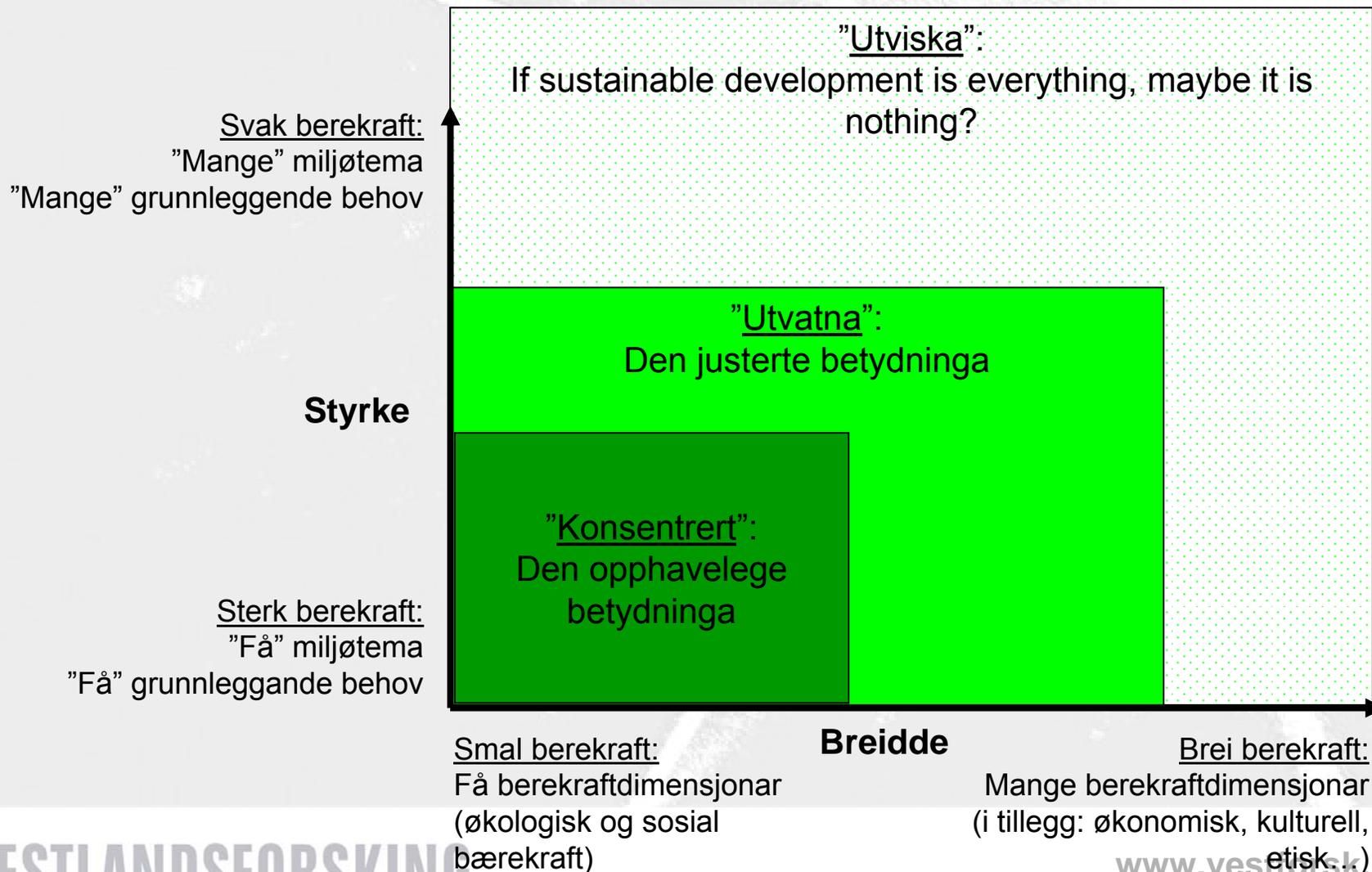
Dreining av innhald

- Begrepsvriding i etterkant som har påverka både forskarar og politikarar i omtalen av berekraftbegrepet.
- Problem – begrepet overført frå ein samanhang til ein annan (forsøk på sal av begrep > kampen om forståinga av begrepet i debatten).

Elkingtons opprinnelige næringsmessige betydning av 3B		Den overførte samfunnsmessige bruken av 3B tilnærmingen
Economic bottom line	→	Economic sustainability
Social bottom line	→	Social sustainability
Environmental bottom line	→	Environmental sustainability

- For Elkington var berekraftig utvikling knytt til den tredje bottom line. I ny betydning er berekraft no alle tre "bottom line".
- Dermed ei perspektivforskyvning og kraftig utvatning av begrepet.
- Kjelde: Erling Holden 2007. Achieving sustainable mobility. Ashgate)

Endring av innhald i begrepet



Korleis kan vi overføre dette til reiselivet?

- **På kva måte er globale sosiale spørsmål relevante for reiselivet?**
- **Er berekraftarbeid og/eller miljøarbeid i reiselivet utelukkande eit overskotsfenomen, eller blir det sett på som eit premiss for vidare reiselivsaktivitet?**
- **Kva kan transportbransjen gjere for å bidra til ei berekraftig utvikling?**

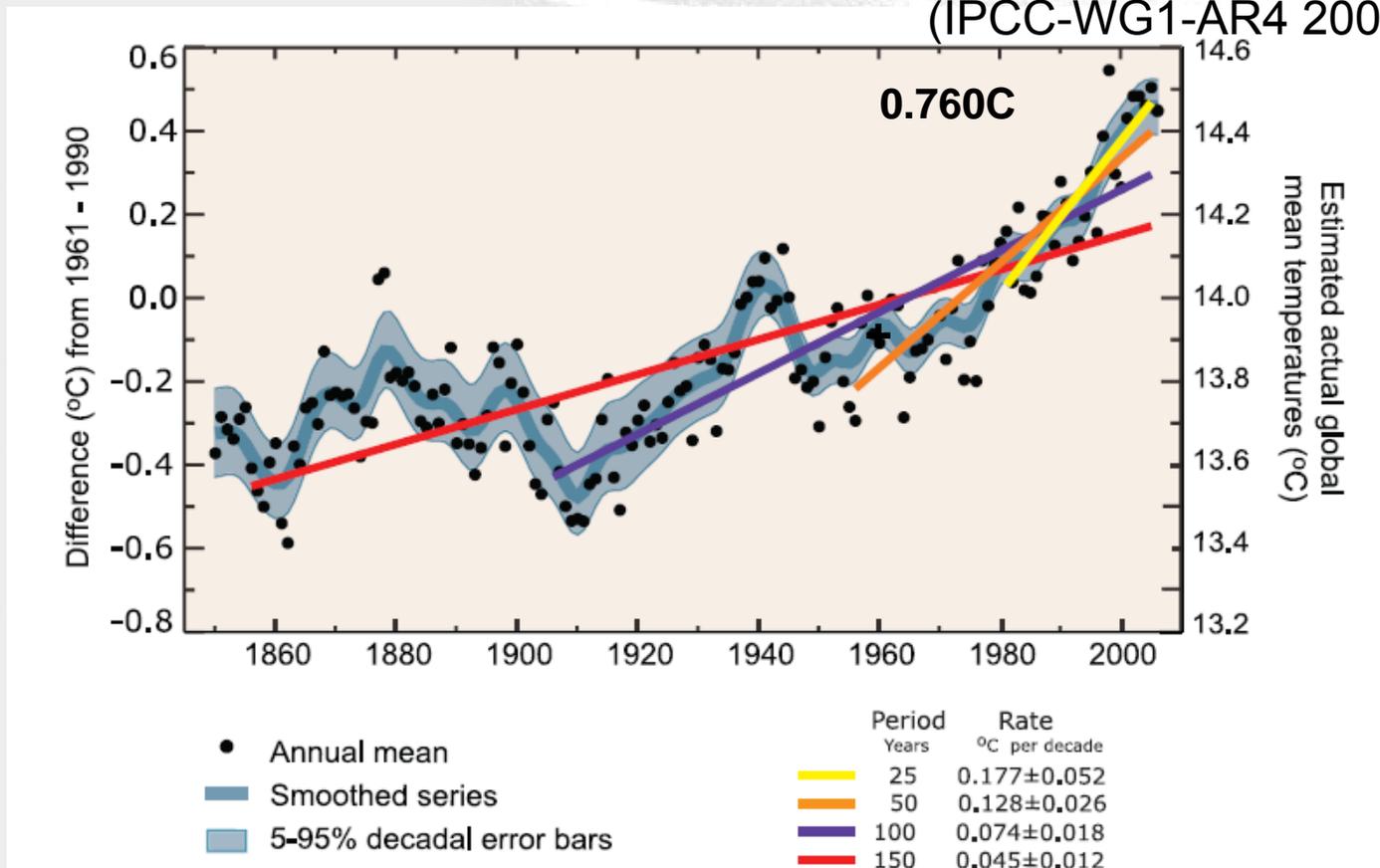


...if we don't solve global climate change, most other sustainable tourism initiatives will not matter much.

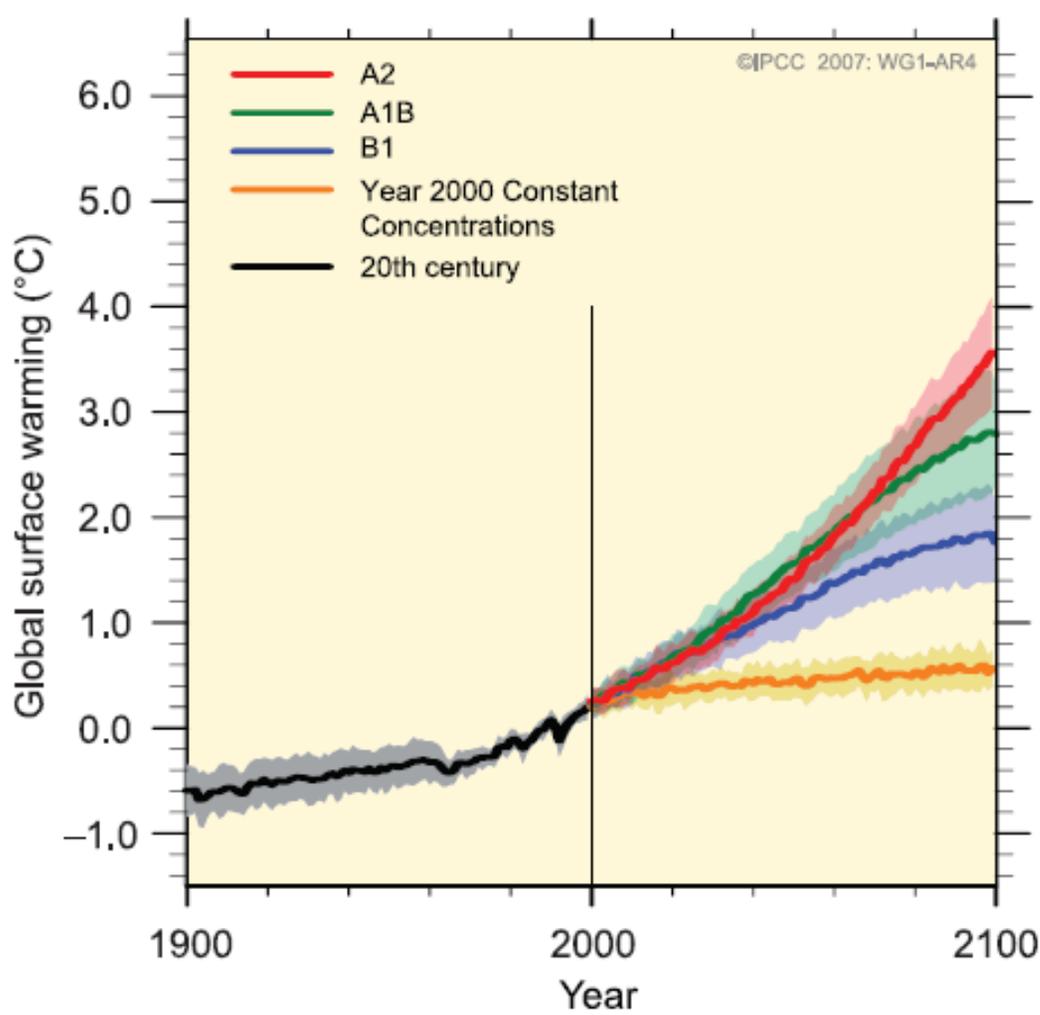
Daniel Scott, University of Waterloo, Canada

Det globale klimaet er i endring

‘The warming of the climate system is unequivocal’
(IPCC-WG1-AR4 2007)



Klimaendringane har såvidt byrja



- Tempo til klimaendringane kjem 'truleg' til å auke i 21 århundre
- Den biologiske responsen og auken i havnivået vil auke i fleire hundreår framover

Regjeringens politikk overfor reiseliv og klima

Norsk klimapolitikk

- **St.m. 34 (2006-07) og Klimaforliket (2008)**
- **Generelt**
 - Karbonnøytral innen 2050, men tiltak på plass i 2030
 - 1/3 karbonfangst i havbunn og skog; 1/3 andre teknologiske tiltak; 1/3 kvotekjøp.
 - Fokus på produksjon, ikke forbruk
- **Spesielt ifht reiselivet**
 - Reiseliv ingen direkte omtale
 - Indirekte omtale i og med at transportsektoren er omtalt (teknologi + kvotekjøp)

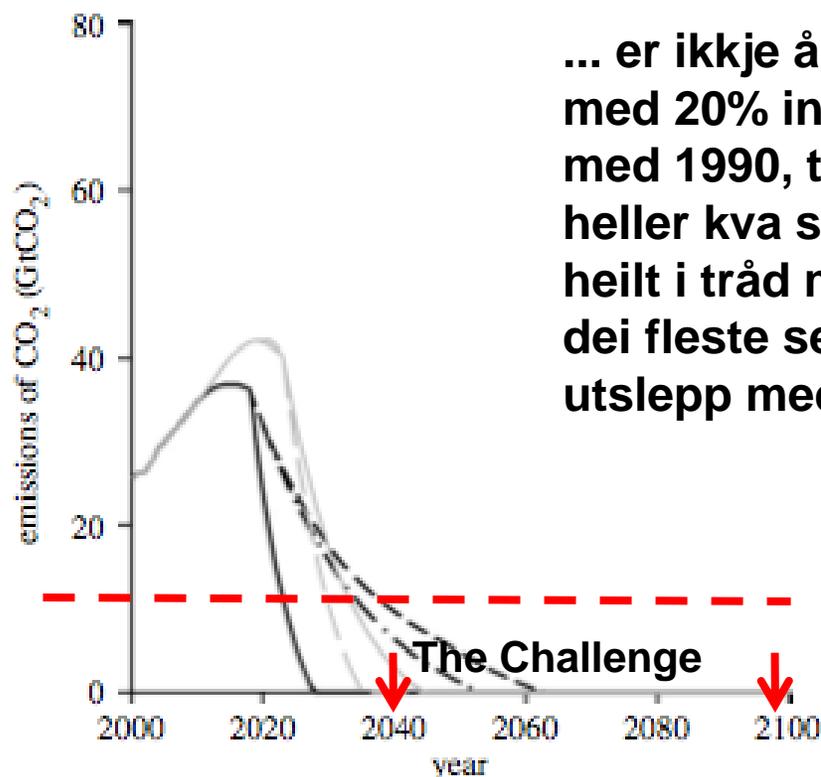
Norsk reiselivspolitik

- **Regjeringens reiselivsstrategi (2007)**
- **Generelt**
 - Mål1: Økt verdiskaping og lønnsomhet i reiselivsnæringen
 - Mål 2: Levedyktige distrikter gjennom flere helårs arbeidsplasser innenfor reiselivsnæringen
 - Mål 3: Norge – et bærekraftig reisemål
- **Spesielt ifht klima**
 - Klima bred omtale
 - Klima knyttet til det tredje overordna målet i strategien (bærekraftmålet)

Nærmere om regjeringens klimamål i reiselivspolitikken

- **Første gang reiselivets klimaproblemer er tematisert i overordnede nasjonale styringsdokumenter**
- **Fokus også på de vanskelige sidene av reiselivets klimautfordringer**
 - "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"
 - **MEN problemer knyttet til de store utslippene fra båter og fly ikke (ennå) adressert**
- **Stor tro på "den miljøbevisste reisende"**
 - "...det (handler) 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"
 - **MEN reiselivets erfaring tilsier at dette (ennå) ikke er en tydelig kundegruppe**
- **Mye blir overlatt til næringen selv ("selvregulering")**
 - "Reiselivsnæringen har ansvar for at opplevelsestilbudene de utvikler er i tråd med nasjonal natur- og kulturminnepolitikk og for å bruke miljøvennlig energi og klimavennlige løsninger"
 - **MEN reiselivet internasjonalt sa i 2002 at de anså seg for "fritatt" for dette ansvaret fordi de nasjonale myndighetene hadde sviktet sin rolle å gi næringen gode rammebetingelser for å utvikle en mer miljøvennlig profil**

Utfordringa ...



... er ikkje å redusere utslepp med 20% innan 2020 (samanlikna med 1990, td. EU målet) – det er heller kva som kjem etter. Det er heilt i tråd med økonomiske mål i dei fleste sektorar å redusere utslepp med 10-20%!

Figure 4. Energy and process CO₂ emissions derived by subtracting the non-CO₂ emissions and deforestation emissions from the total greenhouse gas emissions over the period of 2000–2100, for the *ABI* scenarios. Black solid curve, 2015 peak medium D_L ; black dashed curve, 2015 peak high D_L ; dot-dashed curve, 2015 peak high D_H ; grey solid curve, 2020 peak high D_L ; grey dashed curve, 2020 peak high D_H .

Men kva temperaturendringar kan vi vente oss innan 2100?

1. Maximum emissions by 2015
Goal 450 ppmv CO₂-e in 2100 (about +2° C)
=> Reduction CO₂-e 4% per annum
2. Maximum emissions by 2020
Goal 550 ppmv CO₂-e in 2100 (about +2.5° C)
=> Reduction CO₂-e 6% per annum
3. Maximum emissions by 2020
Goal 650 ppmv CO₂-e in 2100 (about +3° C)
=> Reduction 3% per annum

Kjelde s.16-17: Anderson, K. and Bows, A. 2008. Reframing the climate change challenge in light of post-2000 emission trends. Philosophical Transactions of the Royal Society, published online.

Kva vil +4°C betyr for turismen?

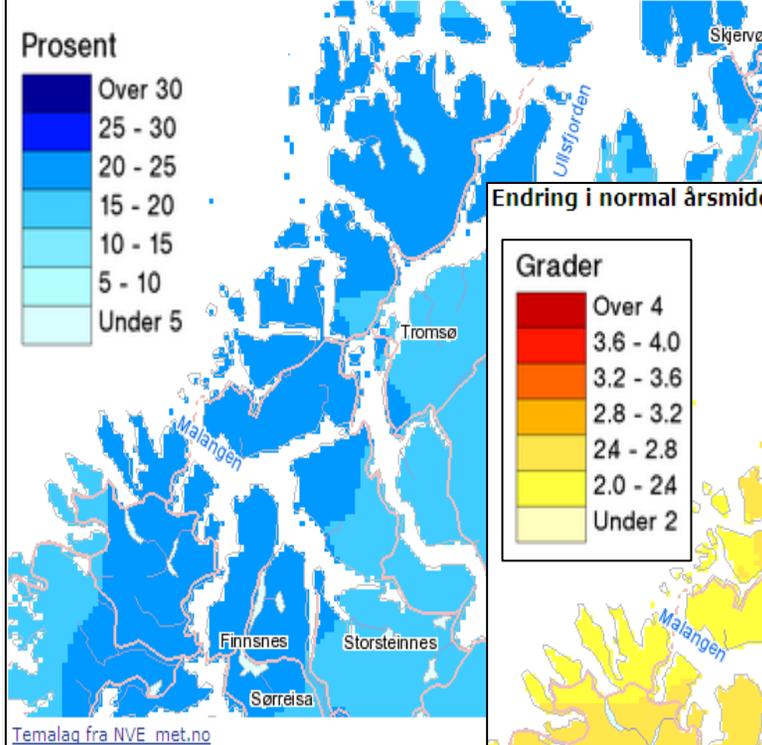
Globalt:

- **Moderat temperatúrauke (opp til 2°C innan 2100): vinnarar og taparar innan turisme**
- **Vesentleg temperatúrauke (frå 3°C innan 2100): flest taparar**

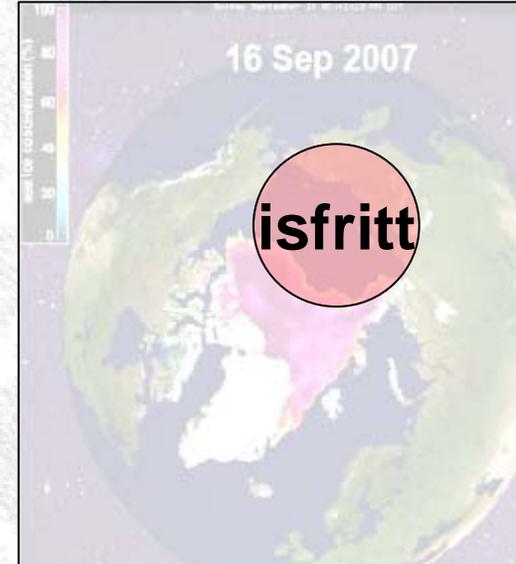
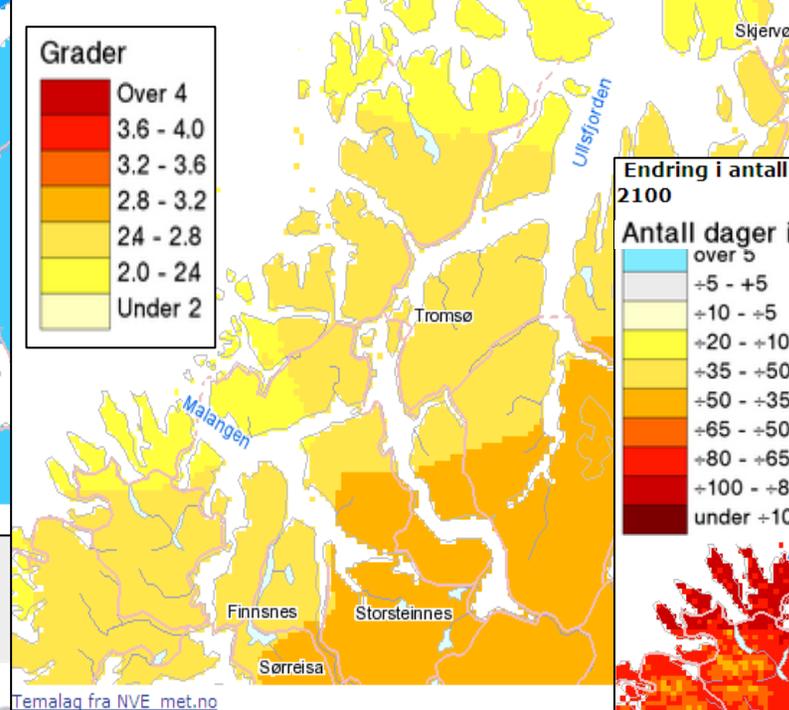
Korleis vert reiselivet i Nord-Norge ramma?

- Våtere, villere, varmere.....

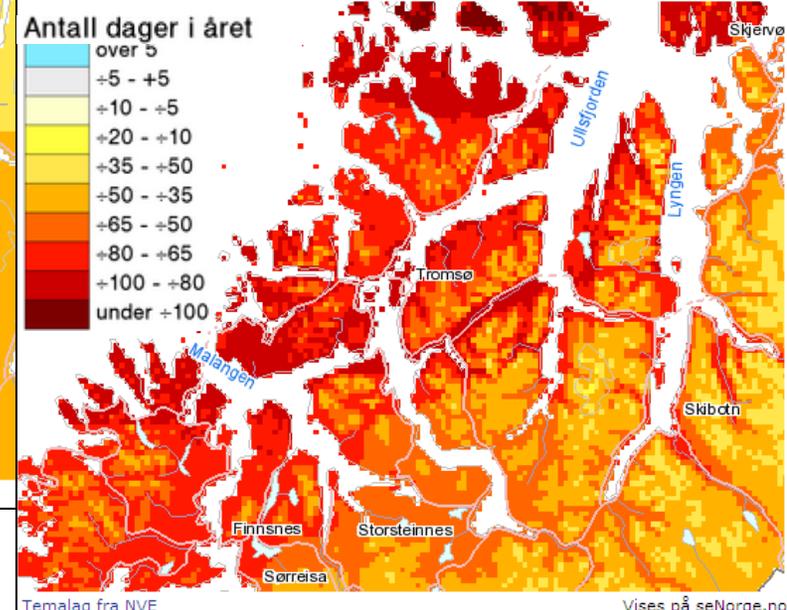
Prosentvis endring i normal årsnedbørsum fra 1961-1990 til 2071-2100



Endring i normal årsmiddeltemperatur fra 1961-1990 til 2071-2100

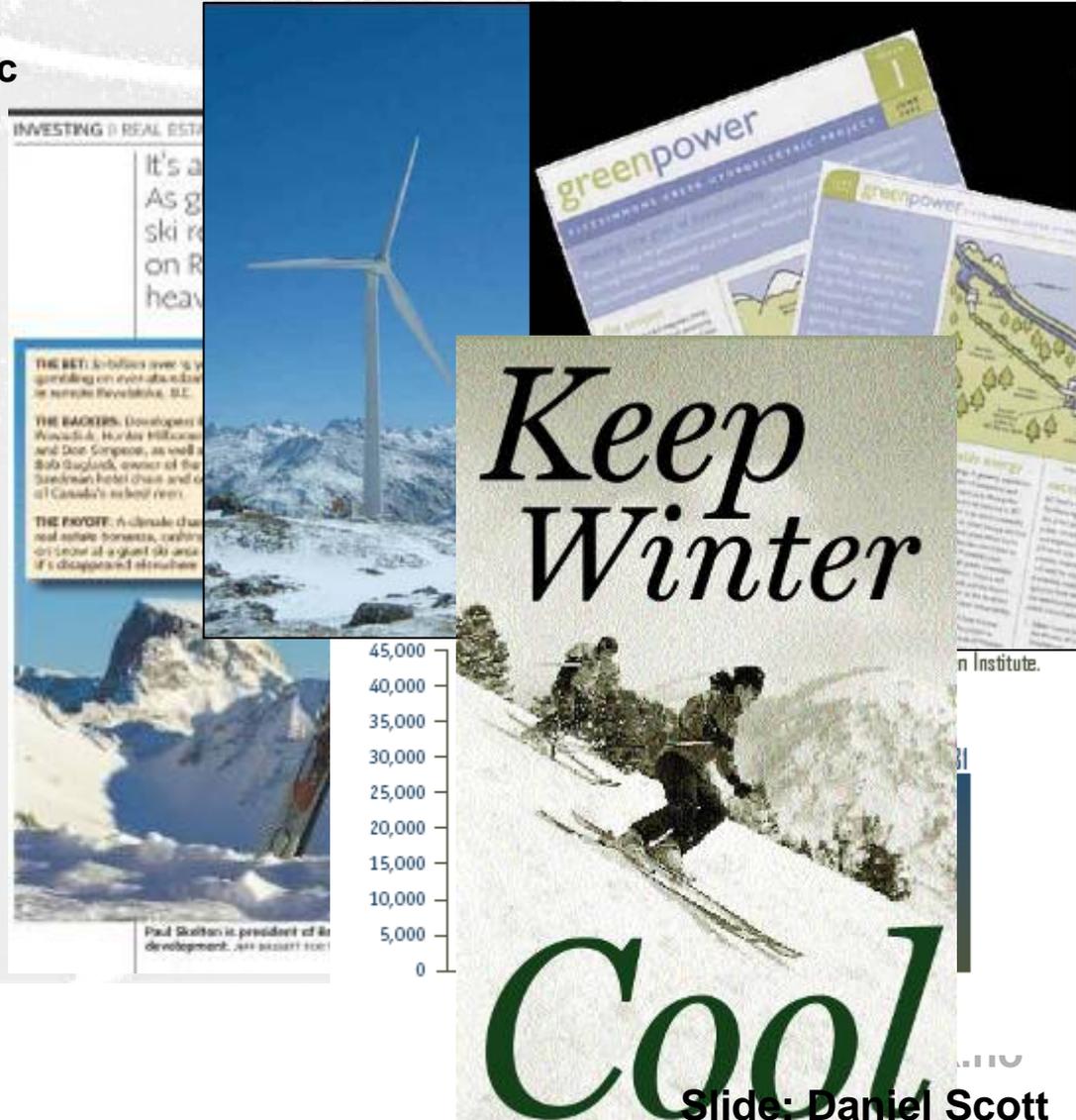


Endring i antall dager i året med snødekke fra 1961-1990 til 2071-2100



Klimaendringar påverkar beslutningar i ski-industrien

- » Event Planning: International Olympic Committee
- » Investing in Climate Change Real-Estate
- » Climate Change Corporate Policy
- » Sustainable Snowmaking
- » Climate Change Advocacy and Education



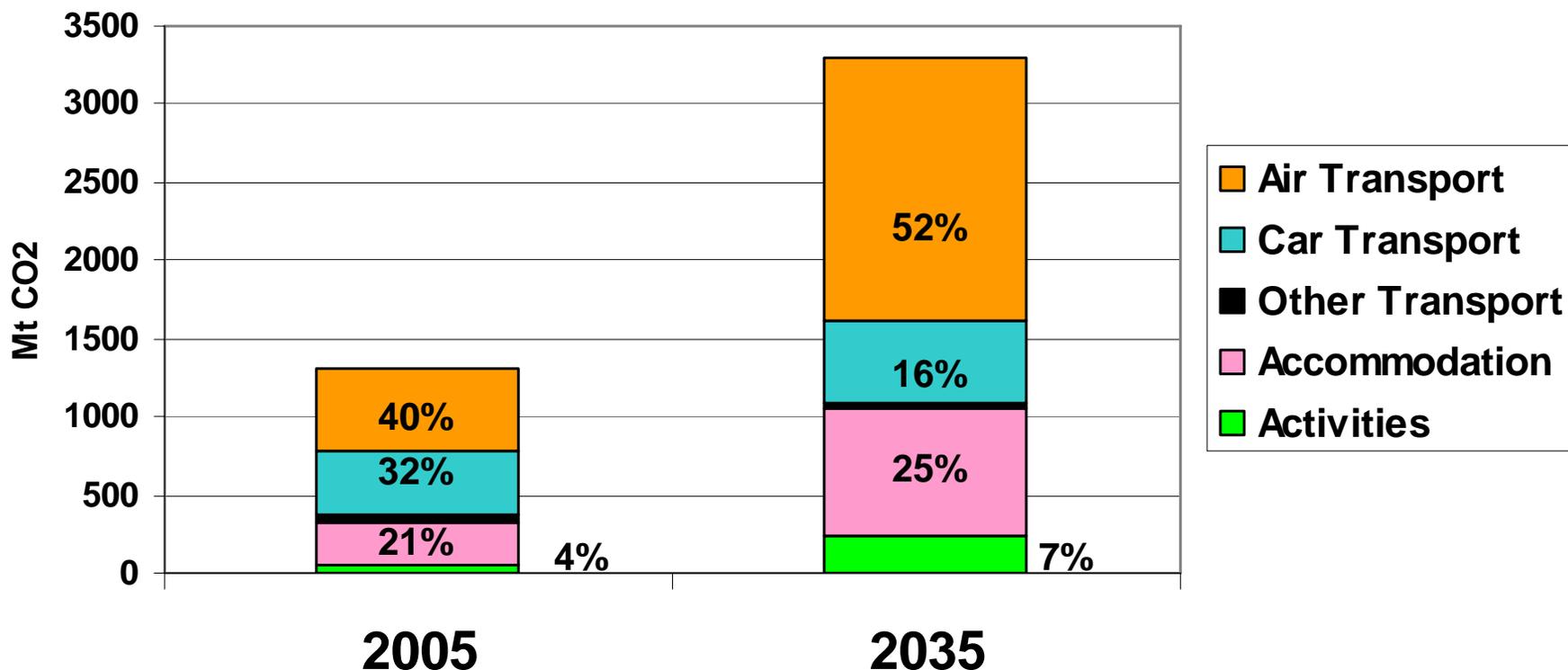
Globale utslepp frå turisme i 2005: CO₂

<u>Sub-Sectors</u>	CO ₂ (Mt)	
Air transport *	522	40%
Car transport	418	32%
Other transport	39	3%
Accommodation	274	21%
Activities	52	4%
TOTAL	1,307	
Total World (IPCC 2007)	26,400	
Tourism Contribution	4.95%	

Transport
av turistar = 75%
av sektorutslepp

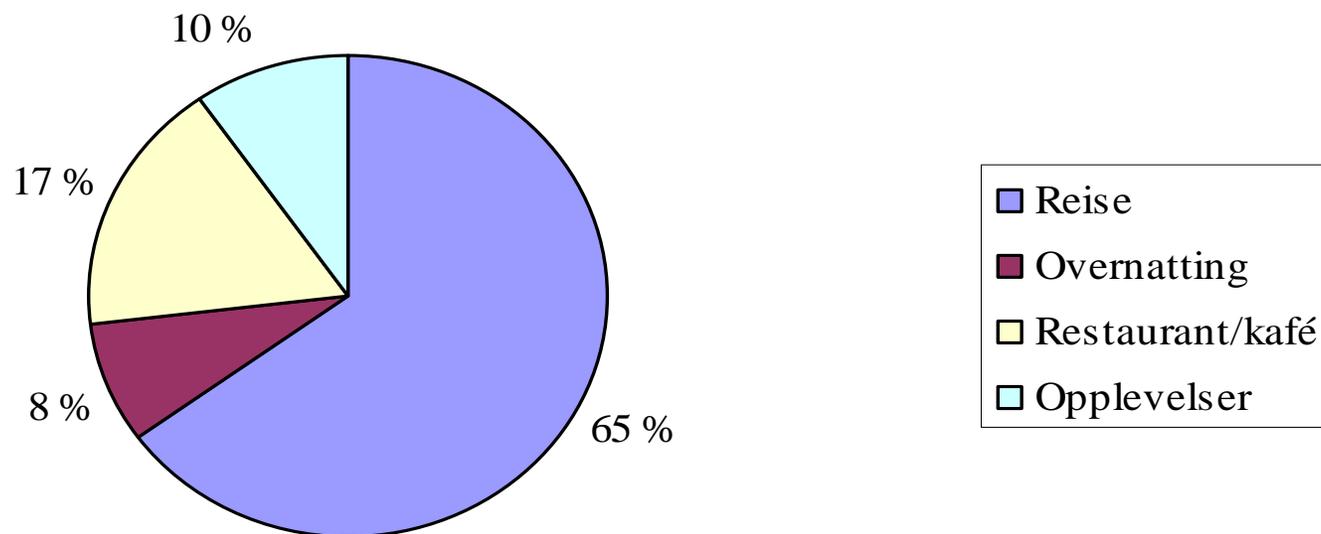
* - i tillegg kjem andre klimagassar og deira påverknad på klima

'Business as Usual'-bilete av framtida og CO₂utslepp frå turisme



Source: UNWTO-UNEP-WMO (United Nations World Tourism Organization, United Nations Environment Programme, World Meteorological Organization) (2008) 'Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges'. Madrid, Spain.

Kjelde til utslepp av klimagassar fra norsk reiseliv



Kjelde:
Vestlandsforskning

Flyeksplosjonen!

Hverdagstransport stabil – fritidstransporten den som "eksploderer"

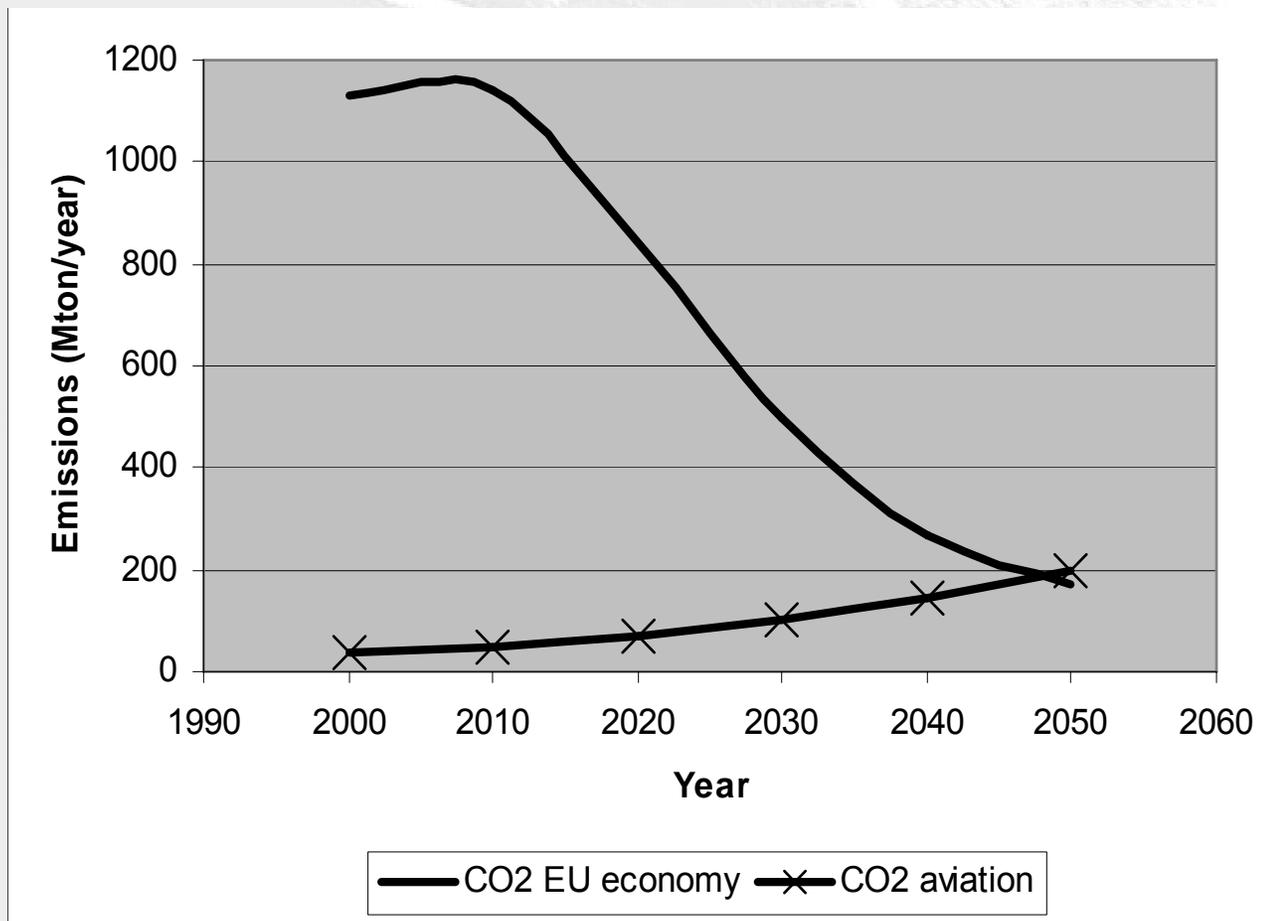
Persontransportarbeid, millioner personkilometer

År	Jernbane	Buss	Personbil	Fly			
				Sum	Innland	Charter	Utland rutefly
1985	2 706	4 315	35 169	7 501	685	5 508	1 308
1997	2 490	4 525	43 196	10 643	1 488	5 600	3 555
2005	2 860	4 589	49 488	22 107	1 981	7 524	12 602
Utvikling	+6 %	+6 %	+41 %	+195 %	+189 %	+37 %	+863 %

Fordeling av persontransportarbeidet

År	Jernbane	Buss	Personbil	Fly			
				Sum	Innland	Charter	Utland rutefly
1985	5 %	9 %	71 %	15 %	1 %	11 %	3 %
1997	4 %	7 %	71 %	17 %	2 %	9 %	6 %
2005	4 %	6 %	63 %	28 %	3 %	10 %	16 %

Kvifor skal vi sjå nærare på flytrafikken?



Source: Bows, A., Anderson, K. and Upham, P. (2006). Contraction and Convergence: UK Carbon Emissions and the Implications for UK Air Traffic, Technical Report, Tyndall Centre Manchester, UK.

Oppfatning hjå kunden

A - Perception of environmental impact of air travel

Britain

(DEFRA 2001)

- 65% agree transport in general is a contributor to climate change

(National Statistics Omnibus Surveys - 2002, 2006)

- 2002 - 62% believed air travel harmed the environment
- 2006 - 70% believe air travel harmed the environment
 - Those who flew more frequently were more likely to consider air travel harmful to the environment than those who had not flown at all in the last year or had flown once
 - Those in managerial/professional occupations and with higher income levels were particularly likely to strongly agree air travel harms the environment
- 64% agreed that “the current level of air travel has a serious effect on climate change”

(Nunwood 2007)

- UK consumers in general overestimated carbon dioxide emissions from aviation (as % of UK emissions)

Canada

(Dawson et al. 2007)

- 69% believed that “*air travel is a contributor to climate change*”

Haldningar hjå kunden

B - Support for policies to reduce the environmental impact of air travel

Britain

(World Environmental Review 2007)

- 46% think the government should impose a carbon tax on all domestic and international flights

(National Statistics Omnibus Survey – 2003, 2005)

- 2003 - 78% agreed people should be able to travel by plane as much as they want to
 - Agreement fell to 17% if “air travel harms the environment”, then 59% were against unrestricted air travel
 - More frequent travellers are more likely to support unrestricted travel even when potential environmental consequences are considered
- 2005 - agreement that “people should be able to travel by plane as much as they like” fell to 70% (from 78% in 2003)

(Ipsos MORI 2006)

- Between 37% and 58% support policies aimed at slowing down growth in air travel
- Support was higher for airlines paying higher taxes (55% to 65%) to reflect the environmental damage done by aircraft than higher passenger duties (47% to 57%)
- Support for passenger taxes on air travel was highest when the revenues would go toward improving the environment (71% to 74%).

Source (even previous and following slide): Simpson, M.C., Gössling, S. and Scott, D. 2008. Report on the International Policy and Market Response to Global Warming and the Challenges and Opportunities that Climate Change Issues Present for the Caribbean Tourism Sector. *Caribbean Regional Sustainable Tourism Development Programme, Caribbean Tourism Organization, Barbados.*

Vilje til å handle

C - Willingness to take personal action to reduce the environmental impact of air travel

Britain

(World Environmental Review 2007)

- 18% claim to have cut back on air travel in the last year
- 13% say they would be willing to cut back on air travel in the future

(Taylor Nelson Sofres 2007)

- 14% said they would opt for a tour or holiday tour operator which is involved in a carbon offsetting scheme
- Only 4% reported to make a payment to offset their travel over the last year

(Travel Insurance Web 2007)

- 61% of tourists would pay a "green tax" (of an unspecified amount) to help balance impact air travel has on the environment

(National Statistics Omnibus Survey – 2006)

- Respondents who agreed air travel harms the environment were asked if they would be willing to pay extra on the price of their ticket or nothing extra at all:
 - 2006 - 24% would not be willing to personally pay any more for a plane ticket to reflect environmental damage caused by flying; 55% willing to pay 15% more, 35% willing to pay 20% more
 - Female travellers willing to pay more than males (56% would pay more, 40% pay an additional 20%) and the male figures were (43% and 31% respectively)

USA

(Travel Horizons Survey 2007)

- More than 50% said they were more likely to select an airline, rental car or hotel that uses more environmentally friendly products
- 50% said they would be more likely to use an airline if they knew it took the initiative to offset carbon emissions
- 13% said they would be willing to pay higher rates for demonstrated environmental responsibility (56% said they might)

Multi-national

(Poverty Reduction and Environmental Management Program 2007)

- 75% were willing to pay a carbon tax on air travel (80% of Europeans, 75% of North Americans and 59% of Asians)
 - Only 14% protested against paying, mainly due to the disbelief that a carbon tax will have any real positive benefit for the environment.

„Funds in the order of 23 billion Euro could be generated annually to finance CC mitigation activities‘

Brouwer, R., Brander, L., Van Beukering, P. 2008. „A convenient truth“: air travel passengers‘ willingness to pay to offset their CO₂ emissions. Climatic Change 90: 299-313.

Vi behøver strukturelle endringer overalt

- **Frå kortare til lengre opphald**
- **Frå fjerne til nære destinasjonar**
- **Frå fly & bil til tog & buss**
- **Frå feil forbruk til riktig forbruk**
- **Frå låg profitt til høg profitt**

Utfordringar (samla for alle bransjane)

- **Kan vi tenke på ein ny måte?**
- **Kan vi tenke nye marknader?**
- **Kan vi tenke nytt om attraksjonane? Enn lengda på opphaldet?**
- **Kan vi bruke meir lokalprodusert mat?**
- **Korleis støtter vi lokaløkonomien?**
- **Er det riktig å tilsette billeg arbeidskraft frå utlandet?**
- **Kan vi bu mer miljøvenleg?**
- **”Det enkle hyttelivet” – overførbare idealer til den vanlige boligen?**
- **Korleis vert kulturlandskapet påvirka av drifta i verksemda di?**
- **Kva kan bransjen gjere for å tenke heilhetleg om eit berekraftig reiseliv?**

Takk for meg!

Kontaktinformasjon:

Frida Ekström

Mobil: 92 43 57 33

Epost: fek@vestforsk.no

Agnes Brudvik Engeset

Mobil: 92 43 10 40

E-post: abe@vestforsk.no

Vestlandsforskning

Postboks 163

6851 Sogndal

Tel: 906 33 900

Faks: 947 63 727