



Vestlandsforskning

Boks 163, 6851 Sogndal

Tlf. 57 67 61 50

Internett: www.vestforsk.no

VF-rapport 15/01

**Norske erfaringer med Lokal Agenda
21 som forvaltningsregime i arbeidet
for et bærekraftig reiseliv
Dokumentasjonsrapport**

Carlo Aall og Kristen Breisnes

VF Prosjektrapport

Rapport tittel Norske erfaringer med Lokal Agenda 21 som forvaltningsregime i arbeidet for et bærekraftig reiseliv. Dokumentasjonsrapport.	Rapportnr. 15/01
	Dato: 20.09.01
	Gradering Åpen
Prosjekttittel Nye lokale forvaltningsregimer i arbeidet for et bærekraftig reiseliv.	Antall sider 50
	Prosjektnr: 2167
Forskere Carlo Aall og Kristen Breisnes	Prosjektansvarleg Carlo Aall
Oppdragsgjevar Norges forskningsråd ved program for Reiselivsforskning	Emneord Reiseliv Bærekraftig reiseliv Lokal Agenda 21
Andre publikasjoner fra prosjektet: Teigland, J. og Carlo Aall (1999): <i>Nye lokale forvaltningsregimer i arbeidet for et bærekraftig reiseliv– internasjonale erfaringer med å integrere reiselivet i lokale Agenda 21-prosesser.</i> VF-rapport 8/99. Sogndal: Vestlandsforskning.	
Sammendrag Rapporten drøfter erfaringer med å ta opp reiselivets miljøproblemer innenfor rammene av Lokal Agenda 21 i fire norske kommuner: Røros, Hol, Ål og Ulvik. Rapporten påviser fem tilnærminger til dette arbeidet: (1) Miljøbasert reiseliv; (2) Miljøvennlig drift; (3) Miljøretta destinasjon; (4) Lokal transport; og (5) Globalt ansvar. Selv om det er vanskelig å spore at pågående LA21-prosesser på et generelt nivå har medført vesentlige fremskritt i å gjøre reiselivet mer bærekraftig, er det likevel interessant å reise spørsmålet om hvilket potensiale som ligger i LA21. Enkelte karakteristika ved LA21 <i>kan</i> i så måte representere et aktivum. Dette kan oppsummeres gjennom følgende fem punkter: (1) Medvirkningsorientering; (2) tverrsektoriell orientering; (3) lokalpolitisk forankring; (4) globalt nettverk; og (5) bærekraftorientering.	
ISBN nr 82-428-0210-6	Pris 100 KR

Forord

Dette er andre rapporten fra prosjektet "Nye lokale forvaltningsregimer i arbeidet for et bærekraftig reiseliv" under Reiselivsforskningsprogrammet. Prosjektet startet i 1999 og ble avsluttet vinteren 2000/2001. Rapporten oppsummerer norske erfaringer med å integrere reiselivet i lokale Agenda 21-prosesser.

Innsamling og systematisering av data er gjort av forskningsassistent Kristen Breisnes, mens siste bearbeiding av materialet til endelig rapport er gjort av forsker II Carlo Aall.

Sogndal 20. september 2001

Carlo Aall

Kristen Breisnes

Innhold

SAMMENDRAG	5
SUMMARY	8
INNLEDNING	9
ERFARINGER MED LA21 OG REISELIV I NORSKE KOMMUNER.....	11
ULVIK HERAD	11
HOL KOMMUNE	21
ÅL KOMMUNE	30
DISKUSJON.....	38
LOKAL AGENDA 21 OG BÆREKRAFTIG REISELIV I NORGE.....	38
MULIGHETER OG BEGRENSNINGER LA21 KAN GI I ARBEIDET FOR ET BÆREKRAFTIG REISELIV	42
LITTERATUR.....	45
INTERVJU	46

Sammendrag

Med utgangspunkt i begrepet *bærekraftig reiseliv* og framveksten av *Lokal Agenda 21* som et nytt forvaltningsregime, tar prosjektet utgangspunkt i følgende to *problemstillinger*:

1. Hvilke erfaringer er det internasjonalt og i Norge med involvering av reiselivet i lokale Agenda 21-prosesser?
2. Hvilke muligheter gir Lokal Agenda 21 som forvaltningsregime for håndtering av reiselivets utfordringer knyttet til målet om en bærekraftig utvikling?

Denne rapporten oppsummerer *norske* erfaringer med å involvere reiselivet i Lokal Agenda 21-prosesser (LA21). I prosjektet inngikk innsamling av data fra i alt tre norske kommuner (Ulvik, Hol og Ål). Videre ble det brukt data fra Rørø kommune samlet inn i et annet prosjekt utført ved Vestlandsforskning. Et av funnene fra prosjektet er at når reiseliv og miljø settes på dagsorden lokalt er det i hovedsak de *lokale* miljøproblemene knyttet til de *stedfaste* aktivitetene (overnatting, servering, lokale aktiviteter) som er i fokus, mens *globale* miljøproblemer og miljøkonsekvenser knyttet til *reisen* innen og til/fra destinasjonen i liten grad blir behandlet. Videre er hovedoppmerksomheten lokalt først og fremst rettet mot *tilreisende* turister; i langt mindre grad mot det reiselivet som utøves av *egne innbyggere* i og utenfor egen kommune. Like fullt viser våre studier at innenfor rammene av *Lokal Agenda 21* er det en gryende interesse for også å fokusere på globale miljøproblemer som energiforbruk og klimaendringer, der problemene også blir knyttet til konsekvenser av selve reisen. Studier av LA21-arbeidet i norske kommuner gir grunnlag for å skille mellom fem tilnæringer i arbeidet med reiseliv og miljø lokalt:

1. Miljøbasert reiseliv
2. Miljøvennlig drift
3. Miljøretta destinasjon
4. Lokal transport
5. Globalt ansvar.

I nummereringen ligger også en antydning av en naturlig utvikling i retning av en mer ambisiøs kommunal miljøpolitikk, der erfaringer med et lavere ”utviklingstrinn” gjerne er en forutsetning for å kunne gå videre til et ”høyere” utviklingstrinn.

Den *miljøbaserte reiselivssatsningen* finner vi i et stort antall mer utpregede distriktskommuner med en sterk fokusering på lokal natur og lokal kultur som ressursgrunnlag for reiselivet, for eksempel ved å stimulere til lokal produksjon av suvenirer og ta i bruk lokale råvarer og mattradisjoner i serveringsvirksomhet.

En miljøbasert tilnærming blir gjerne etterfulgt av det vi kan betegne som *miljøvennlig drift*. Her fokuseres det på å utvikle strategier for å redusere

miljøbelastningen fra de lokale reiselivsbedriftene. Bedriftene får gjerne tilbud om gjennomføring av ulike former for miljøanalyser som skal utrede potensiale for miljøforbedringer i form av tekniske tiltak eller endring av driftsrutiner. Evne til å dokumentere lønnsomhet i slike tiltak er ofte en avgjørende motivasjonsfaktor for å få gjennomført tiltakene.

Stiftelsen Grønt Næringsliv i Praksis (GRIP) har gjennomført forsøk med såkalt *miljøretta destinasjonsutvikling* i flere destinasjoner, blant annet *Ulvik* i Hardanger og *Geilo* i *Hol* kommune. I *Ulvik* og *Geilo* har prosjektarbeidet medført at kommunen og reiselivsnæringen har inngått dialog om hvordan man ønsker å utvikle destinasjonen og hvilke miljøhensyn man skal ta. I arbeidet har man også tatt med på råd representanter fra andre lokale interesser gjennom ulike former for medvirkning. Videre har man forsøkt å få med et bredt utvalg av reiselivsbedrifter for å få disse til å legge om driften i en mer miljøvennlig retning. Man har også tatt opp utfordringer knyttet til lokal infrastruktur som transport og avfallshåndtering. Spørsmålet om reiselivets samlede påvirkning av det biologiske mangfoldet lokalt og konsekvenser i forhold til arealbruk, er også satt på dagsorden. Det er imidlertid ikke alltid at en erklært miljøprofil framstår som like troverdig. I *Geilo* synes det stadig økende arealforbruket som følge av hyttebygging og en relativt liberal holdning til bruk av snøscooter, å være lite forenlig med en bærekraftprofil på det lokale reiselivet.

Internasjonalt er det mange eksempler på at man lokalt har arbeidet for å redusere de lokale miljøproblemene knyttet til den *lokale reiselivsrelaterte transporten*. Selv om trafikkbelastningen ikke er like dramatisk i norske tettsteder som det vi finner nedover i europeiske byer og andre viktige turistdestinasjoner, er dette likevel en problemstilling som opptar enkelte norske turistkommuner. I *Ål* kommune ønsker man å redusere miljøkonsekvensene av den reiselivsrelaterte lokale transporten knyttet både til lokalbefolkningen og tilreisende turister. Kommunen stiller krav til bruk av tog når egne ansatte skal på tjenestereiser, så langt det er mulig. Kommunen ønsker også å arbeide for å flytte mer av godtransporten fra vei til tog. Videre ønsker man å kunne tilby gratis kollektivtransport i kommunen.

Det siste ”utviklingstrinnet” i retning av å utvikle en ”fullverdig” tilnærming til arbeidet for å fremme et bærekraftig reiseliv er karakterisert som *globalt ansvar*. I dette ligger at man lokalt erkjenner ansvaret for å bidra i forhold til de globale miljøproblemene og for å få til en mer rettferdig fordeling mellom den rike og fattige del av verden. Som en del av arbeidet med å gjøre *Røros* til en miljøvennlig destinasjon ønsket man å tilrettelegge for miljøvennlig transport *innen, til og fra* *Røros*. Man prøvde blant annet å få en økning i stopp med tog på *Røros*; noe som viste seg å være vanskelig å få til. Det var også vanskelig å få til samordning av de ulike kollektivtransporttilbudene, og det var vanskelig å få til en samordnet informasjon om de samme tilbudene. Den kanskje største hindringen møtte imidlertid kommunen da de etter noen års innsats for å gjøre destinasjonen mest mulig miljøvennlig kontaktet en europeisk turoperatør som var spesialisert på å selge miljøvennlige reisemål. Turoperatøren pekte på at *Røros* lå for langt unna deres kundegrupper til at det var forsvarlig ut fra

deres miljøkriterier å ta med Røros som reisemål, til tross for at opphold og aktiviteter ved destinasjonen framsto som ”miljøvennlige”. Miljøgevinsten ved et ”miljøvennlig” opphold i Røros veide altså etter denne turoperatørens vurdering ikke opp for miljøkostnaden knyttet til det å komme seg til og fra Røros.

Selv om det er vanskelig å spore at pågående LA21-prosesser på et generelt nivå har medført vesentlige fremskritt i å gjøre reiselivet mer bærekraftig, er det likevel interessant å reise spørsmålet om hvilket potensiale som ligger i LA21. Enkelte karakteristika ved LA21 *kan* i så måte representere et aktivum. Dette kan oppsummeres gjennom følgende fem punkter: (1) Medvirkningsorientering; (2) tverrsektoriell orientering; (3) lokalpolitisk forankring; (4) globalt nettverk; og (5) bærekraftorientering.

Summary

In 1987 the UN embraced the concept of sustainable development. In 1992 it adopted Agenda 21, a program for achieving sustainable development. This included a challenge to initiate Agenda 21-processes (LA21) at the local level. In 1999, the UN held a conference on sustainable tourism, where it was agreed that international tourism should be increased in order to promote development in the less affluent countries. It was also determined that local authorities in important international tourism "hot-spots" should participate in pilot projects involving the role of tourism in LA-21 processes. Objections from the developing countries resulted in few reservations to the environmental consequences of increasing tourism-related international transport.

Internationally, one may find many examples where both tourism and local environmental issues have been taken into consideration. This is often referred to as "soft tourism", "eco-tourism" or "responsible tourism". This form of tourism addresses however only partially the goal of sustainable development or LA21. The impact of tourism-related transport on the environment, perhaps the greatest challenge to sustainable tourism, has not been adequately emphasised. Nevertheless, the few local initiatives that have used the framework of LA21 to achieve sustainable development in relation to tourism provide interesting examples for other municipalities to follow. In these cases, somewhat radical measures have been taken to reduce strain on the environment due to transport within the destination area. Limitations have been placed on the development and expansion of the tourist industry, and the dissemination of information to tourists about local nature and culture has been stressed. The need to encourage and preserve local initiative has also been emphasised, and strong efforts have been made to involve the local population in making the tourist industry more sustainable.

A common experience is that there are clear limitations for what can be done locally to achieve sustainable development, if national tourist-industry strategies in relation to sustainability goals have not been established. It is also difficult to achieve a major reduction in the environmental impact of transport to and from tourist destinations without the co-operation of national authorities. Furthermore, local initiatives are primarily aimed at problems concerning the visiting tourists. There are virtually no examples of local initiatives intended to reducing environmental stress due to the participation of the local population in tourist-industry activities.

LA21 can represent an asset in efforts to make tourism sustainable through: (1) stressing the importance of local participation, (2) cross-sector orientation, (3) emphasising local political involvement, (4) creating a global network between municipalities working with similar types of problems, and (5) sustainability orientation, emphasising that LA21 is a local programme of action for sustainable development.

Innledning

Styret for reiselivsforskningsprogrammet har reist spørsmålet om dagens forvaltningsmodeller er egnet til å fremme *bærekraftig reiselivsutvikling*, og et kritisk søkelys rettes spesielt mot norsk naturforvaltning som forvaltningsmodell. Spørsmålet om utvikling av *nye forvaltningsregimer* i arbeidet for en bærekraftig utvikling har stått sentralt i FNs arbeid med miljøspørsmål. Ikke minst gjelder det oppfølgingen av anbefalingene fra Verdenskommisjonens rapport ”Vår Felles Framtid” som førte til at FNs handlingsplan for en bærekraftig utvikling i det 21-århundre - Agenda 21 - ble vedtatt i 1992 på miljøkonferansen i Rio de Janeiro. Et viktig nytt element som Agenda 21 bragte inn i forhold til Verdenskommisjonens rapport er vektlegging av kommunenes innsats, omtalt i et eget kapittel 28 under betegnelsen ”Lokal Agenda 21.

Med utgangspunkt i begrepet *bærekraftig reiseliv* og framveksten av *Lokal Agenda 21* som et nytt forvaltningsregime, tar prosjektet utgangspunkt i følgende to *problemstillinger*:

3. Hvilke erfaringer er det internasjonalt og i Norge med involvering av reiselivet i lokale Agenda 21-prosesser?
4. Hvilke muligheter gir Lokal Agenda 21 som forvaltningsregime for håndtering av reiselivets utfordringer knyttet til målet om en bærekraftig utvikling?

Denne rapporten oppsummerer *norske* erfaringer med å involvere reiselivet i Lokal Agenda 21-prosesser (LA21). I en tidligere rapport har vi oppsummert de internasjonale erfaringene på dette området (Teigland og Aall 1999). Det har vært viktig å finne ut om ”nye” miljøproblem blir håndtert innenfor arbeidet med LA21, og hvordan reiselivets miljøproblem håndteres i forhold til det som skjer innenfor den ”tradisjonelle” miljøforvaltningen.

Rapporten er basert på innsamling av data fra i alt tre norske kommuner: Ulvik, Hol og Ål. Videre ble det brukt data fra Røros kommune samlet inn i et annet prosjekt utført ved Vestlandsforskning.

Vi har gjennomgått skriftlig dokumentasjon som gjelder kommunenes arbeid med Lokal Agenda 21 og arbeid som er rettet spesielt inn mot reiselivets miljøproblemer. Videre har vi gjennomført intervju med nøkkelinformanter i kommunene Ulvik, Hol og Ål. Intervjuene har vært av miljøvernleder, representanter for reiselivsnæringen og representanter for grunneierinteresser.

I gjennomgangen av eksemplene fra våre tre kommuner har vi forsøkt å finne svar på følgende tre spørsmål:

- I hvilken grad og på hvilken måte er kommunen involvert i arbeidet for å gjøre reiselivet mer bærekraftig?
- Har Lokal Agenda 21 tilført arbeidet med reiseliv og miljø noe nytt?

- Hva blir vurdert å være framtidsutsiktene for arbeidet med reiseliv og miljø lokalt?

Målgruppen for denne rapporten er – foruten Reiselivsforskningsprogrammet – sentrale organ innenfor miljøvern- og næringslivforvaltningen. Særlig viktig i så måte er LA21-enheten i Miljøverndepartementet, Direktoratet for naturforvaltning og næringspolitisk avdeling i Nærings- og Handelsdepartementet. Videre vil vi tro at denne rapporten kan ha interesse for miljøpolitisk avdeling i Kommunenes Sentralforbund, ventelig også for fagmiljøet innenfor reiselivsforskning og -undervisning. Vi håper også at rapporten kan være av interesse for reiselivets nasjonale interesseorganisasjoner, kanskje særlig Reiselivsbedriftenes Landsforening (RBL) som under landstinget høsten 1998 vedtok en egen Agenda 21 (RBL 1998). For vår egen del vil denne rapporten danne et viktig kunnskapsunderlag for den neste fasen i prosjektet, der vi skal gå inn og studere et antall norske kommuner som har satt reiseliv og miljø høyt på dagsorden innenfor rammene av LA21.

Erfaringer med LA21 og reiseliv i norske kommuner

Ulvik herad

Bakgrunn

Ulvik herad i Hordaland har lange tradisjoner som turistkommune. Kommunen strekker seg fra Osafjorden til høvfjellet og Finse. Det er en kommune med knappe 1200 innbyggere hvor offentlig sektor er største arbeidsgiver.

Ulvik herad har hatt miljøvernleder siden Mik-reformen ble etablert. Nåværende Plan og miljøsjef var første miljøvernleder i Ulvik og Granvin kommuner. Hun har en periode vært formannskapssekretær i Ulvik før hun igjen ble plansjef med ansvar for miljø i Ulvik. Ulvik herad har ikke skrevet under Fredrikstaderklæringen eller utarbeidet en egen miljøvernplan.

Arbeidet med å sette *Lokal Agenda 21* på dagsorden startet etter valget i 1995. I forbindelse med rullering av kommuneplanen for Ulvik la heradsstyret til grunn at dette arbeidet skulle gjennomføres som en Lokal Agenda 21 prosess:

”Heradsplanen som no ligg føre for Ulvik, er å sjå som vår lokale Agenda 21. Prosessen som ligg til grunn for dette arbeidet med planen, tankane om engasjement og lokal-demokrati, berekraftig utvikling og miljø i kvardagen, er alle punkt som gjennomsyrrer denne planprosessen.”¹

Målet som Ulvikingene skulle strekke seg etter var ”å gjera Ulvik til ein av dei beste stadene i landet å bu og leva i”². Det var et ønske fra politikerne at kommunen skulle redusere antallet planer, derfor ble Lokal Agenda 21 en del av kommuneplanen. I tillegg var temaene i kommuneplanen i stor grad koblet til natur- og miljøvernsspørsmål³.

Arbeidet med kommuneplanen ble delt inn i seks kategorier: Trivnad, Reiselivsbygda Ulvik og lokalsamfunnet, Ungdom, Finse og høgfjellet, Næringsutvikling og Arealdelen⁴. Heradsstyret avgjorde at disse kategoriene skulle være de sentrale kategorier i dette arbeidet. For hver av disse ble det arrangert åpne møter eller folkemøter. Unntaket er *arealdelen* som ikke er ferdig per desember 2000. Eksisterende arealplan for Ulvik 1990-2000 er under rullering. Oppmøte på de arrangerte folkemøtene blir av kommunen definert som godt, mellom 50 og 100 står det i heradsplanen.

¹ Heradsplan for Ulvik 1999- 2009

² ibid

³ Torbjørg Austrud, pers. meddelelse

⁴ Ibid, s 6

Responser på å kjøre kommuneplanprosessen med folkemøter er at dette har vært positivt for kommunen som samfunn. Prosessen viste hvordan en del fordommer har preget lokalsamfunnet. Rica Brakanes Hotell ble av lokalbefolkningen oppfattet som en ”stat i staten”, mens hotellet oppfattet grunneierne på den andre side som vanskelige og satt stengsler for turistene og reiselivsnæringen. Grunneierne låste portene i utmark, på den måten sperret turstiene for turistene. Sagt med andre ord så viste denne prosessen hvordan de ulike aktørene i lokalsamfunnet ikke klarte å kommunisere med hverandre.

Et av folkemøtene tok opp temaet *Reiselivsbygda Ulvik og lokalsamfunnet*. På folkemøtet ble det enighet om å fokusere på at ”det som er godt for de fastboende er godt for turistene og omvendt”⁵. Det var å tenke ut hva de fastboende ville ha av aktiviteter og tilbud, som på sin side turistene også ville nyte godt av.

Reiselivsbransjen hadde mottatt spørreskjemaer fra operatører hvor det var spørsmål om ulike temaer relatert til miljø. Noen av spørsmålene var noe underlige sett med ”ulvikske” øyne, blant annet spørsmål om vannforbruk og om oppvarming av hotellet. Turistkontoret opplever å få tilbakemeldinger om nordmenn som sløser med vann og energi⁶. Det er blitt utarbeidet et eget ”miljøstatus rapport” som blir lagt ved utsending av avtaler, denne er tilgjengelig på norsk, engelsk og tysk. Denne tar for seg *Bygningsmassen, Hageanlegg, Energi (-forbruk og -bærere), Vann (-forbruk og artikler forbundet med vann, slik som såpe, håndkle og rengjøringsmidler), Avløp og kloakk, søppel, Innkjøp, Matservering, Transport og aktiviteter, Strand, Ansattes miljøkunnskap og eventuelt annet som f.eks om der er en miljøansvarlig i bedriften*⁷.

Lokale pådrivere

Lokal Agenda 21 arbeidet ble innarbeidet i prosessene rundt rulleringen av heradsplanen for Ulvik. Det ble oppfattet som å være kommunens prosjekt mer enn reiselivets eller lokalbefolkningens prosjekt⁸. Kommunen var den som inviterte befolkningen med i kommuneplanprosessen. Bakgrunnen for koblingen til Lokal Agenda 21 var en forståelse i heradsstyret om at det var natur- og miljøvern som var sentrale i denne prosessen og at det dermed var naturlig å koble dette med Lokal Agenda 21.

Reiselivsnæringen hadde allerede før kommuneplanrulleringen kom i gang diskutert problemstillingene knyttet til reiselivsnæringen og miljø. Det ble gjennomført et møte i forbindelse med rullering av Strategisk Næringsplan, der Stein Malkenes var foredragsholder⁹. Næringen selv (i Ulvik) erkjenner at reiseliv innebærer forflytning i rom som ikke alltid er like bærekraftig.

⁵ Torbjørg Austrud pers meddelelse

⁶ Anne Marie Øydvin personlig meddelelse

⁷ Miljøstatus rapport, vedlegg 3 i Hordaland Fylkeskommune.

⁸ Kommentar fra prosjektleder Grønt reisemål og fra Næringsssamskipnadens tidligere leder.

⁹ Personlig meddelelse Solveig H. Uppheim

Deres utgangspunkt var å marginalisere forbruksbiten av reiselivet¹⁰. Lokal Agenda 21 synes for dem ikke å være noe sentralt tema, det er noe kommunen driver med¹¹.

Reiselivsnæringens egen beskrivelse av reiselivet i Ulvik er at deres gjester kommer til Ulvik for å bruke naturen, ikke forbruke. Turistene er på jakt etter å få en opplevelse av naturen rundt Ulvik, og næringen vurderer det ikke som et miljøproblem om de tilreisende tar med seg egg, steiner eller andre ting fra naturen. Det Ulvik selger er produktet av naturen slik den fremstår i kommunen.

Den store aktøren i reiselivet i Ulvik herad er Rica Brakanes Hotell. De står for driften av de tre hotellene i kommunen, to av dem er vinterstengt. I tillegg har en Ulvik Fjordpensjonat og diverse utleiehytter og en campingplass. Brakanes Hotell er ”lokomotivet” i bygda. I tillegg til sommertrafikken, har hotellet også kurs og konferansevirksomhet om vinteren.

Forholdet og samarbeidet mellom kommunen og reiselivet oppfattes fra begge sider som bra, kommunikasjonen har fungert tilfredsstillende. Nåværende hotelldirektør er varaordfører i Ulvik herad. Fra Reiselivsnæringen karakteriseres kommunen som en veldig demokratisk kommune, det er ikke en rullering av planer uten at det blir sendt på høring. Rica Brakanes Hotell har en dominerende posisjon i landskapsbildet i bygden og har lagt beslag på kanskje den beste tomten. De to andre hotellene er plassert mer i utkanten av bygden.

Kommunen opplever lite problemer med turistene og reiselivsnæringen i kommunen. Det er forståelse fra kommunen at de har felles interesser og at reiselivet ønsker i stor grad å beholde tingenes tilstand slik de er. Det som skaper problemer er bobilturistene som kommer på egenhånd og som ikke tar kontakt med turistkontoret. Dette bidrar til problemer, spesielt tømning av septiktank. Det andre som har vært diskutert i kommunen er sjøflytrafikken. Støyproblemene har til tider vært store med inntil tre fly som lettet og landet samtidig.

Utgangspunktet for folkemøtet om Turistbygden Ulvik og lokalsamfunnet var å få til et felles språk. Utgangspunktet var at en gjensidig avhengighet mellom landbrukskommunen Ulvik og turistkommunen Ulvik. Problemer i forholdet mellom de to blokkene hadde blant annet vært at det store hotellet i bygden, Brakanes Hotell, ble oppfattet som en ”stat i staten”. De drev på med sitt, ”uavhengig” av samfunnet rundt. Hotellet har tidligere vært ledet av direktører som kommer utenfra, var der en periode, for så å reiser videre. Brakanes Hotell er nå en del av Rica kjeden, tidligere har de også vært med i Choice og Quality. Dette er store kjeder hvor en stor del av driften er styrt etter sentrale retningslinjer. Blant annet er innkjøpene bestemt av avtaler inngått sentralt, Rica-kjeden kjøper inn for ca 1,5 milliard kroner årlig. Dette gir ikke rom for innkjøp lokalt.

¹⁰ Personlig meddelelse Solveig H. Uppheim

¹¹ Pers meddelelse Solveig H. Uppheim

I forbindelse med folkemøtet om *Reiselivsbygda Ulvik og lokalbefolkningen* kom det fram at grunneierne i området oppfattet hotellet som kun opptatt av profitt. Det ble oppfattet som hotellet forventet at resten av bygden skulle stille opp for dem. For lokalsamfunnet er ikke turistene på hotellet alltid like interessante. Turistene legger igjen penger på hotellet og benytter seg i liten grad av tilbud i resten av kommunen. Dette gjelder spesielt kurs- og konferansegjestene.

Fra hotellet sin side var det oppfatning om manglende vilje til samarbeid fra lokalbefolkningen. Det var problemer med grunneierne som oppfattes som vanskelige og laget hindringer for gjestene som ville gå turer i terrenget.

Som tidligere nevnt var sjøflytrafikken et problem i kommunen. Dette delte kommunen i to grupperinger. Noen mente dette var et nødvendig tilbud å ha for reiselivsnæringen, på den andre side mente man at dette var "å skite i eige reir"¹². Det endte med at Ulvik har fått landets første regulerte sjøflyplass, mer presist en regulert landingsplass for sjøfly. Denne er lokalisert langt ute i fjorden, en kompromissløsning der flytrafikken forstyrres færrest mulig.

Gjennomføring av arbeidet med LA21 og reiseliv

Arbeidet i kommunen med Lokal Agenda 21 ble i utgangspunktet styrt fra kommunen. Prosjektet "Grønt Reisemål Ulvik" var en knoppskyting fra folkemøtet om Reiselivsbygda Ulvik og lokalbefolkningen. Etter folkemøtet 22 oktober 1996, ble det valgt en styringsgruppe som skulle sette Ulvik som reisemål på dagsorden¹³. Samtidig dukket det opp en mulighet til å søke om deltakelse i et nasjonalt prosjekt om miljørettet destinasjonsutvikling organisert av GRIP. I omtalen av prosjektet står det blant annet:

"GRIP reisemål handler om hvordan dere kan få alle reiselivsaktørene i området til å jobbe sammen med kommunen, lokalbefolkningen og andre bedrifter og organisasjoner om å skape en troverdig miljøprofil for hele reisemålet".¹⁴

Kommunen fikk tilbud om å delta. Det ble også søkt om midler fra Hordaland Fylkeskommune, både midler fra Regionalavdelingen og fylkeskommunens Lokal Agenda 21 midler. Totalt var budsjettet for prosjektet "Grønt Reisemål Ulvik" på 368.000 kr. Grip bidro med kr 190.000, Hordaland Fylkeskommune kr. 85.000 pluss Agenda 21 midler på kr. 20.000, og Ulvik herad bidro med kr. 73.000.

Det viste seg etter hvert at det var interesse og ønske fra flere bedrifter om å være med og det ble organisert ulike arbeidsgrupper etter næringsområde. I styringsgruppen for prosjektet satt ordfører, plan- og miljøsjef fra kommunen, og en representanter fra Ulvik Næringsssamskipnad, Ulvik Bondelag, Ulvik Fjordpensjonat, Brakanes Hotel og Reisemål Hardanger

¹² Personlig meddelelse Torbjørg Austrud

¹³ Sluttrapport Grønt Reisemål Ulvik, Hordaland Fylkeskommune, s1

¹⁴ Grip senter http://www.grip.no/Reiseliv/grip_reisemål%20kort.htm

Fjord. Daglig leder av Ulvik turistkontor ble leid inn som prosjektleder, hun skulle ta seg av den daglige driften og gjennomføringen av de ulike delprosjekter.

Delprosjektene i prosjektet "Grønt Reisemål Ulvik" varierte i størrelse og omfang. Oppfatningen er at de konkrete tiltakene var de man fikk gjennomført. "Vi hadde noen konkrete mål som var lette og de klarte vi". Dette tilsvarer det man rapporterte fra hotellet og fra kommunen. Innføring av sparelyspærer er eksempel på konkret tiltak som gir økonomisk gevinst. "Det er de små stegene som gjør en sammenheng"¹⁵. Dette var den "filosofi" heradsstyret la til grunn for arbeidet med kommuneplanen og ble også gjeldende for prosjektet. Delprosjektene var som følger¹⁶:

- Nettverksarbeid: *"Fleire av tiltake som er gjennomførte har kravd at me har måtte samarbeide for å finne dei rette løysingane. Dette gjeld så vel verksemdene i mellom, som dei private verksemdene kontra det offentlege"*¹⁷
- Miljøutviklingsprosjekter i enkeltbedrifter. Dette var miljøstatusprosjekt og Enøk-analyser.
- Markedsføring og lokal informasjon. Dette var både ekstern informasjon og intern informasjon til innbyggerne. Ansvarer ble delt mellom turistkontoret og kommunen.
- Handel. Det ble gjennomført en spørreundersøkelse om handelsvaner, det ble arrangert informasjonskurs om epler, og det ble arrangert kurs i vindusdekoring og vareksporing.
- Miljøkurs: Et av kurskveldene under tiltaket vindusdekoring og vareksporing var viet Naturlig Vis, det ble også avholdt en innføring i Naturlig Vis for Ulvik Reiselivslag. Foreleser på disse to var Plan og miljøsjefen i Ulvik.

Videre ble det startet en rekke større og mindre natur- og kulturbaserte aktiviteter. Her er det flere aktiviteter som inngår:

- Ulvik Folklore, ungdommer som danser folkedanser.
- Nyskilting av turløyper.
- Husflidsnåvæ, et produsentdrevet husflidsutsalg basert på lokalt produserte varer.
- Bakstedager i "Mosstova" til Rolf Utne på Brakanes, initiativ for å holde i hevd gamle baketradisjoner.
- Grønn vaktmester. Denne skulle ta seg av diverse vedlikehold av turveier og stier i kommunen. Politikerne i Ulvik herad valgte ikke å gå

¹⁵ Torbjørg Austrud

¹⁶ Hentet fra Sluttrapport prosjekt 1.6; Grønt Reisemål Ulvik, RPL rapport 99:01; Hordaland Fylkeskommune, ss 1-11

¹⁷ Ibid, s1

inn for dette. Dette tiltaket måtte finansieres ved siden av prosjektet ”Grønt Reisemål Ulvik”¹⁸.

- Fruktdyrkingsmuseum og keramikkverstad i Brengstovo Prestegarden. Under utvikling og avklaring av hvem som har ansvar for hva mellom kommune og stat som eier av prestegården.
- Felles fiskekort, ikke etablert grunnet manglende enighet blant grunneierne.

Det oppsto etter hvert en lokal diskusjon om organiseringen av prosjektarbeidet. Uten formelle vedtak i prosjektstyret ble Ulvik Næringssamskipnad stående som ansvarlig for prosjektet Grønt Reisemål Ulvik. Det var motstand mot tiltaket blant noen aktører, det ble uttrykt bekymring for at prosjektet ville ta for mye ressurser ut av organisasjonen. Det ble organisert undergrupper som tok for seg hver sine næringer/type virksomhet.. Dette var gruppene: Industri og handverk, overnatting, handel og service, aktiviteter og andre – kommunal infrastruktur.¹⁹ Til tross for relativt tungt innslag av kommunale representanter mener deltakere fra både kommune og næringsliv at denne måten å organisere på fungerte som en læreprosess der samarbeid over næringsgrenser viser seg å være mulig²⁰.

Prioritering av miljøtema i reiselivssammenheng

- Lokal forurensing

I Ulvik er det i to miljøproblem som blir trekt fram som ”store” av kommune, prosjektleder og reiselivsnæringen. Den ene er støy fra *sjøflytrafikken*. Til tider har det vært seks fly som har drevet med sightseeing i området²¹. Dette tiltaket har vært populært hos den ”eldre” del av sommerturistene. Diskusjonen lokalt førte til at Ulvik fikk landets første regulerte landingssone for sjøfly. Det er ulik oppfatning om framtiden for denne trafikken. Hotellet vil gjerne beholde den som et tilbud til sine gjester, men ser selv at flere fly er for mye. Turistkontoret regner med at denne trafikken vil falle bort etter hvert.

Det andre viktige problemet slik man vurderer det lokalt er *gjødslingen* om våren og forsommeren. Dette er mer et ”irritasjonsmoment”, det er en nødvendighet i landbruket. I sluttrapporten for prosjektet Grønt Reisemål Ulvik blir det dette definert som et lite problem: ”*Med litt velvilje frå alle parter er dette eigenleg små problem som bør kunne løysast relativt enkelt ved at naboane rett og slett snakkar saman, og informerer kvarandre om sine planar for den neste veka*”²².

¹⁸ Ibid, s 6

¹⁹ Sluttrapport Grønt Reisemål Ulvik, vedlegg 1: Reiselivsplan for Hordaland, Prosjekthandbok 1998 - 2002

²⁰ Se også Sluttord i Sluttrapport Prosjekt Grønt reisemål Ulvik, RPL-rapport s. 11

²¹ Solveig H: Uppheim personlig meddelelse

²² Sluttrapport Grønt Reisemål Ulvik, vedlegg 1: Reiselivsplan for Hordaland, Prosjekthandbok 1998 - 2002, s9

- Estetikk

I forbindelse med prosjektet Grønt Reisemål tok prosjektleder bilder av diverse eiendommer der det var hensatt bilvrak osv. Disse bildene ble publisert i ”Heradstidende”²³. Dette førte til diskusjon om den private eiendomsrett og det offentlige rom. Det ble en diskusjon om hva som er pent og hva som er stygt. Et eldre hus midt i ”nye” sentrum har blitt rehabilitert etter pålegg fra kommunen. I det ”nye” sentrum inngår nye næringsbygg med bank, butikk og turistkontor i et nytt sentrum. Det gamle sentrum²⁴ fra rett etter krigen har blitt stående med tomme butikkvinduer grunnet eiere som ikke vil leie ut. For å løse problemer med mangel på næringsseiendommer er det bygget opp et nytt sentrum. Ulvik herad har tatt initiativ til opprusting av ”gamle” sentrum, det er blitt etablert utsalg for lokal produserte varer (”Husflidsnåvæ” og ”Datastovo”). Fremdeles er det likevel tomme lokaler som ikke er blitt tatt i bruk.

- Areal spørsmål

I kommuneplanen for Ulvik blir det påpekt nødvendigheten av å opprettholde landbruket både som næring og for å holde kulturlandskapet ved like. Det er mange, men små bruk og kommunen ønsker å beholde denne strukturen mest mulig. De har vedtatt å beholde dagens nivå på produktivt jordbruksareal²⁵.

- Lokal transport

Ulvik herad sliter med å holde oppe et basisnivå av kollektivtransporttilbud i kommunen, inkludert et busstilbud. Det er lett å bruke bilen i hverdagen når det ikke er så ofte bussene går. Oppbygging av nye sentrum har også omfattet etablering av flere parkeringsplasser. Prosjektleder karakteriserte trafikken i Ulvik som ”småkjøring og villparkering: de kommuneansatte er verst.” Hun mener antallet parkeringsplasser er tilfredsstillende. Hun understreker dette med å påpeke at arealet for Ulvik sentrum er mindre enn parkeringsplassen til Oasen kjøpesenter i Bergen²⁶.

Rica Brakanes Hotell oppfordrer gjestene sine om å bruke buss når det kommer bedrifter eller organisasjoner fra Bergen. Hotellet har inngått en avtale med HSD, der hotellets gjester tilbys busstransport til fast pris tur/retur Bergen som er rimeligere enn andre typer transport som f.eks privatbil²⁷.

Handelsbedriftene i Ulvik, Ulvik Handleslag og Krambua A/S, har koordinert vareleveransene med andre butikker i de respektive kjeder.

²³ Informasjonsblad for Ulvik herad, kommer i ca fire utgaver i året.

²⁴ Sentrum av Ulvik ble stukket i brann i april 1940, så mesteparten er bygget opp etter krigen.

²⁵ Heradsplan for Ulvik 1999 –2009, s 31

²⁶ Personlig meddelelse Anne Marie Øydvinn

²⁷ Personlig meddelelse Solveig H. Uppheim

Begge får en hovedleveranse per uke²⁸. Det er likevel en oppfatning i kommunen av at den lokale transporten har økt de senere årene.

- Utmarksforvaltning

Ulvik herad går fra fjord til fjell. I fjellområdet er det diskusjon om hvem som ”bråker mest” sett i forhold til villreinen og dens trekkruiter²⁹. Denne diskusjonen kan være et eksempel på at Ulvik herad ønsker en strengere regulering av trafikken i høyfjellet men møter på motstand fra dem som bruker og ønsker å bruke området til ulike formål.

Kommunen har vært restriktive med hensyn på aktiviteter på høyfjellet. Der har de vært ”utypisk” ved å sette villreinsens livsgrunnlag foran hyttebygging og fritidsaktiviteter der dette kommer i konflikt³⁰. Det er felles interesser mellom reiselivet og kommunen om å begrense trafikken innenfor området for hyttebygging.

Ulvik herad har et stort nettverk av skogsbilveier. Noen benyttes av turistene som turveier til fots eller sykkel. I tillegg er det laget en vei opp til toppen av Osafjellet. Plan og miljøsjefen ser ikke dette som noe problem miljømessig: ”99 prosent av de som er der oppe kjører opp, ser seg litt rundt og så kjører ned igjen. Dette er et lite problem, veien ligger der og de sliter ikke på naturen”. Imidlertid vurderer kommunen den omfattende sykkelbruken langs Rallarvegen som problematisk. Det er opptil 25.000 syklistene langs Rallarvegen i løpet av to hektiske sommermånedene. Rallarvegen går over høyfjellet med sårbar natur. Skader på naturen i høyfjellet kan ta flere år å leges³¹.

- Globale miljøproblemer

I forbindelse med rullering av kommuneplanen og ”Grønt Reisemål Ulvik” har det vært *lite* fokusering på de globale miljøutfordringer. Det ble forsøkt å sette fokus på bærekraftig utvikling. Plan og miljøsjefen kjørte et kurs for næringslivet i kommunen om dette temaet (kurset ”NaturligVis”). Her ble det fokusert på utviklingstrender i bruken av fossilt brennstoff og befolkningsutvikling. Hun følte det var vanskelig å få forståelse for problemene, i Ulvik er det god plass, og tiltak her betyr lite sett i forhold til Oslo og Bergen.

Det innrømmes at det har vært lite fokusering på globale miljøproblemer, det ble tatt utgangspunkt i de lokale natur og miljøproblemene. Samtidig peker kommunen på at fokus på lokale miljøproblemer av og til kan virke mot sin hensikt i forhold til globale miljøproblemer. Et eksempel gjelder et konkret resultat av prosjektet Grønt reisemål. Eksempelet gjelder en lokal

²⁸ Miljørekneskap for Ulvik, i sluttrapport prosjekt 1.6 Grønt reisemål Ulvik, s 11.

²⁹ Se Ulvik herad sine hjemmesider på Internett og uttalelser vedrørende reguleringsplan for Finse-Lågeheller, se http://www.ulvik.kommune.no/reg_plan_finse.htm for mer informasjon

³⁰ Personlig meddelelse Torbjørg Austrud

³¹ samme som over.

bedrift som produserer paller for verdensmarkedet, der ulike land har ulike standarder med hensyn til hva pallen skal lages av. Dette forutsetter igjen at bedriften må importere ulike trevarer, fordi lokal leveranse ikke var stor nok og ikke tilfredsstilte kravene fra markedet. Som del av prosjektet lot bedriften avkuttet og spon etter produksjonen ble stilt til disposisjon for innbyggerne: sponen til bruke i kompostbingene og avkuttet til ved. Gratisveden har gjort at vedmarkedet i Ulvik har ”brutt sammen”. De som selger ved får ikke solgt varene sine. Den lokalt produserte veden er blitt erstattet av importert trevare kommunen³².

I positiv retning med hensyn på å vektlegge globale miljøproblemer framhever kommunen at det er blitt diskutert muligheten for å få en sentralt komposteringsanlegg i Ulvik. Situasjonen i dag er at det våtorganiske avfallet fra reiselivsbedriftene blir transportert over en relativt lang distanse før det kommer til sluttbehandling. Det blir transportert 160 km, fra Ulvik til Voss for omlasting før det til slutt havner i Odda hvor sluttbehandler er lokalisert.

Oppsummering

Ulvik herad har i forbindelse med rullering av kommuneplanen definert prosessen som en Lokal Agenda 21 prosess. Det ble arrangert åpne møter med ulike temaer, fem i alt. Ett av disse temaene var *Reiselivsbygden Ulvik og lokalsamfunnet*. Utgangspunktet for diskusjonen var at det som var godt for de fastboende var godt for turistene også. Etter folkemøtet, hvor det ble valgt en styringsgruppe for å videreføre det arbeidet en kom fram til på møtet, søkte Grip-senter etter deltakere til utvikling av en manual og tiltakspakke for utvikling miljøvernet på destinasjonsnivå. Ulvik ble en av fem destinasjoner som ble tatt opp i prosjektet³³. Etter hvert ble dette til prosjektet ”Grønt Reisemål Ulvik”, hvor også Hordaland Fylkeskommune bidro økonomisk i tillegg til Ulvik herad.

- I hvilken grad og på hvilken måte er kommunen involvert i arbeidet for å gjøre reiselivet mer bærekraftig?

Ulvik herad spilte en aktiv rolle for å få i gang Lokal Agenda 21 prosessene i kommunen og å få Ulvik med som deltaker på Grip sitt utviklingsprosjekt på destinasjonsnivå. Grønt reisemål Ulvik er et resultat av Lokal Agenda 21 prosessen kommunen startet. Prosjektet var formelt et prosjekt under Ulvik Næringssamskipnad. Styringsgruppen stod som ansvarlige organ for gjennomføringen av prosjektet. I styringsgruppen var ordfører leder og plan og miljøsjef var kommunens representant. Videre var det representanter fra de ulike næringene i kommunen representert. Som deltaker i prosjektet hadde kommunen sine oppgaver å ta ansvar for på lik linje med de andre. Det var ulike undergrupper der reiselivet var en gruppe.

Begrepet Lokal Agenda 21 og arbeidet med det ble kommunens ansvar. Fra de andre aktørene blir dette begrepet knyttet til kommunen og det arbeidet

³² Personlig meddelelse Anne Marie Øydvinn.

³³ Lofoten, Ulvik, Geilo, Rauland og Kristiansand ble i 1997 utvalgt som pilotreisemål,

de driver. Prosjektet Grønt reisemål var et utviklingsprosjekt fra Grip senter sin side. Reiselivet var positivt innspilt til dette, blant annet det konkrete i Grip sin tilnærming med utprøving av maler og rapporteringskjemaer. Denne metoden ble beskrevet som konkret og matnyttig for overnattingsbedriftene. Resultatene kom i form av synliggjøring av potensiale for økonomiske besparelser og muligheter for framtidig reduserte utgifter på strøm og energibruk.

- Har Lokal Agenda 21 tilført arbeidet med reiseliv og miljø noe nytt?

Lokal Agenda 21 var sentral i oppstarten av prosjektet. Det var grunnlaget for prosjektet og har medvirket til fokusering på de lokale kvalitetene. Gjennom folkemøter og ikke minst prosjektet Grønt Reisemål er det lagt et grunnlag for samarbeid mellom de ulike næringene i kommunen og lokalbefolkningen ble trukket med. Det har lagt grunnen for at man nå snakker sammen i stedet for å sende brev. Kommunikasjonsformen er blitt mer direkte. Den største gevinsten knyttet til Lokal Agenda 21 prosessene er at det ble skapt et forum for dialog mellom de ulike gruppene i lokalsamfunnet.

Noen tiltak er blitt gjennomførte andre ikke. Problemet slik plan- og miljøsjef har pekt på , er at folkemøtene bidro til å skapt forventninger. Det ble lansert ulike ideer, noen ble fulgt opp, andre ikke. Det at folkemøter ble hold skapte forventninger om kommunen skulle gjøre noe. Kommunen tok initiativ til å holde folkemøter, men de fulgte ikke like godt opp det en kom fram til eller lansert på disse møtene. Kommunen på sin side ønsket at andre skulle bringe ideene ut i live. Det ble en gjensidig forventning der det ikke skjedde noe eller det tok tid før noe skjedde. Eksempel på det var Grønn vaktmester, en person som skulle ta seg av turstier ol i kommunen. Kommunestyret bevilget ikke penger til dette, styringsgruppen ba da prosjektleder om å arbeide videre med dette og fikk til slutt inngått avtale med en grunneier om vedlikehold. Dette må nå tas opp med hver enkelt grunneier som berøres av turstiene i kommunen. Kommunen klarte heller ikke å få gjort sin del av prosjektet, å få til godkjent kommunalt drikkevann. Videre er det etablert et utsalg av lokalproduserte varer , ”husflidsnåvæ”. Rester etter trevareproduksjon er blitt gjort tilgjengelig for befolkningen til bruk i kompostbinger osv. Andre ideer blir i sluttrapporten for prosjektet definert til å trenge tid til modning. Samfunnet var ikke klar for disse tiltakene. Eksempler på dette er tøybleieabonnement og felles fiske- og småviltjakkort.

- Hva blir vurdert å være framtidsutsiktene for arbeidet med reiseliv og miljø lokalt?

I sluttrapporten for prosjektet blir det trukket fram at måten arbeidet med Lokal Agenda 21, som del av rullering av kommuneplan, og den plassering prosjektet fikk i Ulvik Næringssamskipnad, kanskje ikke var riktig framgangsmåte for videreføring. Kommunen stod bak initiativet og var den som fant fram til muligheten for å søke om midler fra Grip og Hordaland fylkeskommune. Det var ikke en organisasjon som ”brant for saka” og da hadde eierskap til ideen.

I ettertid vurderer kommunen det dit hen at prosjektet Grønt reisemål Ulvik rant litt ut i sanden. Avslutningen prosjektet mangler. Det var et folkemøte som skulle avslutte prosjektet hvor en skulle diskutere veien videre. Dette er ikke blitt avholdt.

Plan og miljøsjefen tror ikke arbeidet med kommuneplanen for Ulvik 1999-09 med orientering mot Lokal Agenda 21 der prosess og lokaldemokrati var viktige stikkord har medført noe nytt. Grønt Reisemål Ulvik tror hun det er større sannsynlighet for vil leve videre i lokalbefolkningen. Dette prosjektet har, mener hun, medført endringer i holdninger og handlinger. Prosjektet var orientert mot de enkelte bedrifter og hva de kunne gjøre internt. Det var lite fokusering på de globale sammenhenger og tverrsektorielle tiltak. Det ble gjennomført konkrete tiltak som en i større eller mindre grad har lyktes med. Formålet med rulleringen av kommuneplanen for Ulvik 1999-09 var jo nettopp ”å ta dei små stegene”.

Hol kommune

Bakgrunn

Hol kommune har siden Bergensbanen ble åpnet vært kjent som en betydelig destinasjon for vinterturisme. Området har vært en viktig rekreasjonsområde for innbyggerne i Oslo og Bergen. Geilo har òg har vært et kjent vintersportsbygd.

I kommunen er det miljøvernlederen som har ansvaret for gjennomføring av miljøvernpolitikken. Miljøvernpolitikken er fordelt på to utvalg i kommunen. Næringsutvalget tar seg av de mindre sakene, mens formannskapet er dem som har ansvaret for større og prinsipielle miljøvern saker. Administrativt er miljøvernleder i rådmannens stab. I tillegg har kommunen en villmarkstekniker som sitter i næringsavdelingen. Villmarksteknikerens oppgaver omfatter blant annet friluftsliv, naturvern og kalking av vann.

Miljøvernleder begynte i stillingen i 1992, den første i kommunen. Miljøvernleder tok, på bakgrunn av erfaring fra tidligere stillinger og utdanning, opp problematikken rundt reiseliv og miljø da han tiltrådte i 1992, men opplevde at der ikke var interesse for temaet på den tiden.

Reiselivsnæringen er den største næringen i Hol kommune. 43 prosent av de yrkesaktive i kommunen har direkte tilknytting til reiselivet³⁴. Den er viktig for å opprettholde bosettingen i kommunen. Miljøvernleder innrømmer at reiselivet i stor grad får det som de vil i kommunen. Dette bekrefter også hun som var ansatt på prosjektet. Det unntaket miljøvernleder peker på er landbruket: ”Det er hellige kyr i India og det er hellige kyr i Hol”³⁵.

³⁴ Personlig meddelelse Einar Øyo

³⁵ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt.

Lokale pådrivere

Hol kommune er blant dem som har skrevet under Fredrikstaderklæringen. Dette ble gjort i forbindelse med vedtaket om å sette Lokal Agenda 21 på dagsorden i kommunen. Kommunen vedtok å gjøre dette etter vedtak (2/99) i Regionrådet for Hallingdal om at kommunene i Hallingdal skulle sette Lokal Agenda 21 på dagsorden. Dette vedtaket ble i sin tur gjort etter at blant annet Bernt Junger fra Geilo Turistservice og Kjell Mykkeltvedt informerte om det arbeid som allerede var lagt ned på Geilo i forbindelse med prosjektet Aktiv Miljøprofil³⁶. Arbeidet med Lokal Agenda 21 har i følge kommunen vært orientert rundt prosjektet ”Aktiv miljøprofil”.

Legitimiteten til prosjektet ”Aktiv miljøprofil” var knyttet til personen Bernt Junger. Han var en sentral person innen reiselivet og hans holdninger var viktige for at prosjektet ble gjennomført. Hele prosjektet kan knyttes til tre personer: Bernt Junger var initiativtaker og promotor for gjennomføringen av prosjektet. Gjennom hans posisjon i reiselivsnæringen var det enklere å få noe gjort. Elin Kristoffersen var ansatt og gjorde grovarbeidet og fikk med seg bedriftene. Hennes tilstedeværelse var med å holde oppe interessen. Da hun forsvant datt interessen og prosjektet ble liggende dødt³⁷. Den tredje var miljøvernleder som knyttet kontakt mellom kommunen og reiselivet. Han var også med å få vedtaket i Regionrådet i samarbeid med miljøvernleder i Ål og med Bernt Junger som representant for reiselivsnæringen. For gjennomføringen av prosjektet var disse sentrale og dem som bidro mest.

Reiselivet på Geilo sitt arbeid med miljø startet med initiativ fra daværende direktør på Bardøla Hotell. Han var, ifølge miljøvernleder, opptatt av framtiden for Geilo som destinasjon. Etter OL på Lillehammer har Geilo opplevd å få sin posisjon truet og at der er konkurranse om vinterturistene. Hafjell området i Øyer kommune har blitt et populært utfartsområde for skiturister fra hovedstaden. Hans argument for å starte arbeidet med Aktiv Miljøprofil var todelt: internasjonale trender med ”grønn” orientering og å sette Geilo på kartet igjen som attraktivt reisemål.

I startfasen var det tre personer som var sentrale innenfor *reiselivets* arbeid med miljø; initiativtaker Bernt Junger, en kommunestyrerepresentant som drev skiheis og miljøvernleder fra Hol kommune. De tre var styringsgruppen eller interimstyre for det som senere ble prosjektet Aktiv Miljøprofil. Det ble i samarbeid med kommunen satt i gang et prosjekt for å se nærmere på de enkelte bedriftene og å se på Geilo som destinasjon. Prosjektet startet i 1995. Prosjektet ble etter hvert organisert gjennom Geilo Turistservice. På oppstartsmøtet var det 50 ulike bedrifter som deltok. Prosjektet ble organisert med en styringsgruppe som bestod av representanter fra de ulike undergruppene. Hver næringsgruppe (overnatting, servering, aktivitet, handel og andre) hadde sin undergruppe. Undergruppene diskuterte seg i mellom de ulike tiltakene. Resultatet av

³⁶ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

³⁷ Personlig meddelelse Einar Øyo og Kjell Mykkeltvedt

diskusjonene ble de respektive undergruppenes standpunkt i styringsgruppemøtene. I begynnelsen var det egne møter i styringsgruppen, men etter hvert ble det slått sammen med møter i andre sammenhenger, gjerne i forbindelse med møter i Geilo Turistservice³⁸.

I oppstartsfasen av prosjektet Aktiv Miljøprofil var miljøvernleder med å gi dette en forankring i kommunen, som igjen utløste midler fra kommunen. Senere ble det tilført midler fra Buskerud fylkeskommune, Grip senter kom også inn med midler gjennom deltakelse fra Geilo i deres prosjekt Miljørettet destinasjonsutvikling.

Prosjektet Aktiv miljøprofil ble etter hvert forankret i Geilo Turistservice. Miljøvernleder var av den oppfatning at dette skulle være næringsens eget prosjekt. Det var en person ansatt og styret for Aktiv miljøprofil var sentrale personer i Geilo turistservice. Kommunen var på siden, deres posisjon i dette virker uklar etter den viktige oppstartsfasen. Den som var ansatt på prosjektet forholdt seg til næringskonsulenten og Geilo Turistservice.

Lokalbefolkningen er splittet i holdningen til reiselivet³⁹. Enkelte mener at det har vært en for ukritisk utbygging hvor naturen ikke er blitt tatt godt nok hensyn til. Et annet eksempel knytter seg til utbyggingspress. Grunneiere tjener mer på utbygging av hytter og leilighetskompleks for turistene enn tradisjonelle boligutbygging. Dette presser prisene for de fastboende, det bygges nesten ingen eneboliger og etablerte hus leies ut til turister slik at det er vanskelig å få seg hus til en akseptabel pris for et ungt par i etableringsfasen. Miljøvernleder hevder at turismen på Geilo fører med seg forbrukspress, og at dette mest rammer de unge. Skituristene kommer med årets nyheter og fremstår i bakkene som ”topp stilet”. Denne mote- og merkebevissthet med det nyeste nye smitter over på de ungdommene lokalt. Det blir et kjøpepress miljøvernlederen forbinder med mer urbane strøk⁴⁰. Reiselivet mener likevel at den over hundre år lange tradisjonen for reiseliv på Geilo har visket ut det som måtte være av motvilje lokalt og hevder det er forståelse av en gjensidig avhengighet i lokalsamfunnet⁴¹.

Gjennomføring av arbeidet med LA21 og reiseliv

Gjennomføringen av Lokal Agenda 21 i Hol kommune kom i stand gjennom vedtaket i Hallingdal Regionråd. Vedtaket er definert som et fellesvedtak der kommunene seg i mellom er blitt enige om å arbeide sammen om Lokal Agenda 21.

Initiativet til å få et vedtak i Regionrådet ble gjort av miljøvernleder i Ål kommune og miljøvernleder i Hol. De valgte en slikt tilnærming for at det

³⁸ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

³⁹ Kjell Mykkeltvedt

⁴⁰ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

⁴¹ Personlig meddelesle Einar Øyo

skulle forplikte mer i kommunene. I vedtaket av 26. mars 1999 satt regionrådet opp åtte temaer som kommunene skulle gripe tak i⁴²:

- Miljørettede innkjøp og driftsrutiner i kommunene
- Enøk i samarbeid med Buskerud ENØK-senter
- Aktiv miljøprofil reiseliv/annet næringsliv
- Fra ord til handling, opplegg for husstandene
- Avfallssminimering/kildesortering, oppfølging av avfallsplan
- Transport
- Vennskap med lokalsamfunn i andre deler av verden

Gjennom vedtaket i Regionrådet, ble kommunene oppfordret til å sette Lokal Agenda 21 på dagsorden i sine kommuner. Miljøvernlederne i de ulike kommunene skulle utgjøre et sekretariat som fordelte oppgavene seg i mellom. Hol kommune tok ansvaret for å utarbeide et felles opplegg basert på prosjektet Aktiv miljøprofil.

Det trekkes fram i ”Miljøtilstanden i Hol” og det kommenteres fra miljøvernlederen en noe manglende langsiktig planlegging og prinsipdiskusjon om hva en vil med området og arbeid framover: ”(Det er viktig å) avklare framtidig bruk av naturen og naturressursene i samarbeid med grunneiere, reiseliv og lokalbefolkning. Kommunen mangler en grundig registrering av naturressurser og verdier. Det er ikke foretatt noen prinsippdebatt om bruk av natur og naturressurser”⁴³.

Kommuneplan er under rullering og miljøvernlederen håper det i den forbindelse blir gjennomført noen form for prinsipdiskusjon. Videre har reiselivet tatt initiativ til å utarbeide en masterplan for Geilo der reiselivsnæringen ser for seg utviklingen av Geilo.

Arbeidet med prosjektet ”Aktiv miljøprofil” startet opp i 1995, da ble det ble ansatt en nyutdannet kandidat fra Reiselivslinjen ved Høgskolen på Lillehammer. Hun var i utgangspunktet ansatt i opplæringsstilling i 10 måneder, med oppfølging fra Høgskolen⁴⁴. Hun ble værende i tre år og hun ble satt til å følge opp det som skjedde innen Aktiv Miljøprofil. Hun hadde ansvaret for å følge opp bedriftene og få dem med i arbeidet. Det ble laget skjemaer som bedriftene skulle fylle ut, og som bedriftene selv var med å utvikle⁴⁵. Det var nødvendig å hele tiden følge opp de tiltak bedriftene gjennomførte eller sa de ville gjennomføre, noen var ivrige andre var vanskelige å få med. De store hotellene var lettere å arbeide med enn

⁴² Hentet fra referat Sak 2/99 Lokal Agenda 21 Regionrådet i Hallingdal, vedtatt 26. mars 1999

⁴³ Miljøtilstanden i Hol, s13

⁴⁴ Personlig meddelelse Elin Kristoffersen, oppfølgingen var ment å lette inngangen til arbeidslivet.

⁴⁵ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt og Elin Kristoffersen

småbedriftene. En mulig forklaring er potensialet for besparelser. Hennes erfaring var at så lenge det var gevinst å hente var engasjementet der⁴⁶.

Det var i en periode diskusjon om å gjennomføre prosjektet Naturlig Vis i kommunen. I vedtaket fra Regionrådet i Hallingdal var miljørettede innkjøp og driftsrutiner i kommunen ett av tiltakene. Noen i Hol kommune regnet ut hvor mye det ville koste å gi hver ansatt fire timer fri til å være med på kurset. Da ble det skrinlagt grunnet kostnadene ved gjennomføring.

Miljøvernleder har vikariert i stilling som næringskonsulent. To heltidsstillinger ble slått sammen til én. Samtidig har den personen som var ansatt på prosjektet sluttet. Prosjektet har lagt dødt en periode og det har ikke vært noen som har skubbet på for å få det til å gå videre.

Prioritering av miljøtema i reiselivssammenheng

Miljøvernleder ser ikke de store utfordringene for miljøvernet i Hol kommune. Det er mye natur og god plass. Problemet i Hol kommune er hvordan man organiserer seg på den plassen man har tilgjengelig.

- Lokal forurensing

Lokal forurensning knytter seg til utslipp til vassdrag fra hytter og støy fra bruk av snøscooter (se omtale under lokal transport). Hyttebyggingen i kommunen har medført at det er nå 5600 hytter og fritidshusvære i Hol kommune. Spredningen av disse i kommunen og omgåelse av krav vedrørende vann og avløp gir seg utslag i økt press på eksisterende anlegg og utslipp til vassdragene i kommunen. Vassdragene er regulert og minstevannsføringen er 200 liter per minutt. Det er derfor et problem med selvrensingsevnen i vassdraget⁴⁷. Det er i flere mindre tilløpsbekker i kommunen avdekket sterk påvirkning av næringsstoffer. Dette gjelder spesielt bekker i landbruksområder, men også to kloakkpåvirkede bekker⁴⁸.

- Estetikk

Kommunen har store utfordringer på området lokal estetikk. Tidligere har det vært en ”planløs” utbygging av hytter i Geilo-traktene. Geilo Turistservice ønsker fokusering på estetikk og bruk av materialer. De tar til orde for å bli enige om en gjennomført estetisk profil på Geilo, der det også fokuseres på hvordan takene ser ut. Fokus også på utforming av tak begrunnes med at skituristene jo ser bygningene ovenfra når de er i slalåmbakkene⁴⁹. De mener og det bør settes krav til materialbruk i en helhet, der også postkassestativer og søppelspann inngår.

- Arealinngrep

⁴⁶ Personlig meddelelse Elin Kristoffersen

⁴⁷ Miljøtilstanden i Hol, s 10

⁴⁸ Miljøtilstanden i Hol, s11

⁴⁹ Personlig meddelelse Einar Øyo.

Hyttebyggingen har lagt beslag på store arealer i kommunen. Et relativt strengt jordvern har medført etablering av nye hyttetomter i fjellbjørkeskogen. Arealet av urørt natur definert som områder med minst én kilometer fra teknisk inngrep er redusert i perioden 1992-99 på grunn av hyttebygging, økning i antallet løyper og skogsbilveier⁵⁰ Etter definisjonen ovenfor er ca 19% eller 361 km² av Hol kommunes 1880 km² som er urørt natur⁵¹.

I ”Miljøstatus for Hol” blir det tatt opp manglende avklaring på bruken av arealet i kommunen: ”Det må stilles spørsmål ved om nedbygging av areal spesielt i bjørkeskogen og den stadig økende turistmengden gjør Hol kommune mer attraktiv å arbeide og bo i”⁵². Det er flere planer for utbygging av hytter, mens det ikke eksisterer tilbud om kommunale tomter for husbygging. Kommunens planer dekker store arealer med lavere grad av spesifisering enn en finner i de (private) reguleringsplanene. Disse går i stor grad på hyttebygging i et avgrenset område. Det foregår hyttebygging i områder som i følge gjeldende kommuneplan er avsatt til landbruk-, natur- og friluftsmål. Mye areal er regulert til hyttebygging mens lite er regulert til boligformål og næringsareal.

Geilo Turistservice er enige med kommunen om å regulere hyttebyggingen opp til tregrensen. De er ikke interessert i bygging over denne grensen⁵³. Miljøvernleder hevder det motsatte, at hytter blir bygget over tregrensen, dette gjelder spesielt det allerede etablerte hytteområdet Ustaoset innover mot Hallingskeid⁵⁴.

Kommunen setter krav til fargevalg og materialbruk, men ikke størrelse på bygninger. Størrelsen på nybygg av hytter ser ut til å være stigende, det samme gjelder prisene på de eksisterende hyttene. Et kuriøst utslag av denne situasjonen finner vi omtalt i en artikkel i Aftenposten 9. september 2000. Der blir det vist til at brannvesenet i 2000 har brent ned fire hytter på Geilo for å frigjøre tomter for nybygging. En av grunnene til slike drastiske tiltak er *tomtepriser* opp mot 2 millioner kroner. Dette er konsekvens av marked som er villig til å betale store summer for både beliggenhet og komfort. I følge kommunens ”Miljøstatus” ser en nå en utvikling mot fortetting, der utbygging foregår i allerede etablert hytteområde. Samtidig er det et problem at nye hyttekompleks etableres innpå snaufjellet⁵⁵ og at stadig flere starter servering i utmark. Men i gjeldende kommuneplan er det vedtatt å arbeide for standardheving på fritidsbebyggelse, så denne utviklingen med nedbrenning og nybygging kan sies å være en konsekvens av den linjen kommunen har lagt seg på i kommuneplanen.

⁵⁰ Miljøtilstanden i Hol, kort oppsummering, s 6

⁵¹ Ibid, s6

⁵² Miljøtilstanden i Hol kort oppsummering, s 13.

⁵³ Personlig meddelelse Einar Øyo

⁵⁴ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt.

⁵⁵ Dette gjelder området Ustaoset innover mot Hallingskarvet der det allerede er etablert hyttebygging

Næringsbyggene på Geilo er dimensjonert for betydelig større kundemasse enn det antallet som er bosatt i kommunen. Et eksempel på dette er Mega som bygger nytt på Geilo hvor en heller ikke har tatt hensyn til estetiske krav⁵⁶.

I forbindelse med Aktiv Miljøprofil ble det framsatt et krav om flere grønne lunger i sentrum. Deres krav var at det skulle være mulig for turistene å bevege seg rundt uten å stå i fare for å bli overkjørt. De krevde at det bli utarbeidet en gatebruksplan for Geilo sentrum, noe som også ble fulgt opp fra kommunens side.

- Lokal transport

Temaet lokal transport i en miljøsammenheng omfatter spørsmålet om bruk av privatbil, kollektiv transport og snøscooter.

Den lokale transporten skjer i stor grad ved bruk av privatbil. Busstilbudet er heller lite utbygd. De som bor på Geilo og jobber i kommunehuset i Hol har ikke mulighet til å bruke buss til jobb. Kommunen er stor og befolkningen er spredt. Grunnet press på boligmarkedet på Geilo er de som vil etablere seg i kommunen nødt til å bosette seg andre steder i kommunen for å få kjøpe et hus eller leilighet til en akseptabel pris.

I prosjektet Aktiv miljøprofil var transport et område de ulike næringsgruppene og bedriftene skulle se nærmere på. Bedriftene skulle samordne innkjøpene for å samle mest mulig transport på én bil. Det var også meningen å legge til rette for kameratkjøring eller bruk av alternative transportmidler som sykkel og spark. Overnattingsbedriftene hadde med punkter som utleie av sykkel, samletransport til og fra jernbanestasjon og informasjon om kollektivtransporttilbudet i området.

Det er gjort forsøk med en skibuss, en buss som går en rundtur fra hotellene og jernbanestasjonen til alpinbakkene. Dette tiltaket fraktet i 1999 ca 80.000 kunder. Det ble også prøvet en egen buss til utgangspunktene for turløypene i påsken. Det sparer noe i et område hvor trafikken er høy til tider, men det er også bygget store parkeringsanlegg for skituristene. Busstilbudet er i følge kommunen kommet for å bli⁵⁷. I forbindelse med masterplanen for Geilo ønsker Reiselivsnæringen å bygge opp et tilbud for forflytting uten bruk av bil. Foreløpig er det på diskusjonsstadiet og en vet ikke hvilket type transportmiddel en ville falle ned på.

Samlet gir dette inntrykk av en ambisiøs holdning til å redusere miljøproblemene knyttet til lokal transport. Reiselivsnæringens holdning til bruk av *snøscooter* framstår imidlertid som en kontrast i så måte. Først var det ønske om en bane der turistene kunne kjøre. Fra kommunen sin side ble det regulert et område på en skytebane. Området var allerede definert/regulert til ”støyende” aktivitet. Da denne var i boks for næringen kom forespørselen om tilrettelegging for snøscootersafari. Miljøvernlederen opplevde dette kravet nesten som et ultimatum, ble ikke dette støttet ville

⁵⁶ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

⁵⁷ Personlig meddelelse Einar Øyo

hele næringen gå nedennom og hjem⁵⁸. Dette er regulert av lov om motorferdsel⁵⁹. For å omgå regelverket, ble det brøytet en skogsbilvei. En vei som er i tilrettelagt for bilkjøring er også tillatt for scootere. Nå har man, ved hjelp av initiativrike personer, anledning til å tilby snøscootersafari i et område som egentlig skulle vært ”vinterstengt” for motorisert ferdsel⁶⁰. I ”Miljøtilstanden i Hol, kort oppsummering” sier Hol kommune at antallet dispensasjoner til snøscooterkjøring i utmark er på ca 200 i året. Det er også registrert økt press vedrørende landing med luftfartøy i utmark.

- Naturforvaltning

Arealet fra Geilo innover mot Nordfjella og Hallingskarvet er borte som vinterbeite for villreinen på grunn av hyttebygging i fjellbjørkeskogbeltet⁶¹. Snøscooterbruk er også en konfliktfaktor. Det er i perioden 1992-99 etablert 212 større og mindre serveringssteder i utmark i Hol kommune⁶². Dette medfører en økning i trafikken, sommerstid kjøring med bil helt fram til de ulike serveringsstedene og med tilhørende stinett. I tillegg er det ca 525 km merkede sommerløyper og 742 km merkede vinterløyper der 281 maskinprepareres daglig.

Jakt og fiskemulighetene i Hol kommune er gode, men pris på leie av jaktrettighetene har etter hvert blitt høy. Fiskemulighetene er det forsøkt å forbedre, blant annet gjennom et prosjekt der klassene i grunnskolen kan adoptere sitt eget vann som de ser etter i samarbeid med utmarksteknikeren i kommunen. Videre er det et program for kalking av vann som er forsuret. Nye hytter har begrensinger på innlegging av vann og utslipp av kloakk.

- Globale miljøproblemer

Miljøvernleder mener det er liten forståelse for de globale miljøvernutfordringer i kommunen. Hol kommune har mye areal, kommunen består av 1880 km², og det er vanskelig å få forståelse for de globale problemstillinger.

Det globale blir til en viss grad fokuset ved at Hol kommune i samarbeid med de andre i regionen er i gang med et treårig prosjekt på registrering av det biologiske mangfoldet i regionen. Det synes likevel å være liten vilje til å prioritere hensynet til vern av biologisk mangfold i konkrete saker. Eksempel som miljøvernleder bruker er hvordan et område med en spesiell

⁵⁸ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

⁵⁹ Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr 82, Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

⁶⁰ Snøscooterbruken blir blant annet omtalt på følgende måte: "*Ved Vestlia Skisenter finn du Geilo Snøscooterbane der du kan leige scooter og oppleve fartsfylt køyning på bane. Ønskjer du villmarksopplevingar, er scootersafari kan hende tingen for deg?*" (<http://www.aal-hallingdal.com/hovedside%20aalutvikl.htm>).

⁶¹ personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

⁶² Miljøtilstanden i Hol, s 8

type lav ikke blir tatt hensyn til fordi det har konsekvenser for bøndernes inntektsgrunnlag⁶³.

I noen grad er det også knyttet oppmerksomhet til de globale miljøproblemer gjennom energisparetiltak som ble gjennomført innen prosjektet Aktiv miljøprofil. Dette er tiltak som bruk av lavenergipærer eller lysrør, reduisering av strømforbruk gjennom forebyggende tiltak som tettingslister langs dør- og vinduskarmer. Spørsmålet om kildesortering ble også tatt opp i prosjektet Aktiv miljøprofil. Turistene som kom sorterte avfallet sitt. Reiselivsnæringen kom med krav om komposteringsanlegg og rett etterbruk overfor kommunen. Det er nå en renovasjonsplan under utarbeiding for regionen.

Spørsmålet om transport inn og ut av destinasjonen står høyt på dagsorden i kommunen, men ikke ut fra et miljøhensyn. Kommunen er bekymret for utviklingen i trafikk i forbindelse med åpningen av Lærdalstunnelen. både riksvei 7 over Hardangerviddene og riksvei 50 Hol - Aurland går gjennom Hol kommune, begge viktige gjennomfartsåre for trafikken mellom Oslo og Bergen. Med den nye tunnelen og fergefri forbindelse øst-vest over Hemsedalsfjellet og Filefjell er man i Hol redd for nedprioritering av de to førstnevnte forbindelser. Dette kan bety en nedgang i antallet turister som finner veien til Geilo. Hemsedal er en viktig utfordrer til Geilo og vil med den nye tunnelen vært lettere tilgjengelig for skiturister som kommer med bil fra Bergen. Det er de siste årene etablert et nytt marked: skiturister fra England som kommer med fly til Dagali flyplass. Utviklingen der er usikker, men som det blir uttrykt: ”noe må de bruke flyplassen til, når den først ligger der”⁶⁴.

Oppsummering

- I hvilken grad og på hvilken måte er kommunen involvert i arbeidet for å gjøre reiselivet mer bærekraftig?

Kommunen var representert i startfasen med prosjektet Aktiv miljøprofil. Miljøvernlederen forsøkte et initiativ ovenfor reiselivet da han startet i stillingen i 1992. Men det var først i 1995 det ble gjennomslag for et prosjekt rettet mot reiselivet og deres innvirkning på miljøet. Initiativet kom fra en sentral person i Geilo Turistervice gjennom sin posisjon som eier og direktør på Bardøla Hotell. Sammen med en kommunestyrerepresentant, som også kom fra reiselivsnæringen, og miljøvernleder var de med på utarbeidingen av prosjektet Aktiv miljøprofil. I startfasen var det kommunen som bidro med midler, senere kom Grip senter inn i tillegg til finansiering fra Buskerud fylkeskommune. Prosjektet fikk ansatt en nyutdannet høyskolekandidat fra Høyskolen på Lillehammer. Prosjektet ble organisert utenfor kommunen, men det var en oppfattelse i reiselivsnæringene og ellers at kommunen styrte prosjektet. Kommunen ønsket å legge til rette for egeninnsats fra næringen for dermed å styrke eierskapet hos reiselivet selv.

⁶³ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

⁶⁴ Personlig meddelelse Kjell Mykkeltvedt

- Har Lokal Agenda 21 tilført arbeidet med reiseliv og miljø noe nytt?

Her burde kanskje spørsmålet vært motsatt, har arbeidet med reiseliv og miljø medført at kommunen har arbeidet med Lokal Agenda 21? Etter initiativ fra de to sentrale personene i startfasen av prosjektet Aktiv miljøprofil, Bern Junger fra Bardøla og Kjell Mykkeltvedt fra Hol kommune, ble det lansert en sak til Regionrådet i Hallingdal. Der sitter ordfører og rådmann fra den enkelte kommune. Ved å få til et vedtak der, ble kommunene forpliktet til å følge opp dette i sitt arbeid. Gjennom vedtak 2/99 vedtok Regionrådet i Hallingdal å arbeide for å sette Lokal Agenda 21 på dagsorden, der åtte punkt skulle sees nærmere på. Arbeidet ble fordelt mellom kommunene, Hol kommune fikk i oppdrag å utarbeide en mal basert på Aktiv Miljøprofil.

- Hva blir vurdert å være framtidsutsiktene for arbeidet med reiseliv og miljø lokalt?

Arbeidet med Lokal Agenda 21 har gjennom vedtaket i Regionrådet i Hallingdal forpliktet kommunene til å ta sin del av arbeidet. Det ble vedtatt at miljøvernlederne i de ulike kommunene skulle være et samarbeidsorgan for arbeidet med Lokal Agenda 21. Miljøvernlederen i Hol har imidlertid vært opptatt med å fylle en hel stilling som næringskonsulent i Hol kommune ved siden av sin vanlige stilling. Når samtidig de to andre sentrale personene, Bernt Junger og Elin Kristoffersen, flyttet ble arbeidet med prosjektet Aktiv miljøprofil lagt dødt for en periode⁶⁵. Miljøvernleder håper han får i gang igjen dette arbeidet når næringskonsulenten han vikarierer for er tilbake i stillingen sin. Det viser imidlertid engasjementet i det politiske og administrative apparat når miljøvernstillingen ikke ser ut til å ha mer legitimitet enn at den kan slås sammen med stillingen som næringskonsulent. I forbindelse med rullering av kommuneplanen synes ikke Lokal Agenda 21 å være tilstede, men derimot en interesse for å legge til rette for økt hyttebygging. Geilo Turistservice på sin side uttrykker skeptisk til å gå videre når ikke kommunen synes å være interessert i å følge opp det arbeidet som blir lagt ned i bedriftene. De savner mer aktiv holdning fra kommunen⁶⁶. I Hol kommune er fokuset rettet mot å legge til rette for utbygging og nyetableringer for den videre utvikling av destinasjonen. Det tatt noen initiativ for å se på kvaliteten på det produkter Geilo og Hol kommune står for, men det blir underordnet den ”frykten” som ligger i reiselivsnæringen om å bli akterutseilt.

Ål kommune

Bakgrunn

Ål kommune ligger i et område hvor det satses mye på reiseliv. Geilo og Hemsedal er de to store destinasjonene, og Ål kommune sin andel av turisttrafikken er liten i en slik forsamling.

⁶⁵ personlig meddelelse Einar Øyo

⁶⁶ Personlig meddelelse Einar Øyo

Ål kommune ble i 1997 kåret til landets friluftskommune. Denne utmerkelsen har kommunen brukt i markedsføringen av Ål, sammen med kultur. Ål kommune var med i første fase av MiK og har hatt miljøvernleder siden 1989. Ål har en kommunedelplan for miljø, den første vedtatt november 1989. Den ble i 1994 rullert under navnet Helse og miljø. Temaet har senere har innarbeidet i kommuneplanen.

Lokal Agenda 21 arbeidet i Ål kommune startet med et vedtak i Regionrådet i Hallingdal. Gjennom vedtak 2/99 forpliktet kommunene seg til å slutte seg til Fredrikstaderklæringen og de skulle arbeide videre med å utarbeide mulige alternativ for en mer bærekraftig utvikling for det 21 århundre⁶⁷. Dette vedtaket ble fulgt opp av Ål kommunestyre i sak nr 0048/99: Lokal agenda 21 som ble enstemmig vedtatt av kommunestyret:

”Ål kommunestyre er samd i at følgende felles utfordringer for Hallingdal vert prioriterte i første omgang: a. Miljørette innkjøp og driftsrutiner i kommunane b. Enøk (nettverksbygging mellom verksemdar i samarbeid med Buskerud ENØK-senter) c. Aktiv miljøprofil reiseliv/anna næringsliv d. Frå ord til handling (studieopplegg for huslydar) e. Avfallsminimering/kjeldesortering (oppfølging av avfallsplan) f. Transport (arbeide for minka transport, tungtransport over på jernbanen, mindre miljøulempar og auka tryggleik) g. Vennskap med lokalsamfunn i andre delar av verda h. Medverknad i kommunal planlegging

Ål kommunestyre sett av naudsynt tid årleg til å drøfte LA-21 arbeidet.

Ål kommunestyre inviterer næringsliv og lokale lag og organisasjonar med i arbeidet.

Miljøvernleiarane i Hallingdal sitt samarbeidsforum i utgjer sekretariat for arbeidet og fordeler arbeidsoppgåver/koordinerer aktiviteten. (T.d. hovudansvar for kvart sitt tema)”.

Som en ser av det siste punktet i vedtaket ble oppgavene fordelt mellom miljøvernleiderne. I Ål kommune ble oppgaven å starte arbeidet med Vennskap Nord-Sør og utarbeiding av informasjon til innbyggerne.

Lokal Agenda 21 arbeidet er senere utvidet noe gjennom vedtak 0030/00 "Deltaking i prosjektet LA 21-foregangskommune?" Bakgrunnen for vedtaket var en forespørsel om kommunen ville delta i et prosjekt som Stiftelsen Idébanken sto bak. Målsettingen med programmet er å vise at det er mulig for norske lokalsamfunn å møte de utfordringene som Agenda 21 stiller⁶⁸. Kommunen vedtok å slutte seg til prosjektet gjennom følgende vedtak:

1. Ål kommune seier ja til tilbudet om å vera med prosjekt L A 21-foregangskommune.

⁶⁷ Sak 2/99 Vedtak i Regionrådet i Hallingdal. Lokal Agenda 21.

⁶⁸ <http://www.idebanken.no/foregangskommuner/programframe.htm>

2. *Formannskapet skal fungere som styringsgruppe for prosjektet.*
3. *Kvart kommunestyremedlem får i oppdrag å utfordre kvart sitt lag/verksemd i til å koma med sitt/sine LA21-tiltak*
4. *Administrasjonen vert utfordra til å gjera ei miljøvurdering av innkjøps -og driftsrutinar og etatar/avdelingar/arbeidsplassar som kan viste til innsparingsgevinstar ved t.d. enøk, mindre forbruk eller andre Lokal Agenda 21-tiltak, skal kunne behalde 50% av innspara midlar til valfrie tiltak på arbeidsplassen.*

Her ble kun punkt én vedtatt enstemmig. Det var dissens på de tre andre punktene, blant annet vedtaket hvor det er lagt inn en gulrot for dem som klarer å spare på driften. I en senere vedtak ble det presisert nærmere om kriterier for et LA21-verktøy⁶⁹:

”Eit LA21-tiltak skal oppfylle minst eitt av desse kriteria.
- gjera sitt til betre helse og trivsel for folk i dag utan at det går ut over helse og trivsel for folk i framtida eller for folk andre stader/i andre land
- gi mindre forbruk av råvarer
- gi lågare energiforbruk
- føre til mindre utslepp av miljøskadelege stoff
- gi mindre avfall
- vera med på å ta vare på livsmangfaldet
- gjera sitt til meir rettvis fordeling mellom fattig og rik og mellom land i nord og land i sør”

Her blir arbeidet med Lokal Agenda 21 i sterkere grad knyttet til det globale aspektet. Det er et nytt felt i kommunen og de er fremdeles i utviklingsfasen av prosjektene⁷⁰.

Ål kommune satser på kultur og friluftsliv innen reiselivet. Overfor turistene er det denne profilen som har blitt presentert⁷¹. I kommunen finner en blant annet Ål Bygdemuseum, og årlig arrangeres ”Den norske Folkemusikkveka⁷². I tillegg er en opptatt av å selge Ål som en friluftskommune med muligheter for fiske og å oppleve villreinen i Nordfjella⁷³. Som nærmeste nabo til Hol og Hemsedal kommuner har ikke Ål opplevd den samme tilstrømming av turister. Arbeidet med å fokusere på miljø innen reiselivet har enda ikke blitt etablert, men vil komme etter hvert. Dette skal skje gjennom prosjektet Aktiv miljøprofil som er utarbeidet av Geilo Turistservice⁷⁴.

⁶⁹ Hentet fra <http://www.idebanken.no/foregangskommuner/aalframe.htm>

⁷⁰ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁷¹ Se for eksempel: <http://www.aal-hallingdal.com/hovedside%20aalutvikl.htm>

⁷² <http://home.online.no/~folkemus/>

⁷³ <http://www.aal-hallingdal.com/hovedside%20aalutvikl.htm>

⁷⁴ Personlig meddelelse Odd Ragnar Øygar

Lokale pådrivere

I kommunen er det plan- og miljøvernleder som har ansvaret for gjennomføringen av Lokal Agenda 21 tiltak. Arbeid med reiselivet er det nærings sjefen som har. Plan- og miljøvernleier har ansvaret for gjennomføringen av vedtaket i Ål kommunestyre. Politisk ser vi av vedtak 30/00 at ansvaret legges til formannskapet. De enkelte kommunestyremedlemmer gis også et ansvar for å trekke med seg lag og virksomheter i kommunen. Formelt sett har også de andre utvalgene ansvar for å integrerer naturvern- og miljøhensyn i saksbehandlingen⁷⁵.

Arbeidet med reiseliv er lagt til et utviklingsselskap: Ål Utvikling. Ål utvikling er organisert som et aksjeselskap der kommunen er deleier. Dette selskapet skal utvikle næringslivet i kommunen og være det utøvende organ i markedsføringen av Ål. Dette tiltaket er kommet i stand etter en periode med negativ utvikling i arbeidsmarkedet i Ål.

Arbeidet med Lokal Agenda 21 blant reiselivsbedriftene skjer gjennom Ål Utvikling. De har blant annet arrangert studietur til Geilo for å se nærmere på prosjektet Aktiv Miljøprofil⁷⁶. Arbeidet med reiseliv og miljø er i startfasen. I rulleringen av Strategisk Næringsplan (SNP) er dette et felt som vil bli diskutert⁷⁷. Utkast til SNP skulle i utgangspunktet på høring i november 2000. Grunnet ønske fra styringsgruppen om grundig gjennomgang er dette utsatt til cirka midten av januar 2001. Organiseringen av arbeidet med SNP er et prosjektstyre og fire undergrupper. Den ene undergruppen ser på temaet Reiseliv og turisme. Før SNP er sendt til høring er det ingen som vil uttale seg om innholdet.

Våre informanter gir uttrykk for at samarbeidet mellom kommunen og reiselivet ikke alltid er så godt som ønskelig. Landbruket har tradisjonelt stått sterkt i kommunen⁷⁸. Det har endret seg noe, mener talsmannen for Ål Utvikling. Endrede betingelser for landbruket og den påfølgende økte oppmerksomheten mot alternative inntektskilder har medvirket til dette⁷⁹. Jakt og fiskerettigheter blir i liten grad utnyttet kommersielt. Det er skepsis til å bruke dette i turistsammenheng. Endringer i de strukturelle betingelser for landbruket kan likevel over tid føre til økt tilbud av denne type.

Det noen i kommunen som har tatt til orde for en utvikling lik den en finner i Hemsedal og på Geilo. Satsing på ”storanlegg” for skituristene. De som er i flertall ønsker å satse på den profil en finner i dag, en ”småskala” profil med fokus på hytter og friluftsliv⁸⁰.

⁷⁵ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁷⁶ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁷⁷ Personlig meddelelse Hanne Wendt

⁷⁸ Personlig meddelelse Odd Ragnar Øygar

⁷⁹ Personlig meddelelse O. R. Øygar

⁸⁰ Personlig meddelelse Reidun Aaker

Plan- og miljøvernleier ser ikke at der er noen konflikter mellom turismen og lokalbefolkningen⁸¹. De tradisjonelle turistene er hytteeiere som kommer igjen år etter år. Det har gjennom de siste år vært en nedgang i antallet ”varme senger”⁸², men en økning i antallet ”kalde senger”⁸³.

Overnattingsbedriftene opplever nedgang i antallet overnattinger og det er i løpet av de siste årene tre bedrifter som er gått konkurs, av totalt ti overnattingsbedrifter⁸⁴.

Gjennomføring av arbeidet med LA21 og reiseliv

Lokal Agenda 21 arbeidet overfor reiselivet er i startfasen i Ål. En venter på at Hol kommune skal få i gang prosjektet Aktiv Miljøprofil, slik at det også kan settes i gang i andre kommuner⁸⁵.

Kommunen har, som ”kraftkommune” opparbeidet seg et næringsfond. Dette fondet deler ut midler til bedrifter i etablering eller utvidelse av eksisterende anlegg. For å kunne motta støtte er det utarbeidet en sjekkliste som saksbehandler går igjennom. Denne listen ser på medvirkning av berørte parter, utslipp til luft, vann og jord, om det fører til økt transport, om det medfører økt forbruk av ikke fornybare ressurser, forringelse av verdifulle naturområder, om det vil påvirke kulturområder, i hvor stor grad det vil påvirke barn og unge og om det er fare for flere ulykker. Disse ulike punktene skal utredes før politisk behandling⁸⁶.

Prioritering av miljøtema i reiselivssammenheng

▪ Lokal forurensing

Det blir avvist at det er problemer med utslipp og lokal forurensing i kommunen. Det er ingen store lokale utslippskilder. Den største næringen er landbruket, men det synes som det er enighet om at det ikke er noen lokal forurensing å snakke om. Fra kommunen sin side, dette gjelder også Hol kommune, unnlater en å ta med i bildet Kleivi næringsområde og forbrenningsanlegget som ligger der. Der er riktignok nylig installert nytt renseanlegg og kommunen hevder utslippene av miljøgifter skal være minimalisert. Det er imidlertid ikke lagt til rette for utnyttelse av varmen fra forbrenningsanlegget. Det er gjort forsøk med å legge inn vannbåren varme til andre bygg i næringsområdet. Både i Ål og Hol kommuner er en opptatt av at hele Hallingdal-regionen er på bunnen når det gjelder avfallshåndtering⁸⁷. Det har bl.a. vært vanskelig å få på plass tiltak som

⁸¹ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁸² hotell og utleiehytter

⁸³ (tradisjonelle) hytter

⁸⁴ Personlig meddelelse O.R. Øygar

⁸⁵ Se kapittel om Hol kommune og hvordan prosjektet har stått stille en periode.

⁸⁶ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁸⁷ Personlig meddelelse Reidun Aaker og Kjell Mykkeltvedt

sortering av søppel i flere fraksjoner. Håper er at ny avfallsplan skal få orden på dette, der en reduserer forbrenningen og satser på kompostering og resirkulering.

1. Estetikk.

Krav til byggeskikk blir håndtert strengere av kommunen overfor hyttebygg enn boliger. Kommunen har også et arealkrav til hyttebygg med øvre grense på 140 m² inkludert anneks.

▪ Arealinngrep

Hyttebygging blir lokalisert til områder der det allerede er etablert nettverk av hytter⁸⁸. Det er generelt lite hyttebygging i Ål. Det er lagt vekt på å få til en fortetting innen hyttefeltene. Reiselivet reagerer noe på forskjellsbehandling. Det var noen grunneiere som ønsket å bygge et hyttefelt på grensen til nabokommunen Hemsedal. Fylkesmannen gikk inn og stoppet prosjektet med begrunnelse at området skulle være et friområde til tross for nærhet til etablert hyttefelt⁸⁹. I gjeldende kommuneplan fra 1996 er det vedtatt at dyrka mark skal holdes i hevd. Det er også et mål å ta vare på godt arrondert dyrkbar mark som en eventuell reserve for framtiden⁹⁰. Utbyggingspresset på arealressursene er heller ikke særlig stort, det er lite byggeaktivitet i kommunen, antallet hytter ligger på ca 2300.

▪ Lokal transport

Ål kommune er en stor kommune målt i areal, 1179 km². Bosetningen er spredt og det er ikke uvanlig at en jobber utenfor kommunen⁹¹. Personbilen er mye brukt til lokal transport.

Kommunen stiller krav til bruk av tog når ansatte skal på tjenestereiser, så langt det er mulig⁹². I kommuneplanen er det innen samferdsel vedtatt at kommunen skal arbeide for å opprettholde og forbedre eksisterende togtilbud. Kommunen ønsker også å arbeide for å flytte mer av godtransporten fra vei til tog⁹³

I forbindelse med prosjektet ”Forgangskommuner” har man begynt å utarbeide et mulig prosjekt med satsing på gratis kollektivtransport i kommunen. Inspirasjonen til dette er hentet fra den svenske kommunen Ockelbo. Dette skal være et samarbeidsprosjekt mellom Ål kommune, Hallingdal Billag, drosjenæringen og Buskerud Fylkeskommune. Tiltaket er tenkt iverksatt høsten 2001⁹⁴.

⁸⁸ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁸⁹ Personlig meddelelse Odd Ragnar Øygar

⁹⁰ Kommuneplan for Ål 1996-2007

⁹¹ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁹² Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁹³ Kommuneplan for Ål, 1996-2007, kap. 4

⁹⁴ Personlig meddelelse Reidun Aaker

- Naturforvaltning

Det er registrert noe slitasje på stinettet i kommunen. Dette skyldes mye trafikk i perioder med nedbør, spesielt fra hest⁹⁵. Fra kommunen sin side er det gjennom arbeid med oppmerking av stier gjort forsøk på å spre trafikken utover i kommunen. Kommunen har også ønsket å holde en restriktiv linje på bruk av snøscooter. Det er forsøkt å legge ut løyver til leiekjøring spredt ut over kommune. Ved å gjøre det på denne måten ønsker en å redusere antallet løyver mest mulig⁹⁶. Villreinen i Nordfjella brukes i markedsføringen av Ål. For å beskytte vinterbeite er det ekstra strenge krav for å få løyve til å kjøre snøscooter i slike områder. I Reinskarvet sameige sitt område er det for eksempel strengt forbudt med motorferdsel⁹⁷.

- Globale miljøproblemer

Kommunen fikk gjennom vedtaket i regionrådet i oppgave å fokusere spesielt på nord-sør prosjekter i sitt Lokal Agenda 21-arbeid. Samtidig med Ål kommunes henvendelse til organisasjonen Vennskap Nord-Sør, henvendte også Solala kommune i Guatemala seg til Vennskap Nord-Sør. De var interessert å komme i kontakt med norske kommuner som hadde utfordringer vedrørende turisme og var opptatt av hvordan dette innvirket på lokalsamfunnet. Deres kriterier for en vennskapskommune var lik de Ål hadde satt opp⁹⁸. Solola er nabokommune til en stor turistkommune og var redd for å miste de lokale natur og kulturverdiene⁹⁹. Ål kommune ønsket å ha bringe inn en slik tilnærming til Lokal Agenda 21 arbeidet fordi dette vanligvis fokuserte på tradisjonelt miljøarbeid¹⁰⁰. Vennskapskommunen Solola har valgt, som Ål å satse på kulturbasert og småskala turisme. Hittil er det kommet en delegasjon fra Solola til Ål, der det ble underskrevet en samarbeidsavtale i 15 punkt. Det var blant annet å ta vare på det tradisjonelle jordbruket, satsing på kulturutveksling og utvikling av lokaldemokratiet¹⁰¹. Videre arbeid vil bli orientert rundt dialog og utveksling av erfaringer.

Oppsummering

- I hvilken grad og på hvilken måte er kommunen involvert i arbeidet for å gjøre reiselivet mer bærekraftig?

I Ål har kommunen tatt initiativ til å arbeide med Lokal Agenda 21. Dette initiativet ble tatt i samarbeid med Hol kommune ovenfor regionrådet i

⁹⁵ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁹⁶ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁹⁷ se <http://home.online.no/~aalkomm/snosk.htm>

⁹⁸ Personlig meddelelse Reidun Aaker

⁹⁹ Personlig meddelelse Reidun Aaker og Stiftelsen Idébanken sine nettsider : www.idebanken.no

¹⁰⁰ Perosnlig meddelelse Reidun Aaker

¹⁰¹ www.idebanken.no

Hallingdal. Dette initiativet hadde sitt utspring i Aktiv Miljøprofil på Geilo. Slik sett er det et initiativ som er kommet gjennom det arbeidet som reiselivet selv har stått bak. Reiselivsbedriftene i Ål er interessert i den type tenking som Aktiv miljøprofil bygger på. Nå er kommunen i ferd med å utarbeide en strategisk næringsplan. Det gjenstår å se hvor sterk miljøprofil denne planen får.

- Har Lokal Agenda 21 tilført arbeidet med reiseliv og miljø noe nytt?

I Ål er det kommunen som har stått bak og vært drivkraften for å sette Lokal Agenda 21 på dagsorden. Det er gjort ti vedtak i kommunestyret vedrørende Lokal Agenda 21, først gjennom vedtak 48/99 og senere en utdyping av hva Lokal Agenda 21 er gjennom vedtak 30/00.

Det er to prosjekter som kan føres tilbake til Lokal Agenda 21 vedtakene. Det første er samarbeidet med Solola kommune Guatemala. Dette er to kommuner som har utfordringer vedrørende turisme og utfordringer ved bevare lokalsamfunnets verdier og hindre utnyttelse i negativ retning av natur og miljø i kommunene. Det er også tatt med et punkt om utveksling av erfaringer om deltakelse i utviklingen av lokaldemokratiet og hvordan få til engasjement rundt lokalpolitiske saker. Det andre tiltaket er å utvikle et gratis kollektivtilbud i kommunen. Målet er å redusere persontransporten i kommunen. Dette tiltaket er et samarbeidsprosjekt med drosjer og kollektivselskapet i tillegg til fylkeskommunen.

- Hva blir vurdert å være framtidsutsiktene for arbeidet lokalt?

Plan- og miljøvernleder ser positivt på framtidsutsiktene for Lokal Agenda 21 arbeidet. Hun trekker spesielt fram tiltaket med gratis buss. Dette vil også kunne ha effekter overfor turistene. Om de får et gratis tilbud om transport fra stasjonen kan det være med på å få flere til å bruke toget.

Deltakelsen i prosjektet Foregangskommuner i regi av Stiftelsen Idébanken vil også være en pådriver i fokuseringen på Lokal Agenda 21 arbeidet i kommunen. Hittil er det kommunen som har stått for Lokal Agenda 21 arbeidet¹⁰², det vil være nødvendig at kommunestyrerepresentantene følger opp sitt eget vedtak: *kvalt kommunestyremedlem får i oppdrag å utfordre kvart sitt lag/verksemd til å koma med sitt/sine Lokal Agenda 21 –tiltak.* Dette vedtaket viser at kommunestyret ser behovet for å trekke med seg andre aktører i kommunen. Reiselivet har allerede sagt seg interessert i Aktiv Miljøprofil. Noe skjer, men tiltakene er enda ”ferske”.

¹⁰² personlig meddelelse Reidun Aaker

Diskusjon

Lokal Agenda 21 og bærekraftig reiseliv i Norge

I Norge dukker Agenda 21 i reiselivssammenheng opp for første gang i et dokument utarbeidet av Reiselivsbedriftenes Landsforbund (RBL) høsten 1998. På oppfordring fra Nærings- og handelsdepartementet sommeren 1997 påtok RBL seg å utarbeide et miljøprogram med betegnelsen Agenda 21. Miljøprogrammet beskriver RBLs overordnede miljøpolitikk, fremmer forslag til organisering av miljøarbeidet og fremmer konkrete forslag til et handlingsprogram som gjelder markedsføring, utvikling av systemer for miljøledelse for medlemsbedriftene, bidrag i lokal reisemålsutvikling og tiltak for å redusere miljøkonsekvensene av reiselivsrelatert transport. I planen står det blant annet (RBL 1998:44):

”Transport er den største miljøutfordringen som RBL står over for og samtidig er transport trolig også den av miljøutfordringene det er vanskeligst å gjøre noe med”.

Planen viser videre til de store utfordringene som ligger i Kyotoprotokollen og kravet til reduserte utslipp av klimagasser, blant annet fra transportsektoren. RBLs Agenda 21 har så langt ikke blitt fulgt opp direkte med tilsvarende initiativ fra reiselivsnæringen på lokalt nivå. Vi finner likevel eksempler på at reiselivsnæringen lokalt har deltatt i, og i noen tilfeller tatt initiativet til arbeidet med reiseliv og miljø innenfor rammene av LA21. Studier av LA21-arbeidet i norske kommuner gir grunnlag for å skille mellom fem tilnæringer i arbeidet med reiseliv og miljø lokalt (Aall mfl. 1999): (1) Miljøbasert reiseliv; (2) Miljøvennlig drift; (3) Miljøretta destinasjon; (4) Lokal transport og (5) Globalt ansvar. I nummereringen ligger også en antydning av en naturlig utvikling i retning av en mer ambisiøs kommunal miljøpolitikk, der erfaringer med et lavere ”utviklingstrinn” gjerne er en forutsetning for å kunne gå videre til et ”høyere” utviklingstrinn.

1. "Miljøbasert reiseliv"

Et stort antall mer utpregede distriktskommuner har en sterk fokusering på lokal natur og lokal kultur som ressursgrunnlag for reiselivet, for eksempel ved å stimulere til lokal produksjon av suvenirer og ta i bruk lokale råvarer og mattradisjoner i serveringsvirksomhet. Ett eksempel er fra *Røros*. Her er det etablert en egen merkeordning for ”Mat fra fjellregionen” (kommuner i Nord-Østerdalen) som man arbeider aktivt for at serveringsvirksomheter og souvenirbutikker skal benytte seg av. Foruten at lokal produksjon kan medføre en fornuftig utnytting av lokale ressurser og bidrar til å styrke det lokale særpreget og høyne kvaliteten på reiselivsproduktet, kan en slik satsing også medføre redusert energiforbruk gjennom redusert transport av varer brukt innenfor reiselivet (Aall mfl. 1999).

2. "Miljøvennlig drift"

En "miljøbasert" tilnærming blir gjerne etterfulgt av det vi kan betegne som "miljøvennlig drift". Her fokuseres det på å utvikle strategier for å redusere miljøbelastningen fra de lokale reiselivsbedriftene. Bedriftene får gjerne tilbud om gjennomføring av ulike former for miljøanalyser som skal utrede potensiale for miljøforbedringer i form av tekniske tiltak eller endring av driftsrutiner. Evne til å dokumentere lønnsomhet i slike tiltak er ofte en avgjørende motivasjonsfaktor for å få gjennomført tiltakene. I noen kommuner, for eksempel i Røros, får bedriftene også tilbud om tildeling av egne miljøsertifikat etter at de har gjennomført et visst antall tiltak. Etter hvert har denne typen initiativ fått en viss utbredelse i andre kommuner. Næringen har også selv tatt slike initiativ med hotellkjeden Scandic Hotell og Gålå høyfjellshotell i Sør-Fron som de mest kjente og profilerte eksemplene i Norge¹⁰³. Det er også utviklet internasjonalt egne sertifiseringsstandarder for "grønne hoteller" i tillegg til at flere hoteller har sertifisert seg etter den internasjonale generelle miljøstandarden fra den Internasjonale Standardiseringsorganisasjonen (ISO 14.000) og EUs forordning for frivillig miljørevisjon og miljøstyring (EMAS)¹⁰⁴.

3. "Miljøretta destinasjon"

Stiftelsen Grønt Næringsliv i Praksis (GRIP) har gjennomført forsøk med såkalt miljøretta destinasjonsutvikling i flere destinasjoner, blant annet *Ulvik* i Hardanger og *Geilo* i *Hol* kommune. Miljøretta destinasjonsutvikling defineres av GRIP på følgende måte¹⁰⁵: "(det) handler om hvordan dere kan få alle reiselivsaktørene i området til å jobbe sammen med kommunen, lokalbefolkningen og andre bedrifter og organisasjoner om å skape en troverdig miljøprofil for hele reisemålet". På bakgrunn av erfaringene fra destinasjonene som deltok i forsøkene blir følgende målsetning for miljøretta destinasjonsutvikling presentert på nettstedet til GRIP; nemlig at en slik strategi innebærer:

- bedrifter med høy kvalitet og lav miljøbelastning,
- et bredt, organisert aktivitetstilbud som ivaretar hensynet til natur, kultur og miljø,
- ansatte med kunnskap nok til å kunne ta miljøriktige beslutninger og formidle disse til gjester, kunder og samarbeidspartnere,
- ryddige, rene og miljømessig vel tilrettelagte fellesområder både i forhold til estetikk, naturmiljø og lokalkultur,

¹⁰³ Se www.gala-resort.com/indexed.html.

¹⁰⁴ GRIP har utviklet en rekke veiledere på dette området (jfr www.grip.no): "GRIP hotell, hvordan gjennomføre miljøprogram i små og store overnattingsbedrifter"; "GRIP miljøledelse hotell - veien til ISO 14001 og EMAS"; "GRIP enkel miljøregistrering for ulike typer overnattingsbedrifter"; "GRIP overnatting og servering, 259 tips for en bedre miljøprofil i hotell- og restaurantbransjen"; og "GRIP camping og hytte".

¹⁰⁵ Hentet fra www.grip.no/Reiseliv/grip_reisemål%20kort.htm datert 21.01.01.

- markedsføring og informasjon som tilfredsstiller markedets behov for miljøinformasjon, og reisemålets behov for å spre kunnskap om lokale forhold.

I Ulvik og Geilo har prosjektarbeidet medført at kommunen og reiselivsnæringen har inngått dialog om hvordan man ønsker å utvikle destinasjonen og hvilke miljøhensyn man skal ta. I arbeidet har man også tatt med på råd representanter fra andre lokale interesser gjennom ulike former for medvirkning. Videre har man forsøkt å få med et bredt utvalg av reiselivsbedrifter for å få disse til å legge om driften i en mer miljøvennlig retning. Man har også tatt opp utfordringer knyttet til lokal infrastruktur som transport og avfallshåndtering. Spørsmålet om reiselivets samlede påvirkning av det biologiske mangfoldet lokalt og konsekvenser i forhold til arealbruk, er også satt på dagsorden. Det er imidlertid ikke alltid at en erklært miljøprofil framstår som like troverdig. I *Geilo* synes det stadig økende arealforbruket som følge av hyttebygging og en relativt liberal holdning til bruk av snøscooter, å være lite forenlig med en bærekraftprofil på det lokale reiselivet¹⁰⁶.

4. "Lokal transport"

Internasjonalt er det mange eksempler på at man lokalt har arbeidet for å redusere de lokale miljøproblemene knyttet til den reiselivsrelaterte transporten. Selv om trafikkbelastningen ikke er like dramatisk i norske tettsteder som det vi finner nedover i europeiske byer og andre viktige turistdestinasjoner, er dette likevel en problemstilling som opptar enkelte norske turistkommuner. Undersøkelser fra reiselivskommuner som Hemsedal og Stryn viser for eksempel at den importerte reiselivstransporten på årsbasis kan være 200-300 prosent større enn den lokale persontransporten. I de mest intensive periodene kan økningen være opp mot 500 prosent (Høyser og Simonsen 1996, Guddal m.fl. 1997).

I *Ål* kommune ønsker man å redusere miljøkonsekvensene av den reiselivsrelaterte lokale transporten knyttet både til lokalbefolkningen og tilreisende turister. Kommunen stiller krav til bruk av tog når egne ansatte skal på tjenestereiser, så langt det er mulig. Kommunen ønsker også å arbeide for å flytte mer av godtransporten fra vei til tog. Videre ønsker man å kunne tilby gratis kollektivtransport i kommunen. Inspirasjonen til dette er hentet fra den svenske kommunen Ockelbo¹⁰⁷. Dette skal være et samarbeidsprosjekt mellom *Ål* kommune, Hallingdal Billag, drosjenæringen og Buskerud Fylkeskommune. Tiltaket er tenkt iverksatt høsten 2001. En tilsvarende strategi er utviklet i *Røros*. Kommunen ønsker å markedsføre

¹⁰⁶ Arealet fra Geilo innover mot Nordfjella og Hallingsskarvet er borte som vinterbeite for villreinen på grunn av hyttebygging i fjellbjørkeskogbeltet. I perioden 1992-99 ble det etablert 212 større og mindre serveringssteder i utmark i kommunen, noe som har medført økt bruk av snøscooter. Snøscooterbruken blir blant annet omtalt på følgende måte i nettomtalen av vinterdestinasjonen Geilo: "Ved Vestlia Skisenter finn du Geilo Snøscooterbane der du kan leige scooter og oppleve fartsfylt køyring på bane. Ønskjer du villmarksopplevingar, er scootersafari kan hende tingen for deg?" (kilde: www.aal-hallingdal.com/hovedside%20aalutvikl.htm).

¹⁰⁷ Se www.xnat.se/ockelbo/kuxa.

Røros som et reisemål der man ikke trenger å kjøre bil verken for å ta seg frem til eller for å ta seg rundt på stedet. Markedsføringsarbeidet følges opp med konkrete tilretteleggingstiltak som at det har blitt innført en ordning med bysykler og bysparkar, samt arbeid for å gi Røros status som sykkelby. Bysykkellordningen kobles sammen med kollektivtransportsystemet, slik at det blir sykler tilgjengelig på endepunktene av tog- og busslinjer. Også dette arbeidet skjer i tett samarbeid med reiseselskapene (Aall mfl. 1999).

5. "Globalt ansvar"

Det siste "utviklingstrinnet" i retning av å utvikle en "fullverdig" tilnærming til arbeidet for å fremme et bærekraftig reiseliv er karakterisert som "globalt ansvar". I dette ligger at man lokalt erkjenner ansvaret for å bidra i forhold til de globale miljøproblemene og for å få til en mer rettferdig fordeling mellom den rike og fattige del av verden¹⁰⁸. Innledningsvis er det pekt på at selve reisen framstår som den kanskje viktigste – i mange tilfelle også den mest kontroversielle - bærekraftutfordringen reiselivet står overfor. Det er ikke mange eksempler på at norske kommuner har grepet denne utfordringen; men ett norsk eksempel er i alle fall omtalt i forskningsmessig sammenheng. Også her kan vi ty til eksempelet fra Røros kommune. Som en del av arbeidet med å gjøre kommunen til en miljøvennlig destinasjon ønsket man i Røros å tilrettelegge for miljøvennlig transport *innen, til og fra* Røros (Aall mfl. 1999). Det viste seg imidlertid at dette var den mest utfordrende delen av arbeidet med å utvikle Røros til en miljøvennlig destinasjon. I en konsulentrapport utarbeidet for kommunen stilles det spørsmålsteget ved om reiselivsnæringen lokalt var "moden" for denne typen radikale problemstillinger (Jäggi 1998). Like fullt arbeidet kommunen i samarbeid med reiselivet med dette temaet over flere år. Man prøvde blant annet å få en økning i stopp med tog på Røros; noe som viste seg å være vanskelig å få til. Det var også vanskelig å få til samordning av de ulike kollektivtransporttilbudene, og det var vanskelig å få til en samordnet *informasjon* om de samme tilbudene. Den kanskje største hindringen møtte imidlertid kommunen da de etter noen års innsats for å gjøre destinasjonen mest mulig miljøvennlig kontaktet en europeisk turoperatør som var spesialisert på å selge miljøvennlige reisemål. Turoperatøren pekte på at Røros lå for langt unna deres kundegrupper til at det var forsvarlig ut fra deres miljøkriterier å ta med Røros som reisemål, til tross for at opphold og aktiviteter ved destinasjonen framsto som "miljøvennlige". Miljøgevinsten ved et "miljøvennlig" opphold i Røros veide altså etter denne turoperatørens

¹⁰⁸ Fra enkelte hold innen reiselivet blir det oppfattet som lite ønskelig at man lokalt setter fokus på de globale miljøproblemene. På et åpent møtet i januar 2001 om planer for en storstilt reiselivsutbygging rundt Gaustatoppen arrangert av Tinn kommune uttalte den ene av investorene bak prosjektet - hoteleier Arthur Buckhardt - følgende (vår understreking): "*Bærekraftig utvikling er viktig. Jeg anbefaler at kommunen legger til grunn målet om lokal bærekraft som innebærer å styrke befolkningsgrunnet, arbeidsplasser lokalt og ta hensyn til natur og kultur. Den globale bærekraften anbefaler jeg at kommunen driter i, det får nasjonale og internasjonale politikere ta seg av*". Tinn kommune har vedtatt et mål om bærekraftig reiseliv og at man skal legge LA21 til grunn for arbeidet med reiseliv og miljø (kilde: Pressemelding fra Norges naturvernforbund 10.01.01, www.naturvern.no/presse/100101_2.htm).

vurdering ikke opp for miljøkostnaden knyttet til det å komme seg til og fra Røros.

På sett og vis har man i Røros fått klarlagt ”veggen”; her har man klart fått demonstrert hvor langt – eller kort - man lokalt kan påvirke utviklingen i bærekraftig retning. I tilfellet Røros framstår det som tre mulige veier videre: Man kan erkjenne konflikten mellom ønske om økt reiselivsvirksomhet og ambisjoner om å redusere miljøkonsekvensene av reisen til og fra destinasjonen, og justerer ambisjonsnivået ned til et mer ”oppnåelig” nivå. Eventuelt kan man prøve å leve med en situasjon der man har en målkonflikt. Eller man kan likevel prøve å følge opp ambisjonene. Dette innebærer i tilfelle at man må akseptere en form for "bærekraftbestemt radius" for hvor langt unna kundene kan befinne seg. Det japanske, amerikanske og mellom-Europeiske markedet vil dermed måtte forlates, og oppmerksomheten må rettes utelukkende om det Nordiske og nord-Europeiske markedet der mulighetene for å frakte de tilreisende med tog og buss er til stede.

Muligheter og begrensninger LA21 kan gi i arbeidet for et bærekraftig reiseliv

Selv om det er vanskelig å spore at pågående LA21-prosesser på et generelt nivå har medført vesentlige fremskritt i å gjøre reiselivet mer bærekraftig, er det likevel interessant å reise spørsmålet om hvilket potensiale som ligger i LA21 – ikke minst sett i lys av anbefalingen fra FN-konferansen i 1999 om å satse nettopp på LA21 som et viktig virkemiddel i arbeidet for et bærekraftig reiseliv. Enkelte karakteristika ved LA21 *kan* i så måte representere et aktivum. Dette kan oppsummeres gjennom følgende fem punkter :

- (1) medvirkningsorientering
- (2) tverrsektoriell orientering
- (3) lokalpolitisk forankring
- (4) globalt nettverk
- (5) bærekraftorientering.

Reiseliv som næring betraktet berører ofte langt flere interesser og sektorer lokalt enn andre næringer. Deler av reiselivsnæringen er en særlig arealintensiv næring ved å være avhengig av naturen lokalt som reiselivsprodukt. Næringen er også avhengig av et vel fungerende lokalsamfunn, ofte med klare krav til gitte sosiale og kulturelle kvaliteter. Samtidig påvirker næringen både natur og samfunn lokalt. En strategi for å utvikle reiselivsnæringen lokalt i bærekraftig retning er derfor *avhengig* av å skape dialog med mange og høyst ulike interesser lokalt og arbeide på tvers av ulike sektorer; noe som i prinsippet ligger innebygget i selve idéen om LA21. Internasjonalt er det eksempler på at vektlegging av *medvirkning* i en LA21-sammenheng har gjort det mulig å få til slike prosesser, og det er eksempler på at en LA21-tilnærming har ført til en mer effektiv *iverksetting*

og *legitimering* av til dels radikale miljøpolitiske initiativ overfor reiselivet (Teigland og Aall 1999).

Reiselivsnæringens internasjonale paraplyorganisasjon har pekt på at næringen er så fragmentert at det er vanskelig å få til mer helhetlige og systematiske tiltak hvis ikke offentlig forvaltning bidrar betydelige, både nasjonalt, regionalt og lokalt (WTTC 1998). Mange forfattere har understreket nødvendigheten av et tilstrekkelig innslag av offentlig styring og regulering for å fremme et bærekraftig reiseliv (Laws 1997, Butler 1997). Kapittel 28 i Agenda 21 er en henvendelse rettet til *lokale myndigheter*, noe som impliserer en intensjon om at arbeidet for et bærekraftig reiseliv innenfor rammene av LA21 bør være forankret i *kommunal politikk* og integrert i *kommunal planlegging*.

I kjølvannet av den økende oppslutningen om LA21, er det etablert flere *internasjonale nettverk* for kommuner som ønsker å utveksle erfaringer om ulike sider ved LA21-arbeidet. Det foregår også utvekslinger omkring temaet reiseliv. LA21 tilbyr også internasjonale kontaktpunkter mellom selger og kunde innenfor reiselivet. Samarbeid om utvikling av ”utveksling” av besøkende har i enkelte tilfeller oppstått i kjølvannet av dette, blant annet innenfor det nordiske økokommunesamarbeidet (Aall 1997). Det er også eksempler på at norske kommuner etablerer vennskapskommuner i den tredje verden som en del av sin LA21-strategi, og med et ønske om spesielt å fokusere på spørsmålet om bærekraftig reiseliv .

Agenda 21 tar utgangspunkt i målet om en *bærekraftig utvikling*. Kapittel 28 i Agenda 21 understreker at lokale myndigheter har et ansvar i forhold til de globale, ikke bare de utpregede lokale miljøproblemene. En særlig viktig utfordring i vestlige høykonsum samfunn knytter seg til spørsmålet om overgangen til et *bærekraftig forbruk* (Aall mfl. 1999). I Norge har fokus på bærekraftig forbruk en relativt sterk posisjon i en LA21-sammenheng først og fremst takket være det høyt profilerte prosjektet "Bærekraftige lokalsamfunn" som ble gjennomført i regi av Statens forurensningstilsyn i perioden 1996-98 i sju kommuner (Aall mfl. 1999). Prosjektet ga viktige innspill i debatten omkring kommunalt miljøvern til å fokusere sterkere på de lokale innbyggernes forbruk. Lokale strategier for å gjøre reiselivet mer bærekraftig har i liten grad fokusert på egne innbyggers forbruk av reiselivstjenester. Gitt at LA21 kan medføre en fokusering på dette, kan LA21 tenkes å bidra til å utvide horisonten i arbeidet for et bærekraftig reiseliv til også å innbefatte strategier overfor egne innbyggere.

Bærekraftbegrepet er imidlertid et komplisert begrep som har innebygget store og kontroversielle politiske utfordringer. Ikke minst resultatene fra FN-konferansen i 1999 om bærekraftig reiseliv, illustrerer dette forholdet godt. Deltakerne var lite villig til å ta opp spørsmålet om begrensninger på omfanget av den reiselivsrelaterte transporten fordi dette var i konflikt med et mål om å styrke reiselivsnæringen som viktig inntektsgrunnlag i den fattige del av verden. LA21 bør likevel kunne være et virkemiddel for at man lokalt i alle fall tar opp til debatt de særlig kontroversielle sidene ved arbeidet for et bærekraftig reiseliv. Vi finner også eksempler på at en slik debatt har blitt reist innen LA21-prosesser, selv om vi ikke like ofte har eksempler på at debatten blir fulgt opp med effektive tiltak. En viktig

erkjennelse kan derfor være at LA21 som mekanisme for å fremme bærekraftig reiseliv nok kan være relevant – både i lokalsamfunn hvor reiseliv er viktig og i andre sammenhenger - men slike prosesser er tidkrevende og kompliserte. Dette skyldes både prosessuelle forhold knyttet til vanskeligheter med å mobilisere reiselivsnæringen i slike krevende prosesser, og de konfliktene som knytter seg til det å utfordre lokale næringsinteresser og mer almene interesser knyttet til motstand mot restriksjoner på transport. Gitt at man likevel klarer å ta opp utfordringene knyttet til bærekraftig reiseliv i en LA21-sammenheng, vil man ventelig fort erfare at man lokalt er avhengig av ekstern støtte. Dette gjelder dels tilgang til relevant kompetanse, dels økonomisk støtte for gjennomføring av tiltak, men kanskje viktigst: En samkjøring av den lokale politikken med *nasjonal* og i enkelte sammenhenger internasjonal politikk som setter rammevilkår for muligheten til å realisere et mer bærekraftig reiseliv (Aall 2000). Dette siste poenget gjelder i særdeleshet overfor en næring som reiselivet, fordi mulighetene for å gjøre noe med de grunnleggende miljøutfordringene knyttet til transport er særlig avhengig av nasjonale og delvis overnasjonale rammebetingelser knyttet til blant annet energipriser og restriksjoner på utslipp fra transport.

Litteratur

Butler, R. 1997. Modelling tourism development, in Wahab, S. and Pigram, J.J. eds.: *Tourism, Development and Growth; the Challenge of Sustainability*, Routledge, London, pp 109-125.

Guddal, B, Haugli, G., Stubbhaug, R. og Tjønn, F. 1997: *Reiseliv og arealbruk i Stryn kommune*. Kandidatoppgåve ved Avdeling for Naturfag, Høgskulen i Sogn og Fjordane. Sogndal.

Hol kommune (1999): *Miljøtilstanden i Hol*.

Hordaland Fylkeskommune (1999): *RLP rapport 99:01, Sluttrapport Prosjekt 1.6 Grønt Reisemål Ulvik*.

Høyer, K.G., Morten Simonsen 1996: *På reise fot - men ikke til fots. Om reiseliv, transport og miljø*. VF-rapport 7/96. Sogndal: Vestlandsforskning.

Jäggi, S. 1998: *Prosjekt "Destinasjon Røros - miljøvennlig"*. Rapport til Røros kommune, juni 1998.

Laws, E. 1995. *Tourist Destination Management: Issues, Analysis and Policies*, Routledge, London.

RBL 1998: *RBLs Agenda 21 – forslag til et 5-årig miljøprogram*. Oslo: Reisebedriftenes Landsforbund.

Teigland, J., Aall, C. 1999: *Nye lokale forvaltningsregimer i arbeidet for et bærekraftig reiseliv – internasjonale erfaringer med å integrere reiselivet i lokale Agenda 21-prosesser*. VF-rapport 8/99. Sogndal: Vestlandsforskning.

Ulvik herad: *Heradsplan for Ulvik 1999-2009*.

WTTC. 1998. *Agenda 21 for the Travel & Tourism Industry. Towards Environmentally Sustainable Development*. Progress report No. 1. _
HYPERLINK www.wttc.org/wttcgate.nsf -
<http://www.wttc.org/wttcgate.nsf>.

Ål kommune (1996): *Kommuneplan for Ål 1996-2007*.

Aall, C. 1997: *Bærekraftig reiseliv - mye "liv" og lite "reise" ? Sluttrapport fra prosjektet "Et miljøtilpasset reiseliv - En kartlegging og vurdering av miljømotivert virkemiddelbruk i reiselivet"*. VF-rapport 17/97. Sogndal: Vestlandsforskning.

Aall, C. 2000: *Forandring som forandrer? Fra miljøvernpolitikk til bærekraftig utvikling i norske kommuner*. PHd-avhandling ved Faggruppe for Teknologi og Samfunn, Universitetet i Aalborg, Danmark. VF-rapport 17/2000. Sogndal: Vestlandsforskning.

Intervju

Torbjörg Austrud, Plan- og miljøvernleiar Ulvik Herad

Anne Marie Øydvinn, prosjektleder Grønt reisemål Ulvik.

Solveig H. Uppheim, Husøkonom Rica Brakanes Hotell/tidligere leiar Ulvik Næringsssamskipnad.

Elin Kristoffersen, tidligere prosjektmedarbeider Aktiv Miljøprofil

Kjell Mykkeltvedt, miljøvernleder Hol kommune

Einar Øyo, daglig leder Geilo Turistservice

Hanne Wendt, nærings sjef Ål kommune

Odd Ragnar Øygar, daglig leder Ål Utvikling A/S

Reidun Aaker, plan- og miljøvernleier Ål kommune