

Vestlandsforskningsrapport nr. 15/2012

Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse. Korleis kombinere måla om berekraftig reiseliv og auka verdiskaping i Sogn og Fjordane?

Rapport frå eit forprosjekt for Regionalt forskingsfond Vestlandet og Sogn og Fjordane fylkeskommune

Carlo Aall, Eivind Brendehaug, John Hille



Vestlandsforsking rapport

Tittel

Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse. Korleis kombinere måla om berekraftig reiseliv og auka verdiskaping i Sogn og Fjordane?
Rapport frå eit forprosjekt for Regionalt forskingsfond Vestlandet og Sogn og Fjordane fylkeskommune

Rapportnummer 15/2012**Dato** 06.12.2012**Gradering** Open**Prosjekttittel**

Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse.

Tal sider 60**Prosjektnr** 6274**Forskar(ar)**

Carlo Aall, Eivind Brendehaug, John Hille

Prosjektansvarleg

Stefan Gössling

Oppdragsgivar

Regionalt forskingsfond Vestlandet og Sogn og Fjordane fylkeskommune

Emneord

Berekraftig reiseliv, berekraftindikator

ISBN: 978-82-428-0328-3**Pris:** 100 kroner

Forord

Dette er rapportering frå eit forprosjekt finansiert av Regionalt Forskingsfond Vestlandet og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Forprosjektet har hatt to oppgåver: (1) Å utvikle eit indikatorbasert opplegg for fortløpande vurdering av om berekraftmåla i reiselivsplanen for Sogn og Fjordane vert nådd. (2) Å utvikle ein søknad om eit hovudprosjekt innan temaet berekraftig reiseliv til utlysing av hovudprosjektmiddel i Regionalt forskingsfond hausten 2012. Rapporten dokumenterar korleis desse to oppgåvene er løyst.

Sogndal, 6. desember 2012

Carlo Aall
Prosjektleder

Eivind Brendehaug

Innhald

TABELLAR OG FIGURAR	5
SAMANDRAG	6
INNLEIING	11
BAKGRUNN	11
AVKLARING AV PROBLEMSTILLINGAR	12
GJENNOMFØRING AV FORPROSJEKTET	13
KVA ER EIT BEREKRAFTIG REISELIV?	14
INNLEIING	14
KJERNEKARAKTERISTIKA FOR EIN BEREKRAFTIG UTVIKLING	14
INNLEMMING AV BEREKRAFTMÅLET I NÆRINGSLEVETS EIGNE UTVIKLINGSSTRATEGIAR	15
FRAM OG TILBAKE ER LIKE LANGT – ELLER KANSKJE LENGRE?	16
FRÅ BEREKRAFTIG REISELIV TIL BERRE KRAFTIG REISELIV?	16
REGJERINGA SI REISELIVSTRATEGI: TRIPPEL BOTNLINE ELLER TRIPPEL BEREKRAFT?	18
REISELIVSPLAN FOR SOGN OG FJORDANE: OGSÅ FOKUS PÅ DEI KONTROVERSIELLE BEREKRAFTUTFORDRINGANE	19
DELPROBLEMSTILLING 1: KVA UTSLEPP GENERERER REISELIVSNÆRINGA I FYLKET OG KORLEIS VARIERAR MILJØBELASTNINGA FOR ULIKE TURISTAR?	21
INNLEIING	21
SYSTEMAVGRENSING	21
AVGRENSING AV TYPISKE TURISTTYPAR	22
ENERGIBRUKS- OG UTSLEPPSFAKTORAR	23
LOKAL VERDISKAPING	24
KORLEIS KAN EIN MÅLE UTVIKLINGA I TILHØVET MELLOM MILJØBELASTNING OG LOKAL VERDISKAPING?	28
EKSEMPEL PÅ GENERELLE SAMANHENGER NÅR DET GJELD MILJØBELASTNING FRÅ REISELIVET SOM OGSÅ VIL GJELDE FOR SOGN OG FJORDANE	29
DELPROBLEMSTILLING 2: KVA MÅLEKRITERIUM OG MÅLEINDIKATORAR ER AKTUELLE FOR OPPFØLGING AV ARBEIDET MED BEREKRAFTIG REISELIV?	34
INNLEIING	34
FRAMLEGG TIL BEREKRAFTINDIKATORAR FOR OPPFØLGING AV REISELIVSPLANEN	34
ANALYSE AV I KVA GRAD OG KORLEIS ER BEREKRAFTIG REISELIV INTEGRERT I EKSISTERANDE REGIONALE PLANAR I SOGN OG FJORDANE	43
FYLKESDELPLAN FOR VINDKRAFT	44
REGIONAL PLAN FOR VASSKRAFT	48
FYLKESDELPLAN FOR AREALBRUK	52
REGIONAL TRANSPORTPLAN	53
ANALYSE AV I KVA GRAD TEK EKSISTERANDE ANBODA INNAN KOLLEKTIVTRANSPORT OMSYN TIL BEHOV I REISELIVET	54
KONKLUSJON	55
REFERANSAR	56
VEDLEGG	57
VEDLEGG 1 REFERAT FRÅ MØTE I ”BEREKRAFTGRUPPA” 12.04.2012 OG LYSARKPRESENTASJON FRÅ VESTLANDSFORSKING ...	57
VEDLEGG 2 REFERAT FRÅ MØTE I ”BEREKRAFTGRUPPA” 05.06.2012 OG LYSARKPRESENTASJON FRÅ VESTLANDSFORSKING ...	58
VEDLEGG 3 REFERAT FRÅ MØTE I ”BEREKRAFTGRUPPA” 17.09.2012 OG LYSARKPRESENTASJON FRÅ VESTLANDSFORSKING ...	60
VEDLEGG 4 PROGRAM FOR FELLESSAMLING – REISELIVSPLANEN, 02.10.2012 OG LYSARKPRESENTASJON FRÅ VESTLANDSFORSKING	61
VEDLEGG 5: KLIMA- OG ENERGIREKNESKAP FOR REISELIVET I SOGN OG FJORDANE: ARBEIDSBOK FOR ”BEREKRAFTGRUPPA”	62
VEDLEGG 6: SØKNAD OM HOVUDPROSJEKT TIL REGIONALT FORSKINGSPROGRAM VESTLANDET: ”SAMSPEL FOR BEREKRAFTIG REISELIV. VILKÅR FOR Å STYRKA SAMSPEL MELLOM STATLEGE, REGIONALE OG LOKALE STYRESMAKTER FOR EIT BEREKRAFTIG REISELIV”	67
VEDLEGG 7: SØKNAD OM FORPROSJEKT TIL REGIONALT FORSKINGSFOND VESTLANDET: ”BÆREKRAFTSERTIFISERING AV NORSKE TURISTDESTINASJONER”	74
VEDLEGG 8: PRESISERING AV FØRESETNADER OM TURISTTYPANE	78
VEDLEGG 9: UTRÆKNING AV OMSETNAD INNANFOR DEI ULIKE BRANSJANE SOM BLIR GENERERT AV ULIKE TURISMETYPAR ...	82
VEDLEGG 10: PRESENTASJONAR HALDNE FOR OPPDRAGSGJEVAR UNDER VEGS I FORPROSJEKTET	85

Tabellar og figurar

TABELL 1 SAMANHENG MELLOM KUNNSKAPSBEHOV FORMULERT I DEN OPPHAVLEGE SØKNADEN TIL RFFV OG AV FYLKESKOMMUNEN	12
TABELL 2 AVKLARING AV PROBLEMSTILLINGAR OG SORTERING AV OPPGÅVER MELLOM EIT FOR- OG HOVUDPROSJEKT	12
TABELL 3 KJERNEKARAKTERISTIKA FOR MÅLET OM EI BEREKRAFTIG UTVIKLING (ST. M. 58 (1997-98)	15
TABELL 4 PERVERTERING AV MÅLET OM EI BEREKRAFTIG UTVIKLING (AALL OG VIK, 2012)	16
TABELL 5 INNOVASJON NORGE SINE 10 PRINSIPP FOR BEREKRAFTIG REISELIV	17
TABELL 6 OPPSUMMERING AV STRATEGIAR OG TILTAK FOR Å INTEGRERE BEREKRAFT I STRATEGIOMRÅDA FOR REISELIVSPLANEN I SOGN OG FJORDANE	20
TABELL 7 KUNNSKAPSBEHOV VEDRØRANDE SPESIFIKK ENERGIBRUK OG SPESIFIKKE KLIMAGASSUTSLEPP	23
TABELL 8 OMSETNAD TIL OVERNATTINGSGJESTER MED KOMMERSIELL OVERNATTING I INDRE NORDFJORD, 2009	26
TABELL 9 FORBRUK AV VARER OG TENESTER I ULIKE GRUPPER SOGN OG FJORDANE JANUAR-NOVEMBER 2010, 1000 KR	28
TABELL 10 ALTERNATIV FOR INNRETNING AV EIT SYSTEM FOR OPPFØLGING AV REISELIVSPLANEN FOR SOGN OG FJORDANE	34
TABELL 11 MÅL- OG INDIKATORSTRUKTUR	35
TABELL 12 FRAMLEGG TIL INDIKATORAR FOR TEMA 1: RESSURSGRUNNLAG	35
TABELL 13 FRAMLEGG TIL INDIKATORAR FOR TEMA 2: VERDISKAPING	41
TABELL 14 FRAMLEGG TIL INDIKATORAR FOR TEMA 3: BEREKRAFTIG UTVIKLING	41
FIGUR 1 ILLUSTRASJON AV TRIPPEL BOTNLINE BRUKT I WIKIPEDIA	16
FIGUR 2 EKSEMPEL PÅ UTRERKNING AV LOKAL OMSETNAD FRÅ REISELIVET BASERT PÅ STATISTIKK OVER ELEKTRONISK BETALING MED EKSEMPEL FJÆRLAND.....	28
FIGUR 3 DIREKTE OG INDIREKTE ENERGIBRUK UTLØYST AV NORSK FORBRUK, 2005.....	30
FIGUR 4 NORDMENN SITT SAMLA ENERGIBRUK TIL REISELIVSTENESTER I 2005.....	30
FIGUR 5 UTVIKLING AV PERSONTRANSPORTARBEIDET UTFØRT AV NORDMENN 1985-2005.....	31
FIGUR 6 UTSLEPP AV KLIMAGASSAR FOR ULIKE TRANSPORTMIDDEL	31
FIGUR 7 ENERGIBRUK I MJ PER PASSASJER PER DAG FOR ULIKE FERIEFORMER	32
FIGUR 8 UTSLEPP AV KLIMAGASSAR FOR ULIKE AVSTANDSSEGMENT INNAFOR FLYTURISME	33
FIGUR 9 INNGREPSFRIE OMRÅDE SOM PROSENT AV TOTALT AREAL I KOMMUNANE, STATUS PER JANUAR 1998 (MØRKAST GRØNFARGE = SONE 3, LYSAST = SONE 1).....	36
FIGUR 10 ENDRING I INNGREPSFRIE OMRÅDE I SOGN OG FJORDANE 1998-2008.....	37
FIGUR 11 UTFALL AV SØKNADAR OM DISPENSASJON FRÅ PLAN- OG BYGNINGSLOVA I 2007	38
FIGUR 12 BRUTTO DRIFTSUTGIFTER TIL NATURFORVALTNING OG FRILUFTSLIV PER INNBYGGAR (SSB/KOSTRA).....	38
FIGUR 13 KLARERTE/UTBYGDE VASSKRAFTPROSJEKT PER 2008	39
FIGUR 14 TAL GARDSBRUK I DRIFT I SOGN OG FJORDANE 1969-2009	39
FIGUR 15 INDEKS OVER TAL MEDLEMMAR I HANEN (TIDLIGARE NORSK BYGDETURISME GARDSMAT) OG TAL MILJØSERTIFISERTE REISELIVSBEDRIFTER IFHT TAL SYsselSETTE I REISELIVET	40
FIGUR 16 ENDRINGAR I TAL DAGAR MED SNØDEKKE FRÅ NORMALPERIODEN 1961-1990 TIL PERIODEN 2071-2100 OG LOKALISERING AV EKSISTERANDE KOMMERSIELLE SKITREKK I FYLKET (WWW.SENORGE.NO)	41
FIGUR 17 GJENNOMSNIITLEG ÅRLEG STORLEIK PÅ NYBYGDE FRITIDSBUSTADER	42
FIGUR 18 HOTELL OG ANDRE OVERNATTINGSBEDRIFTER. OVERNATTINGAR, ETTER GJESTENE SIN NASJONALITET (SSB).....	43

Samandrag

Oppdraget

Dette er rapportering frå eit forprosjekt finansiert av Regionalt Forskingsfond Vestlandet (RFFV) og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Forprosjektet har hatt to oppgåver:

- Å utvikle eit indikatorbasert opplegg for fortløpande vurdering av om berekraftmåla i reiselivsplanen for Sogn og Fjordane vert nådd.
- Å utvikle ein søknad om eit hovudprosjekt innan temaet berekraftig reiseliv til utlysing av hovudprosjektmiddel i Regionalt forskingsfond hausten 2012.

Felles for begge oppgåvene har vore følgjande to problemstillingar:

- Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar miljøbelastninga for ulike turistar?
- Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?

Den eine av dei tre programstyra for oppfølging av Reiselivsplan for Sogn og Fjordane – Berekraftgruppa leia av Fylkesmannen i Sogn og Fjordane – har vore styringsgruppe for forprosjektet. Det har vore fire møte i prosjektperioden mellom Vestlandsforskning og oppdragsgevar.

Om grunnlaget; Korleis forstå målet om eit berekraftig reiseliv?

Det er i dag ulike forståingar av kva berekraftig reiseliv bør vere. Nokre tek til orde for at berekraftig reiseliv består av tre likeverdige aspekt, enkelt omtalt som miljø, sosialt ansvar og økonomisk lønsemd. Desse må alle vere oppfylt for at reiselivet skal være berekraftig. Den andre forståinga legg vekt på korleis berekraft er definert og forstått med utgangspunkt i Brundtlandkommisjonen sin rapport. Dei to grunnleggande elementa er då økologisk og sosial berekraft, mens økonomi er eit verkemiddel for å ikkje overskride naturens tålegrenser og for å dekke grunnleggande menneskelege behov i tid og rom. Den første forståinga kjem til uttrykk m.a. i Innovasjon Norge sin forståing av berekraftig reiseliv, medan den andre forståinga framleis er den gjeldande i overordna statlege styringsdokument frå Miljøverndepartementet som gjeld Noreg si oppfølging av målet om ei berekraftig utvikling.

Uansett korleis ein vel å definere berekraft har analysane og drøftingane i dette prosjektet fått fram at lengre opphaldstid per turist på ein plass, andre forhold like, både kan påverke berekrafta og styrke lokal verdiskaping. Dersom lengre opphaldstid førar til at turistene reiser kortare totalt sett, eventuelt reiser meir med kollektive transportmidlar, kan det også bidra til endring i retning av meir berekraft.

Reiselivsplanen i Sogn og Fjordane har berekraftig reiseliv som eitt av to overordna mål (saman med verdiskaping). Planen har også kome langt i å implementere berekraft i dei forskjellige satsingsområda både med omsyn til produktutvikling, infrastruktur og fellestiltak og ikkje minst på strategiområdet marknadskommunikasjon kor ein legg opp til å rekruttere m.a. kortreiste turistar med interesse for å opphalde seg lengre på plassen enn gjennomsnittsturisten. Reiselivsplanen si forståing av målet om eit berekraftig reiseliv framstår som å vere meir på line med Miljøverndepartementet enn Innovasjon Norge si forståing av berekraftig utvikling.

Korleis vurdere berekrafta av reiselivsnæringa i Sogn og Fjordane?

Vi har tatt til orde for å supplere vurdering av energibruk og utslepp av klimagassar med ei vurdering av lokal verdiskaping, altså at vi ser energibruk og utslepp av klimagassar opp mot lokal verdiskaping. Tabell i (sjå neste side) viser vårt framlegg til oppsett av eit samla berekraftrekneskap for reiselivet i Sogn og Fjordane.

Vidare tar vi til orde for at berekrafta i reiselivet ikkje vert vurdert på den tradisjonelle måten, der ein ser reiselivet under eitt – evt. delar opp i enkeltelementa av reiselivsaktiviteten (transport, overnatting, servering og aktivitet) – men i staden lagar eit rekneskap for utvalde, og for fylket, representative turisttypar:

Tabell i: Framlegg til turisttypar for utrekning av energibruk, klimagassutslepp og lokal verdiskaping

- Type 1. Utanlandsk rundreiseturist med eigen bil - o 1a Europeisk bubilturist - o 1b Europeisk bilturist med skiftevis overnatting i campinghytte og på hotell - o 1c Skandinavisk bilturist, elles som 1b - Type 2. Bussturisten - frå Sør-Europa	- Type 3. Asiatisk bussturist - Type 4. Norske familie på bilrundtur - Type 5. Fotturisten - Type 6: Cruiseturist - Type 7: Eige eller leige av hytte - Type 8: Vitjing av venner og familie i fylket
--	--

Vurdering av energibruk og utslepp av klimagassutslepp for dei ulike kategoriane av turisttypar (jf tabell i) føreset at det blir gjennomført spørjegranskingar t.d. knytt til utvalde overnattingsstader i fylket, t.d. kvart 5. år. Vidare må det gjerast oppdateringar av energibruks- og utsleppsfaktorar med jamne mellomrom (gjerne det også kvart 5. år).

Tabell ii: Postar som inngår i berekraftrekneskapen for reiselivet i Sogn og Fjordane

Type forbruk	Energibruk (joule) og utslepp av klimagassar (kg)	Verdiskaping (bruttoverdi, dvs driftsinntekt som blir att til dekking av lønn eller overskot til eigar)
Transport	- Fly(til/frå Norge og vidare til fylket) - Bubil (til/frå og innan fylket) - Personbil (til/frå og innan fylket) - Tog (til/frå fylket) - Buss (til/frå og innan fylket) - Ferje til/frå Norge - Ferje innan fylket - Persontransportbåt (til/frå og innan fylket) - Cruisebåt - del som gjeld transport (til/frå og innan fylket)	- Kollektivtransportselskap - Drivstoffsals til turistane sin transport innafor fylket - Bompengar og pareringsinntekter frå turistane sin transport innafor fylket
Overnatting	- Hotell - Hytte (privat og utleige) - DNT hytte (og liknande) - Camping	- Hotell - Hytte (utleige) - DNT hytte (og liknande) - Camping
Servering	Berre energibruk og klimagassutslepp ut over det som ville skjedd heime - dvs kan i mange tilfelle neglisjerast.	Serveringsbedrifter
Opplevingar	Veldig mangearta og difor komplisert å rekne ut. Statistikk fins heller ikkje. Truleg også liten post i mange tilfelle, dvs kan vere mest praktisk å neglisjere.	Opplevingsverksemdar
Anna forbruk	Veldig mangearta og difor komplisert å rekne ut. Truleg også liten post i mange tilfelle, dvs kan vere mest praktisk å neglisjere.	- Daglegvarebutikkar sitt sal til turistar - Gardsbutikkar sitt sal til turistar - Andre butikkar sitt sal til turistar

Det føreligg overraskande få studiar som systematisk har vurdert den lokale verdiskapinga av reiselivet. Det er i utgangspunktet ikkje vanskeleg å rekne lokal verdiskaping om ein avgrensar dette til bearbeidingsverdi, og vidare avgrensar seg til å sjå på bearbeidingsverdien i dei bedriftene som sel direkte til turistar. Har ein tal for den turistrelaterte omsetnaden, kan delen av dette som er bearbeidingsverdien lett reknast ut. For attraksjonar er det ei lita utfordring å skaffe oversyn over omsetnaden. Vil ein ha oversyn over den lokale bearbeidingsverdien som bedrifter innan reiselivet genererer i neste omgang gjennom kjøp frå andre bedrifter i fylket, må ein finne ein relevant multiplikator. Har ein fullt innsyn i dei modellane som t.d. Transportøkonomisk institutt har brukt når dei rekna ut multiplikatorar for produksjonsverdi, er det overkommeleg å estimere tilsvarande for bearbeidingsverdi.

Energibruk og klimagassutslepp frå reiselivet

Om vi ser på energibruken utløyst av nordmenn sitt samla forbruk står reiselivet samla sett for 7% i 2005. Vi har ikkje tal for kva som gjeld for Sogn og Fjordane. Om vi framleis held oss til tala som gjeld generelt for Norge, og ser på bidraga til energibruken frå ulike typar reiselivsaktivitetar, står flyreiser for over halvdel (54%) av energibruken i reiselivet. Reiser med bil står for 20%, andre transportformar står for 3%, medan overnatting står for 14%, servering for 6% og oppleving for 3%. Alle tala gjeld for 2005.

Energibruk og uslepp av klimagassar frå turisme er i sterk vekst, særleg i Noreg. Ein indikator på dette er at reisene til nordmenn med rutefly til utlandet har auka med nesten 1000% dei siste 20 åra – hovuddelen av dette er fritidsreiser.

Energibruken og utsleppa av klimagassar frå cruiseturisme er samla sett lite internasjonalt og nasjonalt sett i forhold til dei samla utsleppa frå reiselivet, men truleg stort for Sogn og Fjordane. Vi har i forprosjektet ikkje hatt ressursar til å få fram eit tal på dette. Det vi likevel har fått fram tal på er ei samanlikning mellom ein 7 dagars

ferietur frå utvalde startpunkt i Europa (Hamburg) til Vestlandet (Bergen) med cruise, fly, personbil og buss. Analysen viser at for desse utvalde reiserutene har cruiseturisme eit energiforbruk som er om lag 10 gonger høgare enn bussturisme medrekna energibruken til servering og overnatting. Samstundes viser analysen at forskjellen mellom buss-, personbil og flyturisme er mindre enn det som synast å vere den vanlege oppfatninga. Dette skuldast først og fremst at for dei utvalde rutene i vår analyse er reiseavstanden for personbil og buss vesentleg lengre (ca 1.000 km kvar veg) enn for fly, og i tillegg kjem utslepp frå transport av personbil og buss med ferje (Hirtshals-Kristiansand). Forskjellen i energibruken mellom fly- og bilferie i vårt eksempel- er på under 10 %, medan bussferie i denne samanlikninga har om lag 40% mindre samla energibruk enn flyturisme. Val av kor langt ein ønskjer å reise på ferie kan med andre ord vere like viktig som val av transportmiddel når det gjeld å bestemme energibruk og utslepp av klimagassar frå feriereisen sett under eitt.

Ei tilsvarande analyse viser vidare at det også er store forskjellar mellom lang- og kortreist turisme. Om ein bytter ut ein 7 dagars flyturisme frå Asia (Tokyo) med Nord-Europa (Hamburg) vert det samla utsleppet frå reise til/frå, innan Norge og overnatting redusert med 80%. Ein overgang berre frå den Søreuropeisk (Barcelona) til den Nordeuropeiske marknaden har eit teoretisk potensiale på rundt 50 % reduksjon i utslepp av klimagassar.

Korleis vurdere om berekraftmåla i reiselivsplanen for Sogn og Fjordane vert nådd

Den andre problemstillinga i forprosjektet er: Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv? For å svare på dette spørsmålet har vi gjort følgjande:

- Utvikla eit sett berekraftindikatorar som kan knytast til å vurdere om berekraftmåla i reiselivsplanen for Sogn og Fjordane vert nådd.
- Utvikla –og prøvd ut – eit sett spørsmål som kan nyttast for å vurdere i kva grad og korleis reiselivsplanen sine mål om berekraftig reiseliv er integrert i andre fylkeskommunale planar.

Når ein skal utforme eit system for å vurdere i kva grad mål vert nådd, er det viktig først å avgjere i kva samanhengar eit slikt system skal nyttast. Skal det nyttast til å informere, evaluere og/eller styre? Gitt at utgangspunktet her er oppfølging av ein offentlig plan som gjeld utvikling av reiselivet – kan vi skilje mellom tre målgrupper for eit slikt system: Det offentlege (tilsette og folkevalde), reiselivsnæringa og/eller turistane. Tabellen under viser ulike innretningar eit system for oppfølging av reiselivsplanen for Sogn og Fjordane då kan få.

Tabell iii: *Alternativ for innretting av eit system for oppfølging av reiselivsplanen for Sogn og Fjordane*

Føremål	Målgruppe		
	Det offentlege	Reiselivsnæringa	Turistane
Informere	Informasjon til t.d. kommunane om berekraftprofilen i fylket	Informasjon til destinasjonsselskap og reiselivsverksemdar om berekraftprofilen	Nettbasert eller anna form for informasjon til turistane om berekraftprofilen lokalt
Evaluere	Periodisk rapportering til den regionale partnerskapen om reiselivsprogrammet når sine egne berekraftmål	Periodisk rapportering til reiselivsnæringa om reiselivsprogrammet når sine egne berekraftmål	Nettbasert system for tilbakemelding frå turistar om berekraftprofilen lokalt
Styre	Sjekkliste for offentlig planlegging og sakshandsaming for å sikre at det blir tatt omsyn til reiselivsprogrammet sine berekraftmål	Berekraftsertifisering av destinasjon og/eller verksemdar	Integrere opplæring overfor turistane i berekraftig åtfærd i vertskapsrolla (jf krav i dagens ordning for sertifisering som økoturistbedrifter)

Systemet skal ta utgangspunkt i måla slik desse er formulert i reiselivsplanen. Dei overordna måla i planen er som følgjer:

- Visjon: Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse ("Berekraftig forvaltning skal vera eitt av Sogn og Fjordane sine viktigaste konkurranseføremøner")
- Hovudmål 1: Auka verdiskaping ("Etablere ei lønsam reiselivsnæring som aukar trivselen i lokalsamfunna..")
- Hovudmål 2: Eit meir berekraftig reiseliv ("... og som reduserar miljøbelastninga lokalt og globalt")

Desse gjev igjen grunnlag for å identifisere tre tema for tilhøyrande berekraftindikatorar: (1) Ressursgrunnlag, (2) verdiskaping, og (3) berekraftig utvikling. Ein ofte nytta struktur i framstilling av berekraftindikatorar er den såkalla påverknads-, status- og responsmodellen (PSR-modellen). Denne kan kort samanfatta slik: P: påverknad (t.d. utslepp frå turisme). S: status (t.d. kvaliteten på turområde). R: respons (t.d. Miljøsertifisering av verksemdar). Med dette utgangspunktet er eit indikatorsystem utvikla som vist i tabell iv på neste side.

I fylkesdelplan for reiselivet (s.28) heiter det m.a.: "Fylkes- og kommunepolitikarane bør legge langsiktige føringar for samfunns- og lokalutvikling der ein inkluderer omsyn til konsekvensar og moglegheiter for reiselivet (f.eks. kraftutbygging / kraftleidningar, samferdsle, konsesjonar og arealbruk, vindmølleparkar, anna næringsutvikling, vegnett, skilting etc.)". Med dette utgangspunktet har vi utforma følgjande spørsmål som kan nyttast som rettesnor for å vurdere om andre fylkeskommunale planar følgjer opp berekraftmåla i fylkesplanen for reiseliv:

1. Er konsekvensar for reiselivet vurdert?
2. Kor godt er kunnskapsgrunnlaget?
3. Vert det stilt systemkrav om korleis ta vare på reiselivsomsyn generelt og omsyn til berekraftig reiseliv spesielt ut over eksisterande nasjonale krav?
4. Korleis vert systemkrava følgt opp i dei politiske retningslinene?

Desse spørsmåla er testa ut på følgjande eksisterande fylkeskommunale planar: Fylkesdelplan for vindkraft, fylkesdelplan for vasskraft, fylkesdelplan for arealbruk og planprogram for regional transportplan. Oppsummering av desse analysane er samanfatta under.

Tabell iv: Framlegg til indikatorar for vurdering av om berekraftmåla i reiselivsplanen for Sogn og Fjordane vert nådd

Indikatortema	Påverknadsindikatorar	Tilstandsindikatorar	Responsindikatorar
Hovudtema: Ressursgrunnlag			
Tema 1: Fjellnatur	1.1 Del urørt natur som vert påverka av tekniske inngrep	1.2 Del eksisterande urørt natur (meir enn 1 km frå tekniske inngrep)	1.3 Midlar nytta til skilting, merking og stell av stiar i utmark
Tema 2: Kystnatur	2.1 Del strandlina som vert privatisert	2.2 Del strandline tilgjengeleg for ålmenta	2.3 Midlar nytta til drift av verne-/friluftsområde
Tema 3: Fjordnatur	3.1 Del fossar ned mot fjorden som vert utbygd til vasskraft	3.2 Del av fjordlandskapet utan storskala moderne tekniske inngrep	3.3 Midlar nytta til skjøtsel av verne-/friluftsområde
Tema 4: Kulturlandskap	4.1 Del gardsbruk som vert lagt ned	4.2 Tal medlemmar i Hanen	4.3 Midlar nytta til skjøtsel av kulturlandskap
Tema 5: Snøoppleving	5. Lokalisering av vinter-sportsanlegg i område som kan tape snø i framtida	5.2 Tal dagar med tilstrekkeleg snødjupne for ønska aktivitetar (alpin, telemark o.a.)	5.3 Midlar nytta til tilrettelegging for ønska aktivitetar i snø
Hovudtema: Verdiskaping			
Tema 6: Gjestedøgn	(ikkje utvikla)	6.1 Tal gjestedøgn totalt	(ikkje utvikla)
Tema 7: Heilårs arbeidsplassar	(ikkje utvikla)	7.1 Tal gjestedøgn i vinterhalvåret og skuldersesongane	(ikkje utvikla)
Tema 8: Lokaløkonomiske overrislingseffekt	(ikkje utvikla)	8.1 Direkte og indirekte økonomisk omsetnad lokalt	(ikkje utvikla)
Tema 9: Lokal eigenart	(ikkje utvikla)	9.1 Del serverings-verksemder som tilbyr lokalmat	(ikkje utvikla)
Hovudtema: Berekraftig utvikling			
Tema 10: Lokal miljøbelastning	10.1 Storleiken på nybygde fritidsbustader	10.2 Del miljøsertifiserte reiselivsverksemder	10.3 Støtte til miljøsertifisering av reiselivsverksemder
Tema 11: Global miljøbelastning	11.1 Energibruk og klimagassutslepp fordelt på ulike turisttypar	11.2 Del norske gjestedøgn	11.3 Del reiselivstilbod tilgjengeleg med kollektivtransport

Vindkraftplanen har ein ambisjon om å vurdere konfliktpotensialet for reiselivet, men konkluderar med at det har vore vanskeleg å peike ut nokre geografiske område som viktigare enn andre for reiselivet. For det andre viser planen til dei analyser som er gjort for dei andre fagtema. Det er med andre ord ikkje gjort spesifikke konfliktvurderingar for reiselivet. Det heiter likevel at "ein storstilt utbygging av turistrutene langs kysten vil undergrave grunnlaget for naturbasert turisme"

Det manglar konkrete retningslinjer (systemkrav) for korleis omsynet til reiselivet skal takast i vare, men planen legg vekt på at reiselivsnæringa skal ha høve til god medverknad når konsekvensar av konkrete vindkraftprosjekt skal vurderast. Planen tematiserar sumverknader for alle fagtema. Det viser ei god fagleg forståing av problematikken. Utfordringa er imidlertid at kunnskapsgrunnlaget for å vurdere sumverknader er svakt. Dei faglege retningslinene tilrår opning for utbygging ved lågt og middels konfliktpotensiale, og rår frå utbygging ved stort konfliktpotensiale. I dei konkluderande politiske retningslinene vert dette sett til side ved at ein opnar opp for vindkraftutbygging også i slike område.

Regional plan for vasskraft er forsiktig med å vurdere konsekvensar for reiselivet av vasskraftutbygging. Planen skil seg frå vindkraftplanen ved at konfliktpotensialet ikkje er vurdert. Det er gitt råd og rettleiing og til dels er sumverknader kort omtalt, men det er ikkje gjort ei samla vurdering av mogleg konfliktgrad. Kunnskapsgrunnlaget

inneheld ein oversikt over reiselivsbedrifter og attraksjonar, men planen saknar tal for turistane sin bruk av desse og naturområda. Det bidreg truleg til mindre konkrete konfliktvurderingar enn om ein hadde hatt slike data. Planen er nyskapande ved at den har utvikla kunnskapsgrunnlaget for fjordlandskap med viktige fossefall. Det har stor relevans for reiselivet. Planen viser til nasjonale retningslinjer, men både i den faglege og politiske delen er det i lita grad skissert systemkrav. Planen tek til orde for å oppretthalde viktige opplevingsverdiar så som fossar og fjordlandskap og friluftsområde, men det er ikkje vist korleis ein skal foreta vurderingane. Dette betyr at systemkrav i lita grad er skissert. Nasjonale verdiar i form av nasjonale turistveggar, kulturlandskap og friluftsområde har fått første prioritet, mens regionale verdiar har fått andre eller tredje prioritet.

I regional plan for *arealbruk* er ikkje reiselivet og kunnskapsgrunnlaget synleggjort. Slik retningslinjene er utforma gir dei føringar for korleis arealbruken skal vurderast og prioriterast mellom ulike brukarinteresser. Det gir ein indikasjon på konfliktpotensialet og eitt stykke på veg representerar det også systemkrav for forvaltninga. Dei tema som er omtalt ovafor er relevante for reiselivet.

I planprogram for regional *transportplan* er reiselivet nemnd under plantema jernbane i planprogrammet. Det generelle inntrykket er likevel at reiselivet sine spesifikke transportbehov, og det å redusere klimagassutslepp frå reiselivsrelatert transport (t.d. gjennom samordna transport- og arealplanlegging) i liten eller inga grad er tematisert.

For å stimulere til auka berekrafta kan ein legge føringar og krav inn i anbodutlysingane for kollektivtransport for buss, ekspressbåt og ferje. Ny anbodsrunde for buss går føre seg i perioden 2012-2015, for fergje i 2013 og for ekspressbåt i 2018. fleire av kollektivtilbod har som føremål å tene reiselivet sine transportbehov.

Vidareføring av forprosjektarbeidet

Forprosjektet har lagt grunnlag for utforming av to søknadar. Ein søknad om hovudprosjekt til Regional Forskningsfond Vestlandet med tittelen "Samspel for berekraftig reiseliv. Vilkår for å styrka samspel mellom statlege, regionale og lokale styresmakter for eit berekraftig reiseliv" (med Sogn og Fjordane fylkeskommune som søkjar) og ein søknad om forprosjekt til RFFV med tittelen "Bærekraftsertifisering av norske turistdestinasjonar" (med NCE Tourism Fjord Norway som søkjar).

Innleiing

Bakgrunn

Våren 2011 inviterte Vestlandsforskning Sogn og Fjordane fylkeskommune som partner i ein forprosjektsøknad til Regionalt forskingsfond Vestlandet (RFFV) på temaet berekraftig reiseliv. Søknaden vart tenkt som eit bidrag til å stø iverksetjinga av den nyleg vedtekne regionale reiselivsplanen, og då avgrensa til temaet "berekraftig reiseliv". Forskarar frå Vestlandsforskning hadde i søknadsprosessen ein fortløpande dialog med representantar frå Sogn og Fjordane fylkeskommune i utforming av søknaden, og søknadenvart tilpassa for å vere best mogeleg i samsvar med dei føringane som låg i reiselivsplanen – og samstundes støtte krava om forskingsinnretning som låg i utlysninga frå RFFV, og det faktum at RFFV i denne omgang berre ville gje støtte til forprosjekt innfor reiseliv.

Undervegs i arbeidet med å utforme søknaden vart vi gjort merksam på at arbeidsgruppa med ansvar for å følge opp berekraftdelen av reiselivsplanen ikkje rakk å konstituere seg før søknadsfristen. Difor måtte endeleg tilslutning til søknaden og løyving av eigenfinansiering frå fylkeskommunen avvente.

I søknaden til RFFV var følgjande overordna mål tatt inn:

- Korleis kan ein implementere eit reiseliv i Sogn og Fjordane som har høgare lønsemd, gjev lengre opphaldstid, er meir kortreist og inneber lågare klimabelastning?

Vidare vart det utforma fem *deltmål* – som også var meint å vere overskrift for fem *stega* i gjennomføringa av forprosjektet:

1. Identifisere eksisterande datagrunnlag om forbruksmønster, opphaldstid og reisemåte.
2. Identifisere manglande data og korleis ein best mogleg kan samle inn desse, til dømes innan andre, eksisterande eller planlagde undersøkingar?
3. Designe ein database der ulike datasett kan integrerast og overvakast over tid, samt beskrive korleis dette vidare kan utviklast i ein scenariomodell.
4. Gjennom kvalitative intervju utvikle betre forståing for både motiva til turisten og dei eksisterande rammene for reiselivet i Sogn og Fjordane.
5. Utvikle ein søknad om hovudprosjekt.

Forprosjektet var med andre ord meint å gje to typar resultat: Sjølvstendige analysar og framlegg om eit hovudprosjekt som omfattar analysar som krev ressursar ut over det som ligg i forprosjektet. Forprosjektet var kostnadsrekna til 400 000 kr, der RFFV og Sogn og Fjordane fylkeskommune skulle dele finansieringa med 200 000 kr kvar. Ein søknad om eit hovudprosjekt var meint å vere ferdig til våren 2012, og eit eventuelt hovudprosjektet var lagt opp til å vare i 3 år med budsjett 1 mill kr/år – men det å avklare innhald i og omfang av eit eventuelt hovudprosjekt var altså meint å skje innfor forprosjektet.

I juni fekk forprosjektsøknaden ei løyving på kr 200 000 frå RFFV - under føresetnad om tilsvarande løyving frå Sogn og Fjordane fylkeskommune - og i samråd med fylkeskommunen sendte Vestlandsforskning difor ein formell søknad om slik eigenfinansiering til fylkeskommunen. Hausten 2011 fekk Vestlandsforskning avslag frå fylkeskommunen på denne søknaden.

Etter eit møte med fylkeskommunen blei det opna for å sende inn ei fornya søknad der Vestlandsforskning skulle klargjere at prosjektet vil støtte følgjande kunnskapsbehov frå fylkeskommunen si side:

- Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar energiforbruk for ulike turistar?
- Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?

I og med at RFFV alt hadde gitt løyving til eit prosjekt måtte dei problemstillingane som er vist over innpassast dei delmåla som gjeld for det forprosjektet RFFV hadde løyvd midlar til. Ein justert søknad vart så sendt fylkeskommunen, og løyving på 200 000 kr vart gitt frå fylkeskommunen i brev dagsett 7.2.2012. Formell oppstart av prosjektet skjedde difor først eit halvt år seinare enn opphavleg planlagt.

Avklaring av problemstillingar

I prinsippet kan prosessen omtalt over sjåast på som ein del av forprosjektet (sjølv om fullfinansiering formelt sett ikkje er avklart); nemleg oppstart på steg (1) og (2) omtalt over. I tabell 1 har vi freista å vise samanhengen mellom dei to noko ulike kunnskapsbehova som er formulert i den opphavlege søknaden til RFFV og det som Sogn og Fjordane fylkeskommune formulerte til Vestlandsforskning i etterkant av det første avslaget frå fylkeskommunen.

Tabell 1 Samanheng mellom kunnskapsbehov formulert i den opphavlege søknaden til RFFV og av fylkeskommunen

		Kunnskapsbehov formulert av fylkeskommunen	
		1. Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar energiforbruk for ulike turistar?	2. Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?
Delmål/steg i forprosjektsøknaden til RFFV	1. Identifisere eksisterande datagrunnlag om forbruksmønster, opphaldstid og reisemåte.	Samanfall	Berre delvis omfatta i søknaden til RFFV
	2. Identifisere manglande data og korleis ein best mogleg kan samle inn desse, til dømes innan andre, eksisterande eller planlagde undersøkingar?	Samanfall	Berre delvis omfatta i søknaden til RFFV
	3. Designe ein database der ulike datasett kan integrerast og overvakast over tid, samt beskrive korleis dette vidare kan utviklast i ein scenariomodell.	Samanfall	Berre delvis omfatta i søknaden til RFFV
	4. Gjennom kvalitative intervju utvikle betre forståing for både motiva til turisten og dei eksisterande rammene for reiselivet i Sogn og Fjordane.	Ikkje omfatta av fylkeskommunen	Ikkje omfatta av fylkeskommunen
	5. Utvikle ein søknad om hovudprosjekt.	Samanfall	Samanfall

Som tabell 1 viser er det nesten full overlap mellom dei to setta med føringar. Det er likevel ein viktig forskjell. I kunnskapsbehovet formulert av fylkeskommunen er det lagt stor vekt på utvikling av målekriterium og indikatorar som verktøy for oppfølging av reiselivsplanen. Dette vart ikkje spelt inn i arbeidet med forprosjektet og er difor ikkje omtalt direkte i forprosjektsøknaden til RFFV. Samstundes er det rimeleg å sjå på dette som den typen innspel som uansett må vere ein del av eit kvart forprosjektarbeid, og då som innspel til kva eit hovudprosjekt kan innehalde.

Med bakgrunn i ei vurdering av overlap mellom dei to føringane for den endelege gjennomføringa av forprosjektet – det som låg inne i den opphavlege søknaden til RFFV og tilbakemeldingane frå fylkeskommunen etter det første avslaget – blei det utforma ei presisering av problemstillingar og skilje mellom kva som skal gjerast i forprosjektet og kva som skal leggjast inn i eit omsøkt etterfølgjande hovudprosjekt; sjå tabellen under.

Tabell 2 Avklaring av problemstillingar og sortering av oppgåver mellom eit for- og hovudprosjekt

Endelege problemstillingar	Forprosjektet	Hovudprosjekt
1. Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar miljøbelastninga ¹ for ulike turistar?	Førebels oversikt kan produserast innafør rammene av forprosjektet. Utdjuping og nokre nye datasamanstillingar, samt oppdatering, i høve det som blei laga som bakgrunnsmateriale til reiselivsplanen.	Eit fullskala overvaksingsprogram og meir detaljerte analyser må utviklast og prøvast ut i ei eventuelt hovudprosjekt.
2. Kva målekriterium og	Framlegg om målekriterium og	Testing – og evt justering – av

¹ I den fornya søknaden til fylkeskommunen var dette avgrensa til "energibruk" men i forprosjektarbeidet blei kategorien utvida også til andre former for miljøbelastning

måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?	indikatorar kan etablerast innafor rammene av eit forprosjekt	systemet innafor styringssystemet for oppfølging av reiselivsplanen må gjerast i eit eventuelt hovudprosjekt.
--	---	---

Gjennomføring av forprosjektet

Ansvarleg for gjennomføring av forprosjektet ved Vestlandsforskning har vore Carlo Aall og Eivind Brendehaug med Stefan Gössling som fagleg rådgjevar.

Den eine av dei tre programstyra for oppfølging av Reiselivsplan for Sogn og Fjordane – Berekraftgruppa leia av Fylkesmannen i Sogn og Fjordane – har vore styringsgruppe for forprosjektet.

Det har vore fire møte i prosjektperioden mellom Vestlandsforskning og oppdragsgjevarsida:

- 12.04.2012: Møte i berekraftgruppe med diskusjon av den detaljerte gjennomføringa av forprosjektet (sjå *vedlegg 1*)
- 05.06.2012: Møte i berekraftgruppa med diskusjon av vidare framdrift i forprosjektet (sjå *vedlegg 2*)
- 17.09.2012: Møte i berekraftgruppa med diskusjon av vidare framdrift i forprosjektet (sjå *vedlegg 3*)
- 02.10.2012: Fellessamling for programgruppene i reiselivsplanen med presentasjon av arbeidet med forprosjektet (sjå *vedlegg 4*)

Presentasjonar som er gitt til oppdragsgjevar undervegs i forprosjektet er også tatt med sist i vedleggslista (sjå *vedlegg 10*).

Mellom første og andre møte i berekraftgruppa blei det laga ein arbeidsbok som blei sendt ut til medlemmane i gruppa, der medlemmane blei bedne om skriftlege tilbakespel på spørsmål. Tilbakespela blei oppsummerte og diskutert i møte i berekraftgruppa den 05.06.2012 (sjå *vedlegg 5*).

Vidare er det utforma to søknadar innafor dette forprosjektet:

- Søknad om hovudprosjekt til RFFV med tittelen "Samspel for berekraftig reiseliv. Vilkår for å styrka samspel mellom statlege, regionale og lokale styresmakter for eit berekraftig reiseliv". Samarbeid mellom Sogn og Fjordane fylkeskommune (søkar) og Lærdal kommune (sjå *vedlegg 6*).
- Søknad om forprosjekt til RFFV med tittelen "Bærekraftsertifisering av norske turistdestinasjoner". Samarbeid med NCE Tourism Fjord Norway (søkar). Sjå *vedlegg 7*.

I det vidare presenterar vi først ein samanfating av diskusjonen om innhaldet i målet om eit berekraftig reiseliv, før vi gjennomgår kvar av dei to hovudproblemstillingane for forprosjektet. I vedlegg har vi tatt med dokumentasjon av gjennomføringa av forprosjektet. Sist i vedlegget er tatt med kopi av to av søknadane som har kome ut av forprosjektet. Desse vert ikkje omtalt ut over dette i rapporten. Vidare er tatt med diverse vedlegg som dokumenterer prosessen i forprosjektet.

Kva er eit berekraftig reiseliv?

Innleiing

Det overordna målet om ei berekraftig utvikling og det spesifikke målet om eit berekraftig reiseliv er felles referansepunkt for begge problemstillingane i forprosjektet. Den første problemstillinga dreier seg om korleis ein kan måle viktige aspekt ved berekrafta i reiselivet ("Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar miljøbelastninga for ulike turistar?"), medan den andre problemstillinga dreier seg om korleis ein kan styre reiselivsutviklinga i meir berekraftig retning ("Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?"). I begge tilfelle er det avgjerande kva ein legg i omgrepet berekraftig reiseliv. Under vil vi dirfor først samanfatte den faglege og politiske debatten om kva som skal leggjast i omgrepet og målet om eit berekraftig reiseliv. Som vi vil sjå er det slik store skilnader i korleis omgrepet og målet vert definert fordi omgrepet og målet rettar seg inn mot kontroversielle forhold. .

Kjernekarakteristika for ein berekraftig utvikling

Målet om ei berekraftig utvikling er først og fremst eit politisk omgrep, i den forstand at det er eit overordna mål for politisk styring av samfunnsutviklinga. Samstundes er det slik at utforminga av målet er basert på vitskapleg kunnskap om begge dei to dimensjonane målet omfattar – "berekraft" og "utvikling". Det er difor klare faglege rammer for korleis målet om ei berekraftig utvikling kan tolkast med omsyn til praktisk konsekvens for samfunnsutviklinga; målet kan redefinierast og tolkast så vidt at omgrepet fell utafor den faglege meiningskonteksten. Det er difor ikkje slik at "alt" kan tolkast inn (eller ut) av målet om ei berekraftig utvikling. Ein kvar diskusjon om kva målet om eit berekraftig reiseliv skal innebere må ta utgangspunkt i opphavet til berekraftmålet; nemleg den tydinga av målet som er gitt av FN sin kommisjonen for miljø og utvikling og arbeidet med å følgje opp kommisjonen sitt arbeid i regi av FNkling. I ein nasjonal samanheng er det tilsvarande naudsynt å ta utgangspunkt i korleis berekraftmålet generelt vert definert av overordna styresmakter.

Den grunnleggjande ideen med målet om ei berekraftig utvikling er at dette målet gjev avgrensingar av andre former for utvikling; altså at *først* må ei berekraftig utvikling sikrast – så kan andre utviklingsmål realiserast. Dette poenget kjem fram gjennom følgjande definisjon (Verdenskommisjonen, 1987):

Berekraftig utvikling er utvikling som imøtekommer dagens behov utan å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov

Dette inneber at først når dette kriteriet er tilfredsstillt – altså at samfunnet har på plass ei utvikling som gjer det sannsynleg at alle i dag og i framtida vil få sikra sine grunnleggjande behov, så er det rom for å utvikle politikkar som kan tilfredsstille andre overordna mål og behov.

Sitatet over er truleg den oftast nytta definisjonen av berekraftig utvikling. Berekraftig utvikling er imidlertid eit komplekst, komplisert og kontroversielt omgrep. Det er difor sjølvstøtt farleg å redusere omgrepet til éin setning, som vist over. Det er tre avgjerande karakteristika ved omgrepet som lett kan bli borte ved berre å støtte seg til den eine setninga som er sitert over:

- Det å ta vare på dei avgjerande økosystema i verda ("life support systems") er ein naudsynt føresetnad for all form for utvikling; altså at dette må sikrast *først* før ein så kan arbeide for å sikre dei grunnleggjande behova (det Verdenskommisjonen kallar den *økologiske* berekrafta).
- Sikring av behova til verdas *fattige* må ha *førsteprioritet*. Behov ut over desse kan først sikrast etter at behova til verdas *fattige* er sikra (det Verdenskommisjonen kallar den *sosiale* berekrafta).
- Ideen om at dagens teknologi og sosiale organisering legger grensar på miljøets mulegheiter til å imøtekomme dagens og framtidas behov

Dette betyr ikkje at berekraftomgrepet vart eintydig definert for all tid av Verdenskommisjonen. Kommisjonen sjølv gir opning for ulike tolkingar av konsekvensane av å ta omgrepet på alvor, men omgrepet har likevel oppnådd eit minste felles multiplum (Høyer & Aall, 1997; Lafferty & Langhelle, 1995). Stortingsmelding 58 (1997-98) om "Miljøvernpolitikk for ei berekraftig utvikling" oppsummerar desse minste felleskrava ved å formulere tre dimensjonar i berekraftomgrepet: Økologisk bærekraft, generasjonsrettferd, og global rettferd (jf tabellen under). Denne forståinga ligg framleis til grunn for den offisielle norske forståinga av berekraftmålet.

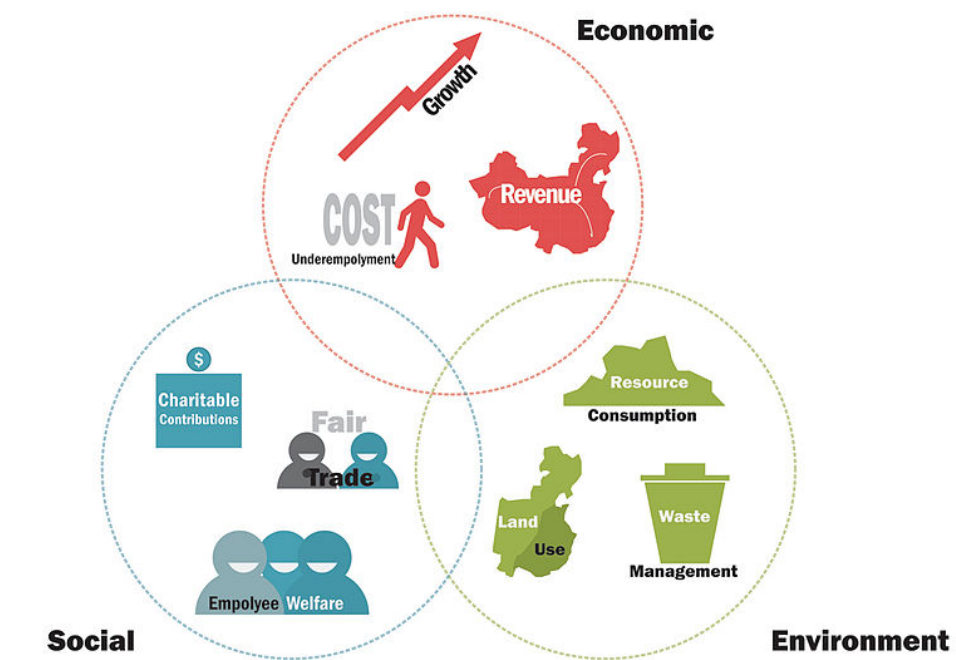
Tabell 3 Kjernekarakteristika for målet om ei berekraftig utvikling (St. m. 58 (1997-98))

Økologisk berekraft	Generasjonsrettferd	Global rettferd
• Vern av biologisk mangfald • Unngå klimaendringar • Unngå skadelege utslepp av naturframande giftstoff • Halvering av energibruken i den rike del av verda	• Sikre at <i>framtidige</i> generasjonar får nok mat, reint drikkevatt, tilstrekkeleg husvære, skule osv.	• Sikre at alle <i>i dag</i> (mellom og innan land) får nok mat, reint drikkevatt, tilstrekkeleg husvære, skule osv.

I dei ulike forståingane av berekraftig utvikling er økonomiske forhold eit *middel* for å oppnå økologisk og sosial berekraft (Holden, 2007). I diskusjonen om oppfølging av kommisjonen sine tilrådingar er det samanhengen mellom økonomisk vekst og målet om berekraft i tillegg til global rettferd som har vore det mest kontroversielle. Kommisjonen sjølv meiner at økonomisk vekst i den rike delen av verda er naudsynt, mens andre tek til orde for at det ikkje er mogleg å kombinere målet om ei berekraftig utvikling med målet om vedvarande global økonomisk vekst (Aall, 2000b).

Innlemming av berekraftmålet i næringslivets egne utviklingsstrategiar

Den britiske miljøjournalisten John Elkington² var i etterkant av framlegginga av Brundtlandrapporten opptatt av korleis ein skulle involvere næringslivet på brei basis i diskusjonen omkring og arbeidet for ei berekraftig utvikling. For å oppnå dette tok han utgangspunkt i det etablerte omgrepet "botnlina"(engelsk: "bottom line"), eller den "første botnlina". Dette omhandlar det grunnleggjande kravet om at ei privat verksemd må ha økonomisk overskot for å overleve. Dette kalla han den *økonomiske* botnlina. Så tok han utgangspunkt i den allereie eksisterande debatten om at næringslivet må ha etiske standardar knytt til sosiale forhold, som arbeidstakarrettar, bruk av barnearbeid, kamp mot korrupsjon osv. Dette definerte han som den *sosiale* botnlina, eller den *andre* botnlina. Desse to omgrepa brukte han så for å lansere inn ei *tredje* botnlina; nemlig den som omhandla berekraftig utvikling. Denne siste botnlina blei av og til kalla *berekraft* – av og til *miljøvern* botnlina. Av dette oppsto så nemninga "*triple bottom line*"(3BL), der altså berekraftig utvikling var éin av i alt tre "botnliner".



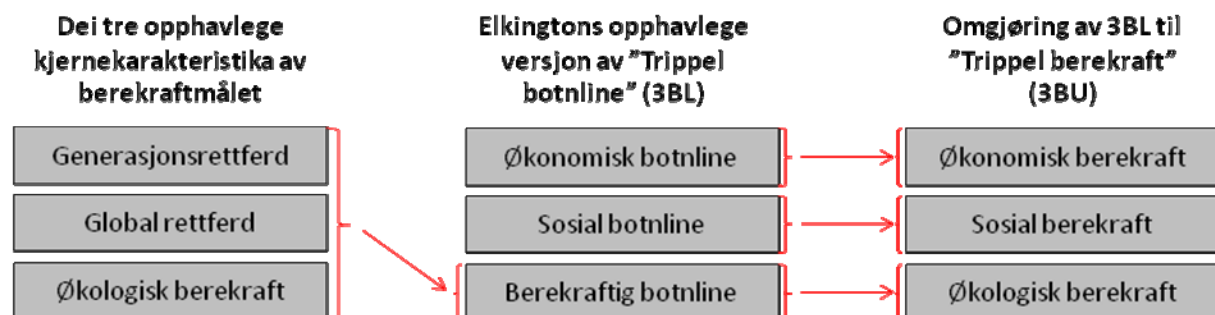
² Første gong lansert i 1994: John Elkington, "Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development," California Management Review 36, no. 2 (1994): 90–100.

Figur 1 Illustrasjon av trippel botnline brukt i Wikipedia³

Fram og tilbake er like langt – eller kanskje lengre?

3BL måten å definere berekraft inn i ein næringslivsterminologi vart ein suksess og fekk etter kvart tilslutnad internasjonale, m.a. gjennom formulering av ulike retningslinjer, forretningscharter osv. Etter kvart fatta 3BL omgrepet interesse også i offentlig styring og politikktutvikling, og omgrepet blei ført tilbake frå forretningsverda til offentlig styring og politikktutforming. No vert dei tre formane for "bottom line" bytta ut med tre formar for berekraft, som vi kan kalle "triple sustainability" eller på norsk "trippel berekraft" (3BU).

Det er imidlertid ei openbare fare med slike overføringsprosessar, m.a. formulert på følgjande måte av professor Erling Holden (2007, s 29): "there might be a world of difference between business goals and the overall goals of society". Denne tilbakeføringa førte til ei språkleg dreining av berekraftomgrepet som også gjorde at innhaldet i omgrepet blei sterkt endra; så sterkt at det kan vere riktig å nytte ordet *pervertering*, eit ord som betyr vende opp og ned på, omstyrte, fordreie. I samband med offentlig styring og politikktutforming har ikkje nemninga "økonomiske botnline" same tyding som innafor privat verksemd, og økonomisk botnline blei difor redefinert (og døypt om) til økonomisk berekraft, der innhaldet vart knytt til det tradisjonelle økonomiske utviklingsomgrepet om økonomisk vekst. Tilsvarande blir den sosiale botnline døypt om til sosial berekraft, men då med eit ganske anna innhald enn den tydinga Verdskommisjonen opphavleg la i den same nemninga - nemleg sikring av behova til verdas fattige. I den nye omdøypte forma av sosial berekraft er det behov høgare opp i behovshierarkiet som kjem i fokus, som t.d. brukarmedverknad, kulturelle påverknad osv. Utfallet av desse fram-og-tilbake prosessane – frå offentlig til privat og tilbake til offentlig verksemd tilbake – er vist i tabellen under. Her søker vi å få fram at målet om ei berekraftig utvikling gjennom denne prosessen er redusert til i hovudsak å omfatte den økologiske berekrafta, mens perspektiva som gjeld global rettferd og generasjonsrettferdig med vekt på behova til verdas fattige heilt eller delvis har ramla ut.

Tabell 4 Pervertering av målet om ei berekraftig utvikling (Aall og Vik, 2012)

Frå berekraftig reiseliv til berre kraftig reiseliv?

Den nye 3BU tilnærminga vist til høgre i tabellen over går igjen i mange dokument frå både næringsliv og offentlege styresmakter, medan den opphavlege 3BL tilnærminga er mindre synleg i dag. Det er også den nye 3BU tilnærminga som framstår som grunnlaget for Innovasjon Norge sin definisjon av berekraftig reiseliv i form av 10 prinsipp for berekraftig reiseliv⁴ gruppert i tre hovudområde (jf tabellen på neste side). Dei ti prinsippa er utdjupa av Innovasjon Norge gjennom ei sjekkliste (jf kolonnen "eksempel" i tabellen på neste side) som blir presentert på følgjande måte på Innovasjon Norge sine heimesider⁵:

Hjelp til å vurdere bærekraft i ditt prosjekt. Vi krever at våre søkere redegjør for hvordan de omsøkte tiltakene vil påvirke bedriftens bærekraft. Derfor ber vi om at du vurderer ditt tiltaks positive og negative påvirkning ut ifra dette skjemaet.

Ved å ta føre seg det systemet Innovasjon Norge har utvikla, som er vist i tabellen på neste side, kan det verke som om perverteringa omtalt over har tatt endå eit skritt ved at det som gjeld den økologiske berekrafta er svekka ved at "klima" ikkje er med (jf tabellen under). Sjølv om utslepp av klimagassar i prinsippet er fanga opp av

³ http://en.wikipedia.org/wiki/File:Triple_Bottom_Line_graphic.jpg

⁴ <http://www.innovasjon Norge.no/Reiseliv/Finansiering/Baerekraftig-reiseliv/Prinsipper-for-et-baerekraftig-reiseliv/>

⁵ <http://www.innovasjon Norge.no/Reiseliv/Finansiering/Baerekraftig-reiseliv/Hjelp-til-a-vurdere-baerekraft-i-ditt-prosjekt/>

formuleringa under punkt 4 ("utslepp til luft" og "forbruk av knappe og ikkje fornybare ressurser"), er det likevel spesielt at den tematikken som har blitt så dominerande i berekraftdebatten – klimaproblematikken – ikkje er omtalt spesifikt i eit så omfattande kriteriesett. Slik konkretiseringa av berekraftig reiseliv framstår av tabellen under er det lagt mest vekt på det Elkington kalla den økonomiske og sosiale botnlina og minst vekt på det som Elkington først kalla berekraft botnlina (og som i tabellen under har fått nemninga "bevaring av natur, kultur og miljø"; i andre samanhengar kalla "økologisk berekraft"). Det er t.d. grunn til å stille spørsmål ved kva t.d. prinsipp (4) om jobb kvalitet for reiselivstilsette har å gjere med målet om ei berekraftig utvikling? Det er utan tvil viktig at tilsette i reiselivet har gode arbeidsvilkår, men det er vanskeleg å sjå relevansen av dette opp mot eit mål om å sikre ei rettvis fordeling av grunnleggjande behov globalt og over tid og oppretthalde naturen si bereevne. Den samla overgangen frå dei tre opphavlege dimensjonane i berekraftmålet, via dei to fasane av 3B-tilnærming (3BL → 3BU) og fram til Innovasjon Norge si definisjon av berekraftig reiseliv gjev difor grunn til å spissformulere eit spørsmålet om vi opererer med eit mål om "berekraftig reiseliv" eller "berre kraftig reiseliv"– der dei kontroversielle sidene ved berekraftmålet knytt til det å sikre verdas fattige behov og å redusere utslepp av klimagassar er tona ned eller fjerna heilt?

Tabell 5 Innovasjon Norge sine 10 prinsipp for berekraftig reiseliv⁶

Hovedområde	Prinsipp	Forklaring	Eksempel
Bevaring av natur, kultur og miljø	1. Kulturell rikdom	Respektere, videreutvikle og fremheve lokalsamfunnets historiske kulturarv, autentiske kultur, tradisjoner og særpreg.	• Bruk av historie og kultur i reiselivsprodukt • Autentiske og ekte opplevelser
	2. Landskapets fysiske og visuelle integritet	Bevare og videreutvikle landskapskvalitet, både for by og bygd, slik at landskapets fysiske og visuelle integritet ikke degraderes.	• Byggeskikk og terrengtilpassing
	3. Biologisk mangfold	Støtte bevaringen av naturområder, dyreliv og habitater, og minimere ødeleggelser av disse.	• Utbyggingssaker med store naturinngrep
	4. Rent miljø og ressurseffektivitet	Redusere reiselivsbedrifters og turistenes forurensning av luft, vann og land (inkludert støy), og redusere avfall og forbruk av knappe og ikke-fornybare ressurser.	• Ulike miljøtiltak som energisparing • Miljøvennlige transportløsninger • Miljøsertifisering av bedriften
Styrking av sosiale verdier	5. Lokal livskvalitet og sosiale verdier	Bevare og styrke livskvaliteten i lokalsamfunnet, inkludert sosiale strukturer, tilgang til ressurser, fasiliteter og fellesgoder for alle, samt unngå enhver form for sosial degradering og utnytting.	• Tiltak som skaper samhandling og gode strukturer lokalt • Reiselivsutvikling som tar hensyn til lokalsamfunnets behov
	6. Lokal kontroll og engasjement	Å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet og lokale interessenter mht, planlegging, beslutningstaking og utvikling av lokalt reiseliv.	• Lokalt samarbeid og samspill mellom reiseliv og andre næringer
	7. Jobbkvalitet for reiselivsansatte	Å styrke kvaliteten på reiselivsjobber (direkte og indirekte), inkludert lønnsnivå og arbeidsforhold uten diskriminering ut fra kjønn, rase, funksjonshemninger eller andre faktorer.	• Tiltak som sikrer gode arbeidsvilkår
	8. Gjestetilfredshet og trygghet; opplevelseskvalitet	Å sørge for trygge, tilfredsstillende og berikende opplevelser for alle turister uavhengig av kjønn, rase, funksjonshemninger eller andre faktorer.	• Å sikre høy kvalitet på opplevelsene • Kunnskap om gjestene og deres behov.
Økonomiske levedyktighet	9. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskapning	Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsdestinasjoner i et langsiktig perspektiv, gjennom å maksimere reiselivets verdiskapning i lokalsamfunnet, inkludert hva turistene legger igjen av verdier lokalt.	• Tiltak som sikrer at inntekter fra reiselivet forblir der de skapes
	10. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter	Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsbedrifter i et langsiktig perspektiv.	• Tiltak som sikrer god drift av bedriften

Prinsippa vist i tabellen over er tatt i bruk i prosjektet "Berekraftige pilotdestinasjoner" som omfatter Vega, Trysil, Røros og Lærdal⁷. Det føreligg ikkje noko dokumentasjon frå prosjektet så langt ut over en kort omtale på heimesidene til Innovasjon Norge. Pilotprosjektet er venta avslutta i 2013.

⁶ <http://www.innovasjon Norge.no/CorePageSimple/torstein-testing/cutout/reiselivrest/Barekraftig-reiseliv-i-teori-og-praksis/Prinsipper-for-et-barekraftig-reiseliv/?layout=small>

⁷ <http://www.innovasjon Norge.no/Reiseliv/Finansiering/Barekraftig-reiseliv/Barekraftige-pilotdestinasjoner/>

Regjeringa si reiselivsstrategi: Trippel botnline eller trippel berekraft?

I april 2012 la regjeringa ved handelsminister Trond Giske fram regjeringa sin nye reiselivsstrategi, Destinasjon Norge (førre strategidokument er frå 2007). Under avsnittet om mål i den nye strategien for reiselivspolitikken heiter det at målet om berekraft styrkast i den nye strategien ved at berekraft er eit overordna premiss for ny strategi for reiselivspolitik. Berekraft definerast som "miljø, sosialt ansvar og økonomisk lønnsomhet som alle må være oppfylt for at reiselivet skal være bærekraftig". Konkret er dette formulert som:

I regjeringens tidligere nasjonale strategi for reiselivsnæringen, Verdifulle opplevelser, er utvikling av Norge som et bærekraftig reisemål ett av tre hovedmål. Denne ambisjonen styrkes nå ytterligere ved å gjøre bærekraft til en overordnet premiss i ny strategi for reiselivet. Det betyr at utvikling av Norge som et bærekraftig reisemål settes som en forutsetning for regjeringens næringspolitikk overfor reiselivsnæringen. Bærekraftig reiseliv innebærer at utviklingen av næringen skal legge til rette for levedyktige lokalsamfunn, gode og stabile arbeidsplasser og økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter, samtidig som miljøperspektivet ivaretas. Reiselivsnæringen må ta medansvar for å ivareta vår natur og vårt kulturlandskap for kommende generasjoner, og tilstrebe lave utslipp av klimagasser og avfall fra sin aktivitet. Regjeringen bygger sin forståelse av begrepet bærekraftig reiseliv på tre likeverdige aspekter, enkelt beskrevet med miljø, sosialt ansvar og økonomisk lønnsomhet som alle må være oppfylt for at reiselivet skal være bærekraftig (...) Bærekraft som premiss skal bety at hensynet til en bærekraftig utvikling av norsk reiselivsnæring styrer beslutninger og integreres tydelig i alle innsatsområder. Dette går også igjen i de konkrete tiltakene det redigjøres for senere i denne strategien. (side 24-25).

Strategien viser vidare til at ein må finne gode indikatorar på kva som kjenneteiknar eit bærekraftig reisemål, slik at vi kan si noe om "hvorvidt utviklingen går i riktig retning". Det er vist til at Innovasjon Norge har ansvar for dette gjennom prosjektet Bærekraftig reiseliv 2015. Berekraft er konkretisert i reiselivsstrategien av 2012 under avsnittet om kvalitetssikring og kvalitetsheving. Der er premissen om berekraft konkretiserast i form av merke- og sertifiseringsordninger i bedriftene. Konkret er dette formulert til:

Bærekraftig utvikling av Norge som reisemål er en premiss for regjeringens satsing på reiselivsnæringen. Derfor vil regjeringen satse på økt omfang av merke og sertifiseringsordninger som stimulerer bedriftene til en bærekraftig utvikling og samtidig forteller kundene – de tilreisende – at Norge er et reisemål som tar bærekraft på alvor (side 69).

Trass i at planen konkretiserar lite kva berekraftpremissen skal medføre for styringsgrep kan planen lesast som at den er påverka av berekraftdebatten. Dette fordi tidlegare vektlegging av auke i turistvolum er nesten fråverande. Dei tre måla for reiselivspolitikken er:

- Auka verdiskaping og produktivitet
- Fleire heilårsarbeidsplassar og meir solide bedrifter, særleg i distrikta
- Fleire unike og kvalitativt gode opplevingar

På den andre sida finn ein lite att av dei dilemma som reiselivet møter i form av klimagassutslipp av sjølve reisa. Regjeringa sin førre reiselivsstrategi frå 2007 omtalte klimautslippa frå transporten ved m.a. å vise til European Environment Agency's (EEA) rapport "Europe's Environment. The fourth assessment" kor det heitar at reiselivet er mellom dei viktigaste sektorane som fører til endring i klima og biologisk mangfald og til stort press på areala i kyst og fjellområder. I strategien frå 2007 heitar det at:

Transport er en av de viktigste miljøutfordringene for mange deler av reiselivet. Å ta i bruk mindre energikrevende transportformer som gir mindre utslipp vil være en hovedutfordring på lengre sikt. Reiselivet må bidra til at Norges ambisiøse målsetninger om å redusere utslipp av klimagasser nås. Regjeringen oppfordrer reiselivsnæringen til å bli en bevisst etterspørter av klimavennlige transportløsninger. (NHD, 2007 side 31)

Strategien viser vidare til at:

Det arbeides også for at klimagassutslipp fra internasjonal skips- og luftfart skal inkluderes i bindende utslippsforpliktelser under Klimakonvensjonen og i et globalt kvotemarked slik at sektorene selv bærer kostnadene ved sine klimagassutslipp.

Slike analyser, ambisjonar og retningslinjer er fråverande i den nye reiselivsstrategien. Sjølv om "klima"er (så vidt) omtalt i den siste reiselivsstrategien, og slik set styrkar den økologiske berekraftdimensjonen i høve det Innovasjon Norge gjer i sine 10 berekraftprisnipp, er det likevel klart at utviklinga frå den førre (frå 2007) til den nye reiselivsstrategien frå 2012 føyer seg inn i det biletet vi har omtalt over, om overgangen frå 3BL til 3BU forståing av berekraftomgrepet og –målet.

Reiselivsplan for Sogn og Fjordane: også fokus på dei kontroversielle berekraftutfordringane

Sogn og Fjordane fylkeskommune sin reiselivsplan (2010-2025) har tre hovudmål: (1) Auke verdiskaping, (2) auke i tal gjestedøgn, og (3) eit meir berekraftig reiseliv. I følgje planen er dei viktige måla mål éin og tre. Planen peiker på at mål to skal forståast som ein strategi for å nå mål éin og tre. Det er ikkje gjort nokon rangering mellom dei to overordna måla, så det betyr at auka verdiskaping ikkje er prioritert høgare enn berekraft.

Det er sett konkrete mål for auke i verdiskapinga i hotell- og restaurantbransjen, men det er ikkje gjort for dei andre bransjane. Derimot er målet om auke i tal gjestedøgn konkretisert til ein auke på 3% kvart år til 2,3 millionar gjestedøgn innan 2025. Grunnen til val av gjestedøgn som målekriterium er m.a. at det finst god statistikk for dette, men "Gjestedøgn skal kombinerast med parameter for verdiskaping og berekraft, for å gi eit meir komplett bilde av utviklinga", heiter det i planen (s 16). Delmåla for gjestedøgn er knytt til auka turisme året rundt og større auke i norske turistar (+4%/år) enn i utanlandske turistar (+2%/år). Det siste er m.a. sett ut frå at "Transport av norske turistar til Sogn og Fjordane er mindre skadeleg for klima enn transport av utanlandske, generelt sett" (side 18).

At berekraft er eit hovudmål kjem også fram ved at målet har farga fleira av strategiområda. At berekraftomsynet har fått ein slik rolle ser vi tydeleg i strategiområdet marknadskommunikasjon der ein vil rekruttere meir kortreiset turistar og færre langreiste. Der heiter det at ein legg opp til å: "Velje og prioritere lønsame og berekraftige marknadssegment og kundar". Det vil seie segment med høgt forbruk per person per døgn, lang opphaldstid, miljøvennleg transportmåte, kort reiseavstand og høg berekraftig åtferd på reisa og i reisemålet (side 30).

På strategiområdet produktutvikling er suksesskriterium og tiltak i stor grad i samsvar med tiltak for å utvikle eit meir berekraftig reiseliv fordi området er dominert av natur- og miljøvennlege aktivitetar i og med lokal kultur. Eit mogleg unntak kan vere produkta "Rundreiser" med tilrettelegging for ulike typar rundreiser så som "Norway in a Nutshell". 50 % av turistane som besøkar Flåm oppheld seg der mindre enn tre timar. Det har skjedd ei viss forbetring i profilering av tilbodet ved at ein no tilrår å bruke meir enn ein dag på reisa (sjå

www.norwaynutshell.com):

The tour is available all year and can be completed in a day. However, we recommend you to make overnight stops along the route to enjoy the beautiful scenery or do an activity as kayaking, walking or fjordsafari.

I den grad rundreiser fører til redusert gjennomsnittleg opphaldstid er det problematisk ut frå målet om berekraft. Berekraft er også integrert på andre strategiområde i reiselivsplanen. På området infrastrukturtiltak og fellestiltak heiter det soleis at (side 28):

Fylkes- og kommunepolitikarane bør legge langsiktige føringar for samfunns- og lokalutvikling der ein inkluderer omsyn til konsekvensar og moglegheiter for reiselivet i saker om kraftutbygging, kraftnett, vegnett, oppdrettskonsesjonar og arealbruk, vindmølleparkar og anna næringsutvikling m.m.

I tabellen på neste side er berekraft si integrering i strategiområda oppsummert.

Planen viser til at det er vanskeleg å konkretisere målet om berekraft pga. mangel på tal for nosisasjonen. I strategiområde berekraft som gjeld alle strategiområde er målet formulert som:

Etablere ei lønsam reiselivsnæring som aukar trivsel i lokalsamfunna og som reduserar miljøbelastninga lokalt og globalt. Berekraftig forvaltning skal vera eitt av Sogn og Fjordane sine viktigaste konkurranseføremonar.

Suksesskriterium for auka berekraft er konkretisert til å følgje opp nasjonale og regionale mål, styrke bruk av kollektiv transport, kombinere bruk og vern, bruk av lokal arbeidskraft, teneste og råvarer, involvering av lokalbefolkninga i reiselivsutviklinga og aktiv kopling mellom reiselivsutvikling og lokalsamfunnsplanlegging.

Seks fokusområdet er identifisert og gir eit signal om korleis berekraftomgrepet er forstått:

- Geoturisme i form av lokal eigenart
- Lokalt miljø
- Globalt miljø
- Lokal verdiskaping
- Ressursgrunnlag for miljøbasert reiselivsutvikling
- Hyttebygging

Det siste punktet – om hyttebygging – blei lagt til gjennom den politiske handsaminga av planen, og då presisert på følgjande måte:

Programmet skal også ha søkelys på privat hyttebygging. Utfordringa er å få til auka privat hyttebygging, auka verdiskaping og fleire private gjestedøgn, samstundes som berekraftprofilen i fylket vert styrka.

Det sentrale i denne samanheng er at forståinga av berekraftmålet i reiselivsplanen for Sogn og Fjordane skil seg vesentleg frå den forståinga som kjem til uttrykk i regjeringa si siste reiselivsstrategi, Innovasjon Norge sine 10 berekraftprinsipp og "trippel berekraft" (3BU) forståinga av målet om ei berekraftig utvikling. Den forståinga som kjem til uttrykk i reiselivsplanen er meir i tråd med den opphavlege "trippel botnline" tilnærminga, ved at planen klart skil mellom tradisjonelle økonomiske omsyn i næringa og berekraftomsyn, og peiker på at desse to omsyna ikkje er del av ein samla berekraftmålsetting, men to ulike mål - som kan vere i konflikt med kvarandre - men som ein så langt råd ønskjer å sameine.

Bruken av berekraftomgrepet i reiselivsplanen i Sogn og Fjordane er likevel ikkje eintydig. I definisjonen er også lokal verdiskaping tatt med som eitt av fleire element (i tillegg til geoturisme, lokalt og globalt miljø og ressursgrunnlag) trass i at verdiskaping er eitt av to overordna mål. Å inkludere verdiskaping i berekraft omgrepet gjer omgrepet uklårt.

Reiselivsplanen i Sogn og Fjordane har også kome langt i å implementere berekraft i dei forskjellige satsingsområda, atskillig lengre enn den nasjonale reiselivsstrategien. Både i konkretisering av produktutvikling, infrastruktur og fellestiltak og ikkje minst marknadskommunikasjon er berekraftstrategiar og tiltak framført. Dette viser også at berekraft er forstått som eitt overordna mål, ikkje berre omtalt som det.

Tabell 6 Oppsummering av strategiar og tiltak for å integrere berekraft i strategiområda for reiselivsplanen i Sogn og Fjordane

Berekraftmålet sin innverknad på strategiområda	Mål, strategi, suksesskriterium
Samhandling	Mål om tettare kontakt mellom næringa, kunnskapsmiljø og offentleg sektor for berekraft
Berekraft	Mål om å skape lokal og global miljømessig berekraft samstundes sikre sosiokulturelle omsyn og lokal verdiskaping ved å: • følgje opp nasjonale og regionale mål • styrke bruk av kollektiv transport • kombinere bruk og vern • bruk av lokale innsatsfaktorar • lokal deltaking i reiselivsutviklinga • kopling reiselivsutvikling og lokalsamfunnsplanlegging
Produktutvikling	Differensieringsstrategi for utvikling av kvalitet, natur- og miljøtilpassa produkt og tenester.
Verkemiddelbruk og private investeringar.	Berekraft lite synleg i strategiområdet
Infrastruktur og fellestiltak.	Strategiar/Suksesskriterium: • Politikken bør legge langsiktige føringar for samfunns- og lokalutvikling der ein inkluderer omsyn til konsekvensar og moglegheiter for reiselivet for ulike utbyggingstiltak • Meir aktiv bruk av rutekjøp • Styrka samhandling for kollektivtransport • Etablere system for fellesgodeutvikling.
Marknadskommunikasjon	Prioritere lønsame og berekraftige marknadssegment og kundar som t.d. "slow"segmentet (lang opphaldstid, miljøvennleg transportmåte, kort reiseavstand etc.)
Kunnskap og kompetanse,	Mål om auka kunnskap og kompetanse for å styrke berekraft.

Delproblemstilling 1: Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar miljøbelastninga for ulike turistar?

Innleiing

Den første delproblemstillinga for forprosjektet gjeld å kartlegge utslepp frå reiselivsnæringa. Hovudføremålet med delprosjektet er å vise korleis eit utsleppsrekneskap *kan* sjå ut. I dette ligg at vi skal:

- Definere systemgrensene
- Avklare metoden for utrekning av utslepp
- Avklare eksisterande datagrunnlag
- Vise eventuelt trong for innhenting av nytt datagrunnlag

Når dette er avklart vil vi – så langt ressursane i prosjektet tillet det – gjerne nokre avgrensa utrekningar som illustrerar korleis eit slikt rekneskap kan sjå ut.

Systemavgrensing

Utrekningane er avgrensa til utøving av reiseliv som næring i Sogn og Fjordane. Det vert såleis *ikkje* gjort utrekningar for det reiselivstenester og -produkt som innbyggjarane i Sogn og Fjordane sjølv forbruker, der dette forbruket skjer utafor fylkesgrensene.

Med reiseliv meiner vi både fritids-, ferie og yrkesreiser. Vidare vil vi ta med reiser både med og utan overnatting. Vi vil også inkludere lågkommersielle formar for reiseliv for på den måten å inkludere vandreturisme, t.d. knytt til DNT sitt rutenett i fylket.

Vi vil rekne ut *energibruk* og *utslepp av drivhusgassar*. Vi legg til grunn ein todelt måte å rekne ut energibruken og utslepp: Den *direkte* energibruken og utslepp som skjer lokalt knytt til produksjon av reiselivstenester (t.d. energibruk knytt til drift av reiselivsbygg i fylket) og den *indirekte* energibruken og utslepp knytt til forbruk av reiselivstenester utafor fylkets grenser (t.d. flyreise til og frå fylket) og knytt til forbruk av innsatsfaktorar for produksjon av dei same reiselivstenestene (t.d. energibruk som skjuler seg bak den maten som vert servert på serveringsstader i fylket).

Vi har vidare gått eitt steg vidare frå eit reint utsleppsrekneskap og sett på om det er mogeleg å få fram tal for *lokal verdiskaping* for dei same aktivitetane, dette for å kunne gje grunnlag for å prioritere dei formane for reiseliv som gjev minst utslepp og høgast lokal verdiskaping.

Vi vil utforme rekneskapen til å kunne omfatte følgjande aktivitetar:

- Reise til/frå fylket
- Reise innan fylket
- Overnatting
- Servering
- Opplevingar

Når utsleppsrekneskapet for reiselivet vert sett opp, vert det normalt fordelt på postane vist over, og så igjen fordelt på underaktivitetar – t.d. for reisedelen fordelt på ulike transportformer (utslepp frå fly, personbil osv), evt vist som utsleppsintensitet (t.d. vist som utslepp per personkilometer for reiselivstransport).

I dette prosjektet har vi prøvd oss på ei noko annleis tilnærming, der vi har ønskt å samanlikne utslepp frå "heim-til-heim"; dvs utslepp frå turisten reiser frå heimen og kjem tilbake igjen – og i mellomtida har hatt hovuddelen av si oppleving i Sogn og Fjordane. Poenget med ei slik avgrensing av eininga vi målar utslepp frå er todelt: Det kan gje meir rimeleg samanlikningsgrunnlag, der poenget er å samanlikne likt med likt og unngå å samanlikne likt og ulikt (det kan t.d. vere mindre interessant å samanlikne utslepp frå det å transportere ein cruiseturist 1 km med det å ta fly 1 km; det første inkluderar servering, overnatting og opplevingar medan det siste i dei fleste tilfeller omfattar berre sjølve transporten). Det andre poenget er at denne inndelinga kan gje eit meir realistisk grunnlag for styring av reiselivet i meir berekraftig retning (skal ein t.d. i Flåm velje mellom ei satsing på sykkel- eller cruiseturisme må ein sjå på heile "pakken" innreise-Flåmsbana-overnatting-sykkel-lokal oppleving opp mot cruisebåt og den lokale opplevinga som vert tilbydd cruiseturistane).

Avgrensning av typiske turisttypar

Vi ønska i prosjektet å få fram kva typar turisttypar som er typiske i Sogn og Fjordane; dvs dei ferieformene vi har mest av og korleis dei er sett saman med tanke på følgjande element:

- Kven som reiser (familieform, alderssegment, inntektsgruppe, utdanning).
- Kvar turistane kjem frå (nasjonalitet).
- Korleis dei kjem til fylket (transportform).
- Korleis dei bur mens dei er i fylket (overnattingsstad).
- Kva dei gjer i fylket (type oppleving).
- Kor lenge dei oppheld seg i fylket (overnattingsdøgn).

I dialog med medlemmane i Berekraftgruppa gjer vi framlegg om følgjande avgrensning av typiske turisttypar for Sogn og Fjordane:

Type 1. Utanlandsk (Europa?) rundreiseturist med eigen bil

Kjem frå ein stad i mellom- eller Nord-Europa inn med båt Kiel/Danmark - Oslo. Har 14 dagars rundtur. Oppheld seg 4-5 dagar i Sogn og Fjordane, på to hotell. Reiseavstand 150-250 km på reisedagar, og under opphaldet køyrer turisten i gjennomsnitt. 50 km per dag (turar til lokale attraksjonar m.m., enten til fots eller bil). Ofte par 40 år + med halvpensjon inkludert, men kjøper lunsj under vegs når dei er i bil, eller har nistepakke når dei går fjellturar.

Type 2. Bussturisten - frå Sør-Europa

Kjem inn med fly til Norge. Køyrer eigne bussar rundt i Norge 7-10 dagar. Bor 1 natt på kvar stad. Sein ankomst/middag. Tidlig avreise. Store reiseavstandar. Skal kanskje heilt til Nordkapp?

Type 3. Asiatisk bussturist

Kjem med fly til København/Skandinavia. Skal oppleve Oslo og Bergen (i tillegg til København og Stockholm), og Norway in a nutshell. 1 natt, kanskje 2 i Bergen. Er så vidt innom Flåm/Lærdal på vegen mellom Oslo og Bergen.

Type 4. Norske familie på bilrundtur

Ofte frå Østlandet. Skal køyre til Trondheim via Bergen og fjordane. Har 3-5 overnattingar på turen, men aldri fleire netter på ein stad. Køyrer den andre vegen på Austlandet.

Type 5. Fotturisten

Segmentet vert ofte karakterisert som folk i god form som ønskjer seg tilbake til naturen. Går på DNT sitt rutenett. Kan vere basebasert, eller dei går ein lenger tur med overnattingar på fleire DNT-hytter. Nokon sjølvstell, men minimum to med betre middag og service. Ofte par og vennepar. Totalt 3-5 dagar.

Desse inndelingane er eit utgangspunkt, og treng ei vidare presisering for at dei skal kunne vere gjenstand for konkrete utrekningar. I det vidare drøfter vi følgjande forhold som gjeld operasjonalisering av kategoriane over:

- Presisering av føresetnader om *turisttypane*: Handlar om storleikar, t.d. reisestrekningar i km med ulike transportmiddel, tal på overnattingar i Sogn og Fjordane, tal på måltid ved kommersiell servering og ved sjølvstell m.v. som må presiserast nærare for at det skal bli mogleg å rekne på miljøbelastningar og lokal verdiskaping frå dei fem turisttypane.
- *Energibruks- og utsleppsfaktorar*: Handlar om datagrunnlag for å avgjera kor stor energibruk og kor store klimagassutslepp som blir genererte når t.d. reisestrekning og transportmiddel, tal overnattingar og overnattingsmåte osb. er gitt jfr. avsnitt 2.
- Lokal *verdiskaping*: Handlar dels om kva som bør definerast som "lokal verdiskaping", og dels om datagrunnlag for å avgjera kor stor den lokale verdiskapinga knytt til overnatting, servering, transport, varehandel og opplevingar/attraksjonar kan vera for dei ulike turisttypane.
- Korleis kan ein måle *utviklinga i tilhøvet mellom miljøbelastning og lokal verdiskaping*? Vil ein påverke reiselivet slik at det kjem fleire turistar av dei typane som gir lita miljøbelastning i høve til verdiskapinga, bør ein kunna måle om så faktisk skjer. Statistikk og andre overordna kjelder vil kunna gi indikasjonar om det, men periodiske spørjeundersøkingar mellom turistane vil kunna gi svært verdfull tilleggsmasjon.

Andre turisttypar

Til slutt kan det vere grunn til å inkludere cruisturisme som ein eigen kategori. Her er det store utfordringar når det gjelde datagrunnlag. Det er vanskeleg å få pålitelege tal når det gjeld forbruk av drivstoff for dei båtane som faktisk vitjar fylket, og det eksisterar ingen pålitelege tal når det gjeld den faktiske lokale verdiskapinga frå cruiseturistar.

I vedlegg 8 gjer vi nokre presiseringane og avklaringane av dei ulike turisttypane omtalt over.

Energibruks- og utsleppsfaktorar

Det førre kapittelet handla om å presisere føresetnadene om reiseavstandar, reisemiddel, overnattings- og serveringsformer mm. for dei ulike turisttypene. Under har vi så tatt det neste steget – for å avgjera kor stor energibruk og kor store klimagassutslepp denne aktiviteten utløyser – å etablere faktorar for *spesifikk energibruk og spesifikke klimagassutslepp*. Det vil t.d. seia kor stor energibruk ein søreuropeisk bussturist utløyser for kvar kilometer av flyturen til Skandinavia, kor stor energibruk ein europeisk bubilturist utløyser per km, og kor stor energibruk begge utløyser per overnatting, høvesvis på hotell og på campingplass.

Dei viktigaste områda der det trengst spesifikke energibruks-/utsleppsfaktorar er viste i tabellen nedanfor. Dei ulike faktorane er omtala berre éin gong kvar sjølv om dei trengst for fleire turisttypar. T.d. trengst data for utslepp per km frå turbuss både under turisttype 2 og type 3, men dette er vist berre under type 2. Det er ingen grunn til å tru at ein turbuss som køyrer i Noreg med asiatiske turistar har nemnande forskjellige utslepp frå ein som køyrer med søreuropeiske turistar.

Tabell 7 Kunnskapsbehov vedrørande *spesifikk energibruk og spesifikke klimagassutslepp*

Turisttype og type forbruk	Energibruks- og utsleppsdata trengst for	Merknader
<i>Type 1: Europeisk bilturist (a, b og c)</i>		
Transport	Energibruk/utslepp frå bubil, per km	Tal må skaffast. Bubilar er førebels fritatt både i EU og Noreg frå krav om å dokumentere utslepp per km.
Transport	Energibruk/utslepp frå personbil, mellemeuropeisk, per km	Tal for ca. gjennomsnitt av energibruk/utslepp per km t.d. i den tyske bilparken er lett tilgjengelege
Transport	Energibruk/utslepp frå Nordsjøferje, per pkm	Tal finst i tidlegare VF-studie. Meir presise tal for strekninga Kiel-Oslo må evt. skaffast frå selskapet
Transport	Energibruk/utslepp frå ferje innan fylket per pkm	SSB har generiske tal for bilferjer. Fjord1 kan evt. spørjast om meir spesifikke tal.
Overnatting	Energibruk/utslepp frå campingplass, per overnatting (ideelt sett splitta mellom bubil- og hyttegjester)	Tal må eventuelt skaffast frå bransjen eller ved intervju.
Overnatting	Energibruk/utslepp frå hotell, per overnatting	Estimat finst i VF-studie frå 2008. Bør oppdaterast og forberast om mogleg.
Servering	Energibruk/utslepp ved sjølvstell, per måltid	Berre grove anslag moglege
Servering	Energibruk/utslepp frå servering på hotell/serveringsstad, per måltid	Har tidlegare vore vanskeleg å finne data for energibruk ved servering på hotell. For separate restaurantbedrifter finst eit grovt anslag i tidlegare VF-studie.
Opplevingar	Teoretisk: Energibruk/utslepp frå besøk ved betalte attraksjonar, per besøk.	Statistikk finst ikkje, og attraksjonane er så forskjellige at få generaliseringar er moglege. Dette kan truleg best gjerast ved intervjuundersøking som minst omfattar dei ca. 20 mest vitja betalte attraksjonane i fylket.
<i>Type 2: Bussturist frå Sør-Europa</i>		
Transport	Energibruk/utslepp ved flyreise mellomdistanse (Roma-Oslo 2047 km) per pkm	Generiske data finst, men bør oppdaterast.
Transport	Energibruk/utslepp ved tilslutning per tog (?), italienske tilhøve, per pkm	Om ikkje spesifikke tal finst gjer vi ingen stor feil ved å bruke generiske tal for el-tog + italiensk kraftmiks.
Transport	Energibruk/utslepp frå turbuss, per pkm	Tal finst i tidlegare VF-studie
<i>Type 3: Asiatisk bussturist</i>		
Transport	Energibruk/utslepp frå flyreise langdistanse (Tokyo - Kbh 8734 km) per pkm	Generiske data finst, men bør oppdaterast.
Transport	Energibruk/utslepp frå tilslutning per tog (?), japanske tilhøve, per pkm	Om ikkje spesifikke tal finst gjer vi ingen stor feil ved å bruke generiske tal for el-tog + japansk kraftmiks.
<i>Type 4: Norsk familie på bilrundtur</i>		
Transport	Energibruk/utslepp frå personbil, norsk, per km	Data finst
<i>Type 5: Fotturist</i>		
Transport	Energibruk/utslepp frå ekspressbuss, per pkm (dersom ein vel dette som hovudtransportmiddel)	Data finst
Overnatting	Energibruk/utslepp frå DNT-hytte, per overnatting	Må anten koma frå data i DNT har eller frå intervju med hyttestyrarar i fylket.
Servering	Energibruk/utslepp ved servering i DNT-hytte, per måltid	Lite truleg at energibruk til serveringsaktiviteten her let seg skilje ut frå overnatting, anna enn ved skjønsmessig deling.

Det må knytast nokre merknader til tabellen over.

Det er diskutabelt kva som bør reknast med av miljøbelastningar frå *servering*. Ein kan leggje til grunn at om folk hadde halde seg heime i staden for å vitja Sogn og Fjordane, så hadde dei ete like mange måltid der heime. I så

fall kan ein òg seia at det berre er den eventuelle *differansen* mellom miljøbelastninga frå maten heime og den frå maten på reisa som bør skrivast på turismens konto. Denne differansen kan igjen ha to komponentar:

- *produksjon* av matvarene ein et på serveringsstad i Sogn og Fjordane, kan ha gitt større eller mindre utslepp enn matvarene ein elles hadde ete heime hadde gitt
- *tillaginga* av maten på serveringsstad i Sogn og Fjordane (+ oppbevaring av maten før tillaging, oppvask etter måltidet osv.) kan ha gitt større eller mindre utslepp enn oppbevaring og tillaging av maten til alternativt måltid i heimen + oppvask etter dette måltidet hadde gitt.

Reknestykke over kor vidt ingrediensane i dei måltida som blir serverte på hotell, kafé eller DNT-hytte i Sogn og Fjordane, eller som blir laga til av campingturistar, er meir eller mindre utsleppsintensive enn dei turistar frå ulike land hadde laga til heime, vil likevel ha så tynt grunnlag at dei blir lite anna enn spekulering. Det er *kanskje* mogleg å seia noko om skilnader i *energibruk til matlaginga* ved dei ulike alternativa, sjølv om det blir omtrentlege tal. Det føreset at noko fleire haldepunkt har vorte eller kan gjerast tilgjengelege enn dei vi greidde å finne då Vestlandsforskning var innom liknande problematikk i to omfattande studiar frå 2007 og 2009.

For *overnatting* er det delvis same prinsipielle spørsmål gjer seg gjeldande som ved servering. Om folk ikkje hadde budd på hotell eller campingplass i Sogn og Fjordane så kunne dei ha brukt ein del energi i eigen heim. Dette er likevel meir komplisert enn poenget om at folk hadde ete mat også om dei var heime. Det er nemleg ikkje sikkert at alle energikrevjande apparat i heimen er slått av medan folk er på tur. Det er til dømes svært lite truleg at fryseboksen er kopla ut. Dersom berre ein del av hushaldet er på tur så er det slett ikkje sikkert at energibruken i heimen er redusert. Fordi den eventuelle reduksjonen i energibruk i heimen er såpass uviss, er det ryddigaste i dette tilfellet i alle fall å sjå bort frå han, og fokusere berre på skilnadene i energibruk mellom dei ulike overnattingsmåtane på reisa. Det vil seia at all energibruk ved overnattingsbedrifter blir skrive på turismens konto.

Varehandel er ikkje nemnd i tabellen over. Varekjøpa (utanom mat) kan vera svært forskjellige for personar innanfor kvar av dei fem turisttypene. Liksom for servering og kjøp av mat, kan det hevdast at andre varekjøp i Sogn og Fjordane kjem i staden for kjøp som turistane elles hadde gjort heime, og såleis ikkje treng føre til ekstra miljøbelastning. På den andre sida vil kjøp av utprega suvenirar i dei fleste tilfelle vere eit klart "ekstraprodukt". På den andre sida utløyser denne typen innkjøp truleg ein så liten energimengd at vi ikkje gjer ein stor feil om vi utelet dette i vårt energirekneskap.

Lokal verdiskaping

Kva meiner vi med lokal verdiskaping?

Tre omgrep er sentrale ved vurdering av lokal verdiskaping: Omsetnad, produksjonsverdi og bearbeidingsverdi. Statistisk sentralbyrå definerar desse omgrepa på følgjande måte⁸:

- *Omsetning* er foretakets driftsinntekter, fratrucket både offentlige tilskot og gevinst ved salg av anleggsmidlar.
- *Produksjonsverdi* er omsetningen i en periode, pluss endring i varelager, samt investeringer tatt i bruk i perioden.
- *Bearbeidingsverdi* er produksjonsverdi minus kjøp av varer og tjenester (som ikke er kjøpt inn for direkte videresal), korrigert for tilskot og avgifter (ikkje mva.).

Med verdiskapinga i ei bedrift er det vanleg å forstå bruttoproduktet eller det tilnærma like omgrepet bearbeidingsverdien. Det vil seia den delen av driftsinntektene *som blir att*, anten som løn til tilsette eller som overskot til eigarane. Brutttoproduktet og bearbeidingsverdien i ei bedrift vil vera mindre enn omsetnaden, også når omsetnaden blir rekna netto for moms. Ein del av omsetnaden blir nemleg ikkje att som bearbeidingsverdi, men går med til vareinnsats – innkjøp av varer og tenester som trengst til drifta.

Omsetnaden – netto for statlege avgifter og subsidie – er for dei fleste bedriftene lik eller så godt som lik (brutto-)produksjonsverdien. Begge desse storleikane er vanlegvis monaleg større enn bearbeidingsverdien, som er det rettaste målet på den økonomiske verdiskapinga i ei bedrift.

I dei fleste studiane som er gjort av økonomiske effektar og ringverknader av turisme i norske regionar, spesielt av Transportøkonomisk institutt, har fokus likevel vore på produksjonsverdien. Det gir altså generelt sett høgare tal enn den eigentlege verdiskapinga. I tillegg kjem at det er ikkje heile produksjonsverdien ved bedrifter i Sogn og Fjordane som vert att i fylket. Mykje går med til kjøp av varer og tenester frå andre fylke eller frå utlandet.

⁸ <http://www.ssb.no/industri/>

Gitt at det er verdiskaping vi ønskjer å måle, kan det stillast nokre ytterlegare spørsmål om kva som utgjer *lokal* verdiskaping. Dersom eigarane til ei bedrift høyrer til utanfor fylket, kan ein diskutere om overskotet dei mottar høyrer til "lokal" verdiskaping (lønskostnadane vil likevel gjera det). Om ein ønskjer å halde utbytte til eigarar utanfor fylket utanom omgrepet "lokal verdiskaping", er det delvis mogleg. Eigarskapstilhøva til dei reiselivsføretaka som er organiserte som AS kan i prinsippet kartleggjast, og det er kanskje ein rimeleg hypotese at de fleste som ikkje er AS både er mindre og har lokale eigarar. Likevel er det tvilsamt om verdien av ei slik kartlegging vil forsvare arbeidet. Dels kan det vera vanskeleg å relatere data på føretaksnivå til forbruk hos ulike turisttypar, og dels er det slik i dei fleste av dei større reiselivsføretaka at lønskostnader, ikkje godtgjering til eigarane, utgjer det meste av verdiskapinga. For hotell i Sogn og Fjordane stod t.d. lønskostnadane i 2010 for 84,2 % av bearbeidingsverdien⁹. Kor mykje av dei resterande 15,8 % som hamna hos eigarar utanfor fylket kan vera eit interessant spørsmål, men endrar ikkje på det at det aller meste vart verande hos lønstakarar i fylket.

Samtidig kan reiselivsbedrifter bidra med *meir enn* bearbeidingsverdien til lokal verdiskaping. Dersom eit hotell t.d. kjøper inn mat frå produsentar i fylket, eller rekneskapstenester frå eit byrå i fylket, eller straum frå eit lokalt kraftlag, *representerer ein del av vareinnsatsen også lokal verdiskaping*. Kjem maten frå utlandet via en grossist i Oslo, blir rekneskapen gjort i Bergen og straumen kjøpt av eit selskap utanfor fylket, gir det derimot ikkje bidrag til lokal verdiskaping. Heller ikkje alt som blir kjøpt av lokale leverandørar representerer lokal verdiskaping. Ein del av inntekta til bonden går til å kjøpe driftsmiddel utanfor fylket og ein del av verdiskapinga til rekneskapsbyrået går til kjøp av datamaskiner som ikkje blir laga i Sogn og Fjordane.

Slike tilhøve som vist over gjer at det trengst inngåande gransking for å avgjera akkurat kor stor lokal verdiskaping ei verksemd eller ei samla næring genererer. Spørsmålet om lokale underleveransar til reiselivsbedrifter – og andre bedrifter som sel direkte til turistar – er inkludert i analysar av turismens økonomiske verknader som er gjorde av Transportøkonomisk institutt for fleire fylke (og for Indre Nordfjord, men ikkje for heile Sogn og Fjordane). Likevel gir dei ikkje eigentleg svar på kva for *verdiskaping* turismen utløyser lokalt. I desse analysane er ikkje leveransar frå utanfor fylka trekte ifrå – korkje frå produksjonsverdien til bedrifter som sel direkte til turistar, eller frå den til underleverandørane. Dei indirekte effektane som blir rekna med i ein del av desse studiane inkluderer elles også private kjøp av lokale varer og tenester som tilsette og eigarar i reiselivsnæringane mm. gjer for pengane dei tener på turismen.

Mellom dei økonomiske effektane av turisme i Indre Nordfjord rekna Farstad og Dybedal (2010) ikkje berre med underleveransar til reiselivsbedriftene frå lokale leverandørar, men også *den lokale produksjonsverdien som vart utløyst når tilsette og eigarar brukte inntektene sine på varer og tenester lokalt*. Begge delane er inkluderte i ein multiplikator på 1,25 som Farstad og Dybedal (2010) nytta for den økonomiske effekten av reiseliv i Indre Nordfjord. Det vil seia at for kvar krone i produksjonsverdi som vart utløyst i bedrifter som selde direkte til turistar, rekna dei med at lokale underleveransar og lokalt forbruk av tilsette og eigarar til saman utløyste 25 øre i ytterlegare lokal produksjonsverdi. For heile Sogn og Fjordane skriv dei at det hadde vore rimeleg å rekne med ein multiplikator på 1,33. Det er likevel eit ope spørsmål om det er rett å rekne med sekundæreffekten av at tilsette og eigarar brukar ein del av inntekta si lokalt, eller om dette må kallast dobbeltteljing. Om ein vil rekne med denne faktoren, må det takast omsyn til at ikkje berre ein del av eigarane, men òg ein del av dei tilsette kan ha den *faste* bustaden sin utanfor fylket, og då truleg brukar mindre av løna i Sogn og Fjordane enn tilsette med fast bustad i fylket. Dersom ein vil fokusere på bearbeidingsverdi kan også den relevante multiplikatoren bli annleis enn om ein ser på produksjonsverdi. På den eine sida utgjer i prinsippet heile bearbeidingsverdien i bedrifter som sel direkte til turistar løn eller eigarinntekt, noko som trekkjer multiplikatoren opp. På den andre sida er det berre ein del av den lokale produksjonsverdien tilsette og eigarar utløyser gjennom forbruket sitt som også er lokal bearbeidingsverdi, noko som trekkjer ned att. Det er ikkje gitt at produktet av dei to faktorane blir akkurat 1.

Det å skaffe tilstrekkelege data om leveransane til bedrifter som sel til turistar i Sogn og Fjordane, om leveransane til deira leverandørar osb. til å kunna talfeste den lokale verdiskapinga turismen utløyser tilnærma presist, vil nok krevja større ressursar enn føremålet forsvavar. Det finst i så fall to alternativ. Det eine er å gjera som forfattarar ved Transportøkonomisk institutt har gjort i sine analysar, og fokusere på produksjonsverdi eller omsetnad hos dei som sel til turistar (eventuelt med ein multiplikator for å inkludere utløyst produksjonsverdi hos under leverandørar i fylket). Dette vil gi noko for høge tal, ettersom den delen av produksjonsverdien som går med til å betale leveransar frå *utanfor* fylket ikkje er trekt ifrå. Det andre alternativet er berre å rekne med bearbeidingsverdi i dei bedriftene som sel direkte til turistar. Det vil gi noko for låge tal, ettersom underleveransar frå andre bedrifter *innan* fylket ikkje er med.

⁹ SSB, Statistikkbanken, tabell 08030.

Estimering av lokal omsetnad/verdiskaping for ulike typar av turistar

Vårt mål er å kunna finne ut kor mykje lokal verdiskaping ulike turisttypar genererer. Då må ein uansett ta utgangspunkt i *omsetnaden* eller *produksjonsverdien* dei genererer for ulike typar bedrifter¹⁰. Vil ein setja verdiskaping lik *bearbeidingsverdi* i dei same bedriftene, må ein også ha forholdstal mellom omsetnad/produksjonsverdi og bearbeidingsverdi i dei respektive bransjane.

I alle fall følgjande typar bedrifter kan vera relevante ut frå gjennomgangen ovanfor:

1. Overnattingsbedrifter inkludert: 1a Hotell, 1b Campingplassar, 1c DNT-hyttar
2. Serveringsbedrifter
3. Kollektivtransportselskap
4. Bensinstasjonar og andre som krev betaling av privatbilistar (bompengar, parkering)
5. Butikkar inkludert 5a Daglegvarebutikkar, 5b Andre butikkar
6. Attraksjonar – ei ekstremt heterogen gruppe som kan omfatte alt frå arrangørar av brevandring til folkemuseum.

Dersom ein vil setja serleg fokus på bedrifter der lokal verdiskaping definert som bearbeidingsverdi utgjer ein høg prosent av omsetnaden kan ytterlegare differensiering vera nødvendig, t.d. ved at ein skil ut ein eigen kategori "Gardsbutikkar" under nr. 5. Det er nok likevel eit godt stykke fram før vi kan rekne godt på kor stor del av omsetnaden ved spesialiserte butikkar/serveringsstader som utgjer lokal verdiskaping, eller kor mykje ulike turisttypar spanderer på slike bedrifter.

Det er verdt å leggje merke til at det som er spesielle for varehandel er at ikkje heile omsetnaden, men berre bruttoavansen, er med i grunnlaget for å rekne produksjonsverdi. Med andre ord blir varer innkjøpte til vidareasal ikkje rekna som vareinnsats, men haldne utanfor produksjonsverdiomgrepet for denne næringa. Vareinnsats i varehandelen kan t.d. vera husleige, straum, bokføring og andre tenester samt rekvisita til drifta og kjem til frådrag frå avansen før ein sit att med bearbeidingsverdi.

Inndelinga ovanfor er elles ikkje ulik dei som er nytta av Farstad og Dybedal (2010¹¹) når dei har estimert den turismerelaterte omsetnaden, netto for mva., i Indre Nordfjord (Stryn og Hornindal) i 2009. Estimata deira omfattar også utgifter som dags- og gjennomreisande i området hadde, samt for dei som budde hos slekt og vener, i egne eller leigde hytter eller telt/bil/campingvogn utanfor campingplass. Desse er utelatne frå tabellen nedanfor.

Tabell 8 Omsetnad til overnattingsgjester med kommersiell overnatting i Indre Nordfjord, 2009

Reiselivstenester/-produkt	Turismerelatert omsetning, millionar kr eks. mva
Overnattingstenester	138
• Hotell, pensjonat m.v.	98
• Campingplassar, hyttegrender m.v.	40
Servering	85
Transport eksklusive drivstoff	ca. 40 ¹²
Varehandel inkludert drivstoff	41
Attraksjonar	25
Diverse andre tenester	11

Som ein ser stod overnatting og servering for den klårt største omsetnaden. Ser ein på produksjonsverdien blir dei endå viktigare, ettersom berre ca. 30 % av omsetnaden i varehandel utgjer produksjonsverdi. Det kunne tyde 12 millionar kr med utgangspunkt i tala ovanfor, men ein del av varehandelen gjeld eigentleg transport (kjøp av drivstoff), og for bensinstasjonar er produksjonsverdien ein endå mindre del av omsetnaden enn innan annan varehandel. Det kan vera at tala frå Indre Nordfjord gir eit grovt bilde av korleis forbruket til overnattingsgjester på ferie i Sogn og Fjordane fordelar seg. Tre atterhald må likevel nemnast. Det første er at metodane som er brukte for å rekne ut den turismerelaterte delen av omsetnaden innan servering, transport og varehandel i Indre Nordfjord er nokså grove, noko vi kjem att til nedanfor. Det andre er at det kan vera skilnad mellom omsetnaden som ferierende og yrkesreisande genererer. T.d. må ein rekne med at forbruket til attraksjonar er større mellom ferierende. Denne feilkjelda er likevel lita når det gjeld Indre Nordfjord ettersom dei aller fleste

¹⁰ I stort svarar omsetnaden til produksjonsverdi til marknadsprisar. Det er likevel vanleg å rekne produksjonsverdi til basisprisar, dvs. at ein korrigerer for mva. og andre avgifter (og eventuelle subsidier). For varehandel gjeld det særskilde tilhøvet at berre bruttoavansen blir rekna som produksjonsverdi, dvs. at kostnaden for innkjøp av varer til vidareasal ikkje blir rekna som vareinnsats, men halden utanfor produksjonsrekneskapen.

¹¹ <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2010/1077-2010/1077-2010-el.pdf>

¹² Det er ikkje mogleg å skilja ut den transportrelaterte omsetnaden som kommersielle overnattingsgjester utløyste heilt presist. I rapporten er gjort eit frådrag frå transportutgiftene for å dekkje kjøp både av drivstoff og av kioskarer m.v. på bensinstasjonar, som i staden høyrer til varehandel. Sjølv frådraget er derimot ikkje fordelt på grupper av reisande..

overnattingsgjestane der er ferierande (det visast av at 77 % av overnattingane skjer i månadene juni-august). Det tredje er at den turismerelaterte omsetnaden innan varehandel kan vera noko større mellom dei som vitjar kommunane med størst utval av butikkar, t.d. Førde, Florø eller Sogndal, enn i Indre Nordfjord. Dette endrar likevel knappast bildet vesentleg. Det er nok få "shoppingturistar" som legg turen til Sogn og Fjordane, utanom spesielt interesserte som t.d. skal til Fjærland for å handle bøker.

Tilhøve mellom omsetnad/produksjonsverdi og bearbeidingsverdi

Om ein vil setja lokal verdiskaping lik bearbeidingsverdien som blir utløyst i bedrifter som sel til turistane, må ein altså vita kor stor del av omsetnaden deira som er bearbeidingsverdi.

Både for hotell og for campingplassar/turisthytter i Sogn og Fjordane utgjorde bearbeidingsverdien i 2010 46 % av omsetnaden.¹³ Innan restaurantverksemd var delen 42 % (same kjelda). Om ikkje det er serleg grunn til å rekne med at nokon av turisttypene våre genererer meir eller mindre bearbeidingsverdi per krone dei betalar for overnatting eller servering, er det rimeleg å leggje desse prosenttala til grunn for alle turisttypene.

Innan landtransport i Sogn og Fjordane utgjorde bearbeidingsverdien i 2010 46 % av omsetnaden og innan sjøfart 50 %.¹⁴ Desse tala treng likevel ikkje vera representative for dei formene for land- og sjøtransport vi er mest opptatt av, nemleg buss- og ferjedrift. Dei viktige aktørane innanfor dei næringane i fylket er få og tala bør kunna finnast i offentlege rekneskap.

For varehandel – eller meir presist detaljhandel – gjev ikkje SSB fylkesvise tal for bearbeidingsverdi. På nasjonalt plan og for all detaljhandel under eitt utgjorde produksjonsverdien 31 % av omsetnaden i 2010.¹⁵

Bearbeidingsverdien utgjorde vel 13 % av omsetnaden både innan "butikkhandel med breitt vareutval" (som inkluderer vanlege daglegvarebutikker) og "butikkhandel med nærings- og nytingsmiddel i spesialforretningar" (som m.a. inkluderer Vinmonopolet). Når bearbeidingsverdien innan «butikkhandel med stort vareutval» utgjer 13 % av omsetnaden, tyder det at same bearbeidingsverdien utgjer vel 40 % av produksjonsverdien. Den siste prosenten er ikkje så ulik i andre næringar som er omtala.

Innanfor handel med drivstoff (ein viktig kategori når det gjeld turistforbruk) utgjorde bearbeidingsverdien berre 8,5 % av omsetnaden. Innan annan detaljhandel, dvs. butikkar spesialiserte på anna enn nærings- og nytingsmiddel, var bearbeidingsverdien 23 % av omsetnaden. Også desse skilnadene tyder at det vil vera ein fordel om ein kan skilja mellom turistforbruket ved bensinstasjonar, i daglegvarebutikker og i andre butikkar. Elles må ein nok rekne med at dei to førstnemnde står for det meste av salet til turistar i Sogn og Fjordane, og at løn og eigarinntekt dermed utgjer ein nokså liten del av turistanes varekjøp i fylket.

For den svært heterogene kategorien "attraksjonar" finst ingen statistikk, verken over omsetnad, produksjonsverdi eller bearbeidingsverdi. Estimater for omsetnad ved attraksjonar i Indre Nordfjord hos Farstad og Dybedal (2010) byggjer på rekneskapstal frå Føretaksregisteret for dei tilbydarane som er organiserte som AS og direkte spørsmål til ein del av dei andre. Ein må nok bruke same kombinasjonen av metodar, overfor dei største opplevingstilbydarane i fylket og eit vonleg representativt utval av andre, for å få fram økonomiske nøkkeltal for denne sektoren.

I vedlegg 9 har vi drøfta avklaringar og detaljar rundt det å rekne ut lokal verdiskaping for våre ulike turisttypar.

Ein alternativ måte å estimering av den lokale verdiskapinga frå turisme

Ei heilt anna tilnærming enn det som er gjort av Transportøkonomisk institutt er å nytte eit så langt lite brukt datamateriale som gjeld tal for elektronisk korthandel. Dette er altså data for all bruk av debet- og kredittkort i lokale terminalar. Delen korthandel er aukande, og tal frå 2012 tyder på at for nokre vare- og tenestegrupper, og då særleg matvarehandel, er kortdelen no så stor at slike data gjev ein god indikator på den samla omsetnaden innafor dei aktuelle varegruppene.

Det er i prinsippet mogeleg å hente ut data frå kvar einskild terminal. Det er difor mogeleg å skilje mellom typar verksemdar, jf tabellen under som er henta frå ei utgreiing gjort for Sogn og Fjordane fylkeskommune om ulike metodar for å vurdere dei forbruksrelaterte klimagassutsleppa. Utgreiinga vart gjort som del av arbeidet med å følgje opp Fylkesdelplan for energi og klima.

¹³ SSB, Statistikkbanken, tabell 08030.

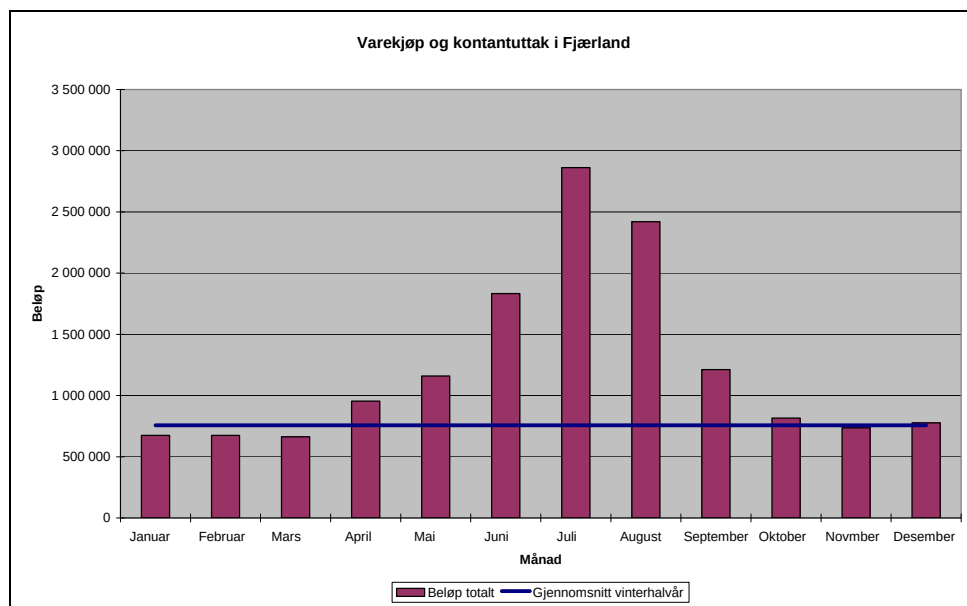
¹⁴ SSB, Statistikkbanken, tabell 08020.

¹⁵ SSB, Statistikkbanken, tabell 07921.

Tabell 9 Forbruk av varer og tenester i ulike grupper Sogn og Fjordane januar-november 2010, 1000 kr

Gruppe	Sum	Gruppe	Sum
Reparasjon	78	Transport	25 263
Postordre	946	Engroshandel	26 519
Konsulent	964	Foto	39 576
Fisk	1 313	Aviser, bøker	42 028
Kjøtt	1 329	Bygning	51 748
Kantine	1 417	Sko	63 708
Bank	1 990	Blomster, planter	69 011
Tenesteyting	2 319	Restaurant, pub, kafe	102 382
Utleie	2 814	Helse	110 598
Bygge- og anlegg	3 425	Kosmetikk, skjønnhetspleie	110 598
Detaljhandel	3 865	Overnatting	128 697
Administrasjon	5 296	Vin, brennevin	130 434
Undervisning	5 662	Underholdning	135 205
Data	7 666	Fritid	145 959
Produksjon	8 566	Uoppgitt	269 442
Veterinær	9 372	Motor	289 796
Eigedom	9 374	Klær	317 935
Landbruk	14 701	Butikkhandel	1 145 442
Frukt, grønt	16 932	Næring-nyttelse	2 124 959

Det er altså også mogleg å samanstille dette datamaterialet ut frå geografisk avgrensing. Under er vist døme på "prøveutrekningar" Vestlandsforskning gjorde i 2004 for Fjærland. Sidan den tid har nok delen som elektronisk betaling utgjør av samla faktisk omsetnad auka. Gitt at data vist i figuren under hadde omfatta all omsetnad (eller at vi visste delen og kunne ekstrapolere tala til å omfatte heile omsetnaden), kunne vi svært enkelt rekna ut den sannsynlege samla omsetnaden lokalt frå både direkte og indirekte reiselivsomsetnad. Om vi trekker frå eit overslag for lokal omsetnad (ut frå omsetnadstal for vinterhalvåret) gjev t.d. tala frå Fjærland grunnlag for eit overslag på 5,7 millionar kroner i årleg reiselivsomsetnad lokalt. Gitt at vi ikkje har hatt grunnlag til å gå inn i datamaterialet og gjort grundigare analysar må dette talet sjåast på som eit minimumsoverslag.



Figur 2 Eksempel på utrekning av lokal omsetnad frå reiselivet basert på statistikk over elektronisk betaling med eksempel Fjærland

Korleis kan ein måle utviklinga i tilhøvet mellom miljøbelastning og lokal verdiskaping?

Gitt at en har greidd å estimere miljøbelastning og lokal verdiskaping for kvar av turisttypene, og at desse til saman kan seiast å representere fleirtalet av dei ferierende turistane i Sogn og Fjordane, så vil utviklinga i dei relative tala på turistar som høyrer til dei ulike typene kunna gi ei peikepinn om kor vidt ferieturismen i Sogn og Fjordane blir meir eller meir eller mindre miljøbelastande i høve til den lokale verdiskapinga. Ønsker ein å

påverke utviklinga slik at delen turistar som gir lita miljøbelastning i høve til den lokale verdiskapinga aukar, er det ein fordel å kunna følgje med på om strategien lukkast.

Nokre indikasjonar på dette vil ein kunna få frå statistikken, som fortel korleis dei overnattande ved større og mindre bedrifter fordeler seg på nasjonalitetar og korleis dei fordeler seg mellom hotell/pensjonat, campingplassar og hyttegrender. Supplerer ein dette med spørsmål til representative utval av hotell om korleis gjestene har fordelt seg mellom bussgrupper og individuelt reisande, og med opplysingar frå DNT om overnattingar i hyttene deira, kan ein få ein noko betre indikasjon på korleis høvetala mellom typane 1-5 utviklar seg.

Likevel vil det vera ein klår fordel å supplere statistikk og opplysingar frå overnattingsstader med periodiske spørjeundersøkingar mellom turistane sjølv. Ettersom alle typane med mogleg unnatak for nr. 3 overnattar kommersielt innanfor fylket, kan slike undersøkingar tenkjast gjennomførde ved at spørjeskjema blir gitt til strukturerte utval av gjestene ved representative utval av overnattingsstader i fylket. Ut over å gi informasjon som kan supplere statistikken og forbetre grunnlaget for å estimere korleis turistane fordeler seg mellom hovudtypane 1-5, vil slike undersøkingar vera verdfulle på to vis:

- Dei kan tene til å korrigere utgangsføresetnadene om dei ulike turisttypane. Er det slik at den gjennomsnittlege norske familien på rundtur i bil gjer éin eller to overnattingar i Sogn og Fjordane? Gjer den gjennomsnittlege europeiske bilturisten tre eller fire? Kor stor del av fotturistane kjem til Sogn og Fjordane med eigen bil, og kor stor del med buss? Kor Slike spørsmål kan ein få opplyst ved å stille turistane ganske få spørsmål: om bustad, kor mange dei reiser saman med, reisemåte, pårekna tal overnattingar i Sogn og Fjordane¹⁶, overnattingsmåte og kvar dei åt/har tenkt å eta dagens måltid.
- Dei kan gi eit betre grunnlag enn ein elles har for å estimere kor mykje turistar av dei ulike typane spanderer på servering, varekjøp og opplevingar. Dei sikraste svara kan ein truleg få ved berre å spørja turistane om kor mykje dei har spandert siste døgn. Minnet er kort.

Det er knappast nødvendig å gjennomføre slike undersøkingar årleg. Det vil vera svært verdfullt å gjennomføre ei i starten på eit eventuelt hovudprosjekt. Deretter kan det vera nok å gjennomføre dei med t.d. fem års mellomrom, for å sjå om føresetnadene om nokon av turisttypane treng å justerast. I mellomliggjande år kan statistikk og andre gratis tilgjengelege kjelder gi tilstrekkelege indikasjonar om trendane, både i tala på turistar av dei ulike typane og i omsetnaden dei genererer.

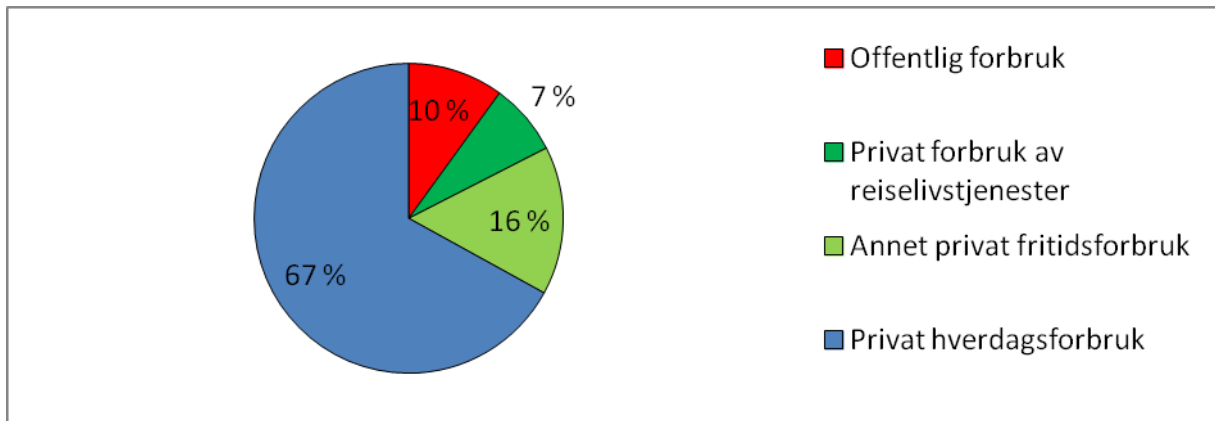
Miljøbelastningane per turist av gitt type vil òg endre seg over tid. Dette er ikkje noko ein kan vente å få opplysing om direkte frå turistane. Det må dels utleiast av tal på overordna – nasjonalt eller internasjonalt – nivå. Dette gjeld utviklinga i storleikar som gjennomsnittlege energibruk og klimagassutslepp per passasjerkilometer frå fly og buss, per vognkilometer frå personbil og per gjestedøgn eller omsett krone frå norske overnattings- og serveringsbedrifter. For å oppdatere opplysingar om energibruk og utslepp per besøk eller omsett krone ved attraksjonar finst knappast annan strategi enn periodisk rundspørjing til mest mogleg faste utval av bedriftene. Utviklinga i miljøeffektivitet går ikkje fortare enn at det også her kan vera tilstrekkeleg å oppdatere nøkkeltala med inntil fem års mellomrom.

Eksempel på generelle samanhenger når det gjeld miljøbelastning frå reiselivet som også vil gjelde for Sogn og Fjordane

Reiselivet ein liten bidragsytar?

Kor mykje bidreg reiselivet i dei samla klimagassutsleppa? Det er mange måtar å rekne dette på; under er vist ein måte – som er å vurdere den samla energibruken utløyst av privat og offentleg forbruk i Norge. Ut frå dette oppsettet står reiselivet (her forstått som nordmenn sitt forbruk av reiselivstenester og –produkt i inn- og utland) for om lag 7 % av den samla energibruken i samfunnet (eit prosenttal som truleg vil vere noko høgare om vi ser på klimagassutslepp, i og med at reiselivet inneber eit stort innslag av transporttenester). Denne delen – 7 % - vil rimelegvis varierer mykje regionalt, og vil truleg vere noko høgare for Sogn og Fjordane sin del i og med at reiselivsnæringa har ein noko høgare del av sysselsettinga i vårt fylke enn tilfellet er for resten av landet.

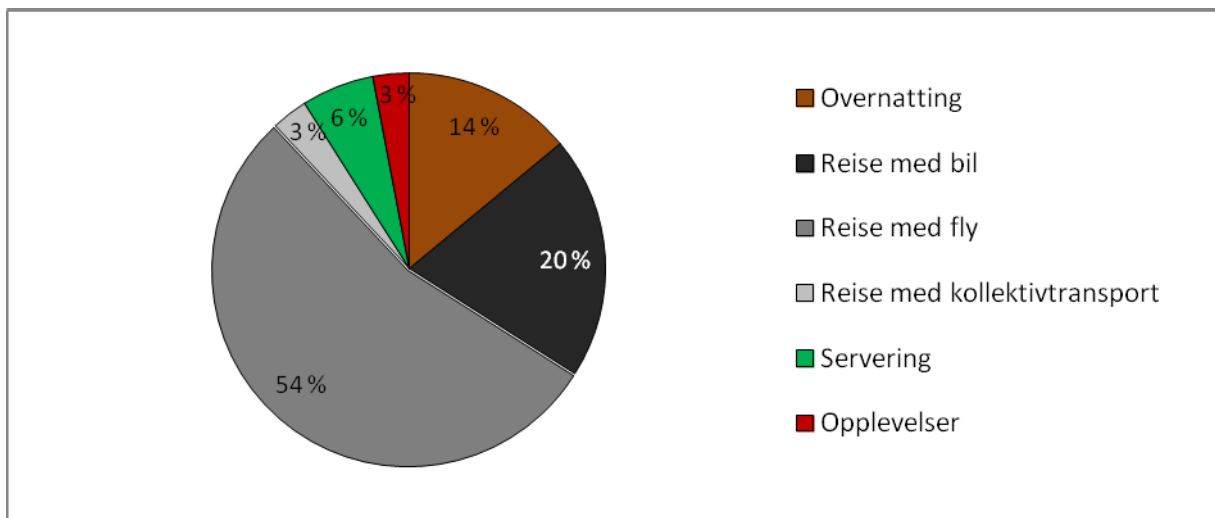
¹⁶ Til hjelp spesielt for utanlandske turistar kan spørsmålet illustrerast med kart eller formulerast på anna vis, t.d. som spørsmål om stad for dei tre siste og tre komande overnattningar.



Figur 3 Direkte og indirekte energibruk utløyst av norsk forbruk, 2005¹⁷

Klimagassutslepp og energibruk frå reisa – det største problemet

Figuren under illustrerer at det er energibruk (og dermed også klimagassutslepp) frå reisa som generelt er det største problemet. Dette er altså det generelle biletet – figuren under gjeld for nordmenns fritidsforbruk samla sett. Fordelinga mellom overnatting, oppleving, servering og reise vil sjølvstøtt variere med reisetypen. Sykkelferie på rallarvegen, med transport til t.d. Finse med tog, og opphald på DNT-hytte, vil rimelegvis føre til langt mindre utslepp frå reisa; då vil meir av energibruken og klimagassutsleppa kome frå servering og overnatting. Motsett vil ein langhelg i ein storby med fly ha eit langt høgare innslag av energibruk og klimagassutslepp frå reise enn det generelle biletet frå figuren under.



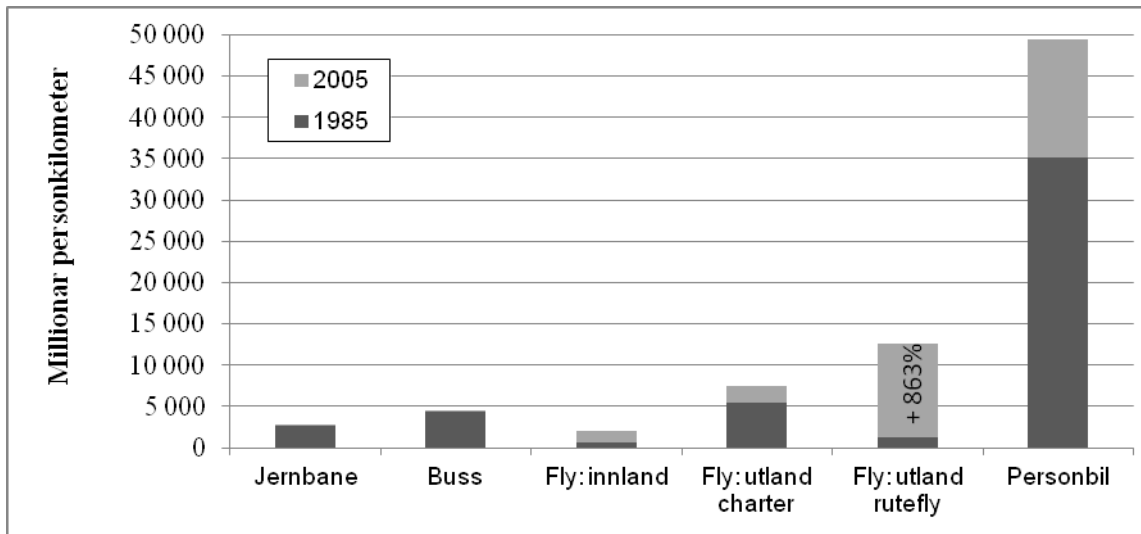
Figur 4 Nordmenn sitt samla energibruk til reiselivstjenester i 2005¹⁸

Utslepp frå fly vekst mest

Om vi reknar persontransportarbeid (personkilometer) er det ein generell trend at omfanget av fritidsreiser med fly aukar mest om vi ser alle transportformar under eitt. Figuren under illustrerer dette fenomenet, her med tall for nordmenns reiser i inn- og utland. Tala for utland rutefly – med 863 % auke frå 1985 til 2005 – er i hovudsak sett saman av fritidsreiser.

¹⁷ <http://www.vestforsk.no/filearchive/miljobelastningen-fra-norsk-forbruk-og-produksjon-1987-2007.pdf>

¹⁸ <http://www.vestforsk.no/filearchive/rapport-1-07-fritidsbruk.pdf>

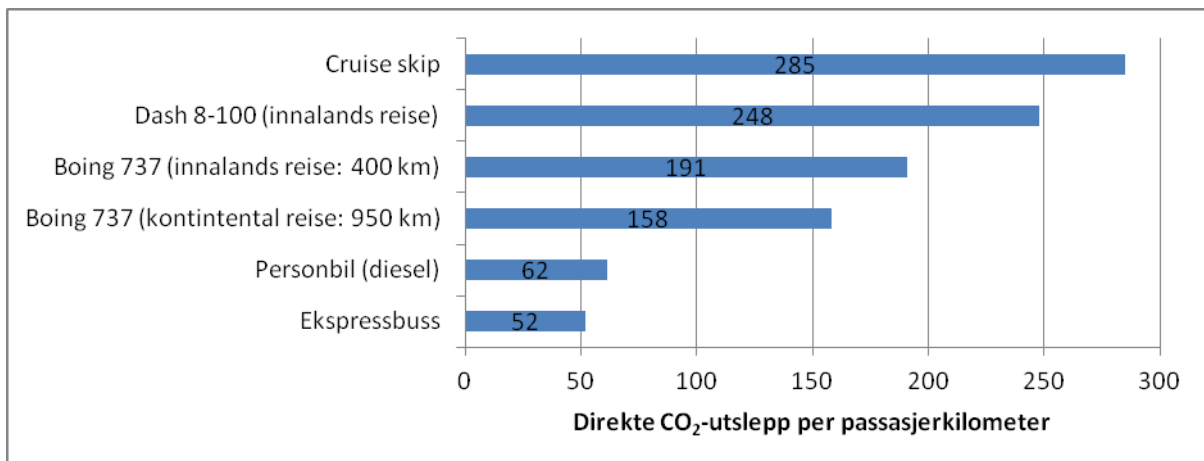


Figur 5 Utvikling av persontransportarbeidet utført av nordmenn 1985-2005¹⁹

Utslepp frå cruisebåt og fly er høgast

Den vanlege måten å samanlikne miljøbelastninga frå ulike transportformer er ved å rekne ut energibruk eller utslepp per utført transportarbeid (personkilometer) ut frå det faktiske talet passasjerar som nyttar dei ulike transportformene. Figuren under er eit eksempel på ei slik samanlikning. Det nye her i forhold til andre tilsvarande samanlikningar er at vi har klart å rekne inn samanliknbare tal for passasjertransport med *cruisebåt*.

Forutan å ha det høgaste utsleppet skil cruisebåt seg ut frå dei andre transportformane ved svært stor individuell variasjon i energibruk og utsleppsfaktor for einskilde cruiseskip. I vår studie varierte utsleppa med ein *faktor på nesten 7*, frå 198,8 til 1 314,5 gram CO₂ per personkilometer. Det er ein tendens til at drivstofforbruket vert redusert med skipet sin storleik. Forskjellar i energibruk og CO₂ utslepp mellom skip som har omlag same storleik kan forklarast med passasjerkapasitet, beleggsprosent og skipet sin alder. Andre forklaringsvariablar kan vere motorteknologi, skipet sin komfort og tal mannskap på skipet.



Figur 6 Utslepp av klimagassar for ulike transportmiddel²⁰

Med utgangspunkt i tal for casestudie fann vi at det vekta gjennomsnittet var 407 gram CO₂ per passasjerkilometer eller 190,6 kg CO₂ utslepp per passasjer per dag. Det vekta gjennomsnittet er ikkje det same som gjennomsnittsverdien sidan det er ein tendens til at større skip brukar meir drivstoff og dermed slepp ut meir CO₂ per kilometer. Samtidig fraktar dei største skipa fleire passasjerar og får dermed tilskreve ein større del av det totale CO₂ utsleppet.

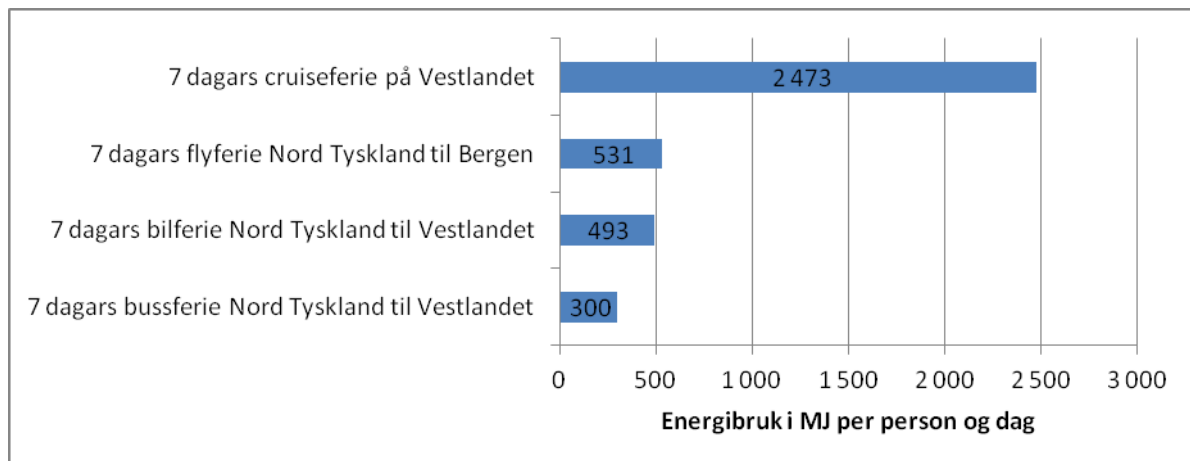
¹⁹ <http://www.vestforsk.no/filearchive/miljobelastningen-fra-norsk-forbruk-og-produksjon-1987-2007.pdf>

²⁰ Dokumentert her: <http://www.vestforsk.no/filearchive/vf-notat-2-2011-cruise.pdf>

Cruiseturisme ei versting – men flyturisme ikkje så ille like vel?

I prosjektet Sustainable Destination Norway 2025 (SDN) har Vestlandsforskning estimert forsøkt å samanline utslepp og energibruk frå cruiseskip med andre ferieformer. Vi samanlikna ei 7 dagars feriereise med cruise til Noreg med ei 7 dagars feriereise med buss, bil og fly frå nordlege delen av Tyskland (Hamburg) til den vestlege og sørlege delen av Noreg (for buss og personbil, inn via Hirtshals og Kristiansand og vidare til Bergen). For buss, bil og flyreise har vi inkludert hotellovernattingar. Vi har samanlikna energibruken per passasjer per dag. For å gjere ei reell samanlikning gjorde vi eit skilje mellom den energien som vert brukt til framdrift (om lag 70 prosent), og den energien som vert brukt til hotelldelen av cruiseskipet (om lag 30 prosent av energibruken). Det vekta gjennomsnittet knytt til framdrift for cruiseskip er då 285 gram CO₂ per personkilometer. Dette har blitt samanlikna med CO₂ utsleppstall frå andre transportmiddel henta frå Simonsen 2010 (sjå figuren under). Den vekta gjennomsnittsverdien gjev høgare CO₂ utslepp for cruise samanlikna med alle andre transportformer, sjølv om vi berre rekna CO₂ utsleppet for den energien som krevjast til framdrift av cruiseskipa.

I tillegg til utslepp frå cruiseskip kjem utslepp frå transporten til og frå cruiseskipet (vanlegvis fly). Det er utfordrande å kvantifisere tilleggsreisene, men dei kan vere betydelige. For eksempel vil tilleggsreisa med fly stå for høvesvis 48,5 prosent og 69,5 prosent av dei totale utsleppa for ei reise med fly til og frå Oslo på cruiseferie i middelhavet (fly t/r Barcelona) og Karibia (fly t/r Miami).



Figur 7 *Energibruk i MJ per passasjer per dag for ulike ferieformer²¹*

Analysen viser to ting:

- Cruiseturisme har den klart største energibruken av dei ferieformane vi samanlikna, med nesten 5 gonger høgare energibruk per passasjer og dag enn for reise med fly og hotellopphald i Bergen. Ein 7 dagars ferie frå Nord Tyskland til Vestlandet med buss har 88 % mindre energibruk enn ein tilsvarende ferie med cruise. Sjølv om cruiseturisme er ein relativ liten turistsektor globalt, er det den sektoren som veks raskast på verdsbasis med ein årleg vekst på 7,4 prosent sidan 1990. I Sogn og Fjordane er cruise ein viktig (og aukande) sektor målt i tal turistar.
- Dei tre ferieformane – fly-, bil- og bussferie – kjem ut med (for mange) overraskande likt energibruk, der forskjellen mellom fly- og bilferie for våre utvalde reiseruter er på under 10 %. Dette skuldast først og fremst at for dei utvalde rutene i vår analyse er reiseavstanden for personbil og buss vesentleg lengre (ca 1.000 km kvar veg) enn for fly, og i tillegg kjem utslepp frå transport av personbil og buss med ferje (Hirtshals-Kristiansand).

Av dei to figurane over kan ein trekke følgjande generelle konklusjonar om det å redusere energibruk og klimagassutslepp ved å sjå på transportform:

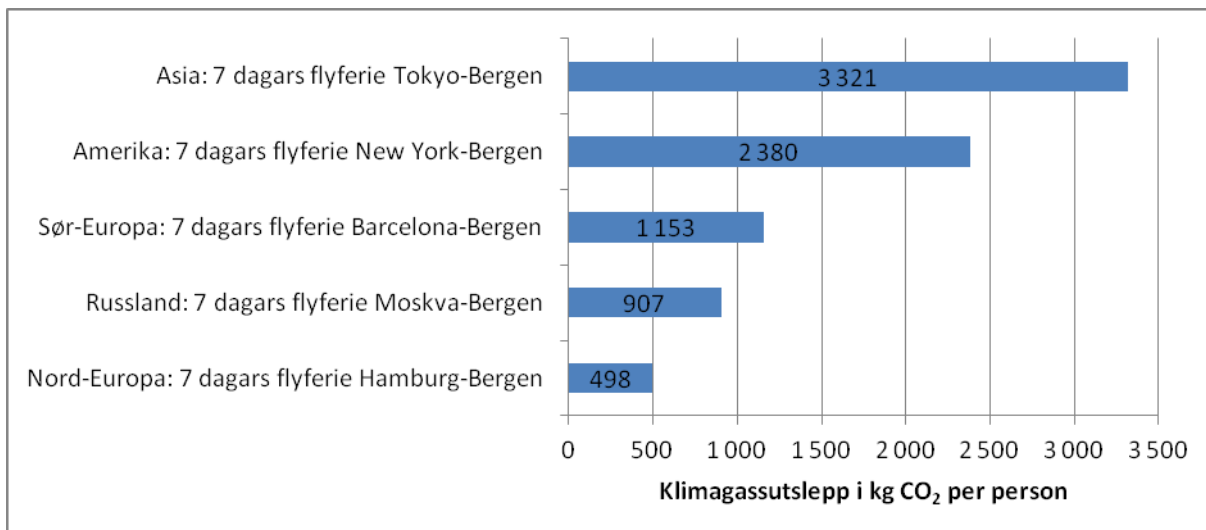
- Ein *generell* utskifting av cruise- med ein kvar anna form for turisme innafor om lag same reiseavstand vil ha ein stor positiv effekt. Kor stor denne effekten kan vere i praksis er m.a. avhengig av den faktiske spesifikke energibruken til dei cruisebåtane som trafikkerar Sogn og Fjordane.
- Ein *spesifikk* overgang frå cruisebåtar med den høgaste til båtar med den lågaste energibruken per passasjer og døgn vil også kunne ha ein positiv effekt. Også denne effekten er avhengig av den faktiske spesifikke energibruken til dei cruisebåtane som trafikkerar Sogn og Fjordane. Truleg vil denne effekten vere vesentleg, men ikkje så stor som effekten av å skifte ut cruise- med andre formar for turisme.

²¹ Dokumentert her: <http://www.vestforsk.no/filearchive/vf-notat-2-2011-cruise.pdf>

- Val av kor langt ein ønskjer å reise på ferie kan ofte vere like utslagsgjevande som val av transportmiddel når det gjeld å bestemme energibruk og utslepp av klimagassar frå feriereisa sett under eitt.

Effekten av kortreist turisme

I figuren under har vi illustrert potensialet for reduksjon av energibruk og klimagassutslepp ved å velje kortreist framfor langreiste turistar. Figuren illustrerar at vi i teorien har det same potensialet på reduksjon i energibruk og klimagassutslepp per turist (over 80 %) ved å skifte frå den Asiatiske til det Nordeuropeiske (inklusive Norden) marknaden for flybasert turisme som ved å skifte frå cruise- til all anna form for turisme. Ein overgang berre frå den Sør- til den Nordeuropeiske marknaden har eit teoretisk potensiale på rundt 50 % reduksjon.



Figur 8 Utslepp av klimagassar for ulike avstandssegment innafor flyturisme

Delproblemstilling 2: Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?

Innleiing

Den andre problemstillinga i forprosjektet er: Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv? For å svare på dette spørsmålet har vi utforma tre delspørsmål:

1. Kva berekraftindikatorar kan knytast til dei ulike berekraftmåla i reiselivsplanen?
2. I kva grad og korleis er berekraftig reiseliv integrert i eksisterande regionale planar i Sogn og Fjordane?
3. I kva grad tek eksisterande anboda innan kollektivtransport omsyn til behov i reiselivet?

For å svare på det *første* spørsmålet har vi tatt utgangspunkt i den gjennomgangen som er gitt først i rapporten av berekraftmåla formulert i reiselivsplanen, og kopla desse til svaret på problemstilling 1 om korleis framstille berekrafta i dagens reiseliv i fylket. For å svare på det *andre* spørsmålet over har analysert korleis temaet "reiseliv" meir generelt og "berekraftig reiseliv" spesielt er handsame i dei regionale planane for vindkraft, vasskraft, areal og program for regional transportplan. For å svare på det *tredje* spørsmålet er informasjon innhenta frå sakshandsamarar i Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Framlegg til berekraftindikatorar for oppfølging av reiselivsplanen

Innretning av systemet

Når ein skal utforme eit system for å vurdere i kva grad mål vert nådd, er det viktig først å avgjere i kva samanhengar eit slikt system skal nyttast. Det er tre hovudføremål eit slikt system kan ha:

- Informere
- Evaluere
- Styre

Gitt at utgangspunktet er oppfølging av ein offentlig plan – kan vi skilje mellom tre målgrupper:

- Det offentlege (tilsette og folkevalde)
- Reiselivsnæringa
- Turistane

Tabellen under viser eksempel på korleis eit system for oppfølging av reiselivsplanen kan vere meir konkret, avhengig av kva føremål og målgrupper ein vel å leggje vekt på. Vi har ikkje tatt stilling til val av føremål og målgruppe og har difor utvikla indikatorar for best mogeleg å dekkje alle aktuelle kombinasjonar av føremål og målgruppe.

Tabell 10 Alternativ for innretting av eit system for oppfølging av reiselivsplanen for Sogn og Fjordane

Føremål	Målgruppe		
	Det offentlege	Reiselivsnæringa	Turistane
Informere	Informasjon til t.d. kommunane om berekraftprofilen i fylket	Informasjon til destinasjonsselskap og reiselivsverksemdar om berekraftprofilen	Nettbasert eller anna form for informasjon til turistane om berekraftprofilen lokalt
Evaluere	Periodisk rapportering til den regionale partnerskapen om reiselivsprogrammet når sine eigne berekraftmål	Periodisk rapportering til reiselivsnæringa om reiselivsprogrammet når sine eigne berekraftmål	Nettbasert system for tilbagemelding frå turistar om berekraftprofilen lokalt
Styre	Sjekkliste for offentlig planlegging og sakshandsaming for å sikre at det blir tatt omsyn til reiselivsprogrammet sine berekraftmål	Berekraftsertifisering av destinasjon og/eller verksemdar	Integrere opplæring overfor turistane i berekraftig åtferd i vertskapsrolla (jf krav i dagens ordning for sertifisering som økoturistbedrift)

Målgrunnlag

Systemet skal ta utgangspunkt i måla slik desse er formulert i reiselivsplanen. Hovudstrukturen for dette målgrunnlaget er vist i tabellen under. Hovudmåla gjev grunnlag for å identifisere tre tema for indikatorane vi skal finne fram til for å vurdere om måla vert nådd; nemlig ressursgrunnlag, verdiskaping og berekraftig utvikling.

Tabell 11 Mål- og indikatorstruktur

Hovudmål (henta frå Reiselivsplanen)	Indikatortema
Visjon: Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse "Berekraftig forvaltning skal vera eitt av Sogn og Fjordane sine viktigaste konkurranseføremoner"	Tema 1: Ressursgrunnlag
Hovudmål 1: Auka verdiskaping "Etablere ei lønsam reiselivsnæring som aukar trivselen i lokalsamfunna.."	Tema 2: Verdiskaping
Hovudmål 2: Eit meir berekraftig reiseliv "... og som reduserar miljøbelastninga lokalt og globalt"	Tema 3: Berekraftig utvikling

Indikatorstruktur

Ein ofte nytta struktur i framstilling av berekraftindikatorar er den såkalla påverknads-, status- og responsmodellen (PSR-modellen). Denne kan kort samanfatta slik:

- P: påverknad (t.d. utslepp frå turisme)
- S: status (t.d. kvaliteten på turområde)
- R: respons (t.d. Miljøsertifisering av verksemdar)

Vidare er det viktig å ha eit balansert forhold mellom det å velje såkalla kalde og varme indikatorar. Dei kalde er ekspertane sine indikatorar. Dei er nøyaktige men kan vere vanskelege å forstå for brukarane, og derfor kan dei vere problematiske når det gjeld det å motivere til endra praksis (i meir berekraftig retning). Motsett vil varme indikatorar gjerne vere dei som er utforma av brukarane. Dei kan vere lette å forstå, og difor motivere betre til endra praksis, men dei kan samstundes vere meir unøyaktige – noko som kan føre til at den endra praksisen ikkje nødvendigvis treng å føre oss dit vi vil (i meir berekraftig retning). Utfordringa vert difor å finne fram til passe varme indikatorar. Ofte vil det vere datatilgang som avgjer kva indikator vi ender opp med.

Framlegg til indikatorar for tema 1: Ressursgrunnlag

I og med at visjonen i planen er berekraftige naturopplevingar i verdsklasse, er det rimelig å avgrense indikatorar for ressursgrunnlaget til det å omtale dei naturbaserte ressursane. Under er framlegg til indikatorar som kan nyttast, der vi har tatt utgangspunkt i PSR-modellen. Vidare har vi tatt utgangspunkt i fem hovudkategoriar av naturopplevingar (fjell, kyst, fjord, kulturlandskap og snøoppleving). Endeleg val av indikatorar bør justerast opp mot val av innretning for systemet (jf *Tabell 10*). I det vidare er vist eksempel på framlegga til indikatorar vist over.

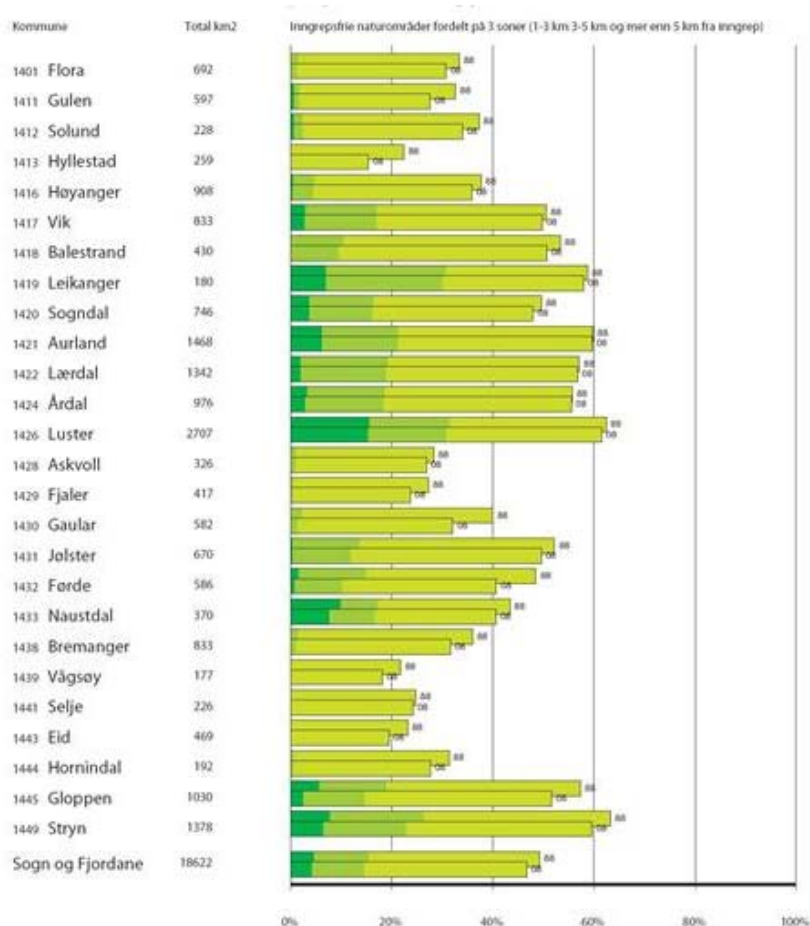
Tabell 12 Framlegg til indikatorar for tema 1: ressursgrunnlag

Indikatortema	Påverknadsindikatorar	Tilstandsindikatorar	Responsindikatorar
1. Fjellnatur	1.1 Del urørt natur som vert påverka av tekniske inngrep	1.2 Del eksisterande urørt natur (meir enn 1 km frå tekniske inngrep)	1.3 Midlar nytta til skilting, merking og stell av stiar i utmark
2. Kystnatur	2.1 Del strandlina som vert privatisert	2.2 Del strandline tilgjengeleg for ålmenta	2.3 Midlar nytta til drift av verne-/friluftsområde
3. Fjordnatur	3.1 Del fossar ned mot fjorden som vert utbygd til vasskraft	3.2 Del av fjordlandskapet utan storskala moderne tekniske inngrep	3.3 Midlar nytta til skjøtsel av verne-/friluftsområde
4. Kulturlandskap	4.1 Del gardsbruk som vert lagt ned	4.2 Tal medlemmar i Hanen	4.3 Midlar nytta til skjøtsel av kulturlandskap
5. Snøoppleving	5.1 Lokalisering av vinter-sportsanlegg i område som kan tape snø i framtida	5.2 Tal dagar med tilstrekkeleg snødjupne for ønska aktivitetar (alpin, telemark o.a.)	5.3 Midlar nytta til tilrettelegging for reiselivsaktivitetar i snø

Indikatortema 1: Fjellnatur

Urørt natur – her definert som inngrepsfrie område – kan representere viktige verdiar for reiselivet, og då særleg i fjellområda i fylket. Ein indikator som i seinare år er tatt i bruk som mål på visse kvalitetar ved naturområde, er avstand frå tyngre tekniske inngrep; ein indikator vi rår til å bruk (jf indikator 1.2). Område som ligg meir enn

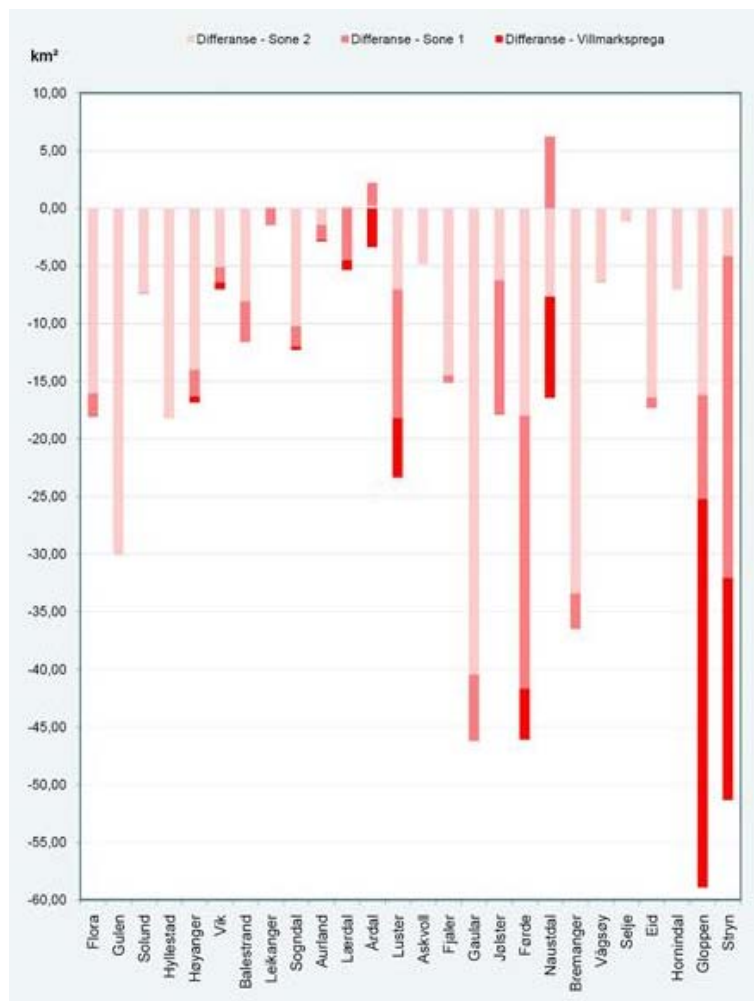
høvesvis ein, tre og fem km frå slike inngrep har av Direktoratet for naturforvaltning fått nemningane "inngrepsfrie naturområde sone 2", "inngrepsfrie naturområde sone 1" og "villmarksprega naturområde". Til saman vert desse arealkategoriane kalla "inngrepsfrie naturområde". Figuren under viser korleis dei inngrepsfrie områda i fylket fordelte seg på kommunane i 1988 og 2008. Nokre kommunar, særleg på kysten, har verken kvalifisert villmark eller sone 1 - område igjen, mens dei store kommunane i innlandet naturleg nok er betre stilte i så måte.



Figur 9 Inngrepsfrie område som prosent av totalt areal i kommunane, status per januar 1998 (mørkast grønfarge = sone 3, lysast = sone 1)²²

Figuren under viser tap av urørt natur i fylket (jf indikator 1.2). For perioden 1998-2008 har det største av inngrepsfri natur har skjedd i Gloppen og Stryn, som også skil seg ut med tanke på at store delar av tapet gjeld villmarksprega naturområde. Figuren under viser at det i Gloppen åleine har gått tapt meir enn 30 kvadratkilometer villmarksprega natur mellom 1988 og 2008 (tal på pluss-sida i denne figuren skuldast areal som pga. inngrep har blitt nedgradert frå villmarksprega natur til sone 1).

²² http://sognogfjordane.miljostatus.no/msf_themepage.aspx?m=1807



Figur 10 Endring i inngrepsfrie område i Sogn og Fjordane 1998-2008²³

Data for indikator 1.3 Midlar nytta til skilting, merking og stell av stiar i utmark kan m.a. hentast frå KOSTRA, alternativt å avgrense til dei midlane som vert nytta av overføringar til reiselivet for dette føremålet.

Indikatortema 2: Kystnatur

Vedrørande indikator 2.1 og 2.2. Strandsona er ein viktig reiselivsressurs på to måtar, som også kan vere i konflikt med kvarandre: Som område for kommersiell utnytting (t.d. hyttebygging) og som opplevingsressurs for ålmenta, og dermed også for tilreisande turistar.

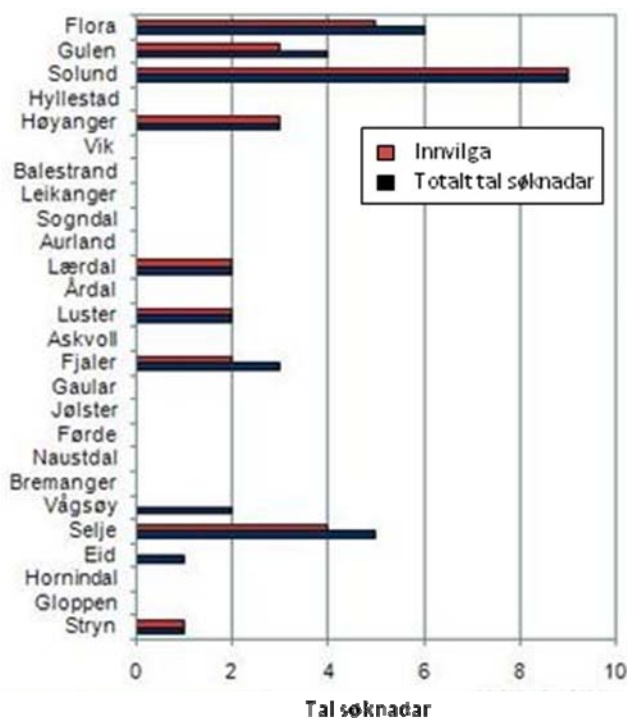
I Miljøstatus for Sogn og Fjordane finn vi følgjande omtale av tilstanden for strandsona i fylket²⁴. 24% av strandlinja i Sogn og Fjordane har bygningar innafor 100 metersbeltet frå sjøen, i følgje tal frå SSB. Dette er om lag det same som for landsgjennomsnittet (23,9 %). Gjennomsnittet for dei mest sentrale kommunane i landet er 39,1 % av strandlinja medan gjennomsnittet for dei minst sentrale kommunane er 17,6 %. Med 76 % av strandlinja lenger unna bygningar enn 100 meter, kan vi få inntrykk av at vi har mykje tilgjengeleg strandsone til bruk for ulike føremål. Det er då viktig å ta med i vurderinga at vi i fylket vårt har mykje stupbratte fjordsider som er ueigna til opphald eller bygging, og at det mange stader går veg langs/nær sjøen. Særleg i fjordane er mykje av strandsona utilgjengeleg for t.d. friluftsliv på grunn av m.a. bratt terreng, vegfyllingar, utbygging og innmark. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane har ikkje talfesta kor stor del av strandlinja som på grunn av slike og andre forhold ikkje kan reknast som tilgjengeleg for bygging og rekreasjon.

På landsbasis godkjende kommunane i gjennomsnitt 66 % av søknadane om nybygg og erstatningsbygg i strandsona i 2009 og 74 % i 2010 (kjelde SSB). For Sogn og Fjordane er tilsvarende tal 76 % i 2006 og 82 % 2007. Tala er henta frå KOSTRA, men det manglar rapportering frå enkelte kommunar. Dette er ei svakheit ved

²³ http://sognogfjordane.miljostatus.no/msf_themepage.aspx?m=1807

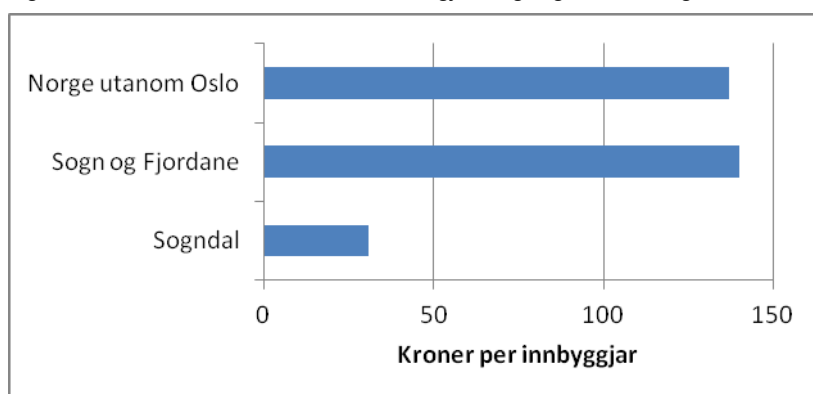
²⁴ http://sognogfjordane.miljostatus.no/msf_themepage.aspx?m=3745#51647

KOSTRA som kan påverke resultatet. Men i følge KOSTAR godkjenner kommunane i Sogn og Fjordane altså gjennomsnittleg ein større del av dispensasjonssøknadane i strandsona enn gjennomsnittleg for heile landet. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane gjev følgjande vurdering av presset på strandsona i fylket: "Talet på saker etter plan- og bygningslova som Fylkesmannen har fått på høyring dei siste åra har auka mykje. Ein stor del av dispensasjonsvedtaka som vert påklaga og planane som vi nyttar motsegn mot gjeld bygging (for det meste fritidsbustader) nær sjøen. Dette indikerer også eit auka byggjepress i strandsona".



Figur 11 Utfall av søknadar om dispensasjon frå plan- og bygningslova i 2007²⁵

Noko som særpregar Sogn og Fjordane på dette området er fråværet av interkommunalt samarbeid. Medan resten av landet er godt dekkja av velfungerande interkommunale samarbeid, organisert som interkommunale friluftsråd, er det ingen slike samarbeid i Sogn og Fjordane. Det gjer truleg at ressursbruken på dette området er lågare enn det elles ville vore; det same gjeld tilgongen til statlege midlar for sikring og drift av friluftsområde.



Figur 12 Brutto driftsutgifter til naturforvaltning og friluftsliv per innbyggjar (SSB/KOSTRA)

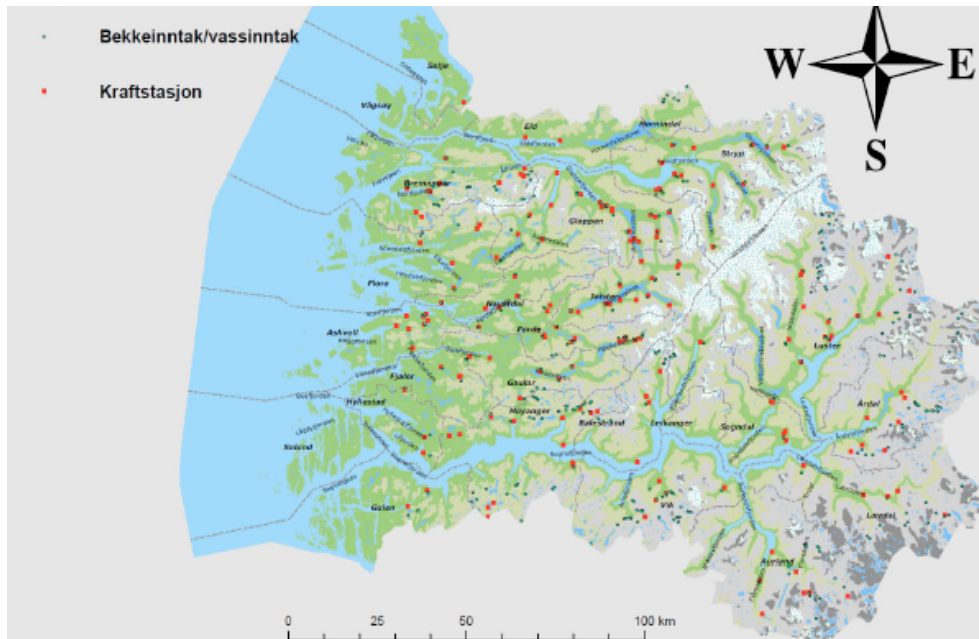
Indikatortema 3: Fjordnatur

Dei verdiane ved fjordnaturen som truleg er viktigast i reiselivssamanheng er vassstrengar (fossefall) og eit levande kulturlandskap. Trugsmål mot desse verdiane er utbygging av vasskraft som medfører at vassstrengen blir borte (lagt i røyr) og tap av busetnad og dermed forfall av kulturlandskapet, og då særleg nedlegging av

²⁵ http://sognogfjordane.miljostatus.no/msf_themepage.aspx?m=3745#51647

gardsbruk. Større tekniske inngrep (t.d. vegbygging, masseuttak, kraftliner og stor samanhengande flatehogst) kan også vere eit trugsomål.

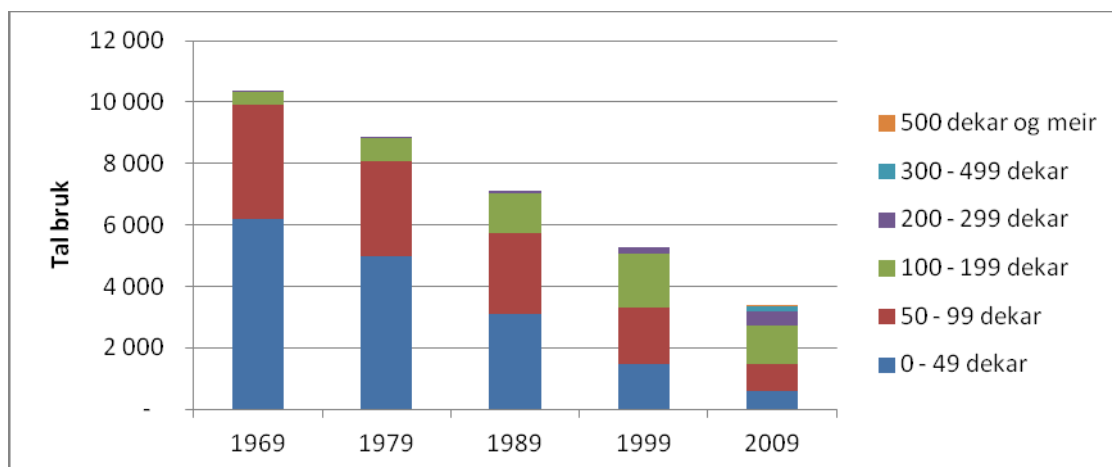
Under er vist eit kart over samla utbygde og prosjekt klarert for utbygging i fylket. Vi gjer framlegg om at det blir laga eit oversyn over tal vasstrengar (fossefall) i fjordlandskapa og halden fortløpande oversyn over kor stor del av desse som vert lagt i røyr (indikator 3.1). Vidare gjer vi framlegg om ein indikator som viser del av fjordlandskapet utan storskala moderne tekniske inngrep (indikator 3.2). Alternativt kunne indikatoren vist endring i jordbruksareal i drift i fjordlandskapet. Vi foreslår også ein indikator som viser midlar nytta til skjøtsel av verne-/friluftsområde i fjordlandskapet (indikator 3.1).



Figur 13 Klarerte/utbygde vasskraftprosjekt per 2008²⁶

Indikatortema 4: Kulturlandskap

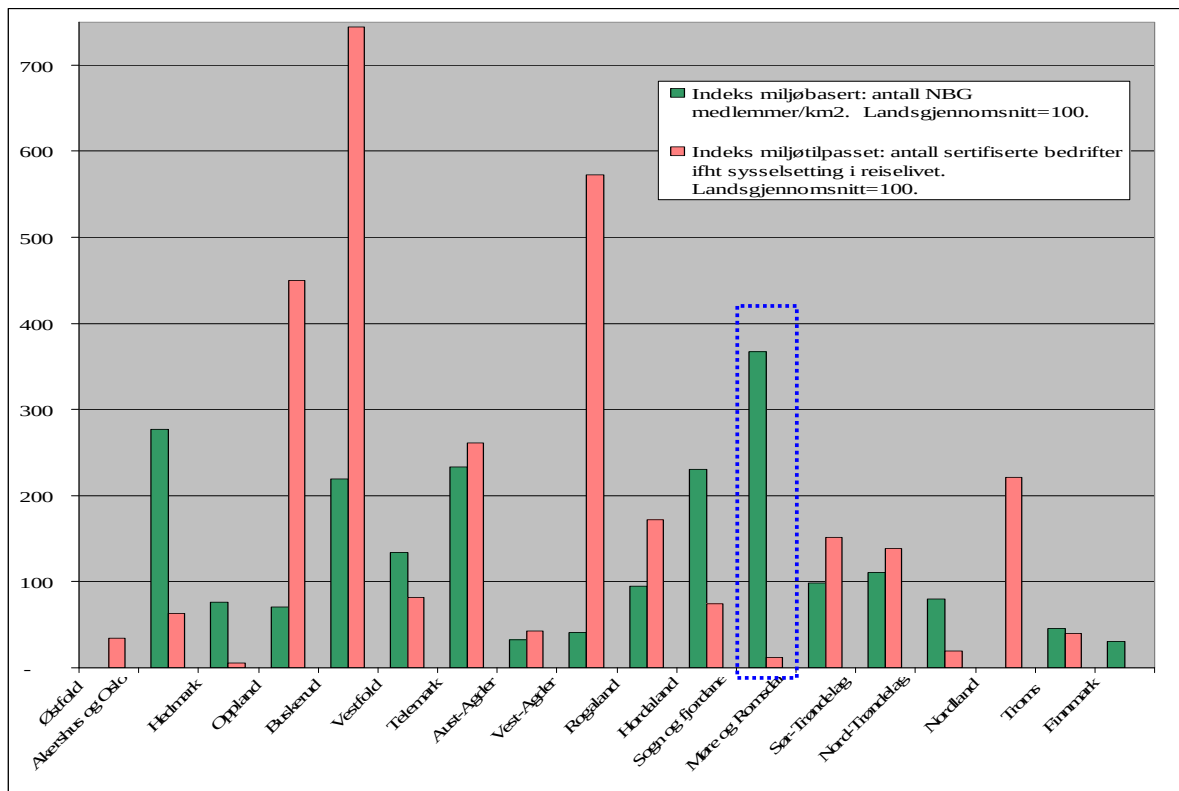
Tal gardsbruk er truleg ein nøkkelindikator for dei verdiane i kulturlandskapet som gjeld reiseliv (indikator 4.1). Det sentrale her er ikkje berre sjølve arealet på jordbruksareal i drift, men også talet aktive gardsbruk. Sjølve bruka og personane der er ein potensiell ressurs i reiselivet, mest av alt som garanti for "levande bygder" – men også som potensielt vertskap. Figuren under viser at utviklinga her er negativ. Samstundes er det klart at måten jord- og skogbrukslandskapet vert drive på også er viktig. Er t.d. det aukande omfanget av tunnelplast dyrking innafor bærproduksjonen eit problem i reiselivssamanheng?



Figur 14 Tal gardsbruk i drift i Sogn og Fjordane 1969-2009

²⁶ <http://www.sfi.no/sff/K2PUB.nsf/viewAttachments/C1256B3B0048DA1DC12578560041E58E?OpenDocument&frame=yes>

Tal medlemmar i organisasjonen Hanen kan vere ein indikator på godt utvikla reiselivet er "innafor" kulturlandskapet – altså kor aktiv landbruket sjølv er i reiselivet (indikator 4.2). Figuren under viser at om vi nyttar denne indikatoren er Sogn og Fjordane "best" i landet. Samstundes viser figuren under, om vi kombinerer indikatoren "medlemmar i Hanen" med indikatoren "miljøsertifisering i resten av reiselivet ifht tal sysselsette innafor reiselivet"(indikator 10.2), så ligg Sogn og Fjordane på botn. Dette er tal frå 2004, og situasjonen har endra seg noko sidan den tid. I dag er t.d. tal miljøsertifiserte hotell etter Miljøfyrtårn systemet 5, mot 1 i 2004. Likevel er vårt fylke framleis langt bak andre fylke på dette området.

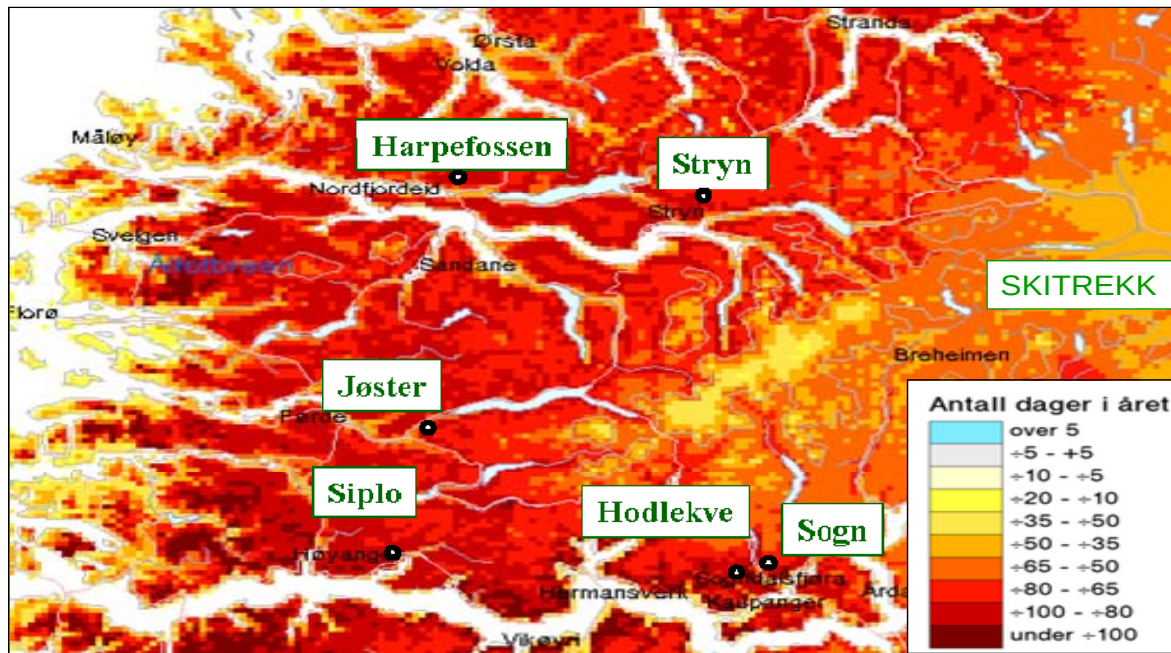


Figur 15 Indeks over tal medlemmar i Hanen (tidligere Norsk Bygdeturisme Gardsmat) og tal miljøsertifiserte reiselivsbedrifter ifht tal sysselsette i reiselivet

Den tredje indikatoren vi gjer framlegg om her – midlar nytta til skjøtsel av kulturlandskap – kan truleg hentast frå SSB/KOSTRA eller frå Fylkesmannens landbruksavdeling (indikator 5.3).

Indikatortema 5: Snøoppleving

Vinterturisme er lansert som eit nytt satsingsområde i fylket ut frå ei vurdering at fylket har snøsikre destinasjonar og at dette så langt er ei lite utnyttta del av reiselivet i fylket. Nok snø og rett type snø er ein nøkkelfaktor, men på dette området gjenstår det noko metodisk arbeid for å utvikle gode indikatorar. Problemet er mangelen på gode historiske data om klima og snøforhold for de aktuelle destinasjonane. Dette forholdet gjer det vanskeleg å seie noko både den historiske situasjonen (indikator 5.2) og lage gode framskrivingar av snøforhold og vilkår for produksjon av kunstsno. Figuren under gjev ein grov indikasjon på korleis snøforholda kan endre seg from mot slutten av dette hundreåret. Meir detaljerte utsnitt av denne typen kart (frå www.senorge.no) viser t.d. at for dei to områda i Sogn som har kommersielle skitrekk i dag, der det også er planar om storstilt utbygging dei næraste åra (Hodlekve i Sogndalsdalen og Sogn Skisenter på Hafslø), kan det vere fare for 40-80 % reduksjon i maksimum av snømengd i eit normal år frå perioden 1961-1990 til perioden 2071-2100. Då vil det vere viktig å ha tilstrekkeleg kapasitet til produksjon av kunstsno, men med ei mogeleg gjennomsnittleg temperaturoauke på årsbasis i same periode på 3-3,5 gradar kan det også bli krevjande i andre halvdel av dette hundreåret. Det er viktig å understreke at dette er svært grove vurderingar, og at det er naudsynt (og mogeleg) å gjere meir detaljerte vurderingar.



Figur 16 Endringar i tal dagar med snødekke frå normalperioden 1961-1990 til perioden 2071-2100 og lokalisering av eksisterande kommersielle skitrekk i fylket (www.senorge.no)

Framlegg til indikatorar for tema 2: Verdiskaping

For indikatortemaet "verdiskaping" har vi basert oss på dei indikatorane som er direkte omtalt i, eller kan leias ut av omtalen av verdiskaping i reiselivsplanen. Vi har ikkje her funne grunnlag for å nytte PSR-strukturen. Endeleg val av indikatorar bør justerast opp mot val av innretning for systemet (jf Tabell 10).

Tabell 13 Framlegg til indikatorar for tema 2: verdiskaping

Indikatortema	Indikatorar
6. Gjestedøgn	6.1 Tal gjestedøgn totalt
7. Heilårs arbeidsplassar	7.1 Tal gjestedøgn i vinterhalvåret og skuldersesongane
8. Lokaløkonomiske overrislingseffekt	8.1 Direkte og indirekte økonomisk omsetnad lokalt
9. Lokal eigenart	9.1 Del serveringsverksemdar som tilbyr lokalmat

I og med at verdiskaping ikkje er eit hovudfokus i denne rapporten når det gjeld det å utvikle indikatorar for å vurdere måloppnåing i reiselivsplanen, har vi ikkje brukt tid og ressursar til å konkretisere indikatorane vist over. Med unntak av indikator 9.1 Del serveringsverksemdar som tilbyr lokalmat er indikatorane vist over mogeleg å hente meir eller mindre direkte ut frå SSB sin reiselivsstatistikk.

Framlegg til indikatorar for tema 3: Berekraftig utvikling

Vi gjer framlegg om å skilje mellom lokal og global miljøbelastning når det gjeld temaet berekraftig utvikling, og vidare for den lokale miljøbelastninga fokusere på arealkonfliktar, medan vi gjer framlegg om å avgrense den globale miljøbelastninga til energibruk og klimagassutslepp. For det siste gjer vi vidare framlegg om å nytte den metodikken som er vist i førre kapittel om utrekning av energibruk, klimagassutslepp og lokal verdiskaping fordelt på ulike turisttypar.

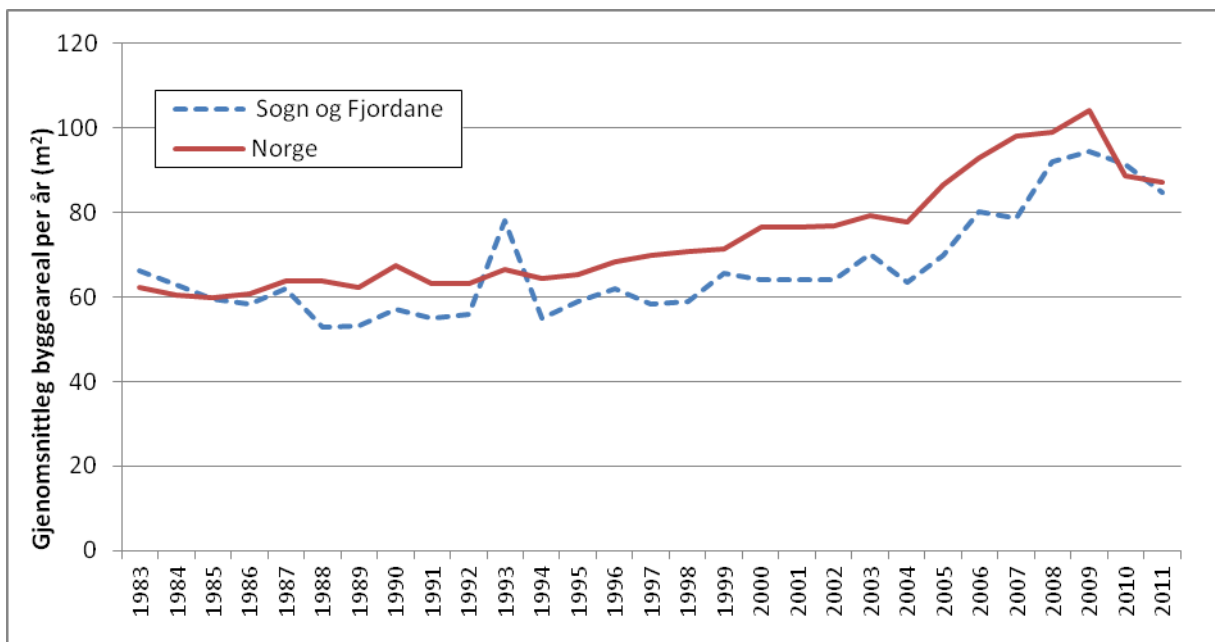
Tabell 14 Framlegg til indikatorar for tema 3: berekraftig utvikling

Indikatortema	Påverknadsindikatorar	Tilstandsindikatorar	Responsindikatorar
10. Lokal miljøbelastning	10.1 Storleiken på nybygde fritidsbustader	10.2 Del miljøsertifiserte reiselivsverksemdar	10.3 Støtte til miljøsertifisering av reiselivsverksemdar
11. Global miljøbelastning	11.1 Energibruk og klimagassutslepp fordelt på ulike turisttypar	11.2 Del norske gjestedøgn	11.3 Del reiselivstilbod tilgjengeleg med kollektivtransport

Indikatortema 10: Lokal miljøbelastning

Lokal miljøbelastning knytt til reiseliv inneheld arealkonfliktar knytt til både etablering av reiselivsanlegg (t.d. naturinngrep frå store hyttefelt) og utøving av reiseliv (t.d. motorferdsel i utmark) og utslepp lokalt (t.d. utslepp av kloakk frå overnattingsverksemdar).

Vi gjer framlegg om å fokusere på arealbruk knytt til hytteutbygging og større reiselivsanlegg. Som påverknadsindikator gjer vi framlegg om å følgje med på byggearealstatistikken for nybygde fritidsbustader (indikator 10.1). Figuren under viser at arealet har auka jamt og trutt sidan byggearealstatistikken vart etablert (i 1983), der auken har vore +28% for Sogn og Fjordane og + 40% for landet sett under eitt. For nokre fylke (ikkje vist i figuren under) har auken vore vesentleg større enn for Sogn og Fjordane (t.d. Telemark med ei auke på 80%). Som figuren under viser er storleiken på nybygde fritidsbustader i Sogn og Fjordane om lag som landsgjennomsnittet. For nokre fylke er gjennomsnittstorleiken vesentleg større enn i vårt fylke, der Telemark og Buskerud ligg på topp med høvesvis 21% og 23% større fritidsbustader enn Sogn og Fjordane.



Figur 17 Gjennomsnittleg årleg storleik på nybygde fritidsbustader²⁷

Del miljøsertifiserte reiselivsverksemdar har vi gjort framlegg om som tilstandsindikator (indikator 10.2). Data frå dette kan hentast frå nettstaden til miljøsertifiseringsorgana Miljøfyrtårn, ISO og Svanen. Evt kan ein supplere med DEBIO-sertifiserte gardsbruk som også driv innafor landbruk (t.d. ved å krysse medlemsregister for Hanen og lista over DEBIO-sertifiserte gardsbruk som driv økologisk). I Figur 15 har vi vist ein måte å framstille denne indikatoren.

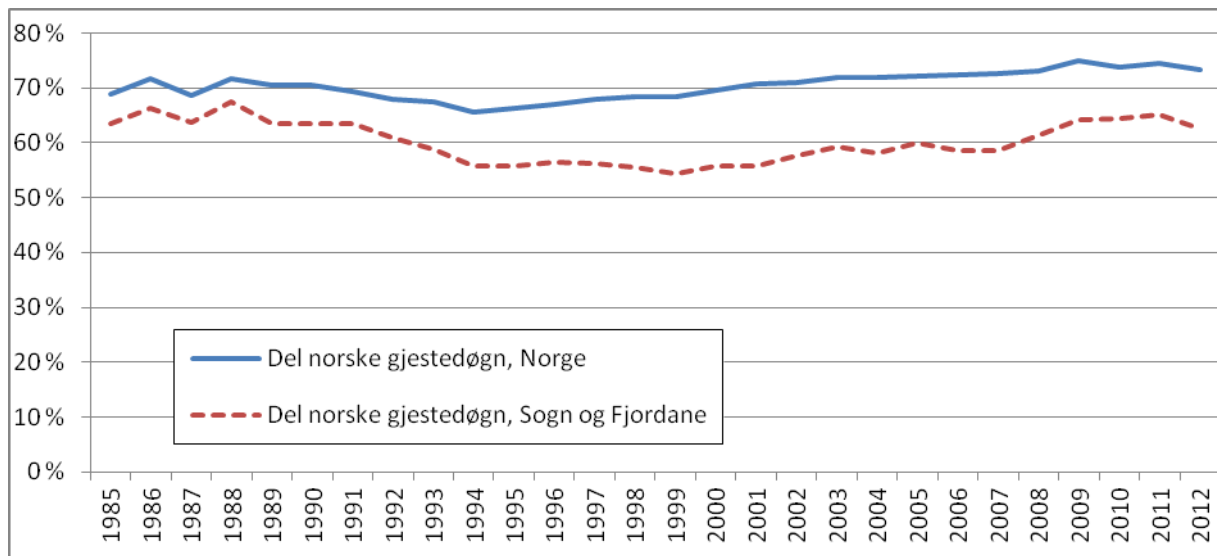
Framlegg til responsindikator (indikator 10.3) er motsvaret til indikatoren over; altså kor store løyvingar som vert nytta til å fremje miljøsertifisering i reiselivet. Dette er ei ordning som no finst i to ulike plansystem i fylkeskommunen; i Fylkesdelplan klima og miljø (og då som eit tilskot uavhengig av type næring) og som ein ambisjon i reiselivsplanen (og då knytt til reiselivet).

Indikatortema 11: Global miljøbelastning

Påverknadsindikatoren (indikator 11.1) er grundig gjennomgått i den første delen av rapporten (kapittelet "Delproblemstilling 1: Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar miljøbelastninga for ulike turistar?").

Tilstandsindikatoren (indikator 11.2) er – i tråd med det som er tilrådd i reiselivsplanen – del norske gjestedøgn. Den delen av gjestedøgn som vert registrert av SSB viser ein svak auke i denne delen for det siste tiåret; frå "botnåret" 1999 (54%) til 63% i 2012.

²⁷ <http://www.ssb.no/byggeareal/>



Figur 18 Hotell og andre overnattingsbedrifter. Overnattingar, etter gjestene sin nasjonalitet (SSB)

Responsindikatoren (indikator 11.3) fokuserar på eitt av dei verkemidla fylket sjølv kan setje inn for å redusere energibruk og utslepp av klimagassar frå reiselivet; nemleg betre kollektivtransporttilbodet overfor reiselivet. Framstilling av denne indikatoren føreset innsamling av data frå fylkeskommunen si samferdsleavdeling.

Analyse av i kva grad og korleis er berekraftig reiseliv integrert i eksisterande regionale planar i Sogn og Fjordane

I fylkesdelplan for reiselivet (s.28) heiter det m.a.: Fylkes- og kommunepolitikarane bør legge langsiktige føringar for samfunns- og lokalutvikling der ein inkluderer omsyn til konsekvensar og moglegheiter for reiselivet (f.eks. kraftutbygging / kraftleidningar, samferdsle, konsesjonar og arealbruk, vindmølleparker, anna næringsutvikling, vegnett, skilting etc.). I dette delkapitlet vil vi analysere om fylkesdelplanar verkeleg gjer dette. Vi stiller fire spørsmål:

1. Er konsekvensar for reiselivet vurdert?
2. Kor godt er kunnskapsgrunnlaget?
3. Vert det stilt systemkrav om korleis ta vare på reiselivsomsyn generelt og omsyn til berekraftig reiseliv spesielt ut over eksisterande nasjonale krav?
4. Korleis vert systemkrava følgt opp i dei politiske retningslinene?

Følgjande regionale planer er analysert for å svare på desse spørsmåla:

- fylkesdelplan for vindkraft
- fylkesdelplan for vasskraft
- fylkesdelplan for arealbruk
- planprogram for regional transportplan

Det er ikkje brukt nokon einskapleg metode for vurdering konsekvensar eller konfliktpotensiale av dei ulike utbyggingstiltaka i regionale planar. Det er visse fellestrekk i metoden nytta i vindkraft- og vasskraftplanen, men også vesentlege skilnader. I planen for arealbruk er ikkje metoden, ei heller reiselivet, omtalt. I programplanen for regional transportplan er det ikkje omtalt om, og korleis, konfliktvurderingar skal gjerast.

Vidare er det ikkje skilt på metodikken for vurdering av dei ulike utbyggingstiltaka på natur- eller kulturverdiar i forhold til vurdering av andre brukarinteresser, så som reiseliv og friluftsliv. I praksis er dette likevel gjort fordi det ikkje vert gjort spesifikke konfliktvurderingar for reiselivet.

For å vurdere konfliktpotensialet mellom utbyggingstiltaket og dei ulike fagtema i dei regionale planane er utfordringane todelt. For det første korleis verdiane skal karakteriserast. Kva er nasjonale, regionale og lokale verdiar. Det er dei eksisterande natur- og kulturfaglege registreringane som er lagt til grunn for denne vurderinga. Det ser ut for at det er kriterium unike eller sjeldne verdiar som avgjer om eit landskap eller kulturminne er av nasjonal, regional eller lokal verdi. For det andre er utfordringa korleis vurdere konfliktpotensialet av tiltaket (vindkraft, vasskraft etc.) på verdiane? For å gjere dette har planane vurdert konfliktpotensialet i to eller tre graderingar: stort, middels eller lite konfliktpotensiale som i vindkraftplanen, mens i vasskraftplanen er verdiane

for fagtema gitt 1. eller 2. prioritet. Første prioritert betyr at område med slike verdier skal ein vere mest restriktiv med å opne for tiltaket.

Fylkesdelplan for vindkraft

I dette avsnittet skal vi søke svar på dei fire spørsmåla skissert i innleiinga i dette kapitlet, men ført litt om *målet* og *rolla* til vindkraftplanen.

Målet er meir vindkraft

Fylkesdelplan for vindkraft i Sogn og Fjordane vart vedteken av fylkestinget 8. juni 2011 (sak 33/11). I planen heiter det m.a. at "Det er ikkje problemfritt å byggje ut vindkraftanlegg, sidan anlegga legg band på store areal. Vindkraftanlegg kjem såleis ofte i konflikt med andre viktige samfunnsomsyn"(s.3), Difor viser planen til at omsyn til andre interesser så som reiseliv må vurderast ved lokalisering av vindkraftanlegg.

Status og rolle til regional plan for vindkraft er at den skal leggjast "til grunn for fylkeskommunal verksemd og er retningsgjevande både for kommunal og statleg planlegging og verksemd i fylket. Planen vil vere eit viktig grunnlag for NVE si handsaming av enkeltprosjekt"(s.4). Planen er likevel ikkje juridisk bindande.

Det overordna målet med planen er å gjere fylket til eit pilotområde i arbeidet med å auke produksjon av energi ved å utnytte vindkraft. Operative mål er for det første konkretisert til å "kartlegge resursar og avklare arealbruk for produksjon av vindkraft", samt å "kartlegge potensiale og utfordringar for ulike næringsinteresser". For det andre er det eit mål å "samle kunnskap om viktige regionale og nasjonale verdier i mulege utbyggingsområde, for deretter å fastsette retningslinjer som sikrar at desse verdiane vert teke tilfredsstillande omsyn til, ved handsaming av konsesjonssøknader"(s.3). Retningslinjene skal medverke til å minimalisere uheldige konsekvensar av vindkraftutbygging, slik som tap av naturmangfald, friluftsområde, kulturminne og landskapsverdier.

Planen gjer fire ting med relevans for reiselivet. For det første ei vurdering av konfliktpotensialet på basis av hovudsakleg eksisterande kunnskapsgrunnlag for utvalde fagtema (så som landskap, biologisk mangfald, kulturminne etc.). For det andre gir planen råd om korleis konsekvensutgreiing etter PBL skal gjennomførast for å få ei god vurdering av konfliktpotensialet. For det tredje kjem planane til dels med råd ut over krava i PBL. For det fjerde kjem planen med politisk fastsette retningslinjer (systemkrav) for handsaming av vindkraftprosjekt. Våre fire spørsmål er knytt til desse elementa.

Kunnskapsgrunnlag og metode

Planen omtaler konfliktpotensialet av vindkraftanlegg ifht. 10 fagtema: landskap, biologisk mangfald, kulturminne og –miljø, inngrepssfrie naturområde (INON), friluftsliv, reiseliv, landbruk, fiskeri og sjøfart, støy og kommunikasjon og overvakingssanlegg. Det er konfliktpotensialet av infrastruktur og drift av vindkraftanlegg som er vurdert med unnatak av nye overføringslinjer. Vurderingane i planen er basert på at det er gjort kartleggingar av verdier i eit området innan fagtema. Der det ikkje er gjort kartleggingar er ikkje konfliktpotensiale vurdert. I følge planen betyr dette at "eksisterande registreringar er ufullstendige. På nokre fagtema vil det vere eit "uavklara konfliktpotensial, inntil områda eventuelt blir betre kartlagde/undersøkte", heiter det i planen (s.7).

Det er kysten og nære kystområde som er vurdert. Fylket er i desse områda delt i 7 analyseområde. Inndelinga av desse områda er gjort "slik at det samla konfliktpotensialet vert lågast muleg" for fylket. Konkret betyr dette at eitt område er utforma slik at det har eit mest mogleg homogent konfliktpotensiale.

Vurderingane av konfliktpotensiale er gruppert i tre:

- Stort konfliktpotensialet betyr at det er nasjonale verdier for det aktuelle temaet
- Middels konfliktpotensialet betyr at det er regionale verdier for det aktuelle temaet
- Lite konfliktpotensialet betyr at det ikkje er gjort registreringar av verken regional eller nasjonal interesse

Det er utforma ein poengskala for vurdering av samla konfliktpotensial, på tvers av fagtema. Føremålet har vore å finne dei areala som i utgangpunktet gjev mest mogleg vindkraft til lågast mogleg miljøkostnad/-konflikt. Ved kvantifisering av konfliktpotensialet er det laga ein skala med verdiane 1, 3 og 5 for høvesvis lite, middel og stort konfliktpotensiale. Det samla potensiale kjem fram ved å summere verdiane for dei seks deltema i kvart område. Høgast konfliktpotensiale for eitt område får då verdien 30, men lågast er 6. Dei faglege retningslinjene i vindkraftplanen tilrår opning for utbygging ved lågt og middels konfliktpotensiale, men rår frå utbygging ved stort konfliktpotensiale.

Det er krav om konsekvensvurdering etter Plan- og Bygningslova ved planlegging av vindkraftanlegg. Dei vurderingane som er gjort av konfliktpotensial i planen må difor "sjåast på som førebelse", heiter det i planen (s.7).

Konsekvensar for reiselivet

Planen omtaler reiselivet i eit eige avsnitt sjølv om det ikkje finst registreringar av natur- og landskapsverdiar eller andre tema ut frå reiselivsomsyn spesielt. I utgangspunktet ser det ut for at vurderingar for reiselivet er tenkt gjort ut frå to forhold: natur- og landskapskvalitetane og omfanget av turisme i dei aktuelle områda. Data for omfanget av turisme er innhenta i form av informasjon om overnattingsplassar og trafikk tal for vegane, mens verdiar i natur og landskap finst i eksisterande kartleggingar.

Planen refererer til MD og OED sine retningslinjer for planlegging og lokalisering av vindkraftanlegg der det m.a. heitar at (s 33):

(...) Etablering av slike anlegg i regioner med betydelig reiselivsvirksomhet kan medføre redusert turiststrøm og reduserte inntekter for reiselivsaktører og andre. Det er derfor viktig å ta hensyn til eventuelle negative virkninger for reiselivsinteressene ved planlegging og lokalisering av vindkraftanlegg.

Planen viser til at det likevel ikkje er konkrete retningslinjer for korleis ein skal ta omsyn til reiselivet ved prosjektering og sakshandsaming av vindkraftanlegg. Planen legg til grunn at:

det vert lagt til rette for at reiselivsnæringa skal kunne engasjere seg og kome med innspel når det vert planlagt vindkraftanlegg

Sumverknadar av vindkraftutbygging er omtalt som relevant for reiselivet trass i at einskildutbyggingar isolert sett ikkje gir store negative verknadar. Ein storstilt utbygging av turistrutene langs kysten vil kunne undergrave strategiske "føremoner innanfor naturbasert turisme"(s.35).

Planen viser til at Vestlandet og fjordane er nasjonalt viktige reiselivsdestinasjonar, og landskapet er ein svært viktig del av attraksjonen, noko som tilseier at konfliktpotensialet er stort. Likevel finn planen det vanskeleg å identifisere einskildområde, innanfor planområde, som har større verdi enn andre i reiselivssamanheng (s 35)

Dersom det er tale om nasjonale og regionale natur- og kulturverdiar vil konfliktpotensialet verte fanga opp gjennom andre fagtema.

Til slutt heiter det at (s 35)

Vi har ikkje vurdert konfliktpotensial for reiselivet, spesielt, men legg til grunn at konfliktpotensial mot reiselivsnæringa i stor grad samsvarar med konfliktpotensial for dei andre fagtema, som vert vurdert.

Vi kan difor oppsummere status ifht. til våre tre første spørsmål:

- Konsekvensar av vindkraft for reiselivet er forsøkt vurdert, men det er ikkje gjort spesifikke vurderingar for reiselivet, men det heiter at ein storstilt utbygging av turistrutene langs kysten vil undergrave grunnlaget for naturbasert turisme
- Kunnskapsgrunnlaget for å gjere konfliktvurderingar for reiselivet er svakt
- Det manglar konkrete retningslinjer (systemkrav) for korleis omsynet til reiselivet skal takast i vare på

Vi vil difor nedanfor kort omtale andre tema som landskap, friluftsliv og inngrepsfrie naturområde. Andre tema kan også vere relevante for reiselivet, men vi avgrensar oss til desse tre områda.

Konsekvensar for landskap

Planen omtaler kunnskapsgrunnlaget for å vurdere konfliktpotensialet ifht. landskapsverdiar som godt. I fylkesdelplan for vasskraft er det same kunnskapsgrunnlaget omtalt som middels.

I avsnittet om råd og rettleiing er det vist til at dei nasjonale retningslinjene seier lite om korleis ein skal innarbeide målet om å ta vare på variasjon i landskap ved planlegging av vindkraftanlegg. Registrering utført av Uttakleiv (2009)²⁸ i samband med planen har delt planområdet inn i landskapsområde, landskapstypar (20 stk) og landskapssamanhenger (23 stk), det siste som ein operasjonalisering ifht regional planlegging for å finne ut om "eitt, eller summen av fleire, prosjekt potensielt trugar variasjonen" (s.11).

Den Europeiske Landskapskonvensjonen, som Noreg har slutta seg til, legg vekt på ein bottom-up forståing av landskap og landskapsverdiar. Folk si forståing er ikkje berre avhengig av fysiske elementa: "I så måte kjem vår

²⁸ Uttakleiv, L. A., 2009. Landskapskartlegging av kysten i Sogn og Fjordane fylke; Landskapstypeklassifisering og verdsetting i samband med fylkesdelplan for vindkraft. Aurland naturverkstad rapport 07/2009. Aurland naturverkstad AS, Pb. 27, 5741 Aurland.

registrering av landskap til kort. Det er såleis naudsynleg at vanlege folk får høve til, og vert gjort i stand til, å ta stilling til og gje innspel til planar for vindkraftanlegg" (s.12). Medverknad i planprosessar er difor vektlagt.

Utbygging av vindkraftanlegg kan gi uheldige sumverknader. I planen heiter det at det hadde: "såleis vore ynskjeleg med landskapsregistrering i heile landet, for å kunne vurdere i kva grad det kan oppstå negative sumverknader på tvers av regionar. Andre inngrep kan også påverka sumverknadene og medverke til reduksjon i variasjon. Dette vil mellom anna kunne gjelde samferdslesektoren, ved vegbygging o.l." (s.12).

Til slutt er kriterium for konfliktpotensialet konkretisert. Stort konfliktpotensial er sett til: Analyseområde som inneheld landskapsområde, landskapssamanhengar eller kulturlandskap med nasjonal verdi. Middels konfliktpotensial er sett til: Analyseområde som inneheld landskapsområde, landskapssamanhengar eller kulturlandskap med regional verdi.

Vi kan oppsummere vurderingane av konfliktpotensialet ifht. fagtema landskap med at planen vurderar konfliktpotensialet mellom landskapsverdiar og utbygging for kysten av fylket, kunnskapsgrunnlaget er omtalt som godt og det er skissert strategiar for å vurdere konfliktpotensiale (Uttakleiv, 2009).

Konsekvensar for friluftsliv

Vindkraftplanen bygger sitt kunnskapsgrunnlag for vurdering av konfliktpotensialet ifht. friluftsliv på vurderingane i fylkesdelplan for arealbruk utforma på slutten av 1990-talet. Den planen baserte seg på ei kartlegging av friluftsområde (FRIDA) frå 1980-talet. Det er gjort nokre oppdateringar, og trekt inn data frå statens kartverk og Nordsjøløypene, men kunnskapsgrunnlaget framstår som svakt.

Kart over friluftsområde av nasjonal og regional verdi er gjengitt. Det gir grunnlag for vurdering av konfliktpotensialet på eit generelt grunnlag der nasjonale verdiar gir stort konfliktpotensiale, mens regionale verdiar gir middels konfliktpotensiale.

Planen viser til at sumverknader av vindkraftanlegg for friluftslivet innan ein buregion bør kartleggast.

Konsekvensar for inngrepsfrie naturområde (INON)

Dette er eit samleomgrep for tre kategoriar av område avhengig av avstand til tyngre tekniske inngrep. Område som ligg 1-3 km frå slike inngrep har fått nemningane "inngrepsfrie naturområde (INON) sone 2", mens område som ligg 3-5 km frå slike inngrep omtalast som "inngrepsfrie naturområde sone 1", mens "villmarksprega naturområde" er område som ligg meir enn 5 km frå tyngre tekniske inngrep.

Regional plan for vindkraft skisserar tilleggskriterium for INON-område knytt til samanhengande område, storleiken på området og hyppigheit av slike område. Dette er konkretisert til INON område som strekkar seg frå "fjord til fjell" gitt nasjonal verdi, mens kommunar med mindre INON-areal enn gjennomsnittet for planområdet gir automatisk regional verdi og middels konfliktpotensial (Selje, Vågsøy, Fjaler og Hyllestad). Dessutan, dersom INON-arealet utgjer meir enn ein firedel av analyseområdet, eller meir enn 0,5 km², aukar verdien eitt hakk.

Kort oppsummert er det runn til å omtale kunnskapsgrunnlaget som godt og det har gitt grunnlag for å karakterisere kommunane på kysten ifht. INON kriterium.

Politiske retningslinjer

I den politiske delen av planen er retningslinjene gitt:

- Sogn og Fjordane skal leggje til rette for vindkraftanlegg med ein samla kapasitet på ca. 1000 MW (svarar til ca. 3 TWh i årsproduksjon), innan år 2025.
- Utbygging av vindkraftanlegg skal vurderast i område med lite og middels konfliktpotensial
- Vindkraftanlegg som ligg i område med stort konfliktpotensiale vert i utgangspunktet ikkje prioritert, men kan likevel verte vurdert som utbyggingsaktuelle dersom avbøtande tiltak er tilfredstillande, og dersom lokale styresmakter har positiv tilråding.
- Samlokalisering med industriutbygging, og liknande, skal telje positivt ved vurdering av vindkraftprosjekt.
- Lokalisering av vindkraftanlegg bør skje på ein måte som minimaliserer behov for ny infrastruktur utanfor anlegga (kraftleidningar, veg, transformatorstasjonar, mv.).
- Kommunane bør utforme kommuneplanar som er i tråd med desse retningslinjene.
- Fylkeskommunen rår til at tiltakshavar i samband med konsekvensutgreiinga gjer eit forsvarleg arbeid med å kartlegge potensialet for funn av kulturminne, jfr §9 Lov om kulturminne.
- Retningslinjene gjeld ikkje anlegg som allereie har fått konsesjon eller som fylkeskommunen allereie har gjeve endeleg uttale til.

Drøfting

Her skal vi svare på dei tre spørsmåla sett opp i innleiinga.

- Er konsekvensar for reiselivet vurdert?
- Kor godt er kunnskapsgrunnlaget?
- Vert det stilt systemkrav ut over nasjonale krav?
- Korleis vert krava følgt opp i dei politiske retningslinene?

Konsekvensar og kunnskapsgrunnlag

Konsekvensar for reiselivet er omtalt og vurdert. Planen viser til at datagrunnlaget for å gjere spesielle vurderingar for reiselivet er svakt. Planen har difor sjølv gjort visse avgrensa kartleggingar i form av overnattingsbedrifter og trafikktalet på vegane. Det ser ut for at desse registreringane i liten grad vert tillagt vekt. Planen har ein ambisjon om å vurdere konfliktpotensialet for reiselivet, men konkluderar med at det har vore vanskeleg å peike ut nokre geografiske område som viktigare enn andre for reiselivet. I konkretiseringa av konfliktpotensialet for reiselivet viser difor planen til analysane gjort av dei andre fagtema. Dette kan vere ein relevant konklusjon, men ein kan etterlyse ei vurdering om dei andre tema fangar opp alle forhold av interesse for reiselivet. Det er ikkje gjort konkrete vurderingar av konfliktpotensialet for reiselivet. Ikkje kunnskapsgrunnlag for turistane sin bruk av områda. Grunnen for dette ser ut for å vere fleire: svakt kunnskapsgrunnlag for turistane sin bruk av områda, vegring for prioritering mellom områda ut frå eksisterande kunnskap og at kunnskapsgrunnlag om tiltak sin verdi for turistane si oppleving er svakt. Det heiter likevel at "ein storstilt utbygging av turistrutene langs kysten vil undergrave grunnlaget for naturbasert turisme".

Den generelle metoden som er følgt for å vurdere konfliktpotensialet ved vindkraftutbygging er etter vår vurdering gode, men kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt. Mangel i kunnskapsgrunnlaget gjer at det berre er dei tema der det eksisterar kartleggingar (landskap, kulturminne og –miljø, inngrepsfrie naturområde, friluftsliv, biologisk mangfald og landbruk) kor det er gjort vurderingar. Vidare er datagrunnlaget for desse tema til dels mangelfullt. Difor er vurderingane av konfliktpotensialet ufullstendig, slik planen også peiker på.

I tillegg bør det nemnast at det er nytta snevre kriterium for verdsetting av kulturlandskap. Ein kunne ha nytta spesielle tilskot til kulturlandskap (SMIL) som kriterium for lokalt viktige kulturlandskap. Det er heller ikkje utforma kriterium for vurdering av fjordlandskap slik som fylkesdelplan for vasskraft har gjort. Det kunne ha vore gjort ut frå den omtalen fjordane har i planen: "Vestlandet og fjordane er nasjonalt viktige reiselivsdestinasjonar, og landskapet er ein svært viktig del av attraksjonen". Ein grunn for at dette ikkje er gjort kan vere at planen har fokusert på kystområda og ikkje fjordane. Likevel, fjordmunningane ligg på kysten og utgjer det ytre fjordlandskapet.

Vår konklusjon er difor at fylkesdelplan for vindkraft forsøkar å vurdere konsekvensar for reiselivet, men endar opp utan spesifikke vurderingar av konfliktpotensialet for reiselivet, slik også planen vedkjenner.

Kunnskapsgrunnlaget kunne ha vore betre slik at det var mogleg å gjere konkrete vurderingar for reiselivet, og ikkje berre tilvise til vurderingane for dei andre temaområda.

Systemkrav ut over lova sine krav

Regional plan for vindkraft refererar i stor grad til gjeldane nasjonale retningslinjer og handbøker for vurdering av konfliktpotensialet. Nasjonale verdier har generelt sett gitt stor konfliktpotensiale, mens regionale verdier har fått middels konfliktpotensial.

Det manglar konkrete retningslinjer (systemkrav) for korleis omsynet til reiselivet skal takast i vare, men planen legg vekt på at reiselivsnæringa skal ha høve til god medverknad når konsekvensar av konkrete vindkraftprosjekt skal vurderast.

Når det gjeld andre fagtema så som landskap, friluftsliv og inngrepsfrie område varierar det om systemkrav er utforma. For landskap er det skissert strategiar for å vurdere konfliktpotensiale, for inngrepsfrie områder har datagrunnlaget gjort det mogleg å karakterisere kommunane meir detaljert, mens for friluftsliv er datagrunnlaget lite oppdatert. Det gir eit svakt grunnlag for å utforme systemkrav.

På eitt område ser det ut for at planen går lengre enn dette, nemleg angåande sumverknader. Planen omtaler gjennomgåande sumverknader for kvart fagtema. Det viser ei god fagleg forståing av problematikken. Utfordringa er sjølv sagt at kunnskapsgrunnlaget for å vurdere sumverknader er svakt.

Oppfølging i retningslinene

Dei faglege retningslinene tilrår opning for utbygging ved lågt og middels konfliktpotensiale, men rår frå utbygging ved stort konfliktpotensiale.

I dei konkluderande politiske retningslinene i vindkraftplanen heiter det for det første at "Utbygging av vindkraftanlegg skal vurderast i område med lite og middels konfliktpotensial". I det tredje punktet vert dette kravet svekka. Her heiter det at:

Vindkraftanlegg som ligg i område med stort konfliktpotensiale vert i utgangspunktet ikkje prioritert, men kan likevel verte vurdert som utbyggingsaktuelle dersom avbøtande tiltak er tilfredstillande, og dersom lokale styresmakter har positiv tilråding.

Dette betyr altså at ein opnar også for vindkraftutbygging i slike områder dersom to vilkår er til stades. Nasjonale og regionale verdiar kan difor måtte vike "dersom lokalpolitikarane vil det".

Regional plan for vasskraft

Fylkesutvalet gjorde våren 2007 vedtak om at det skulle utarbeidast ein fylkesdelplan med tema knytt til vasskraftutbygging (sak nr. 0043/07). Målet for planarbeidet var: "å samle kunnskap om viktige regionale og nasjonale verdiar i mulege utbyggingsområde, for deretter å fastsette retningslinjer som sikrar at desse verdiane vert teke omsyn til, ved handsaming av utbyggingstiltak etter vassdragslovgjevinga og plan og bygningslova (...)" Med heimel i plan- og bygningslova er dei fylkespolitiske retningslinjer gjort gjeldande for planlegging og forvaltning på kommunalt, fylkeskommunalt og regionalt statleg nivå. Planen vil ikkje kunne binde statlege etatar til å fråvike statlege retningslinjer. Motstrid med vedtekne fylkespolitiske retningslinjer kan gje grunnlag for motsegn i konkrete plansaker.

Strukturen i denne planen er vesentleg annleis enn i regional plan for vindkraft kor den faglege delen inneheld vurderingar av konfliktgrad. Den type konfliktvurderingar er ikkje gjort i vasskraftplanen. Den politiske delen er også langt meir omfattande med eigne vurderingar av dei same tema som i den faglege delen i tillegg til dei politiske retningslinene som også er strukturert tematisk. Dette gjer at fagtema er omtalt tre gonger, først i den faglege delen og to gonger i den politiske delen. Vi har analysert planen for å gi svar på dei fire spørsmåla om konsekvensar for reiseliv, kunnskapsgrunnlaget, systemkrav og politiske retningslinjer.

Kunnskapsgrunnlag og metode

Regional plan for vasskraft er ei kartlegging av registrerte verdiar innanfor planområdet innan tema landskap, biologisk mangfald, inngrepsfrie naturområde (INON), fisk og fiske, kulturminne og kulturmiljø, friluftsliv og reiseliv. Dette betyr at planen ikkje tek mål av seg å vurdere konfliktpotensiale slik som vindkraftplanen. Planen baserar seg på eksisterande kartleggingar av nemnde tema, men vurderar kunnskapsgrunnlaget for å vurdere konsekvensar av vasskraftutbygging som mangelfullt for fleire av fagtema. Konkret vurderar planen kunnskapsgrunnlaget som godt for tema INON (inngrepsfrie områder), middels for fisk og fiske og svakt for landskap, biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø, friluftsliv og reiseliv. For tema landskap er det gjort nye registreringar. Det gjeld registrering av fjordlandskap, og fossar med "vesentlege landskapselement", men desse verdiane er ikkje klassifisert etter verdi. Dei kartlagde verdiane for kvart fagtema er kartfesta digitalt og GIS er nytta som verktøy for å framstille og analysere desse.

Metodikken som er valt føl ikkje OED sin rettleiar som legg opp til bruk av matrise for kvart fagtema med verdivurdering. Grunnen for at denne metodikken ikkje er nytta er ressursomfanget og mangelfullt kunnskapsgrunnlag, heiter det i planen.

Registrerte verdiar i planområdet er vurdert i forhold til nasjonale retningslinjer for vasskraftutbygging for å gi eit bilete for korleis verdiane er tatt omsyn til i dag. Vidare er det utvikla regionale retningslinjer for å ta vare på kvalitetar av regional verdi. Det er ikkje tatt omsyn til lokale verdiar. Planen avgrensar seg til potensielle utbyggingar mellom 1 og 10 MW.

Konsekvensar for reiseliv

Kunnskapsgrunnlaget for vurdering av konsekvensar for reiselivet bygger på oversikt over lokalisering av reiselivsbedrifter og besøkstal for sentrale attraksjonar. Planen etterlyser registreringar over turistane sin bruk av fylket som ikkje vert fanga opp av bedrifter og attraksjonar med registrerte besøkstal. Kunnskapsgrunnlaget er difor mangelfullt på dette området.

Planen er varsam med å vurdere konsekvensar av vasskraftutbygging for reiselivet. I dei faglege tilrådingane (systemkrava) er det fokusert på at reiselivsnæringa bør inkludast som høyringspart, og at avbøtande og kompenserande tiltak er ønskeleg. Det er også vist til at vasskraftutbygging kan gi infrastruktur til nytte for reiselivet.

Konsekvensar for friluftsliv

Planen har teikna inn kart med regionalt viktige friluftsområde på basis av data frå 1980-talet. Desse data er justert nokre plasser, men ikkje systematisk oppdatert. Datagrunnlaget er difor lite oppdatert.

I tillegg til å referere til nasjonale retningslinjer viser planen til regional plan for arealbruk kor det er gitt retningslinjer for planlegging av friluftsområde:

- I friluftsområde som i dag er prega av få eller ingen menneskelege inngrep, bør ein unngå
- inngrep
- Viktige vassførekomstar nær område der folk bur og oppheld seg dagleg og som er eigna til bading og friluftsliv, skal sikrast ein tilfredsstillande vasskvalitet og vern av tilgrensande areal mot nedbygging og skadelege inngrep.
- Det skal takast omsyn til friluftssinteressene ved planlegging og bygging av nye større landbruksvegar.

Angåande sumeffektar er det vist til at det kan vere problematisk i forhold til spesialiserte aktivitetar som er direkte knytt til vassdraga, til dømes elvepadling og rafting. Elles viser planen til tema landskap kor vassdrag og fossar er vurderte.

Konsekvensar for landskap

I tillegg til eksisterande registreringar av landskapsverdiar har planen sjølv gjort registreringar av fjordlandskap. Fjordlandskap er definert som: "landskap som omgjev fjordar/fjordlaup, samt innsjøar større enn 7 km²". Vidare er 179 fossar som viktige landskapselement (varig vassføring og godt synleg) registrert ut frå kjennskap og synfaringar. Desse kartleggingane er ikkje uttømmende.

I valet av fossar er følgjande kriterium brukt:

- Fossar som har varig vassføring og er eksponert/godt synleg
- Fossar som vert oppfatta som attraksjonar/turmål og/eller landemerke
- Fossar som har kultur eller lokalhistorisk verdi.

På fylkesnivå er det så gjort ei prioritering av regionalt viktige kulturlandskap og kulturmarkstypar basert på Austad (1993)²⁹.

Vasskraftplanen viser også til regional plan for arealbruk som har m.a. følgjande retningsline for landskapsforvaltning: "Nye utbyggingstiltak bør plasserast og utformast på ein måte som styrkjer kommunen, bygda og tettstaden sitt særpreg". Det vert vist til trongen for å visualisere verknader og til å utgreie ulike alternativ.

Til slutt er sumverknader vurdert i form at "elvar og fossar er ofte viktige landskapselement og omfattande utnytting av vasskraftressursane vil kunne føre til dette elementet "forsvinn" frå landskapet"(s.16).

Politisk del

I den politiske delen av vasskraftplanen er først nasjonale retningslinjer referert. Så kjem det eit avsnitt som heiter "vurdering og konsekvensutgreiing av fylkeskommunale retningslinjer" før avsnittet om dei konkrete retningslinjene. Her omtaler vi dei to siste avsnitta for reiseliv, landskap og friluftsliv.

Reiseliv

Visjonen frå reiselivsplanen for Sogn og Fjordane vert sitert og i forlenginga heiter det at: "Vi ynskjar å vere forsiktig med å tillate vasskraftutbyggingar som reduserer/øydelegg landskapsverdiar, spesielt i område som er godt tilrettelagt for turistar"(s.94). Dei nasjonale retningslinjene er ikkje til hjelp for korleis dette kan implementerast. Planen peiker på at eit verkemiddel er å gjere visualiseringar av konsekvensane av vasskraftutbygging sett frå attraksjonar etc. slik at det kan utformast avbøtande tiltak.

Den mest forpliktande for mulinga kjem i samband med nasjonale turistvegar kor det heiter at (s 95)

Vasskraftverk som øydelegg opplevingsverdiar (for eksempel fossar, kulturmiljø og fiske) langs nasjonale turistvegar bør ikkje få konsesjon. Dette tilseier at dersom det skal byggjast ut vasskraft inntil nasjonale turistvegar så kan det berre skje når avbøtande tiltak opprettheld opplevingsverdiene

Om ein også definerar fjordar som Sognefjorden og Nordfjorden som nasjonale turistvegar er usikkert, men desse fjordlandskapa er omtalt under tema landskap.

²⁹ Austad, I., Hauge, L. og Helle, T., 1993. Verdifulle kulturlandskap og kulturmarkstyper i Sogn og Fjordane. Prioriterte områder. Sogn og Fjordane distriktshøgskule, avdeling for landskapsøkologi, Sogndal.

Friluftsliv

Planen viser til at friluftsliv er eit prioritert område i fylkesplanen for å stimulere til god folkehelse.

Vasskraftutbygging må difor ikkje vere til hinder for friluftaktivitet, for eksempel ved at det "vert stilt krav til at stiar/turvegar vert tekne vare på". Dersom vasskraftutbygging er til hinder for friluftaktivitet krev fylkeskommunen ikkje at det skal gjevast negativ tilråding, men at: "ein skal vere restriktiv med å gje konsesjon".

Elles refererer planen til regional plan for arealbruk som viser til at: "i friluftsområde som i dag er prega av få eller ingen menneskelege inngrep, bør ein unngå inngrep".

Landskap

I tråd med kartlegging av fjordlandskap og fossar i fagdelen av planen heiter det i den politiske delen at:

I fjordlandskapet må fossane få prioritet, men det er også naturleg at slike fossar skal ha prioritet i område som ikkje har spesiell verdi som fjordlandskap. Det same gjeld kvartærgeologiske førekomstar, som også utgjer viktige landskapselement.

Kartlegginga har lagt vekt på identifisering av nasjonale og regionale landskapsverdiar, men planen viser også til at det er ønskelig å vurdere om ei utbygging vil skade dei: "verdiane som vassdraget har for lokalfolk (...)" (s.91).

Regionvurderingar

Etter den tematiske gjennomgangen er det føretatt vurderingar av kvart tema knytt til regionar i fylke, så som Sognesjøen, Dalsfjorden, Lærdal/Aurland m.fl.. Desse vurderingane inneheld stor sett ei beskrivande omtale av området ifht. dei aktuelle tema. Eksempel på dette for Dalsfjorden er: "Tettstaden Askvoll er eit naturleg knutepunkt for reiselivstilbodet, og saman med Bulandet og Værlandet utgjer det viktigaste reiselivsområdet". Eit anna eksempel er aksa Vikafjellet til Fjærlandsfjorden som er: "spesielt viktig m.o.t. reiseliv".

Det er likevel ikkje føretatt konfliktvurderingar eller prioriteringar.

Fylkeskommunale retningslinjer

For å kunne gje signal om korleis ulike arealinteresser skal handterast, i samband med vasskraftutbygging, vert arealinteresser prioritert etter ein tredelt skala, dvs. prioritet 1-3. Desto fleire slike prioriterte arealinteresser det er innanfor utbyggingsområdet desto vanskelegare må ein rekne med det vert å få konsesjon. Konsesjonssøknader som ligg innafør område med slike interesser skal nøye dokumentere mogelege konflikhtar og gjennom kraftverksutforming og avbøtande tiltak vise korleis konflikhtar eventuelt kan unngåast/fjernast eller reduserast. Skalaen er som følgjer;

1. prioritet:

Interesser av eineståande verdi. Inngrep som vil innebære bortfall eller vesentleg reduksjon i slike arealinteresser, skal unngåast. Føre-var prinsippet skal leggjast til grunn.

2. prioritet:

Interesser av svært stor verdi. Føresetnader for positiv tilråding skal vere at søknadsmaterialet kan dokumentere stor verdiskaping og/eller at verdien til aktuelle arealinteresser kan oppretthaldast etter utbygging.

3. prioritet:

Interesser av stor verdi. Føresetnader for positiv tilråding skal vere at søknadsmaterialet kan dokumentere at utforming av kraftverket, og avbøtande tiltak, i stort monn reduserer eventuelle konflikhtar i høve til aktuelle arealinteresser.

Under gjengir vi dei fylkeskommunale retningslinene i sin heilskap for våre tre tema reiseliv, friluftsliv og landskap. Når det gjeld nasjonale retningslinjer føreset planen at desse vert følgt opp.

Reiseliv

Planen har utforma retningslinjer for to forhold:

- Nasjonale turistvegar er gitt 2. prioritet.
- Elv/foss: Dersom elva er synleg frå turistattraksjonar, utsiktspunkt, rasteplassar e.l., rår fylkeskommunen til at desse vert brukt som fotostandpunkt for visualisering av alternative vassføringar. Dette som eit eventuelt supplement til andre naturlege fotostandpunkt.

Friluftsliv

Planen har utforma retningslinjer for tre forhold:

- Nasjonale friluftsområde som har få eller ingen menneskelege inngrep skal ha 1. prioritet.
- Regionale friluftsområde som har få eller ingen menneskelege inngrep skal ha 2. prioritet
- Generelt: Når konsesjon vert gjeve og utbygging sett i verk, er det viktig å ta vare på stiar og turvegar

Landskap

Planen har utforma retningslinjer for tre forhold:

- Kulturlandskap av nasjonal verdi er gitt 1. prioritet.

Følgjande landskap/landskapselement er gitt 2. prioritet:

- Kulturlandskap av regional verdi
- Kvartærgeologiske førekomstar av nasjonal verdi i fjordlandskap
- Fossar som er viktige landskapselement i fjordlandskap

Følgjande landskap/landskapselement er gitt 3. prioritet:

- Kvartærgeologiske førekomstar av nasjonal verdi og fossar som er viktige landskapselement som ikkje er gitt 2. prioritet
- Kvartærgeologiske førekomstar av regional verdi.

Kunnskapen om eventuelle sumeffektar synest å vere mangelfull for mange fagtema. Vi meiner difor at det er viktig at staten syter for forskning som gjer at vi får betre kunnskap om mogelege sumverknader av vasskraftutbygging, mellom anna gjennom forskning på korleis "nøkkelartar", av vasstilknytt flora og fauna, vert påverka av ulike regime for minstevassføring.

Drøfting

Her skal vi svare på dei tre spørsmåla sett opp i innleiinga:

- Er konsekvensar for reiselivet vurdert?
- Kor godt er kunnskapsgrunnlaget?
- Vert det stilt systemkrav ut over nasjonale krav?
- Korleis vert krava følgt opp i dei politiske retningslinjene?

Planen er forsiktig med å vurdere konsekvensar for reiselivet av vasskraftutbygging. Det heiter m.a. at vasskraftverk som øydelegg opplevingsverdiar langs nasjonale turistveggar bør ikkje få konsesjon, men det er ikkje sagt noko om korleis ein skal vurdere om verdiane vert øydelagd.

Planen for vasskraftutbygging skil seg frå vindkraftplanen ved at konfliktpotensialet ikkje er vurdert. Det er gitt råd og rettleiing og til dels er sumverknader kort omtalt, men det er ikkje gjort ei samla vurdering av mogleg konfliktgrad.

Kunnskapsgrunnlaget består dels av oversikt over reiselivsbedrifter og attraksjonar, men planen saknar tal for turistane sin bruk av desse og naturområda. Det bidreg kanskje til mindre konkrete konfliktvurderingar enn om ein hadde hatt slike data.

Generelt gir ikkje planen informasjon om korleis ein skal vurdere konfliktgrad anna enn at det er vist til dei mest verdifulle områda nasjonalt og regionalt, men kanskje er det også ei vegring mot å gjere slike vurderingar.

For andre tema relevante for reiselivet, så som friluftsliv er kunnskapsgrunnlaget forelda. For tema landskap er det føretatt kartlegging av fjordlandskap med fossar, men kunne kanskje trenge ei vitenskapleg kartlegging og kvalitetssikring.

Planen er nyskapande ved at den har utvikla kunnskapsgrunnlaget for fjordlandskap med viktige fossefall. Det har stor relevans for reiselivet.

Vårt tredje spørsmål dreier seg om systemkrav. Planen viser til nasjonale retningslinjer, men både i den faglege og politiske delen er det i lita grad skissert systemkrav. Vi tek difor med dei mest konkrete føringane for våre tre tema reiseliv, friluftsliv og landskap frå den politiske delen av planen:

- Vasskraftverk som øydelegg opplevingsverdiar langs nasjonale turistveggar bør ikkje få konsesjon
- Dersom vasskraftutbygging er til hinder for friluftaktivitet skal ein vere restriktiv med å gje konsesjon
- Fossar som er viktige landskapselement har prioritet både i fjordlandskap og andre landskap
- Kvartærgeologiske førekomstar som utgjer viktige landskapselement har prioritet
- Det bør vurderast om vasskraftutbygging kan skade dei verdiane fossar har for lokalfolk

Det er ikkje vist korleis ein skal foreta vurderingane om opplevingsverdiar vert øydelagd, om vasskraftutbyggingar til hinder for friluftslivet og kan skade verdiane dei har for lokalfolk. Dette betyr dermed at systemkrav i lita grad er skissert.

Vårt siste spørsmål er om systemkrava ovafor vert følgt opp i dei politiske retningslinene. Det er vanskeleg å svare eksakt på både fordi det i lita grad er skissert systemkrav og for det andre at retningslinene er delt inn i 1., 2. og 3. prioritet. Nasjonale verdiar i form av nasjonale turistvegar, kulturlandskap og friluftsområde har fått første prioritet, mens regionale verdiar har fått andre eller tredje prioritet.

Fylkesdelplan for arealbruk

Arealbruksplanen har ei anna struktur enn både vindkraft- og vasskraftplanane. For dei ulike fagtema er mål, strategi og retningsliner omtalt, mens kunnskapsgrunnlaget ikkje er omtalt. Mål og strategiar er kortfatta, mens retningslinene er meir omfattande. Det er berre gjort generelle konfliktvurderingar av typen: "Registreringane syner også eit relativt stort konfliktpotensiale mellom interesser som må vegast mot kvarandre gjennom kommunane sine arealdisponeringar".

Retningsliner

Planen vektlegg retningsliner for det kommunale planarbeidet.

Reiseliv er ikkje vurdert i planen. Under gjengir vi retningslinene ifht. kulturlandskap, friluftsliv og oppdrett. Oppdrett er tatt med fordi planen skisserer fleire krav med relevans for reiseliv og fritid.

Retningsliner for kulturlandskap:

- Nasjonalt og regionalt viktige natur- og kulturlandskap som er kartfesta og omtalte i fylkesdelplanen, skal gjevast særleg merksemd i kommuneplanarbeidet
- Planlagde utbyggingstiltak (bustad, hytter, vegar) eller anna vesentleg endring av arealbruken innfor desse områda skal omtalast spesielt i høve til estetikk og lokal tilpassing
- Statlege og regionale verkemiddel vil bli prioriterte ved forvaltningstiltak innfor desse områda
- Nye utbyggingstiltak bør plasserast og utformast på ein måte som styrker kommunen, bygda og tettstaden sitt særpreg
- I områderetta kommunedelplanar for tettstad, bygd og grend bør ein utarbeide ein enkel "miljøplan" (stadanalyse/landskapsanalyse (miljøvurdering) som synleggjer viktige landskapstrekk, kulturmiljø og mykje brukte eller eigna område for ålmenta langs sjø og større vassdrag

Retningsliner for friluftsliv:

- Nasjonalt og regionalt viktige friluftsområde skal visast med eigen skravur i arealdelen i kommuneplanen, som viktig informasjon i høve til ulike interessegrupper.
- I friluftsområde som i dag er prega av få eller ingen menneskelege inngrep, bør ein unngå inngrep.
- Statlege og regionale verkemiddel vil prioritere forvaltningstiltak innanfor desse områda.
- Viktige vassførekomst nær område der folk bur og oppheld seg dagleg og som er eigna til bading og friluftsliv, skal sikrast ein tilfredsstillande vasskvalitet og vern av tilgrensande areal mot nedbygging og skadelege inngrep.
- Hyttefelt bør ikkje plasserast i friluftsområde som i dag er utan tekniske inngrep
- Innfor friluftsområda skal det vere ei restriktiv haldning til dispensasjonar
- Det skal takast omsyn til friluftinteressene ved planlegging og bygging av nye større landbruksvegar
- Oversiktsplanar for landbruk må omtale og kartfeste viktige friluftsområde i kommunane. Her omfattar friluftsområde også område av verdi for lokalsamfunnet
- Nye oppdrettsanlegg bør etablerast utanfor dei viste friluftsområda
- Nye større tiltak, som t.d. massetak og vindkraftanlegg, bør unngåast i avmerkta friluftsområde.

Retningsliner for oppdrett:

- Eksisterande/regulert/planlagt område for bygging av hytter/fritidsbustader bør ikkje grense til område for akvakulturføremål i sjø
- Ved rullering av kystsoneplanen og ved utarbeiding av nye planar skal kommunen ikkje basere seg på bruk av Plan og bygningslova §7 ved handsaming av søknad om etablering av skjelanlegg
- Område avsett til påslag for skjel og område avsett til oppdrett av skjel i fylkesdelplanen for arealbruk skal sikrast mot annan bruk gjennom arealdelen av kommuneplanen i aktuelle kommunar
- Etablering av havbruksanlegg bør skje utanfor verna område, men dersom det ikkje er i strid med formålet for vern kan ein tillate etablering av havbruksanlegg i område som er omfatta av vern

- Etablering av havbruksanlegg bør skje utanfor friluftsområde
- Kaste- og låssetjingsplassar som er gitt 1.prioritet i Fiskeridirektoratet sitt register står i arealplanen som område for fiskeriaktivitet. Det blir ikkje gitt løyve til å etablere oppdrettsanlegg i områda. Eventuelle konflikter med plassar som er gjevne lågare prioritet, vert vurderte av Fiskeridirektoratet i samarbeid med fiskarane i kvart einskild tilfelle
- Ein skal unngå å legge akvakulturområde i registrerte felt for reketraling. Områda kan grense mot kvarandre. Utlegging/fortøyning av akvakulturanlegg må då skje etter samråd med dei som driv tråling etter reke

Drøfting

Reiselivet er ikkje vurdert i planen og kunnskapsgrunnlaget er ikkje synleggjort. Slik retningslinene er utforma gir dei føringar for korleis arealbruken skal vurderast og prioriterast mellom ulike brukarinteresser. Det gir ein indikasjon på konfliktpotensialet og eitt stykke på veg representerar det også systemkrav for forvaltninga. Dei tema som er omtalt ovafor er relevante for reiselivet. Korleis retningslinene er følgt opp politisk gir ikkje planen informasjon om.

Regional transportplan

Regional transportplan (RTP) skal erstatte strategisk samferdsleplan og handlingsprogram for fylkesvegnettet. Transportplanen skal dekkje alle tema knytt til samferdsle innafor fylket og mot andre fylke. Planen tek utgangspunkt i Nasjonal Transportplan (NTP) og ei rekke nasjonale plandokument og etatar, så som Jernbaneverket, Kystverket og Vegvesenet sine handlingsprogram, men RTP skal også gje innspel til desse. Vidare bygger RTP på ei rekkje regionale plandokument og retningslinjer, så som fylkesplanen, regionale planar og handlingsplanar.

RTP vil ikkje vere rettsleg bindande, men gir uttrykk for politiske prioriteringar. I hending til Plan og bygningslova er verknaden av regional plan at den skal "legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen".

Av internasjonale rammar er det vist til EU's kvitbok for transportpolitikken der målet er eit miljø- og ressursmessig berekraftig transportsystem der ein må: "bryte den parallelle utviklinga av økonomisk vekst og vekst i transportvolumet". Det inneber m.a. ei omlegging av godstrafikken frå veg til jernbane og sjøtransport.

Det er vert å merke seg at følgjande plantema er sett opp i planprogrammet: fylkesvegnettet, riksvegane, skredsikring, kollektivtransport, luftfart, sjøtransport, jernbane og breiband. Intermodalitet, dvs. koplingane mellom infrastrukturen for ulike transportformer, er altså ikkje eit eige plantema, men er nemnd under kollektivtransport: "I arbeidet med RTP er det viktig å sjå dei ulike transportformene i samanheng med kvarandre".

Tematisering av reiselivet

Reiselivet er nemnd i samband med omtale av jernbane. Der er det vist til at Myrdal stasjon gir kopling til både person- og godstransport langs Bergensbana. Derimot er det ikkje tematisert utfordringar og behov for intermodalitet i Flåm, men det er peikt på utgreiingsbehov for å styrke Flåm som innfallspurt til fylket.

Elles er reiselivet indirekte nemnd i plandokumentet ved at næringslivet er ein av dei viktigaste etterspørjarane av transport.

Systemkrav

Systemkrav vert i denne samanheng forstått som korleis prosessen for utforming av RTP skal organiserast.

Planprogrammet legg vekt på koordinering med andre planprosessar i fylket. Difor vil RTP: "verte knytt til arbeidsdokumenta om regional planstrategi til fylkesutvalet som planutval"(s.4) Fylkesutvalet pluss gruppeleiarane frå parti ikkje representert i fylkesutvalet utgjør planutvalet. Dette er den sentrale politiske styringsgruppa for arbeidet, mens hovudutval for samferdsle er ein politisk referansegruppe.

Administrativt er arbeidet leia av ein styringsgruppe (også omtalt som prosjektgruppe), som er leia av nestleiar i samferdsleavdelinga. Gruppa vil ha deltaking frå næringsavdelinga, plan- og samfunnsavdelinga og samferdsleavdelinga, samt Statens vegvesen. Det er knytt ein referansegruppe også til denne adm. styringsgruppa med deltaking frå det sivile samfunn, offentleg sektor og næringslivet (private). Samansettinga vil variere avhengig av tema.

Dette betyr at tema reiseliv kan kome inn frå den administrative referansegruppa og i den administrative styringsgruppa.

Fylkesutvalet vedtok 25. april 2012 å sende planprogrammet på høyring. Høyringa har vore gjennomført i sommar. I saksutgreiinga, på basis av høyringa, framhever fylkesrådmannen følgjande innspel til fylkesutvalet (sak 12/794-53):

- Det er peika på at "plankrav for investeringsprosjekt i handlingsprogram" som er skissert i planprogrammet ikkje bør vere låste allereie i planprogrammet
- Eit tydlegare fokus på skognæringa er etterspurd ut frå det aukande behovet for transport av tømmer i åra framover
- Det er peika på behov for ein overordna strategi for det kommunale vegnettet for betre koordinering mot fylkesvegnettet
- Breiband er etterspurd som eige tema.

Fylkesrådmannen konkluderte med at breiband og skognæringa vert innarbeidd i planprogrammet.

Hovudutval for samferdsle gjorde følgjande tilråding til fylkesutvalet i møte 20. juni 2012 angående utgreiingsbehov i saka om planprogram for RTP:

Drøfte korleis Sogn og Fjordane kan bruke transportnettet som verkty for å betre transportbehovet til næringslivet og utløyse potensiale for ny verdiskaping. Dette gjeld til dømes reiseliv, olje- og gass, fiskeri- og havbruk, skogbruk, industri, landbruk og andre mindre næringar.

I fylkesutvalet sitt vedtak om utgreiingsbehov i denne saka heiter det at : "Drøfte korleis Sogn og Fjordane kan bruke transportnettet som verkty for å betre transportbehovet til næringslivet og utløyse potensiale for ny verdiskaping". Konkretisering av næringane er ikkje med i vedtaket.

Gjennomføring/oppfølgning

Det er lagt vekt på at planen skal utarbeidast gjennom deltaking frå berørte interessegrupper og etatar, men reiselivsnæringa er ikkje direkte nemnd. NHO er sett opp som ein deltakar, men dei representerar ulike interesser. Planen skal leggjast fram til politisk vedtak i desember 2013.

Drøfting

Reiselivet er nemnd under plantema jernbane i planprogrammet. Det ville kanskje vere oppsiktsvekkande dersom reiselivet var omtalt som eige plantema utan at andre næringar var det. På bakgrunn av overordna rammer og styringssignal, mellom anna målet om å styrke overgangen frå veg til sjø- og banetransport, er det overraskande at intermodalitet ikkje er eige plantema.

Som det går fram av den politiske handsaminga av planprogrammet var det framlegg til å nemne reiselivet i utgreiingsbehovet for å få fram transportbehovet for næringslivet. Dette er lekk i å få fram utfordringar som RTP skal ta omsyn til.

Analyse av i kva grad tek eksisterande anboda innan kollektivtransport omsyn til behov i reiselivet

Her skal vi svare på i kva grad anboda innan kollektivtransport tek omsyn til behov i reiselivet. Dette skal vi svare på ved å skissere anbodsstrukturen for buss og båt, og om anbodsdokumenta har tematisert reiselivet sine behov.

Buss

Fylkeskommunen skal lyse ut anbod på buss for dei fem kommunane nord for Nordfjorden i november 2012 med oppstart av bussdrift 23. juni 2014. For kommunane Gloppen, Gulen, Solund, Balestrand og Høyanger kjem utlysinga i november 2014 med oppstart i juni 2012. I resten av Sogn er utlysinga planlagd til november 2015 med oppstart av drift i juni 2017.

Dei ulike bussenboda skal gjelde i åtte år, eventuelt med tillegg på to år. Fleire av rutene er oppretta ut frå reiselivet sine behov, men det vert ikkje vist til reiselivet i anbodsdokumenta.

Ferje og ekspressbåt

Anboda for ekspressbåt hadde oppstart i mai 2012. Neste anbodsrunde er i 2018-2020.

Når det gjeld fylkesferjene kjem anbodsutlysinga i 2013. Vegvesenet er sakshandsamar, men fylkespolitikarane vedtek kravspesifikasjonen. Dette gjeld sambana:

- Daløy-Haldorsnes
- Ryskjedalsvika-Rutledal-Krakhella
- Askvoll-Værlendet
- Askvoll-Atløy
- Måløy-Oldeide
- Stårheim- Isane

Det vert ikkje sett spesielle vilkår angående reiselivet i anbudsdokumenta, men nokre ruter er oppretta eller er utforma ut frå behovet til reiselivet.

Konklusjon

Vi har vurdert i kva grad og korleis berekraftig reiseliv er integrert i regionale planar i Sogn og Fjordane og i ordninga med anbodsinnhenting for kollektivtransport. Fire regionale planar er analysert: Vindkraftplanen, vasskraftplanen, arealplanen og program for regional transportplan.

Vindkraftplanen har ein ambisjon om å vurdere konfliktpotensialet for reiselivet, men konkluderer med at det har vore vanskeleg å peike ut nokre geografiske område som viktigare enn andre for reiselivet. For det andre viser planen til analyser som gjort av for andre fagtema som landskap, friluftsliv, biologisk mangfald mv.. Det er med andre ord ikkje gjort spesifikke konfliktvurderingar for reiselivet. Det heiter likevel at "ein storstilt utbygging av turistrutene langs kysten vil undergrave grunnlaget for naturbasert turisme".

Det manglar konkrete retningslinjer (systemkrav) for korleis omsynet til reiselivet skal takast vare på, men planen legg vekt på at reiselivsnæringa skal ha høve til god medverknad når konsekvensar av konkrete vindkraftprosjekt skal vurderast. Planen tematiserar sumverknader for alle fagtema. Det viser ei god fagleg forståing av problematikken. Utfordringa er likevel at kunnskapsgrunnlaget for å vurdere sumverknader er svakt. Dei faglege retningslinjene tilrår opning for utbygging ved lågt og middels konfliktpotensiale, og rår frå utbygging ved stort konfliktpotensiale. I dei konkluderande politiske retningslinjene vert dette sett til side ved at ein opnar også for vindkraftutbygging i område med stort konfliktpotensiale.

Regional plan for vasskraft er forsiktig med å vurdere konsekvensar for reiselivet av vasskraftutbygging. Planen skil seg frå vindkraftplanen ved at konfliktpotensialet ikkje er vurdert. Det er gitt råd og rettleiing og til dels er sumverknader kort omtalt, men det er ikkje gjort ei samla vurdering av mogleg konfliktgrad. Kunnskapsgrunnlaget inneheld ein oversikt over reiselivsbedrifter og attraksjonar, men planen saknar tal for turistane sin bruk av desse og naturområda. Det bidreg truleg til mindre konkrete konfliktvurderingar enn om ein hadde hatt slike data. Planen er nyskapande ved at den har utvikla kunnskapsgrunnlaget for fjordlandskap med viktige fossefall. Det har stor relevans for reiselivet. Planen viser til nasjonale retningslinjer, men både i den faglege og politiske delen er det i lita grad skissert systemkrav. Planen tek til orde for å oppretthalde viktige opplevingsverdiar så som fossar og fjordlandskap og friluftsområde, men det er ikkje vist korleis ein skal foreta vurderingane. Nasjonale verdiar i form av nasjonale turistveggar, kulturlandskap og friluftsområde har fått første prioritet, mens regionale verdiar har fått andre eller tredje prioritet.

I regional plan for *arealbruk* er ikkje reiselivet og kunnskapsgrunnlaget synleggjort. Slik retningslinjene er utforma gir dei føringar for korleis arealbruken skal vurderast og prioriterast mellom ulike brukarinteresser. Det gir ein indikasjon på konfliktpotensialet og eitt stykke på veg representerar det også systemkrav for forvaltninga. Dei tema som er omtalt ovafor er relevante for reiselivet.

I planprogram for regional *transportplan* er reiselivet nemnd under plantema jernbane i planprogrammet. Det generelle inntrykket er likevel at reiselivet sine spesifikke transportbehov, og det å redusere klimagassutslepp frå reiselivsrelatert transport (t.d. gjennom samordna transport- og arealplanlegging) i liten eller inga grad er tematisert. Intermodalitet, dvs. koplingane mellom infrastrukturen for ulike transportformer, som er eit vilkår for tilrettelegging av kollektivtransport er lite fokusert i planprogrammet.

Fleire av kollektivtilboda i fylket har implisitt som føremål å tene reiselivet sine transportbehov. Det er trong for nærare studie av tilbodet og behovet for å vurdere om tilbodet er tilpassa reiselivet sine behov.

Referansar

- Aall, C. (2000a). Forandring som forandrer? Fra miljøvern til bærekraftig utvikling i norske kommuner. (PhD), Universitetet i Aalborg.
- Aall, C. (2000b). Forandring som forandrer?: fra miljøvernpolitikk til bærekraftig utvikling i norske kommuner. (17/00), Vestlandsforskning, Sogndal.
- Aall, C., & Brandshaug, S. (2009). Korleis konkretisere arbeidet for eit meir berekraftig reiseliv? VF-notat. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Engström, F., Engeset, A. B., & Brandshaug, S. (2011). Arena Innovativ Fjordturisme. Operasjonalisering av bærekraftig reiseliv og geoturisme Notat. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Holden, E. (2007). Achieving Sustainable Mobility. Hampshire; Burlington: Ashgate.
- Høyer, K. G., & Aall, C. (1997). Miljø- og bærekraftindikatorer. Ein internasjonal kunnskapsoversikt. Rapport. Sogndal: Vestlandsforskning.
- Lafferty, W., & Langhelle, O. (1995). Bærekraftig utvikling. Oslo: Ad Notam.
- Simpson, M. C., Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M., & Gladin, E. (2008). Climate Change Adaptation and Mitigation in the Tourism Sector: Frameworks, Tools and Practices. Paris, France: UNEP, University of Oxford, UNWTO, WMO.
- Verdenskommisjonen. (1987). Vår Felles Framtid. Oslo: Tiden Forlag.

Vedlegg

Vedlegg 1 Referat frå møte i "berekraftgruppa" 12.04.2012 og lysarkpresentasjon frå Vestlandsforskning

REFERAT MØTE I BEREKRAFTGRUPPA 12.04.2012

MØTESTAD: Skei hotell torsdag 12. april kl 10.00

Til stades: Christian, Carlo, Beate, Lorentz, Anne,
Ivar Petter, Arne Monrad (på sak 2)

SAKLISTE

1. Kort oppsummering av arbeidet med reiselivsplanen så langt, med særleg vekt på berekraft.
Ved Christian. Sjå presentasjon.
2. Orientering om det regionale forskingsfondet, sett i forhold til reiseliv og berekraft
Ved Arne Monrad Johnsen, FK + Ivar Petter Grøtte, VF/ NCE – Tourism
Årets utlysing RFFV: Sjå presentasjon ved Arne Monrad
 - Regionalt styre og sekretariat (SF, HL, RL)
 - Følgjande sektorar i 2012:
 - Energi, Berekraftig matproduksjon, Reiseliv, Offentlege utviklingsoppgåve
 - Skal vurderast på nytt i 2013
 - 27,6 mill fordelt i 2011, derav 2 mill til forprosjekt i reiselivet
 - Skal vere bedriftsretta. Er reiselivsnæringa tilstrekkeleg aktive?
 - Forventar hovudprosjekt frå reiselivet i 2012
 - Årshjul 2012
 - Utlysing i juni, søknadsfrist september, tildeling i haust. Både forprosjekt og HP.
 - Reiseliv: dialog med NCE-Tourism
 - Bør berekraft framhevast kraftigare i utlysinga for 2012?
 - Christian lager forslag til innspel og sjekker med resten av gruppa.
 - Frist til Arne Monrad: innan 18. april.
 - Sjå plansje med tekst frå AMJ.
 - Mobilisere slik at vi får fremja søknadar på berekraft?
 - Innspel til RFFV om at reiseliv også må vere med i strategien frå 2013.
- NCE og FoU-arbeid, v/ Ivar Petter
 - NCE dekkjer heile Vestlandet frå RL til MR
 - 4 tematiske satsingsområde: Vinterturisme, Vandring, (Andre) Outdoor adventure, Kultur
 - Teknologi og marknad
 - Klyngeutvikling
 - Har eige FoU-forum med ca 10 FoU-miljø frå alle dei fire fylka
 - Har peikt ut nokre tema der det trengst meir FoU, nokre av desse er i gang, andre bør kome i gang. Sjå presentasjon frå Ivar Petter.
 - Har også oversikt over gjennomførte prosjekt innan reiseliv, får tilsendt
3. Oppstart og framdrift av Vestlandsforskning sitt forskingsprosjekt på berekraftig reiseliv.
Ved Carlo Aall
Har starta opp. Tek sikte på å bli ferdige til ca 1. september slik at dei kan søkje på HP i RFFV.
Utfordringar til oss: vi bør lage ei liste over nokre typiske turisttyper/pakker. Carlo sender utfordring til oss og Lorentz og Bente ser på dette.
Nytt møte før ferien: ca veke 23, dvs 1. halvdel av juni (ikkje 11. og 12. juni)
4. Prioriteringar av arbeidet med berekraft i 2012
Jamfør vedlagt handlingsplan for reiselivsplanen.
Punkt 1 og 2 er langt på veg fanga opp av VF sitt prosjekt.
Punkt 3 om informasjon til næringa er avhengig av at vi har litt meir å fortelje enn pr dags dato, og må også sjåast i samanheng med punkt 4 om miljøsertifisering. Her skal Lisbeth, Marit og Helen Maristuen mellom anna sjå på erfaringane frå berekraftprosjektet i Lærdal og korleis det kan overførast til resten av fylket.
5. Andre saker?
Neste møte først i juni. Aktuelle datoar sendt pr e-post.

Helsing

Christian Rekkedal

Vedlegg 2 Referat frå møte i "berekraftgruppa" 05.06.2012 og lysarkpresentasjon frå Vestlandsforskning

REFERAT MØTE I BEREKRAFTGRUPPA 5.06.2012

MØTESTAD: Skei hotell

Til stades: Christian, Carlo, Beate, Eivind, Elisabeth, Marit

SAKLISTE

1. Referatet frå førre møte den 12. april
Ingen merknad
2. Miljøsertifisering innan reiselivet
Orientering om kva som er gjort frå FK tidlegare, ved Elisabeth og Marit
Miljøsertifisering (MS) starta i 2011, FDP Klima og miljø med støtteordning. Midlar frå Hovudutval for Plan og Næring. 300 000 pr år i 2011 og 2012. Forvaltninga ligg hjå Samfunnsavdelinga v/ Elisabeth. Max 50 % av kostnaden og max 20 000 kr i støtte til bedrifter som gjennomfører miljøsertifisering. Kostnaden varierer, frå ca 30-40 000 for Miljøfyrtårn og ca 100 000 til ISO-sertifisering.
- 3 reiselivsbedrifter var sertifisert ved inngangen i 2011
- pr no ca 12 (?) reiselivsbedrifter; Norsk villakssenter, Knuteholmen, Kviknes hotell, Gloppen hotell, Wallaker hotell, Nordfjord hotell (ISO), Malakof Rockefestival, Innvik fjordhotell, Borgund stavkyrkje og besøkscenter, Midtløsne besøksgard, Sanden pensjonat, Lindstrøm hotell, SIMAS
Med unntak av Lærdal, som har eige prosjekt, så synest det som om bedriftene har "funne på dette av seg sjølv". Nokre har fått råd om dette frå konsulentar. Nokre har sagt dei er motivert av at dei kan spare pengar. Enkelte større kunder/reiseselskap etterspør slik sertifisering, men utan å stille absolutte krav om det.
Miljøsertifisering har ikkje vore tema destinasjonsselskapa (ifølgje Beate i Nordfjord)
FK- midlane blir annonsert eit par gonger pr år, god interesse for desse midlane sjølv om det er "småpengar" for større bedrifter.
Til drøfting: - Kva bør vi gjere vidare ?
- Statistikk, kor mange MS i reiselivsbedrifter har vi fått frå 2011 til idag?
- Utfordre IN på å forvalte FK-støtteordning til MS? Dei er jo spesialistar på andre forvaltning av bedriftsretta midlar.
- Arbeide via destinasjonsselskapa? At dei bør bli sertifiserte sjølve (?) + at dei bør informere/motivere medlemsbedriftene? Sjekk med FK-Næringsavdelinga
- Pilotane (Lærdal, Røros, Trysil og Vega) skal ifølgje Helen jobbe med eit opplegg for destinasjonssertifisering. Sjekk dette; når? Kva innhald?
- Ekstra midlar til MS til reiselivsbedrifter? Sak for budsjett 2013?
- Finn ut kva erfaringar bedriftene har hatt med MS? Har det fått marknadsgevinst? Har dei spart pengar? Andre effektar? (Følgjeforskning?)
Sjekk "Reis grønt" hjå IN.
Målsetting: at vi har ein "pakke" for auka MS klar til 2013
Jamfør Buskerud FK: http://www.bfk.no/getfile.aspx/document/epcx_id/3700/epdd_id/5472
3. Prosjekt berekraftig reiseliv, ved Eivind og Carlo
- Framdrift pluss nokre aktuelle problemstillingar til drøfting ?
(Ex: problemstillingar i eigen e-post frå Eivind)
Framdriftsplan: Tek sikte på å gjere forprosjektet ferdig i sommar og sende inn søknad til hovudprosjekt i november.
Problemstilling 1: v/ Carlo
Kva utslepp og korleis varierer dette med ulike turistgrupper?
Definisjon: Ferie, fritid og jobbreise. Identisk med SSB-statistikk
Omfattar: Reise til/frå og i fylket + overnatting, servering og opplevingar
Miljøbelastning: klimagassar og forbruk av energi + nokre andre miljøindikatorar
Problemstilling 2: v/ Eivind
 - Korleis kan eit indikatorsystem takast i bruk for oppfølging av eit berekraftig reiseliv i reiselivsplanen?
Vi drøfta korleis vi kan/bør bruke eit indikatorsystem i ulike vedtaksprosessar, til dømes:
 - At lenger opphaldstid er ein aktuell indikator som viser at berekraft og næringa sitt fokus kan koplast
 - Ei kartlegging av tidsløpet for aktuelle beslutningsprosessar i ulike sektorar (der tredelinga i stor, mellomstore og små beslutningar gir ein struktur)
 - At indikatorane som utviklast er slik at næringsaktørane tek dei i bruk
4. Andre saker ?
 - a. Vi delte nokre tankar om diverse artiklar om cruise-trafikken, forslag om avgift m.m. Det er både pluss og minus med denne trafikken, så dette bør ikkje bli ein diskusjon for eller imot, men eit spørsmål om korleis ein kan/bør

styre dette slik at lokalsamfunna og det lokale reiselivet også får del i pengestraumen.

b. Utlysing av forskingsmidlar.

- Næringsdept har lyst ut midlar på reiseliv. REISPOL.

VF + NIBR + Universitetet i Stavanger har felles søknad.

- Regional Forskingsfond Vestlandet

Reiseliv er eit av fire tema, både forprosjekt og hovudprosjekt.

50 % eigenfinansiering. Bedrifter må vere søkjar, dvs at FK kan ikkje søkje.

- Det pågår ein diskusjon om å lage eit eige forskingsinstitutt for reiseliv her i fylket.

Kan vi hjelpe til med å rekruttere bedrifter som kan stå bak ein slik søknad til RFFV- Vestlandet?

Chr tek spm opp med RFFV v/ Arne Monrad om tanken bak dette kravet om bedriftsmedverknad? Vi har jo fått midlar til eit forprosjekt som det no ikkje finst HP på sidan FK ikkje kan søkje?

Kombinasjon av innovasjon i offentleg sektor + reiseliv kan kanskje ver ein alternativ innfallsport til HP?

5. Neste møte?

September, sjekk datoar og send ut saman med referatet.

Vedlegg 3 Referat frå møte i "berekraftgruppa" 17.09.2012 og lysarkpresentasjon frå Vestlandsforskning

REFERAT BEREKRAFT 17.09.2010

Til stades: Lorentz Hjelte, Beate Vik Hauge, Eivind Brendehaug, Anne Rudsengen, Marit Hjortung, Christian Rekkedal, Helene Maristuen

Forfall: Elisabeth, Carlo

Sakliste:

1. Litt meir om oppfølging av miljøsertifiseringa m.m. Jamfør siste referat
Ingen kommentar til referatet.
Litt meir om arbeidet med miljøsertifisering:
Marit: Ikkje noko nytt i FK sitt arbeide med miljøsertifisering, men det er lyst ut nye midlar med søknadsfrist i oktober. Har også tenkt å sette av midlar i 2013, uvisst kor mykje.
IN vil vurdere om dei kan ta forvaltninga av støtte til miljøsertifisering. Halvor vil vurdere dette.
Kva skjer etter eit par år med miljøsertifisering? Oppfølging, kostnad med rullering (kosulentar), effekt i marknaden?
Døme frå Villakssenteret: dette er ikkje berre enkelt.
Lorentz: Bedriftene som er miljøsertifiserte treng å lære av kvarandre.
Det skal lagast ein eigen strategi reiselivet i regi av Vestlandsrådet. Berekraft blir diskutert i dette.
Destinasjonsselskapa er positive til berekraft, men dei veit for lite kva som ligg i dette. Bedriftene spør kva dette skal bety for dei.
Lorentz: viss destinasjonsselskapa skal gjere ein jobb på berekraft, så må dei få oppdrag + betaling for det.
Helen: IN set opp tre tema for berekraft: Sosialt, økonomisk og miljø
Destinasjonssertifisering. Gjeld eit reisemål.
Fem tema som blir vurderte:
- Politisk forankring
- Lokal forankring
- Natur, kultur og miljø
- Sosial berekraft
- Økonomisk berekraft
Krav om at eit visst tal bedrifter skal vere miljøsertifiserte, ex 80 %, for at heile destinasjonan skal få godkjenning som miljøsertifisert.
Anne: Vi må bli flinkare å marknadsføre verneområde, dette er også ein del av berekrafta i reiselivet.
2. Forskingsprosjektet om berekraft, ved Eivind
Sjå PP-presentasjon frå Eivind. Han hadde undersøkt korleis berekraft er følgt opp i nokre sentrale fylkeskommunale plandokument:
Vindkraft: har ikkje vurdert konkret konsekvensane av dei enkelte vindkraftanlegg for reiselivet. Kunnskapsgrunnlaget var for dårleg. Kanskje dei også vegra seg litt?
Vasskraft: Lite faglege systemkrav, mykje politikk. Seier ikkje noko konkret om konsekvensane for reiselivet. Reiseliv er mindre prioritert enn til dømes nasjonale kulturlandskap.
FDP-arealbruk: gamal og generelle konfliktvurderingar. Reiselivet er ikkje nemnt.
Regional transportplan: Startar opp no i haust. Reiselivet er nemnt i planprogrammet under jernbane/Flåmsbana. Elles ikkje.
NB! Bør vi kome med med innspel til planarbeidet?
Anbudsstrukturane for bussrutene: Skjer med utlysing frå november. Det er pr i dag ikkje sett vilkår om som relaterer seg til reiselivet ?
Anbudsrunde på sjø, ferje: heller ikkje teke konkret omsyn til reiselivet ?
NB! Ingen av desse sentrale plandokumenta har teke med berekraftig reiseliv i vurderinga
Dei andre tema i forprosjektet vil VF kome tilbake til seinare. Jamfør referatet frå sist:
Problemstilling 1: v/ Carlo
Kva utslepp og korleis varierer dette med ulike turistgrupper?
Definisjon: Ferie, fritid og jobbreise. Identisk med SSB-statistikk
Omfattar: Reise til/frå og i fylket + overnatting, servering og opplevingar
Miljøbelastning: klimagassar og forbruk av energi + nokre andre miljøindikatorar
Problemstilling 2: v/ Eivind
Korleis kan eit indikatorsystem takast i bruk for oppfølging av eit berekraftig reiseliv i reiselivsplanen?
3. Eventuelt andre tema?
Neste møte: Fellesmøte med dei andre arbeidsgruppene.
2. oktober på Nordfjordeid er nemnt som aktuell. Endeleg dato kjem saman med referatet.

Vedlegg 4 Program for fellessamling – reiselivsplanen, 02.10.2012 og lysarkpresentasjon frå Vestlandsforskning

Program fellessamling – reiselivsplanen, Eid 2. okt

- 10.00 Velkomen v/Jan Heggheim
- 10.05 Utfordringar og moglegheiter for norsk reiseliv v/Hilde Charlotte Solheim, direktør, Virke Reiseliv
- 10.50 Regional samhandling for berekraftig reiselivsutvikling i Buskerud v/Bente Bjerknes, reiselivsansvarleg, Buskerud fylkeskommune
- 11.35 Kort beinstrekk
- 11.45 Statusorientering og evaluering - program og delprogram
Programma og delprogramma skal i tillegg til vanleg statusrapportering i styringsgruppa ha ein grundigare gjennomgang av kor dei står i høve til handlingsplanen for 2012 og gje ei evaluering av eige arbeid i året så langt. Det er viktig at programma er bevisste på korleis dei ligg an i høve måloppnåing og ansvaret for sine mål og delmål.
- 12.30 Lunsj
- 13.15 Møte i styringsgruppa

Vedlegg 5: Klima- og energirekneskap for reiselivet i Sogn og Fjordane: Arbeidsbok for "berekraftgruppa"

Innleiing

På siste møte i "berekraftgruppa" blei vi m.a. enige om at Vestlandsforskning skulle involvere berekraftgruppa direkte i forprosjektarbeidet, m.a. ved å utforme ei arbeidsbok med spørsmål der det er ein fordel om gruppa kan involvere seg i for å få fram gode svar. Dette notatet er ein arbeidsbok som omfattar problemstilling 1 om klima- og energirekneskap for reiselivet. I det vidare presenterar vi vår tekst til venstre og stiller spørsmål til høgre. Svar og kommentarar kan de skrive direkte inn i tabellen (elektronisk eller "for hand"!)

Overordna systemavgrensing

Innleiing

Under har vi ført opp dei føresetnadene som så langt har vore lagt til grunn i prosjektet. Vi vil likevel invitere til kommentarar også her for dermed å sikre at heile gruppa er med på det overordna før vi går laus på det meir spesifikke og detaljerte.

Kva meiner vi med "reiseliv"?

Med reiseliv meiner vi både fritids-, ferie og yrkesreiser. Vidare vil vi ta med reiser både med og utan overnatting. Vi vil også inkludere lågkommersielle formar for reiseliv for på den måten å inkludere vandreturisme, t.d. knytt til DNT sitt rutenett i fylket.	Er de einige også i denne avgrensinga?
	Svar/kommentar:

Nærings- eller forbruksfokus

Utrekningane er avgrrensa til utøving av reiseliv som næring i Sogn og Fjordane. Det vert såleis <i>ikkje</i> gjort utrekningar for det reiselivstenester og -produkt som innbyggjarane i Sogn og Fjordane sjølv forbruker, der dette forbruket skjer utafor fylkesgrensene (t.d. "sydenreiser" utført av innbyggjarane i fylket).	Er de einige i denne avgrensinga? I og med at vi arbeider opp mot ein plan som omfattar reiseliv forstått som næring i fylket er dette vel den mest naturlege avgrensinga.
	Svar/kommentar:

Reiselivsaktivitetar omfatta av rekneskapen

Vi vil utforme rekneskapen til å kunne omfatte følgjande aktivitetar: • Reise til/frå fylket • Reise innan fylket • Overnatting • Servering • Opplevingar	Er det andre aktivitetar vi bør ta med? Evt bør noko av dette presiserast (eller fjernast)?
	Svar/kommentar:

Miljøbelastningar omfatta av rekneskapen

Vi vil rekne ut følgjande formar for miljøbelastning: • Utslepp av klimagassar, med hovudvekt på CO₂ (for utslepp knytt til forbruk av mat vil andre klimagassar bli tatt med) • Forbruk av energi	Er det andre formar for miljøbelastning som bør med?
	Svar/kommentar:

Direkte og indirekte miljøbelastning

I utgangspunktet ønskjer vi å ta med både den direkte og den indirekte miljøbelastninga. Med direkte meiner vi utslepp og	Blir det så komplisert å lage – og å forstå – den indirekte miljøbelastninga at vi bør ta dette ut?
---	---

den energibruk som skjer "der og då"(t.d. frå oppvarming av hotella, får køyring av personbilar osv). Med indirekte meiner vi utslepp og energibruk som skjer "bakover" i livsløpkjeden, t.d. frå produksjonen av den maten som vert servert på hotella, og produksjonen av dei bilane som blir nytta til ferieturen – men då med den "delen" av det å produsere bilen som med rimelegheit kan belastast fritidsbruk til forskjell frå kvardagsbruk).	Svar/kommentar:
---	------------------------

Detaljer av rekneskapen

Innleiing

Utforminga av klima- og energirekneskap er normalt styrt av den inndeling som ligg i offentleg statistikk. Fordelane med dette er sjølvsagt at tilgong til data vert enklare. Ulempa er at postane i denne typen rekneskap kan bli for abstrakte eller for generelle. Under er vist eksempel på det nasjonale og offisielle klimarekneskapet slik dette vert presentert på www.ssb.no. Om vi tar ut rekneskap for eit fylke eller ein kommune vil det vere bygd opp på same måte.

Tabell Postar som inngår i det nasjonale rekneskapet for utslepp av klimagassar

Stasjonære kjelder	Prosess kjelder	Mobile kjelder
• Olje- og gassutvinning – stasjonær forbrenning • Industri og bergverk - stasjonær forbrenning • Energiforsyning - stasjonær forbrenning • Andre næringar - stasjonær forbrenning • Hushald, forbrenning i bustader	• Industri og bergverk - prosessutslipp • Jordbruk • Avfallsdeponigass • Bensindistribusjon • Bruk av fluorhaldige produkt • Bruk av løysmiddelhaldige produkt • Andre prosessutslipp	• Personbiler • Andre lette kjøretøy • Tunge kjøretøy • Motorsyklar og mopedar • Luftfart • Skip og båtar • Annen mobil forbrenning

Reiselivsnæringa er ikkje synleg som eigen utsleppskategori i den typen oppsett som er vist over. Det betyr at vi uansett må stille opp eit eige rekneskap; vi kan ikkje hente ut eit meir eller mindre ferdig oppsett frå t.d. SSB.

Hovudinnretning av postane i rekneskapen

Vi kan i utgangspunktet tenkje oss to hovudmåtar å setje opp eit energi- og klimarekneskap for reiselivsnæringen:	Bør vi ha ein av desse tilnærmingane (i tilfelle kva for innretning) eller ein kombinasjon av desse?
• Ut frå aktivitet (kva gjer turisten...) • Ut frå segment (kven er turisten...) I prinsippet kan vi også kombinere desse to.	Svar/kommentar:

Spesifisering av aktivitetar

Ein inndeling av <i>aktivitet</i> kan t.d. innehalde følgjande poster:	Kommenter gjerne framlegg til inndeling av aktivitetar!
1. Transport <u>inn/ut</u> av fylket • Fly • Personbil • Bubil • Buss • Tog • Rutebåt • Cruise • Fritidsbåt • Sykle • Gå 2. Transport <u>innan</u> fylket • Fly • Personbil • Bubil	Svar/kommentar:

• Buss • Rutebåt • Cruise • Fritidsbåt • Sykle • Gå 3. Overnatting • Hotell, pensjonat • Utleiehytte • Camping • DNT eller tilsvarende hytte • Privat • Bubil • Telt utanom campingplass 4. Servering • Restaurant • Gatekjøken, kiosk o.l. • Sjølvstell 5. Opplevingar • Institusjonar innandørs (museum, galleri o.l.) • Utandørs faste arrangement (festivalar o.l.) • "Passiv betraktning" av landskapet • Gardsturisme • Guide turar (vandring, klatring, kajakk o.l.) • Jakt • Fiske • Motorisert aktivitet (t.d. snøscootersafari) • Uorganisert vandring	
--	--

Spesifisering av segment

Ein inndeling av <i>segment</i> kan t.d. innehalde følgjande poster:	Kommenter gjerne framlegg til inndeling av aktivitetar!
• Nasjonalitet • Opphaldstid (t.d. dag, vekeslutt , veke, månad) • Alder •inntekt • Utdanning • Evt andre karakteristika	Svar/kommentar:

Eit samla eller utvalsbasert rekneskap?

Sjølve ordet "rekneskap" gjev i utgangspunktet assosiasjonar til eit <i>samla</i> oversyn over "alle" postane. Når vi overfører omgrepet "rekneskap" frå økonomi til miljø vil det likevel ofte vere slik at det er vanskeleg å få med alle relevante data, slik at ein uansett vil ende opp med eit meir eller mindre delvis utvalsbasert rekneskap. Når t.d. SSB bryt ned det offisielle klimarekneskapen til eit fylke eller ein kommune vert ikkje utslepp frå flytransport tatt med anna enn det som skjer frå flyet tar av til det er 100 meter over bakken. Fordelen med eit <i>samla</i> rekneskap er rimelegvis at ein får eit samla oversyn. Ulempa er at det kan vere meir krevjande å samle inn og systematisere data, og at inndelingane av eit slikt rekneskap kan føresetje bruk av abstrakte inndelingar (jf eksempelet på klimarekneskap over). Fordelen med eit <i>utvalsbasert</i> rekneskap er at arbeidet med å samle inn data kan vere enklare. Viktigast er likevel at ein då kan stå friare til å etablere postar som framstår som meir "verkelegheitsnære" og difor kan vere enklare å dra nytta av i styring og politikkutvikling.	Bør vi velje eit samla eller utvalsbasert rekneskap? Svar/kommentar:
---	---

Hjelpemiddel for å konkretisere innspel til spørsmålet om samla eller utvalsbasert rekneskap

Spørsmåla over verkar kanskje litt omstendeleg, all den tid vi på møtet snakka om at de skulle spele inn forslag til "turistpakkar" som kan vere relevante å leggje til grunn for eit energi- og klimarekneskap. Grunnen til at vi valte å gå litt meir omstendeleg til verks var for å vise i klartekst kva veg vi i realiteten går om vi vel å gå for ei slik løysing, nemleg at vi har gjort følgjande val: • Næringsinnretning, ikkje forbruksinnretning (jf punkt 3 over) • Kombinert aktivitets- og segmentinnretning, ikkje den eine av desse to (jf punkt 8 over). • Utvalsbasert, ikkje samla rekneskap (jf punkt 11 over) Gitt at vi altså går for ei slik avgrensing har vi stilt opp ein tabell under som kan hjelpe til med å finne fram til gode "turistpakkar" som er relevante for vårt fylke. Tabellen kan hjelpe oss å sjekke at vi har med alle relevante reiselivsaktivitetar og turistsegment. Poenget her er at ein gitt "turistpakke"(t.d. tyske bobilturistar på vandrarferie, eller amerikanske cruisebåtturistar) vil representere eit sett med kryss i tabellen under. Når vi har ein samla liste med "turistpakkar" vi ønskjer å gå vidare med må vi då berre sjekke at vi har fått med dei viktigaste aktivitetane og segmenta. Er det noen slike som openbart burde vere med, men som står utan "kryss", må vi tenke gjennom om det er nokre "turistpakkar" vi har gløymt å identifisere.	Kom med framlegg til "turistpakkar" som energi- og klimarekneskapen bør byggjast opp rundt:
---	---

Tabellen på neste side kan kanskje også vere til inspirasjon for å velje ut aktuelle "turistpakkar", men det viktigaste er altså for å hjelpe oss å kontrollere at vi har kome fram til eit dekkjande utval av "turistpakkar". Ver merksam på at den aksa som gjeld turistsegment er dårlegast utvikla. Her håper vi på gode innspel (jf punkt 10 over), slik at den endelege avsjekkinga på om dei viktige turistsegmenta for fylket vårt er representerte i utvalet av "turistpakkar" må gjerast i etterkant av dei første innspela vi får inn frå berekraftgruppa.

Tabell Inndeling av reiselivet etter aktivitet og segment. Bruk evt denne for å krysse av kva kombinasjon av aktivitet og segment kvar ”turistpakke” inneheld

Aktivitet	Segment				
	Nasjonalitet	Opphaldstid	Alder	Inntekt	Utdanning
1. Transport inn/ut av fylket					
• Fly					
• Personbil					
• Bubil					
• Buss					
• Tog					
• Rutebåt					
• Cruise					
• Fritidsbåt					
• Sykle					
• Gå					
2. Transport innan fylket					
• Fly					
• Personbil					
• Bubil					
• Buss					
• Rutebåt					
• Cruise					
• Fritidsbåt					
• Sykle					
• Gå					
3. Overnatting					
• Hotell, pensjonat					
• Utleiehytte					
• Camping					
• DNT hytte o.l.					
• Privat					
• Bubil					
• Fri telting					
4. Servering					
• Restaurant					
• Gatekjøken, kiosk o.l.					
• Sjølvstell					
5. Opplevingar					
• Institusjonar innandørs (museum, galleri o.l.)					
• Utandørs faste arrangement (festivalar o.l.)					
• ”Passiv betraktning”av landskapet					
• Gardsturisme					
• Guide turar (vandring, klatring, kajakk o.l.)					
• Jakt					
• Fiske					
• Motorisert aktivitet (t.d. snøscootersafari)					
• Uorganisert vandring					

Vedlegg 6: Søknad om hovudprosjekt til Regionalt forskingsprogram Vestlandet: "Samspel for berekraftig reiseliv. Vilkår for å styrka samspel mellom statlege, regionale og lokale styresmakter for eit berekraftig reiseliv"

Prosjektsamandrag

Prosjektet skal gjennom internasjonal kunnskapsgjennomgang, historiske case, pågåande utviklingscase og ein tett dialog med brukargrupper utvikle ny kunnskap om vilkår for å integrere målet om eit berekraftig reiseliv i ulike sektor-politikkområde som landbruk, samferdsle, energi og naturvern. Eit sentralt verktøy i prosjektet er etablering av ein møteplass mellom ulike forvaltningsnivå, økonomiske sektorar og forskning etter modell av den tidlegare byggeskikkeringen i regi av Sogn og Fjordane fylkeskommune. Kunnskapen frå prosjektet skal støtte mål om miljømessig berekraft og auka lokal verdiskaping i reiselivet slik desse kjem til uttrykk m.a. i regjeringa si nasjonale reiselivsstrategi, den komande regionale reiselivsstrategien for Vestlandet og reiselivsplanen for Sogn og Fjordane. Søkjar er Sogn og Fjordane fylkeskommune, medan fagleg ansvarleg for prosjektet er Vestlandsforskning.

Introduksjon

Både den nasjonale reiselivsstrategien og reiselivsplanen for Sogn og Fjordane legg vekt på å fremje ei berekraftig reiselivsutvikling, og begge framhevar den krevjande utfordringa knytt til det å redusere klimagassutslepp frå reiselivet. Målet er også å styrke den lokale verdiskapinga og dette ert i begge dokumenta knytt til målet om eit meir berekraftig reiseliv. Venteleg vil den komande regionale reiselivsstrategien for Vestlandet innehalde tilsvarande mål og ambisjonar. Det omsøkte prosjektet er meint å støtte realisering av måla og ambisjonane i desse planane.

Bakgrunn

Vinteren 2011/12 vart det sett i gong eit forprosjekt finansiert av RFFV Vestlandet knytt til oppfølginga av berekraftprogrammet i reiselivsplanen for Sogn og Fjordane. Problemstillingar i forprosjektet var som følgjer: (1) Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar energiforbruk for ulike turistar? (2) Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv? Føremålet med forprosjektet var å utvikle ein søknad om eit hovudprosjekt som kunne støtte oppfølginga av berekraftmåla i reiselivsplanen. Denne søknaden er ein oppfølging av dette føremålet.

Relevans

For både eit miljømessige og lokalsamfunnmessige perspektiv på målet om eit berekraftig reiseliv er det naudsynt med store omstillingar om berekraftmålet skal nåast. Reiselivet har utfordringar ifht. miljømessig berekraft, og den lokale verdiskapinga i reiselivet er i mange lokalsamfunn svak. Samstundes er det klart at reiselivet er i dobbelt forstand ein svak sektor når det gjeld å få til større omstillingar. For det første fordi reiselivsnæringa er sett saman av mange og til dels små aktørar med avgrensa økonomiske ressursar og store utfordringar knytt til det å få til eit samlande og effektivt samarbeid. For det andre fordi reiselivsforvaltninga har ei fragmentert organisering i Noreg, først og fremst fordi ansvaret for reiseliv ikkje er knytt til éin offentleg sektor, som tilfellet er for t.d. landbruket, men er spreidd mellom ei rad offentlege sektorar (landbruk, miljø, næring osv). Det er såleis ei stor utfordring å få til den ønska omstillinga i retning av meir miljømessig berekraft og auka lokal verdiskaping. Dette prosjektet rettar seg inn mot spørsmålet om korleis offentlege styresmakter kan styrke grunnlaget for ei slik omstilling. Fokus er på korleis fylkeskommunen kan leggje betre til rette for ein verknadsfull integrering av målet om ei berekraftig reiselivsutvikling i samspel med statlege og lokale styresmakter og ulike sektorpolitikkområde.

Kunnskapsstatus

Det er gjennomført store internasjonale forskingsprosjekt (sjå t.d. Lafferty, 2001), nasjonale forskingsprogram (t.d. forskingsprogrammet Miljøvern i kommunane, sjå Kleven, 1997), nasjonale forskingsprosjekt (sjå t.d. Jansen, 1991; Naustdalslid og Hovik, 1994; Lafferty mfl, 1998; Aall, 2000; Aall, 2012) og nasjonale utviklingsprosjekt (t.d.

MIK-programmet, Miljøbyprogrammet, Lokal Agenda 21 programmet og Livskraftige kommunar) som har studert og prøvd ut vilkår og handlingsrom for lokal omstilling til ei berekraftig utvikling. Få av desse har likevel sett spesielt på dei utfordringane som gjeld lokale bidrag til å fremje eit berekraftig reiseliv. Den forskinga og dei utviklingsprosessane internasjonalt som har sett berekraftig reiseliv på dagsorden dreier seg i stor grad om tilbodssida av reiselivet; altså om korleis reiselivsnæringa kan bli meir berekraftig (sjå t.d. Hall, 2005 for eit oversyn). Eit interessant unnatak frå denne tilnærminga er den omfattande satsinga til Innovasjon Norge på berekraftig reiseliv³⁰, der det er fokusert på kor viktig koplinga mellom næringsliv og offentleg sektor er i arbeidet for å fremje eit berekraftig reiseliv (Gössling et al, 2012). Framleis er fokuset likevel avgrensa til tilbodssida, medan det er forska langt mindre på korleis endre forbrukarane til å etterspørje meir berekraftige reiselivsprodukt og –tenester (Aall mfl, 2011). Vidare er det slik at i både den tilbodsorienterte delen av forskinga på eit berekraftig reiseliv har fokuset vore retta på dei stasjonære aktivitetane, medan forskning og utvikling retta inn mot å redusere miljøproblema frå sjølve reisa har fått langt mindre merksemd (Høyer og Aall, 2005).

Bruksverdi

Dette prosjektinitiativet nyttar ein arbeidsform som har lange tradisjonar i Sogn og Fjordane som gjeld å ha gode møteplassar og prosessar for fruktbart samspel mellom regionale og lokale styresmakter om samfunnsutviklingsoppgåver på miljøområdet. På 1980-talet var Sogn og Fjordane eit føregangsfylke i å setje god byggeskikk på dagsorden gjennom etablering av den såkalla byggeskikkeringen. På 1990- og 2000-talet deltok kommunar frå fylket saman med fylkeskommunen i tre viktige nasjonale utviklingsprosjekt på miljøområdet: Prosjektet Berekraftige kommunar finansiert av KS (avslutta i 2005), og nettverksprosjektet Livskraftige kommunar (avslutta i 2010) gjennomført i regi av Miljøverndepartementet og KS. Vinteren 2011/2012 starta fylkeskommunen eit eige prosjekt om klimatilpassing ("Analysedugnadsprosjektet"). Felles for alle desse initiativa er at det vart arbeidd med å utvikle og prøve ut verktøy og metodar, og det vart etablert ein arena for dialog omkring politikikutvikling og styring innan og mellom dei ulike offentlege styringsnivåa. Dette prosjektinitiativet tar mål av seg å utvikle ei tilvarande arbeidsform på området berekraftig reiselivsutvikling, i tillegg til at prosjektet også skal utvikle ny ålmenn kunnskap om korleis integrere samfunns mål i relevante politikkområde (horisontal integrering) og i ulike styringsnivå (vertikal integrering). Tradisjonelt er spørsmålet om vertikal integrering avgrensa til vilkår for å integrere ovafrå og nedover i systemet. Vi vil utvide perspektivet til også å få med synsvinkelen nedafrå og opp slik at vi kombinerar ein top-down og bottom-up tilnærming for klargjering av innhaldet i berekraftmålet og korleis målet best kan nåast.

Positive miljøkonsekvensar

Prosjektet skal bringe fram kunnskap som skal stette opp under arbeidet for ei berekraftig utvikling.

Bruksområde

Kunnskapen frå prosjektet er meint å styrke offentleg planlegging innafor politikkområde som påverkar reiselivsutviklinga lokalt. Val av tematiske case vil styre kva politikkområde som vil kunne dra nytte av denne kunnskapen.

Viktigheit

Reiselivsnæringa er mellom dei næringane som er mest sårbare for ei auke i kostnader ved bruk av fossil energi pga den høge transportaktiviteten knytt til utøving av reiseliv. Om det skal vere mogeleg for distrikta å oppretthalde – eventuelt også auke - den lokale verdiskapinga frå reiselivet er det difor avgjerande for Vestlandet å få til ei omlegging av reiselivet i ein meir berekraftig retning. Det stadig aukande omfanget av cruiseturisme på Vestlandet, som har utslepp per passasjerkilometer på line med utslepp frå jettfly, understrekar at denne utfordringa har særleg stor relevans regionalt.

Den institusjonelle kapasiteten til samfunnsutvikling i små og mellomstore Vestlandskommunar er avgrensa. Dette er dokumentert både innafor areal- og samfunnsplanlegging generelt og innafor miljøplanlegging spesielt (Aall, 2008). Samstundes har kommunane ein nøkkelfunksjon i overordna samfunnsplanlegging etter plan- og bygningslova. Vidare har fylkeskommunen ein nøkkelfunksjon når det gjeld å samordne offentlege styringssignalar på regionalt nivå og støtte opp om samfunnsutviklarrolla til kommunane. Då inga offentleg organ har eit overordna ansvar for reiselivsutvikling i Noreg er det viktig å utvikle ny kunnskap om korleis integrere omsynet til berekraftig

³⁰ Sjå <http://www.innovasjon Norge.no/Reiseliv/Barekraftig-reiseliv-i-teori-og-praksis/> for eit oversyn.

reiseliv. Det er også trong for å styrke fylkeskommunen og kommunane sin kompetanse og kapasitet på dette området.

Innovasjonsgrad

Innovasjonsgraden i dette prosjektet ligg i det å utvikle kunnskap om vilkår for integrering av målet om eit berekraftig reiseliv både horisontalt og vertikalt, dvs. i andre sektorar og mellom lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Dette inneber også verktøy og arbeidsmetodar, mellom anna ein offentleg arena for å fremje horisontal og vertikal policy-integrering og å utvikle og ta i bruk indikatorar innafor offentleg verksemd for berekraftig reiselivsutvikling.

Næringsmessig og samfunnsmessig relevans og nytteverdi

Reiselivsnæringa er ei viktig næring for ei rad samfunn på Vestlandet. Samstundes slit næringa med låg lønnssemd og er sårbar for ei forventet framtidig meir ambisiøs klimapolitikk som truleg vil gjere det langt dyrare å reise med fly og cruisebåt. Det er difor av stor relevans for reiselivsnæringa at den institusjonelle kapasiteten i fylkeskommunar og kommunar på Vestlandet vert styrka på det som gjeld å fremje ei positiv omstilling av reiselivet i ein meir berekraftig retning.

Problemstillingar

Den *overordna* problemstillinga for prosjektet er: Kva er vilkåra for horisontal og vertikal policy-integrering av målet om eit berekraftig reiseliv?

Dei *førande* problemstillingane for prosjektet er:

6. Kva forståing og erfaringar har reiselivsbedrifter med berekraftig reiseliv?
7. Kva er dei historiske erfaringane med å integrere reiselivsmål som kan knytast til målet om eit berekraftig utvikling i ulike forvaltningsnivå og i ulike sektor politikkområda?
8. I kva grad er reiselivsinteresser identifisert og systematisk tematisert innafor dei studerte sektorvise politikkområda?
9. I kva grad vert representantar for reiselivsinteresser trekt inn formelt eller uformelt i utforming og iverksetting av mål og tiltak innafor dei studerte sektorvise politikkområda?
10. Kva tiltak, verktøy og arbeidsmetodar knytt opp til eksisterande overordna og sektorvise styringssystem kan vere aktuelle å ta i bruk for betre å sikre horisontal og vertikal policy-integrering av målet om eit berekraftig reiseliv?

Dei *førande* problemstillingane 1, 2, 3 og 4 rettar seg inn mot delmål 2, 3 og 4 (sjå søknadsskjema), medan den femte *førande* problemstillinga rettar seg inn mot delmål 1 og 5 (sjå søknadsskjema).

Gjennomføring

Prosjektet er delt inn i seks arbeidspakker: 1) Prosjektleiing, 2) Planforum berekraftig reiseliv, 3) Internasjonal kunnskapsstatus, 4) Historiske case, 5) Utviklingscase og 6) Syntese.

Arbeidspakke 1: Prosjektleiing

Prosjektet vert leia av Sogn og Fjordane fylkeskommune. Fagleg ansvarleg for gjennomføring av prosjektet er Vestlandsforskning. Fylkeskommunen har den formelle prosjektleiaren medan Vestlandsforskning har den utøvande prosjektleiaren.

Det vert etablert ei prosjektgruppe med ein representant frå Sogn og Fjordane fylkeskommune (leiar), Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, KS Sogn og Fjordane, reiselivsnæringa i Sogn og Fjordane, Lærdal kommune i eigenskap av å ha tatt del i Innovasjon Norge sitt arbeid med berekraftig destinasjonsutvikling og Vestlandsforskning (sekretær).

Prosjektgruppa har jamlege møte i heile prosjektperioden. Her vert det tatt opp faglege spørsmål og spørsmål av meir praktisk karakter for gjennomføringa. Ut over å ha det overordna ansvaret for styring av prosjektet vil prosjektgruppa også ha dialog med dei organa som er sett til å følgje opp arbeidet med reiselivsplanen i Sogn og Fjordane og utarbeiding og oppfølging av reiselivsstrategien for Vestlandet. Vidare vil prosjektgruppa ha ein dialog med NCE Tourism Fjord Norway og Innovasjon Norge sentralt for å sikre tett kontakt med fagleg relevante prosessar som skjer i regi av NCE Tourism Fjord Norway og Innovasjon Norge sentralt.

Arbeidspakke 2: Planforum berekraftig reiseliv

Planforum skal vere ein møteplass for å diskutere erfaringar med å fremje eit berekraftig reiseliv. Deltakarar er i første omgang representantar for offentlege styresmakter (regional stat, fylkeskommunen og kommunar i Sogn og Fjordane). Organiseringa av forumet må avklarast opp mot eksisterande formelle forum (i første omgang fylkeskommunens Planforum og dialogmøta mellom regional stat og kommunane i fylket, men også møteplassar etablert for iverksetting av reiselivsplanen for Sogn og Fjordane).

Planforum for berekraftig reiseliv vil bli organisert i to etappar. I første etappe vil forumet bestå av fylkeskommunen, regional stat og kommunar som blir invitert til å ta del i utviklingscasa (sjå arbeidspakke 4). I neste omgang – når det er hausta erfaringar med formell organisering og praktisk gjennomføring – vil resten av kommunane i fylket bli invitert med. Ein vil då også vurdere om andre aktørar skal inviterast, t.d. representantar for reiselivsnæringa og relevante frivillige organisasjonar.

Planforumet vil ha møte 2 gonger per år. Eitt tema i kvart av møte vil vere presentasjon og diskusjon av førebelse resultat frå prosjektet. I tillegg vil det vere rom for å ta opp spørsmål om reiseliv og berekraft frå deltakarane sjølve slik at forumet får ein "bottom-up"funksjon i prosjektet. Fylkeskommunen har ansvar for å organisere og gjennomføre desse møta.

Det vil bli laga eit enkelt referat frå kvar samling i planforumet. Det vil bli etablert ei nettside med omtale av planforumet, relevante lenker, aktuell litteratur og referat frå møta. Etter prosjektslutt vert det opp til forumet og dei organisasjonane som er representerte om forumet skal halde fram.

Arbeidspakke 3: Internasjonal kunnskapsstatus

Prosjektet vil bli innleia med å gjere ein internasjonal kunnskapsoppsummering om (1) kva forståing og erfaringar reiselivsbedrifter internasjonalt har med berekraftig reiseliv; og (2) det å integrere mål om eit berekraftig reiseliv i andre sektor-politikkområde. Vi vil hente inn erfaringar frå land med: (a) eksempel på klart uttalte mål om eit berekraftig reiseliv utforma på nasjonalt og/eller regionalt nivå, og (b) styrings- og forvaltningssystem som er samanliknbare med Norge. Aktuelle land er Australia (hadde alt på 1990-talet ein nasjonal reiselivsplan med ambisiøse berekraftmål), Storbritannia (har utvikla indikatorbaserte system for integrering av omsyn til berekraftig reiseliv på regionalt og nasjonalt nivå) og Canada (har eksempel på omfattande overordna regionale planar for eit berekraftig reiseliv). Det kan også vere fleire eksempel som er relevante. Prosjektet vil dra nytte av Vestlandsforskning sitt scientific advisory board som er sett saman av 12 av dei fremste forskarane internasjonalt på temaet berekraftig reiseliv³¹. Disse vil bidra med både å finne fram til relevante utalandske eksempel og å samanfatta erfaringane frå dei aktuelle landa inn til prosjektet. Erfaringane vil ble presentert på eit ope arbeidsseminar med deltaking frå scientific advisory board og andre aktuelle innleiarar kor regionale og lokale aktørar kan delta.

Det vil bli laga ein engelsk rapport frå arbeidspakke 3 med eit norsk samandrag.

Arbeidspakke 4: Historiske case

I arbeidspakke 4 skal vi hente inn meir detaljerte norske erfaringar som kan supplere og utdjupe dei internasjonale erfaringane. Det detaljerte undersøkingsopplegget i arbeidspakke 4, t.d. spørjeopplegg, vil bli utforma på bakgrunn av erfaringane frå arbeidspakke 3.

Casene vil bestå av utvalde sektor-politikkområde. Vi vil gjennomføre to typar caseundersøkingar: (1) Case som får fram reiselivsbedriftene si forståing og erfaringar med berekraftig reiseliv, og (2) case med fokus på vilkår for å integrere mål eit berekraftig reiseliv i ulike overordna og sektor-politikkområde.

I casa som omfattar *reiselivsbedrifter* vil vi spørje om følgjande forhold: a) Kva dei legg i omgrepet berekraftig reiseliv; b) Om dei på nokon måte har lagt omgrepet til grunn for eigen verksemd – og tilfelle "ja" – c) Kva erfaringar dei har gjort seg i arbeidet med berekraftig reiseliv. Vi vil dekkje alle hovudtypar reiselivsbedrifter (ulike typar overnatting, servering, oppleving, transport, gardsturisme osv). I case som gjeld *policy-integrering* vil vi velje politikkområde som i prinsippet omfattar alle tre måtar sektorområdet kan påverke reiselivet: (1) Vere ein del reiselivsprodukt og -tenester (t.d. gardsturisme for sektoren "landbruk"), (2) understøtte reiselivsutviklinga (t.d. turistvegar for sektoren "samferdsle"), Og (3) - eventuelt - konflikt (t.d. etablering av vindkraftanlegg i viktige reiselivsområde for sektoren "energi") Ein liste over aktuelle sektorar med tilhøyrande konkrete tiltak som prosjektet kan analysere:

³¹ <http://158.37.9.6/aktuelt/scientific-advisory-board>

- Samferdsle og gjennomføringa av ulike turistvegprosjekt.
- Energi og etablering av nye kraftliner og utbygging av ny fornybar energi
- Landbruk og gjennomføring av gardsturisme satsinga
- Naturvern med etablering og forvaltning av verneområde
- Kommunal arealplanlegging og sentrumsplanlegging

Endeleg val av case vil bli gjort på bakgrunn av erfaringane frå arbeidspakke 4 og drøftingar i prosjektgruppa. Dei historiske case skal kaste lys over delproblemstillingane 1, 2, 3 og 4. Det vil bli laga ein norsk samandragrapport frå kvart case. Datainnsamling vil bli dokumentert i form av dokumentsamling. Det vil bli gjennomført 5-10 case. Tal case vil bli avklart etter arbeidspakke 3 er avslutta.

Arbeidspakke 5: Utviklingscase

Ved oppstart av prosjektet vil vi invitere 4-6 kommunar til å ta del i prosjektet. Relevante utvalskriterium er: 1) kommunar der reiselivsnæringa er viktig som sysselsetjar, 2) der reiselivet er i ei omstillingsfase og 3) kommunar med mål og ambisjonar om å omstille reiselivet lokalt i ei meir berekraftig retning. Det er vidare viktig å dekkje breidda i kommunetypar (kyst/innland, fjord/fjell, store/små, by/landkommunar). Endeleg val av kommunar som skal inviterast vil bli tatt ved oppstart av prosjektet etter ein diskusjon i prosjektgruppa. Det er aktuelt å velje kommunar også utafor Sogn og Fjordane (men avgrensa til RFFV Vestlandet sitt virkeområde).

I første fase av prosjektet (medan arbeidspakke 3 og 4 vert gjennomført) vil kommunane delta som dialogpartnar organisert ved at dei deltek på møta i planforum (jf arbeidspakke 3). Etter kvart som resultat frå arbeidspakke 4 vert klare vil kommunane bli inviterte til å diskutere utvikling av ulike tiltak, verktøy og arbeidsmetodar knytt opp til eksisterande overordna og sektorvise styringssystem. Kommunane vil så bli invitert til å prøve ut desse i konkrete plan- og andre policy-prosessar lokalt. Nærare avgrensing av kva plan- og policy-prosessar som skal nyttast må skje i dialog med kommunane. I siste fase av prosjektet vil representantar frå kommunane bli intervjuet for å få fram erfaringane med å ta i bruk dei føreslåtte tiltak, verktøy og arbeidsmetodar.

Eitt aktuelt verktøy kan vere indikatorar for berekraftig reiselivsutvikling. Desse vil i tilfelle byggje på erfaringar frå arbeidet med å utvikle og ta i bruk slike indikatorar i regi av Innovasjon Norge, eit avslutta arbeid ved Vestlandsforskning om berekraftindikatorar i små og mellomstore reiselivsverksemdar, eit pågåande arbeid om utvikling av indikatorar for berekraftig arbeid i regi av Global Sustainable Tourism Council og m.a. NCE Tourism Fjord Norway og fleire års erfaringar med å utvikle og ta i bruk indikatorar for berekraftig lokalsamfunnsutvikling i regi av KS og presentert på www.bedrekommune.no.

Utviklingscasa vil belyse problemstilling (5). Gjennomføringa av utviklingsforsøka vil bli rapportert i eit dokumentasjonsnotat.

Arbeidspakke 6: Syntese

Syntesedelen skal oppsummere resultata frå dei historiske erfaringane internasjonalt og våre eigne studiar i Norge (arbeidspakke 3 og 4), erfaringane frå utvikling og utprøving i norske kommunar (arbeidspakke 5) og diskusjonane i planforum (arbeidspakke 2), og kome med tilrådingar om korleis styrke arbeidet med horisontal og vertikal policy-integrering av målet om eit berekraftig reiseliv.

Rapporteringa frå arbeidspakke 6 vil bestå av ein vitenskapleg artikkel på engelsk og ein populærvitenskapleg og kortfatta norsk sluttrapport.

Prosjektgruppa

Prosjektet vert leia av Sogn og Fjordane fylkeskommune (jf ansvarlege personar ført opp i søknadsskjema).

Fagleg ansvarleg for gjennomføring av prosjektet er professor Carlo Aall ved Vestlandsforskning (sjå CV).

Hovuddelen av det utøvande arbeidet ved Vestlandsforskning vil gjennomførast av forskar Eivind Brendehaug (sjå CV) og Frida Ekström (sjå CV). I tillegg vil professor Stefan Gössling ta del som vitenskapleg rådgjevar i prosjektet, først og fremst knytt til (3) - internasjonal kunnskapsoppsummering – og arbeidspakke (6) syntese.

Aktuelle medlemmar frå Scientific Advisory board som vil bli invitert å delta i prosjektet er:

- Dr David Weaver, Professor, Griffith University, Australia. Har arbeidd med berekraftig reiseliv gjennom ein årrekke.
- Dr. Rachel Dodds, Associate Professor, Ted Rogers School of Hospitality & Tourism Management, Ryerson University (Kanada). Har arbeidd med reiselivspolicy og policy-integrering.

- Bernard Lane, Visiting Research Fellow: Centre for International Tourism Research, Sheffield Hallam University, Visiting Fellow: Centre for the Historic Environment, University of Bristol, UK, and Co-Editor, Journal of Sustainable Tourism. Har ei brei oversikt over feltet berekraftig reiseliv, ikkje minst gjennom sitt arbeid som redaktør av tidsskriftet "Sustainable Tourism".

Innretning mot RFFV utlysinga

Prosjektet rettar seg inn mot følgjande delar av utlysinga frå RFFV Vestlandet under delen som gjeld offentlege utviklingsoppgåver: "Det er ønskeleg med ny kunnskap som kan styrke kommunal sektor si rolle som samfunnsutviklar. Særleg er det ønskeleg med forskning som kan styrke kommunen som tilretteleggar for berekraftige lokalsamfunn".

Prosjektet omhandlar fylkeskommunen og kommunen si rolle som samfunnsutviklar i det å få til eit meir berekraftig reiseliv, forstått som kombinasjonen av ein meir berekraftig lokal reiselivsnæring og at innbyggjarane lokalt etterspør meir berekraftige reiselivsprodukt og –tenester: "Det er.... særleg ønskeleg med forskning som kan gi ny kunnskap om korleis 'mellomrommet' mellom eksisterande strukturer, tenester og aktørar kan verte forbetra for å skape nye samspill, innovasjon, kvalitetsheving og effektivisering".

Prosjektet tar utgangspunkt i teoriar om og erfaringar med horisontal og vertikal policy-integrering; dvs i dette tilfellet korleis målet om eit berekraftig reiseliv kan integrerast i dei ulike forvaltningsnivå (vertikal integrering) og i ulike sektor politikkområde (horisontal integrering).

Regional forankring

Prosjektet er tenkt retta inn mot Vestlandet, med case hovudsakleg frå Sogn og Fjordane (men også med opning for å velje case frå Hordaland), og lagt opp slik at funna frå prosjektet også skal ha relevans for andre delar av Norge. Konkret hentar prosjektet si regionale forankring i fire styringsdokument: Fylkesplanen for 2005-2008; Fylkesdelplan for klima og miljø frå 2009; Reiselivsplanen for Sogn og Fjordane 2010-2025 "Fjordane frå bre til hav" og Regional planstrategi 2012-2016 (høyringsframlegg). Vidare vil prosjektet orientere seg i forhold til det nyleg starta arbeidet med å utvikle ein felles reiselivsstrategi for Vestlandet.

Det overordna målet i *Fylkesplanen* er å oppretthalde folketal og busetnadsmønster gjennom m.a.³². "å ta heile fylket i bruk ved å nytte kultur- og naturgrunnlaget på ein aktiv og berekraftig måte". Som ein del av berekraftsatsinga i fylkesplanen er det utvikla eit sett med berekraftindikatorar som vert nytta til å vurdere utviklingsretninga for fylket. Vidare har fylkeskommunen som del av berekraftarbeidet etablert ei tilskotsordning for Lokal Agenda 21 tiltak.

Fylkesdelplan for klima og miljø omtalar miljø- og klimautfordringane for reiselivet i Sogn og Fjordane. Dei følgjande to (av tre) overordna mål i *reiselivsplanen* for Sogn og Fjordane er sentrale i denne samanhengen: "Auka verdiskaping i reiselivsbedriftene i Sogn og Fjordane"; og "Reiselivet i Sogn og Fjordane skal vere berekraftig"³³. For iverksetjinga av reiselivsplanen er det etablert tre program med sjølvstendig iverksetjingsansvar. Eitt av desse programma omhandlar berekraftig reiseliv ("berekraftprogrammet"). Målsetjinga for berekraftprogrammet er: "å få til eit berekraftig reiseliv med omsyn på miljø, lokal eigenart og lokal verdiskaping, samstundes som næringa oppnår høg verdiskaping". Vårt prosjekt vil rette seg direkte inn mot dette siste punktet.

I høyringsutgåva til *Regional planstrategi for Sogn og Fjordane 2012-2016*³⁴ er ein av åtte hovudstrategiar for å nå det overordna målet om å auke folketalet i fylket å "styrkje merksemda om bruk av natur- og kulturarven som verdiskapar". Vidare er ein av dei sju hovudarbeidsmåttane i det strategiske arbeidet å "skaffe seg kunnskap om natur- og ressursgrunnlaget som grunnlag for berekraftig bruk og vern". Vårt prosjekt vil rette seg inn mot dette siste punktet.

I tillegg vil prosjektet hente relevans frå det nyleg oppstarta arbeidet med å utvikle ein reiselivsstrategi for Vestlandet. Vidare vil prosjektet kunne knytast opp til reiselivsstrategien for Hordaland for 2009-2015 som inneheld følgjande overordna mål³⁵: "Gjennom samarbeid og innovasjon skal det utviklast berekraftige tilbod innan natur- og kulturopplevingar som bidreg til økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter og lokalsamfunn."

³² [http://www.sf-f.kommune.no/sff/resources.nsf/0/1EED4378A2069CEAC1256F4E0000B4C8/\\$FILE/VegenVidareFT1.doc](http://www.sf-f.kommune.no/sff/resources.nsf/0/1EED4378A2069CEAC1256F4E0000B4C8/$FILE/VegenVidareFT1.doc)

³³ Det tredje målet er "Auke i tal gjestedøgn"

³⁴ [http://www.sjf.no/cmssff/cmspublish.nsf/\\$all/23EB2D4150385A9DC1257A310046E268?OpenDocument](http://www.sjf.no/cmssff/cmspublish.nsf/$all/23EB2D4150385A9DC1257A310046E268?OpenDocument)

³⁵ <http://www.hordaland.no/upload/Areiseliv/Reiselivsstrategi/Strategi%20Reiseliv%202009-15-web.pdf>

Referanser

- Aall, C. (2000). When is Change Change? From Nature Conservation to Sustainable Development in Norwegian Municipalities, Ph. D. thesis, University of Aalborg, Aalborg, Denmark
- Aall, C. (2012): The early experiences of local climate change adaptation in Norwegian municipalities compared with that of Local Agenda 21 and climate change mitigation, *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 17:6-7, 579-595
- Aall, C. (red) (2008): Kartlegging og analyse av kommunenes miljø- og planleggingskompetanse. Presentasjon av resultater fra en analyse utført på oppdrag fra Miljøverndepartementet. Vestlandsforskning-notat 12/2008. Oslo/Volda/Sogndal: NIBR, Møreforskning, Vestladsforskning
- Aall, C., Klepp, I.G., Støa, E., Engeset, A.B., Skuland, S. (2011): Leisure and Sustainable Development in Norway: Part of the Solution and the Problem, *Leisure Studies*, 30:4, 453-476
- Gössling, S., Hall, M.C., Ekström, F., Engeset, A.B., Aall, C. (2012): Transition management: a tool for implementing sustainable tourism scenarios? *Journal of Sustainable Tourism*, 20:6, 899-916
- Hall, C.M. (2005). *Tourism. Rethinking the social science of mobility*. Harlow: Prentice-Hall.
- Høyer, K.G., Aall, C. (2005): Sustainable Mobility and Sustainable Tourism. In Hall, C.M., Higham, J. 2005. *Tourism, Recreation and Climate Change*. London: Channelview Press: 260-273.
- Jansen, A. (1991). Reform og resultater. Evaluering av forsøksprogrammet Miljøvern i kommunene, Oslo, NO: NORAS.
- Kleven, T. (red.) (1997): Temanummer av Plan: MILKOM. Tidsskrift for samfunnsplanlegging, byplan og regional utvikling 1-2/97.
- Lafferty, W. (ed.). (2001). *Sustainable Communities in Europe*, London, UK: Earthscan Publishers.
- Lafferty, W., Aall, C., and Ø. Seippel. (1998). Fra miljøvern til bærekraftig utvikling i norske kommuner. Rapport 1998:2, Oslo, NO: ProSus.
- Naustdalshid, J., and S. Hovik. (eds). (1994). *Lokalt Miljøvern*, Oslo, NO:TANO/NIBR.

Vedlegg 7: Søknad om forprosjekt til Regionalt forskingsfond Vestlandet: "Bærekraftsertifisering av norske turistdestinasjoner"

Innledning

Det søkes med dette om et forprosjekt for å avklare innholdet i og vilkår for gjennom et hovedprosjekt å iverksette et system for bærekraftsertifisering av norske reiselivsdestinasjoner. Forprosjektet er avgrenset til Fjord Norge, men et eventuelt fullskala og operativt system vil kunne brukes av alle norske reiselivsdestinasjoner.

Prosjektmål:

- Avklare betingelsene for å få etablert et system for bærekraftsertifisering av norske turistdestinasjoner
- Utvikle en søknad om et hovedprosjekt for implementering av et system for bærekraftsertifisering av norske turistdestinasjoner.

Forskningsinnhold

Reiselivet står overfor store utfordringer når det gjelder å bidra i arbeidet med å snu utviklingen i samfunnet i en bærekraftig retning, og da særlig utfordringer knyttet til det å redusere utslipp av klimagasser (Gössling, 2010). Både reiselivsnæringen og –myndighetene i Norge og internasjonalt har sluttet opp om målet om en bærekraftig utvikling gjennom å utvikle et eget mål om og strategier for et bærekraftig reiseliv (Gössling mfl, 2012). Hva som rent konkret legges inn i målet om et bærekraftig reiseliv varierer imidlertid mye, fra å være svært vidtfavnende der mål om økonomisk lønnsomhet inkluderes til å være mer avgrenset og fokusere på å redusere miljøbelastningen fra reiselivet (Aall og Vik, 2012).

Miljøsertifisering er i mange sammenhenger pekt på som et viktig virkemiddel for å bidra til å redusere miljøbelastningen fra reiselivet, og dermed også styrke bærekraftprofilen (Ekström og Engeset, 2011). Det fins i dag en rekke ordninger for miljøsertifisering som er aktuelle for reiselivet (ISO, EMAS, Svanen, Miljøfyrtårn, Debio, Norsk økoturisme).

Det fins ingen ordninger for sertifisering som eksplisitt referer seg til målet om en bærekraftig utvikling. Det fins imidlertid en lang rekke forslag til indikatorsystemer som søker å beskrive hva et bærekraftig reiseliv skal være, eller hvilken retning reiselivet bør utvikle seg i for å bli mer bærekraftig (Ekström og Engeset, 2011). Indikatorer kan være viktige elementer i et sertifiseringssystem (Høyen og Aall, 2002). Forekomsten av bærekraftindikatorsystemer kan derfor danne et grunnlag for å etablere bærekraftsertifiseringssystemer der slike ikke finnes.

De foreliggende systemene for miljøsertifisering av reiselivet er alle rettet inn mot reiselivsbedrifter. Reiselivet kjennetegnes av å være satt sammen av mange og små bedrifter; en type bedrifter som ofte har problemer med å sette av tilstrekkelige ressurser til å sertifisere seg (Ekström og Engeseth, 2011). Miljøsertifisering av bedriften alene fanger i de fleste tilfeller bare opp deler av selve reiselivsopplevelsen eller reiselivsproduktet; for den naturbaserte delen av reiselivet vil dermed det viktigste produksjonsmiddelet ("naturen") slik sett falle utenfor en sertifiseringsordning. Videre kommer at den største miljøbelastningen fra reiselivet i de fleste tilfeller knytter seg til reisen til og fra reiselivsopplevelsen; noe som gjør at en bedriftsrettet miljøsertifisering også normalt vil rette seg inn mot den minst vesentlige delen av miljøbelastningen fra det å forbruke reiselivstjenester (Høyen og Aall, 2005).

Det fins systemer for miljøsertifisering av "regioner", til forskjell fra "enkeltevksomheter"; nemlig EUs forordning for miljøstyring og –sertifisering (EMAS). EMAS er, som andre systemer for miljøsertifisering, først og fremst utviklet for anvendelse på bedriftsnivå, men det ble alt på midten av 1990-tallet utviklet en variant av EMAS som også la opp til å sertifisere et område; en kommune (Aall, 1996). Dette skjedde i Storbritannia, og er senere gjort gjeldende for alle land som deltar i EMAS-ordningen. Deler av denne tilnærmingen er også prøvd ut i norske kommuner; det som gjelder miljørevisjon (Aall, 1996). Senere, på 2000-tallet, har miljøsertifiseringstankegangen blitt videreført gjennom utvikling av et system for kommunale bærekraftindikatorer (Aall mfl, 2002) – som på slutten av 2000-tallet ble videreutviklet og lagt inn som en del av www.bedrekommune.no.

Også innenfor reiselivet har det vært utviklingsprosjekter som er relevante i denne sammenhengen. I regi av Innovasjon Norge er det utviklet forslag til bærekraftindikatorer for reiselivet og gjennomført forsøk med å utvikle strategier for bærekraftige destinasjoner (Gössling mfl, 2012). Nylig er det også startet opp et forsøk i samarbeid

mellom NCE Tourism Fjord Norway og Global Sustainable Tourism Council om å utvikle og prøve ut et system for bærekraftsertifisering av reiselivsdestinasjoner³⁶.

Det er med andre ord flere forhold som taler for at det å utvikle sertifiseringssystemer for reiselivet som har et eksplisitt bærekraftfokus (og ikke bare et avgrenset miljøfokus) og som retter seg inn mot destinasjonsnivå (og ikke bare bedriftsnivå) kan være et nyttig supplement til eksisterende miljøsertifiseringssystemer i arbeidet med å gjøre reiselivet mer bærekraftig. Videre er det naturlig å legge til grunn eksisterende systemer for og kunnskap om bruk av bærekraftindikatorer i et slikt arbeid. Til det siste vil vi trekke fram noen erfaringer som er viktig å ta med seg i et arbeid med å utvikle et system for bærekraftsertifisering av reiselivsdestinasjoner (Høyer og Aall, 2002):

- Det er viktig å ha en klar formening om hensikten med å ta i bruk systemet. I alt for mange tilfeller blir det lagt inn alt for mye innsats i å utvikle innholdet i sertifiseringssystemer og indikatorsystemer i forhold til det å utvikle tanker om hva systemet skal brukes til. Dette medfører ofte at systemet får begrenset reell innflytelse på å endre de forholdene man ønsker å endre (som i dette tilfellet; bærekraftprofilen), ender derfor lett opp med isteden å produsere symboler som brosjyrer, årsmeldinger og lignende. Skal systemet for eksempel brukes overfor besøkende eller bare i intern styring og interne beslutningsprosesser; skal man legge opp til brukertilbakemeldinger eller bare intern evaluering?
- Det er viktig å avklare hvem som skal operere systemet. I og med at systemet er tenkt å omfatte et geografisk område, ikke bare en eller flere reiselivsbedrifter, er det trolig nødvendig at opereringen av systemet må medføre et samarbeid mellom reiselivsnæringen og lokale eller regionale myndigheter. En annen avgjørende faktor er å ha et realistisk forhold til ressursinnsats når det gjelder å skaffe data. Mange sertifiseringssystemer har et svært omfattende krav om dokumentasjon, og mange indikatorsystem legger opp til en svært omfattende ressursinnsats for å samle inn nye data istedenfor heller å prøve å utnytte data som allerede foreligger (for eksempel i form av offentlig statistikk). Dette siste poenget er også trukket fram i en første gjennomgang av erfaringene fra systemet som NCE Tourism Fjord Norway og Global Sustainable Tourism Council er i ferd med å utvikle og prøve ut, og da spesifikt knyttet til en påpekning om behovet for et bedre monitoringsystem for å overvåke hvorvidt en destinasjon faktisk utvikler seg i en bærekraftig retning.
- Det er viktig å finne den rette balansen mellom "kalde" og "varme" indikatorer. Indikatorsystemer kan lett falle i en av to feller; enten blir de for ekspertbaserte og derfor vanskelig å forstå for brukere, som igjen gjør at indikatorene bare i begrenset grad leder fram til endret handling (for "kalde" indikatorer). Alternativt kan indikatorene bli for brukerorientert, ved at "menigmann" får for stor innflytelse på valg av indikatorer – noe som kan gjøre at de valgte indikatorene bare i begrenset grad sier noe reelt om de sammenhenger man ønsker å få fram (de blir for "varme"). Slike indikatorer kan nok lede fram til endret handling, men endringen kan lett bli i en annen retning enn det som var intensjonen med indikatorsystemet (i vårt tilfelle; bidra i en bærekraftig retning). En tilnærming til det å komme fram til passe varme indikatorer er å skille mellom kjerne- og tilleggsindikatorer, der kjerneindikatorer i større grad er ekspertbaserte for å sikre at indikatorene faktisk sier noe om bærekraftmålet, mens valg av tilleggsindikatorer i større grad kan styres av brukerne for dermed å sikre en god nok "oppvarming" (og dermed brukerrelevans) av systemet. Dette kan også gjøre systemet mer fleksibelt for å kunne tilpasses ulike destinasjoner med ulike bærekraftutfordringer, samtidig som man beholder en felles kjerne.

Forprosjektet vil søke å avklare de punktene som er omtalt over, og dermed klargjøre for et hovedprosjekt som kan stå for den endelige utformingen og i neste omgang iverksettingen av et fullskala system for bærekraftsertifisering av norske reiselivsdestinasjoner.

Prosjektgjennomføring

Prosjektet gjennomføres i seks steg:

Arbeidspakke 1: Etablering av referansegruppa

Arbeidet består i å kontakte deltakerne (se punkt (b) under) og gjennomføre et oppstartmøte. På dette møtet avklares kunnskapsstatus når det gjelder systemer for bærekraftsertifisering av reiselivsdestinasjoner, deltakernes synspunkt på dette og forventninger til forprosjektet avklares, og en detaljert gjennomføringsplan av forprosjektet drøftes. I dette inngår bl.a. å spesifisere aktuelle brukergrupper, dataprodusenter og systemeiere som skal intervjues (se under).

³⁶ Jf <http://www.fjordnorway.com/no/NCE-Tourism/Aktuelt/Aktuelt/NCE-Tourism-i-spennende-internasjonalt-samarbeid-med-Global-Sustainable-Tourism-Council/>

Arbeidspakke 2: Intervjue aktuelle brukergrupper

Basert på en spesifisering gjort i det første møtet i referansegruppa gjennomføres det en intervjurunde av representanter for aktuelle brukergrupper avgrenset geografisk til Fjord Norge regionen. Dette vil kunne inkludere representanter for ulike deler av reiselivsnæringen, lokale og regionale myndigheter, forbrukergrupper innen reiselivet og frivillige organisasjoner innen reiselivet. Det kan være aktuelt å plukke ut enkelte destinasjoner og gjøre en mer eller mindre dekkende intervjurunde i disse, eller det kan være aktuelt å plukke ut informanter som fordeler seg på ulike destinasjoner. Dette vil også bli avklart i det første møtet i referansegruppa.

Arbeidspakke 3: Intervjue aktuelle dataprodusenter

Her vil vi bruke tilsvarende tilnærming som beskrevet under arbeidspakke 2, men her vil det også være aktuelt å intervjue nasjonale aktører (eks Statistisk sentralbyrå og KS). Innen Fjord Norge regionen er det viktig å dekke alle instanser som kan tenkes å levere relevante data til et sertifiseringssystem.

Arbeidspakke 4: Intervjue aktuelle systemeiere

Her vil vi intervjue representanter for aktuelle systemeiere for å avklare aktuelle måter å organisere selve sertifiseringssystemet. Noen må veilede de som ønsker å sertifisere seg, noen må utstede sertifikatene og noen må sertifisere destinasjonene. Dette kan organiseres på ulike måter og må avstemmes ut fra brukernes ønsker og behov og ut fra tilgjengeligheten av data som trengs for å fylle sertifiseringen med et konkret innhold.

Arbeidspakke 5: Avsluttende møte med referansegruppa

I det andre og siste møtet med referansegruppa vil erfaringene fra arbeidspakke 2, 3 og 4 bli systematisert og det vil bli lagt fram til diskusjon et første forslag (evt alternative forslag) til beskrivelse av systemet og analyse av vilkår for å operere systemet.

Arbeidspakke 6: Sluttrapportering

Basert på det som kom fram under møtet med referansegruppa slutføres en endelig versjon av sluttrapporten fra prosjektet og det utformes (eventuelt, avhengig av tilslutning fra referansegruppa) en søknad om et hovedprosjekt.

Prosjektgruppe

Prosjektet ledes av NCE Tourism Fjord Norway ved Marcel Niederhauser. Faglig ansvarlig for gjennomføring av prosjektet er Vestlandsforskning ved professor Carlo Aall (prosjektleder) og dr Eivind Brendehaug.

Det vil bli etablert en referansegruppe med representanter fra følgende institusjoner og organisasjoner: Innovasjon Norge, arbeidsgruppa som er ansvarlig for å utarbeide den regionale reiselivsplanen for Vestlandet, Kommunesektorens organisasjon (KS), Fjord Norge AS.

Svar på krav i utlysningen

Prosjektet retter seg inn mot målsetningen i utlysningen om å framskaffe forskning som bidrar til å styrke reiselivsnæringen strukturelt, miljømessig og økonomisk. Spesielt retter prosjektet seg inn mot ambisjonene i utlysningen om å få fram forskning som retter seg mot å styrke næringa sin lønnsomhet og bærekraft.

Videreføring og utnyttelse av resultatene

Forprosjektet skal lede fram til en hovedprosjektsøknad med formål om å iverksette et system for bærekraftsertifisering av norske reiselivsdestinasjoner.

Referanser

Aall, C. (1999): The Manifold History of Eco-Auditing and the Case of Municipal Eco-Auditing in Norway. *Eco-Management and Auditing*, vol. 6, no 4-99, pp.151-158.

Aall, C. og Vik, M. (2012). Reiseliv og miljø – ein introduksjon. I Forbord, M., Kvam, G.-T. og Rønningen, M. (red.). *Smak, kultur og opplevelser – nye ideer om reiseliv i Noreg*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.

Aall, C., Breisnes, K., Hille, John, Høyer, K.G. (2002): Bærekraftige kommuner i praksis. Omtale av et styringssystem for integrering og konkretisering av bærekraftig praksis i kommunen. Rapport 17/2002. Sogndal: Vestlandsforskning.

Ekström, F., Engeseth, A.B. (2011): *Håndbok for bærekraft i reiselivet - resultater fra Arena Innovativ Fjordturisme*. Vestlandsforskning-notat 8/2011. Sogndal: Vestlandsforskning

Gössling, S. (2010): *Carbon Management in Tourism: Mitigating the Impacts on Climate Change*. London: Routledge

Gössling, S., Hall, M.C., Ekström, F., Engeset, A.B., Aall, C. (2012): Transition management: a tool for implementing sustainable tourism scenarios? *Journal of Sustainable Tourism*, 20:6, 899-916.

Høyer, KG, Aall, C. (2002): Lokale indikatorer for bærekraftig utvikling. Bærekraftindikatorenes teori og historie, - men med hvilken framtid? I Aall, C., Høyer, KG., Lafferty, W. (2002) (red.): *Fra miljøvern til bærekraftig utvikling i kommunene. Erfaringer med Lokal Agenda 21*. Oslo: Gyldendal akademisk: 200-243.

Høyer, K.G., Aall, C. (2005): Sustainable Mobility and Sustainable Tourism. In Hall, C.M., Higham, J. 2005. *Tourism, Recreation and Climate Change*. London: Channelview Press: 260-273.

Vedlegg 8: Presisering av føresetnader om turisttypene

For å rekne på energibruk og klimagassutslepp frå dei ulike turisttypene som er skildra ovanfor, må føresetnadene m.o.t. transportavstandar samt reise-, overnattings- og serveringsmåtar presiserast på ein del punkt. Presiseringane bør vera slike at dei så godt som råd speglar det typiske eller gjennomsnittlege innanfor kvar type. Dei viktigaste spørsmåla som oppstår for kvar type og moglege svar er nemnde nedanfor.

For å rekne på lokal verdiskaping må ein – i tillegg til føresetnader om kjøp av lokale transporttenester, overnatting, servering og mat frå butikk - også trekkje inn andre varekjøp og kjøp av opplevingar. Tilsvarande kan det hevdast at energibruk og klimagassutslepp knytt til alle desse formene for turistforbruk bør reknast inn. Når det gjeld energibruk og klimagassutslepp knytte til servering og varekjøp kan det likevel problematiserast. Grunnar til det blir kommenterte under.

Eit *overordna* spørsmål er elles kva for del av den samla miljøbelastninga turane utløyser som skal tilskrивast besøket i Sogn og Fjordane. Med unnatak for Type 5 ovanfor (fotturisten), som kan ha alle besøksmåla sine innanfor fylket, har alle turistane besøksmål også i andre delar av landet (Type 3 –den Asiatiske bussturisten - har dessutan besøksmål i andre skandinaviske land). Om miljøbelastninga frå reisene skal haldast opp mot verdiskapinga dei medfører i Sogn og Fjordane, kan det argumenterast for to alternative måtar å rekne miljøbelastningane på:

1. Miljøbelastningane bør fordelast på besøksfylke/land i same høve som *verdiskapinga*, eller - om det er praktisk umogleg å fordele verdiskapinga på alle fylke/land – i høve til *tida* turistane brukar i Sogn og Fjordane versus andre område dei besøker under reisa. Om asiatiske bussturar t.d. er 10 døgn i Skandinavia og 6 timar i Sogn og Fjordane, blir det etter ei slik vurdering 1/40 av den samla belastninga frå turen deira som skal tilskrивast besøket i dette fylket.
2. Ein må sjå til dei samla miljøbelastningane som heile reisa medfører. Føresetnaden for at reiselivet i Sogn og Fjordane skal attrahere asiatiske turistar er t.d. at dei gjer *heile* den lange reisa til Skandinavia, ikkje 1/40 av reisa.

Det er rimeleg at resultatet av *begge* reknemåtene (1) og (2) blir synleggjorde. Dermed kan vi gå over til å sjå nærare på dei fem turisttypene.

Type 1: Europeisk bilturist

For denne typen må det gjerast føresetnader om:

- Heimstad og dermed reiseavstand til Kiel (om vi let det vera utgangspunkt for ferjeoverfarten til Noreg)
- Samla reisestrekning i Noreg: det er antydning ca. 200 km/dag på reisedagar og mellom desse nokre dagar der ein berre køyrer 50 km, inkludert minst 4 slike dagar i Sogn og Fjordane. Dersom $7 \times 200 + 7 \times 50$ km blir det 1 750 km køyring i Noreg. Er det 4 *overnattningar* i Sogn og Fjordane, 50 km køyring under kvar av dagane mellom desse overnattningane og 100 km køyring innan fylket på dagane der turistane kjem til og reiser frå, blir det 350 km køyring innan fylket i alt.

Overnattingsmåte er her oppgitt som *hotell* i Sogn og Fjordane. I så fall er det rimeleg å gå ut frå same overnattingsmåte under resten av turen, og elles at desse turistane køyrer vanleg personbil, ikkje bubil. Føresetnaden om hotellovernatting er likevel tvilsam, sjå nedanfor.

Den viktigaste ukjende her er heimstad. Når det er tale om overfart anten frå Kiel eller Danmark må det vera lagt til grunn at turistane kjem frå Kontinentet. I så fall kjem den klart største delen av dei nord- og mellomeuropeiske turistane, *men ikkje av turistane med hotellovernatting*, frå Tyskland eller Nederland. Det kan vera rett å leggje til grunn eit utgangspunkt sør i Tyskland for å vege inn dei som kjem frå andre land.

Forbruk av servering er ikkje oppgitt for denne turisttypen. Om "europeiske bilturistar" inkluderer dei som kjem med bubil eller campingvagn attåt dei som kjem med vanleg personbil (sjå nedanfor) kan det vera rimeleg å rekne med mest sjølvstell for den første gruppa, men ei blanding av halvpensjon/kafé og sjølvstell for andre bilturistar. Korleis åtfæra faktisk fordeler seg bør helst kartleggjast gjennom spørjeundersøkingar (sjå under). Inntil vidare er det kanskje ei rimeleg gjetting for Type 1 under eitt at alle frukostar er baserte på sjølvstell, medan halvdel av lunsjane og middagane er kjøpte i restaurant/kafé, såleis 2 måltid av kvart slag ved eit opphald på 4 dagar.

Lokal *verdiskaping* vil her vera knytt til:

- Overnatting

- Servering
- Transport (kanskje 2-3 ferjeoverfartar, avgifter ved passering av bomstasjonar og mogleg påfylling av drivstoff i fylket)
- Innkjøp av mat til sjølvstell og diverse andre innkjøp
- Opplevingar

Det er samtidig grunn til å stille to spørsmål ved Type 1. Den *første* spørsmålet gjeld koplinga mellom bilturisme og overnatting på hotell. Om vi ser på fordelinga av overnattingar av utanlandske turistar i Sogn og Fjordane i 2011, var det 248.000 på hotell og 269.000 på campingplass og liknande. Dei klårt største gruppene mellom turistar frå Kontinentet som kjem med eigen bil er tyskarar og nederlendarar. Tyskarar og nederlendarar stod berre for høvesvis 14 % og 8 % av dei utanlandske overnattingane *på hotell* i Sogn og Fjordane i 2011 (til saman 54.000 overnattingar), og ein betydeleg del av desse kan ha kome med buss. Derimot stod desse to nasjonalitetane for høvesvis 35 % og 24 % av dei utanlandske overnattingane på campingplass (til saman 158.000 overnattingar, altså 59 % av alle). Til saman stod dei to nasjonalitetane også for 70 % av dei utanlandske overnattingane i hyttegrender (vel 37.000)³⁷. Det er noko som talar for at den typiske europeiske bilturisten er ein tyskar eller nederlendar som overnattar *på campingplass*, anten i hytte eller i eigen bubil/campingvogn.

Det *andre* spørsmålet gjeld skandinaviske turistar. Desse "middels kortreiste" turistane kan vera ei *potensielt* interessant gruppe. Av dei overnattingsturistane som kom til Noreg per veg eller ferje i 2005 var 34 % frå Sverige, 19 % frå Danmark og 10 % frå Finland, altså 63 % frå Norden. Frå Finland til Sogn og Fjordane kan vera like langt som frå Tyskland, men dei svenske og danske turistane utgjør ei avstandsmessig mellomgruppe mellom dei norske, typisk frå Austlandet, og turistane frå lenger sør i Europa. Likevel er det per i dag få av dei svenske og danske turistane i Noreg som kjem til Sogn og Fjordane. Turistar frå desse landa stod berre for 7 % av dei utanlandske overnattingane ved hotell i Sogn og Fjordane i 2011 og 9 % av dei utanlandske overnattingane ved campingplassar. Poenget er at svenskane og danskane per i dag er for få til å vege tungt i ei utrekning av kor langt den gjennomsnittlege bilturisten reiser, men dei utgjør kanskje ei interessant gruppe for framtida.

Ut frå drøftinga over vil vi difor gjere framlegg om følgjande *undergrupper* av type 1 Europeisk bilturist:

- 1a europeisk bubilturist
- 1b central-europeisk bilturist med skiftevis overnatting i campinghytte og på hotell
- 1c skandinavisk bilturist, elles som 1b

Type 2. Bussturist frå Sør-Europa

For denne gruppa må det gjerast føresetnader om:

- Utgangspunkt for flyreisa. Roma er eit nærliggjande val om storparten av desse turistane kjem frå Italia eller Spania. Det er litt kortare flyavstand frå Roma enn frå Madrid. Samtidig må ein rekne med at tyngdepunktet i begge landa ligg nord og ikkje sør for hovudstaden, altså i dei meir velståande delane. Det er direkte flyruter til Oslo også frå Milano og Barcelona.
- Avstand og reisemåte frå heimstad til flyplassen.
- Tal dagar og samla distanse med buss i Noreg. Her kan ein generalisere eller ta eit spesifikt turopplegg som utgangspunkt. Vi har søkt på "viaggi guidati Norvegia" hos ein del italienske turoperatørar, og dei turane på 7-8 dagar med buss som vi så langt har funne held seg i Sør-Noreg og med moderate reiseavstandar per dag, ikkje meir enn 2-300 km. Turane som tar inn Nordkapp ser ut til å gå heilt eller delvis med Hurtigruta - om ikkje det nettopp er Nordkapp som er målet, og ein då like godt flyg til Helsingfors og kører kortaste og raskaste vegen gjennom Finland.
- Overnattingsmåte må her vera hotell, og servering middag+frukost på hotellet og lunsj på ein serveringsstad etter vegen eller ved dagens attraksjon. Det kan vera 1 eller i beste fall (om ein vel ein tur der fjordnaturen er hovudsak) 2 overnattingar i Sogn og Fjordane.

Lokal verdiskaping vil her vera knytt til:

- Overnatting
- Servering

³⁷ Alle dei absolutte tala frå SSB er minimumstal, ettersom det gjeld for alle kategoriane av overnatting at dei minste bedriftene ikkje blir omfatta av statistikken. Det er likevel ingen kjend grunn til at dette skulle påverke fordelinga mellom nasjonalitetar vesentleg.

- Transport, inkludert kanskje 1-3 ferjeoverfartar, bompengar og mogleg påfylling av drivstoff i fylket
- Mogleg innkjøp av suvenirar o.a. varer, men knappast større innkjøp av mat
- Opplevingar innlagde i turen

Type 3. Asiatisk bussturist

For denne gruppa må ein velja føresetnader om:

- Utgangspunkt for flyreisa. Japanarar var framleis i 2011 den største gruppa mellom dei asiatiske besøkjande til Sogn og Fjordane, men koreanarane som nest største gruppa låg ikkje langt etter og var saman med kinesarane – 3. største gruppa – fleire enn japanarane. Skulle ein ha vald ein flyplass til å representere eit avstandsvege snitt av utgangspunkt for direkte flyreise til skandinavisk hovudstad frå dei tre nemnde landa, hadde Seoul passa best, men det går per i dag ingen direkte flyruter frå Seoul til skandinaviske hovudstader. Det kan dermed vera like tenleg å ta utgangspunkt i Tokyo og direkte flyging til København.
- Avstand og reisemåte frå heimstad til flyplass. Går vi ut frå japanske tilhøve er reisemåten mest truleg tog og/eller buss.
- Tal dagar og reisemåtar på den nordiske rundreisa. Er det t.d. 10 dagar, av dei 3 eller 4 i Noreg, og skjer heile denne reisa med buss eller tar ein ferje København-Oslo, alternativt fly København-Bergen og så i ny buss, etter å ha sett Danmark?
- Overnatting og servering under turen som heilskap blir som for Type 2. I Sogn og Fjordane er det vel ikkje rekna med overnatting (men det kan vera interessant å undersøke kor stor del av turane med stopp i Sogn og Fjordane innanfor denne typen som òg har overnatting der.) Dersom det ikkje er noka overnatting i Sogn og Fjordane, er det rimeleg å rekne med servering av berre eitt måltid (lunsj) i Flåm/Lærdal.

Lokal verdiskaping vil i så fall truleg vera knytt til:

- Servering (1 måltid)
- Mogleg innkjøp av suvenirar o.a. varer, men knappast større innkjøp av mat
- Mogleg påfylling av diesel på bussen. Lokal transport berre dersom ein føreset at turopplegget inkluderer ferjeturen Gudvangen-Kaupanger (>Lærdal), alternativt ein tur opp Flåmsbana og ned att.

Det er kanskje eit ope spørsmål om det er rettast å føresetja at typen "asiatisk bussturist" har 0 eller 1 overnatting i fylket? Det kan ein få ein indikasjon på ved å gjennomgå eit utval av turopplegg for slike grupper. Dersom det er mest vanleg at dei som først vitjar Sogn og Fjordane òg har ei overnatting i fylket talar det for å justere føresetnadene om denne typen.

Type 4. Norsk familie på bilrundtur

Her er det rimeleg å ta Oslo som utgangspunkt for turen. Lengd på turen Oslo-Sogn og Fjordane-Trondheim-Oslo er då gitt i store drag – det må berre leggjast inn føresetnad om omfanget av omvegar.

Når det er ein familie er det mest truleg at dei overnattar på campingplass (evt. 3 netter campingplass og 1 natt hotell). Når heile turen ikkje er på meir enn 4 dagar, er det nok berre rimeleg å rekne med 1 overnatting i Sogn og Fjordane, mest truleg på campingplass.

Når det gjeld servering er det mest rimeleg å føresetja at frukost blir sjølvhushald med unnatak for eventuell hotellnatt. For lunsj og middag kan det vera rimeleg å rekne med 50/50 blanding av sjølvhushald og kafé/restaurant. I Sogn og Fjordane kan det då vera rimeleg å rekne med 1 måltid (lunsj eller middag) på serveringsstad.

Lokal verdiskaping vil då vera knytt til:

- Overnatting (1 natt på campingplass)
- Servering (1 måltid)
- Lokal transport (1-3 ferjestrekningar), bompengar og mogleg lokalt kjøp av drivstoff
- Innkjøp av mat til sjølvhushald og evt. andre innkjøp
- Opplevingar (1-2 attraksjonar?)

For denne typen vil brøken miljøbelastning/lokal verdiskaping bli monaleg mindre om opphaldet i Sogn og Fjordane blir forlenga frå 1 til 2-3 dagar.

Type 5. Fotturist

Det er rimeleg å føresetja at fotturistane liksom dei norske bilturistane kjem frå Oslo. Avstanden frå Oslo til indre delar av Sogn og Fjordane blir ikkje så ulik den eit vege snitt av potensielle turistar frå Sør-Noreg vil stå overfor. Eit viktig spørsmål når det gjeld denne turisttypen er reisemåten. Her er det eit ope spørsmål om dei kjem seg til Sogn og Fjordane i eigen bil eller med tog/ekspresbuss.

Dersom dei har 4 overnattingar i fylket er det vel rimeleg – for å fange opp noko av begge undertypene (dei "basebaserte" og dei DNT-overnattande) – å rekne med to overnattingar på hotell og to på hytte. Vi må då òg rekne med noko reising innan fylket til/frå utgangspunkt frå fottur(ar) og mellom hotellstadene. Reisestrekning innanfor fylket kan kanskje vera 300 km i alt med bil/ferje eller buss/ferje? Av det 150 km med *lokal* buss i fylket dersom type 5 ikkje kjem med eigen bil?

Servering: Om éi eller begge av hyttene er ubetent blir det sjølvstell der, elles rimeleg å rekne med halvpensjon både på hotell og hytte, sjølvstell til lunsj (evt. nistepakke frå hytta). Ein bør kunna få opplyst spørsmåla om tilhøvet mellom overnatting på betente og ubetente hytter samt kor mange av dei som overnattar på betente hytter som òg kjøper ulike måltid der, direkte frå DNT.

Lokal verdiskaping vil her vera knytt til:

- Overnatting (2 netter på hotell, 2 på hytte)
- Servering (halvpensjon 4 døgn? – Kan justerast etter opplysingar frå DNT)
- Lokal transport. Denne kan vera med buss, 150 km? innan fylket. Reiser desse turistane derimot med eigen bil, blir det fremst tale om kjøp av drivstoff, 1-2 ferjeoverfartar og bompengar.
- Innkjøp av mat til sjølvhushald og evt. andre innkjøp
- Opplevingar (1-2 attraksjonar?)

Andre typar besøkande – som ikkje er tatt med i lista over - men som ein må vera merksam på

Mellom norske besøkande finst nok òg ein stor gruppe som bur hos slekt eller vener. Dei gir inga verdiskaping innan overnatting og mindre innan servering enn dei som overnattar kommersielt, men kan vera ei viktig gruppe mellom dei som etterspør lokal transport og opplevingar. Dei kan òg dele matutgifter m.m. med vertskapet under opphaldet og såleis bidra til omsetnaden i den lokale detaljhandelen.

Både mellom norske og utanlandske besøkande finst dei som anten eig eller leigar hytte i fylket (flest eigarar mellom dei norske, flest leigarar mellom dei utanlandske). I tillegg til at utleige gir lokal verdiskaping i seg sjølv om hytteeigaren er busett i fylket, kan desse gruppene etterspørja både servering, lokal transport, daglegvarer og opplevingar.

Det er òg nokre som overnattar i bubil, campingvogn eller telt utanfor campingplass, og som dermed heller ikkje etterspør overnattingstenester, men derimot alt anna som er nemnd.

Vedlegg 9: Utrekning av omsetnad innanfor dei ulike bransjane som blir generert av ulike turismetypar

Overnatting

Dette er altså den økonomisk viktigaste kategorien av turistforbruk. For denne kategorien finst det ikkje berre økonomisk statistikk men òg statistikk over tal på overnattingar, som i prinsippet skulle gjera det mogleg å rekne ut omsetnaden per overnatting. Unntak er DNT-hyttar, der det ikkje finst statistikk men tal bør kunna skaffast frå DNT.

Problemet med statistikken er for det første at medan den økonomiske strukturstatistikken dekkjer alle bedrifter innanfor kategoriane hotell, pensjonat m.v. og campingplassar, turisthyttar m.v., så omfattar overnattingsstatistikken berre bedrifter over ein viss storleik (hotell med minst 20 senger, campingplassar med minst 50 oppstillingsplassar eller 8 hytter). Vil ein relatere den eine statistikken til den andre må ein altså korrigere overnattingstala. I Indre Nordfjord fann t.d. Farstad og Dybedal (2010) at det var 170.000 overnattingar på hotell/pensjonat i 2009, mot 125.000 i SSBs statistikk, og 171.000 overnattingar på campingplass, mot 105.000 hos SSB. Det er uvisst om høvetala let seg ekstrapolere til heile fylket; det hadde vore ein fordel å gjennomføre ei kartlegging av mindre bedrifter i einskilde andre kommunar før ein trekte ein slik konklusjon.

For hotell finst ein annan mogleg tilnærming til omsetnaden per overnatting. SSB har nemleg òg ein fylkesfordelt statistikk som viser gjennomsnittsprisar per rom og natt. Det er likevel fleire spørsmål som må vurderast før desse tala kan brukast til å estimere prisen t.d. per asiatiske eller søreuropeiske bussturist, eller per norsk fotturist, mellom dei:

- Er prisane representative også for dei mindre hotella?
- Prisane er per rom, ikkje per seng. Det finst både enkelt- og dobbeltrom. Ved å gå omvegen om andre tabellar i statistikken kan ein også rekne fram gjennomsnittsprisen per seng, men heller ikkje det gjennomsnittet er det vi treng. Prisane er gjerne litt høgare for dobbeltrom, men prisen per seng er monaleg lågare der. Dei fleste av turistane vi reknar med reiser nok parvis og vil dele dobbeltrom (noko som senker kostnaden per seng), men kor mange vel enkeltrom?
- Prisane kan skifte med sesong. Serleg på dei stadene som har ein del forretningsreisande kan dei vera lågare om sommaren enn elles i året. Dette visast ikkje direkte i statistikken, der prisane per rom i Sogn og Fjordane er nesten like for alle månader i året, men dette kan dekkje over at fleire av romma i vinterhalvåret blir tinga av forretningsreisande som enkeltrom, og omvend at fleire i sommarhalvåret blir tinga som dobbeltrom av ferierande eller av turoperatørar. Dermed kan prisen per rom bli lik på tvers av sesong, sjølv om prisen per person er noko høgare i vinter- enn i sommarhalvåret.
- Kor store grupperabattar greier turoperatørane å forhandle seg til? Dette er nok eit konkurransesensitivt spørsmål som det kan vera vanskeleg å få opplysning om, med mindre nokre av hotella har *standardrabattar* for grupper som dei vi oppgir.
- For campingplassar finst ingen statistikk over pris per overnatting. Her er einaste utvegen å samanhalde omsetnaden ifølgje den økonomiske strukturstatistikken med eit korrigert tal på overnattingar. Omsetnaden per person på campingplass vil likevel variere. Den vil vera større for dei som leiger hytte enn for dei som kjem med bubil. Samtidig vil den vera større for eit tysk pensjonistektepar som bur i hytte enn for ein norsk familie på fire som gjer det same, ettersom prisen per natt og hytte stort sett er lik, uansett om det er to eller fire som bur i ho.

Uansett datagrunnlag vil det i praksis krevjast eit godt skjøn for å svara på dei spørsmåla som reiser seg vedrørende omsetnad per natt og person for ulike turistgrupper på hotell og på campingplass.

Servering

Når det gjeld servering har vi ingen statistiske data om talet på serverte måltid (eller drikkar) som kan kombinerast med økonomiske data for å gi gjennomsnittsprisar per serveringstilfelle. Det hadde knappast heller vore mogleg å konstruere slik statistikk. Medan "ei hotellseng for ei natt" kanskje er ein tilstrekkeleg eintydig storleik til å nyttast som nemnar, kan måltid og mellommåltid vera av mange ulike slag, små eller store, billege eller dyre etter sin natur, og barbesøk kan omfatte inntak av éin eller mange drinkar, igjen av ulike slag.

Den beste utvegen her er truleg å estimere den gjennomsnittlege serveringsomsetnaden per kommersiell turistovernatting, og så skalere denne opp eller ned for dei ulike turistgruppene vi reknar med, ut frå kor mange og kva slag måltid vi reknar med at dei tar inn. Farstad og Dybedal (2010) reknar t.d. med at 419.000 kommersielle overnattingar i Indre Nordfjord genererte 85 millionar kr i serveringsomsetnad, såleis kr 203 per overnatting. For å koma fram til tal for samla serveringsomsetnad i kommunane nytta dei eigne spørjeundersøkingar; på fylkesnivå finst tal frå SSB. Dei større problema er å avgjera kor mykje av serveringsomsetnaden som er knytt til turistar og kor mykje av denne igjen som er knytt til turistar med kommersiell overnatting.

Farstad og Dybedal (2010) løyste det første problemet ved å gå ut frå at innbyggjarane i Stryn og Hornindal genererte like stor serveringsomsetnad per person som alle innbyggjarane på Vestlandet gjorde ifølgje SSBs Forbruksundersøkingar. Differansen mellom total omsetnad og den som folk lokalt genererte vart så rekna som turismerelatert omsetnad. Det må kallast noko usikkert å slutte frå gjennomsnitt for innbyggjarane på Vestlandet til gjennomsnitt for dei i Stryn og Hornindal, men same metoden blir faktisk meir robust om han blir heva opp på fylkesnivå. Det kan tenkjast at innbyggjarane i Sogn og Fjordane brukte meir eller mindre på lokal servering enn dei i Hordaland og Møre og Romsdal, men sjansen for store avvik blir mindre på fylkes- enn på kommunenivå.

Det andre problemet – å avgjera kor mykje av den turismerelaterte serveringsomsetninga som knyt seg til turistar med kommersiell overnatting, til skilnad frå dei som t.d. bur i eigne hytter eller hos slekt eller vener - tykkjest Farstad og Dybedal (2010) å ha løyst ved skjøn, og andre metodar er knappast moglege.

Kan vi etablere eit gjennomsnittstal for kor stor serveringsomsetnad kvar kommersiell turistovernatting i Sogn og Fjordane genererer, står det att å differensiere dette talet mellom turisttypene vi ser på. Ein første hypotese er at omsetnaden for *alle desse turisttypene under eitt* vil vera litt mindre enn for *alle turistar med kommersiell overnatting* i Sogn og Fjordane, ettersom den siste, vidare kategorien inkluderer yrkesreisande med høve til å ete på firmaets kostnad. Omsetnaden per *ferierande* turist med kommersiell overnatting er truleg litt lågare enn for *alle* turistar med kommersiell overnatting. Ettersom Sogn og Fjordane er eit fylke der dei ferierande dominerer over dei yrkesreisande, kan denne korreksjonen bli moderat. Det er uklårt om det finst nok data til å gjera han anna enn skjønsmessig.

Har vi så eit tal for gjennomsnittleg serveringsomsetnad per *ferierande* turist med kommersiell overnatting i Sogn og Fjordane, står det altså framleis att å differensiere talet mellom turisttypene vi har identifisert.

I gjennomgangen av turisttypene ovanfor er det berre antyda tal på serveringar av frukost, lunsj og middag for kvar turisttype. Prisen per måltid vil gjerne vera høgare for middag enn for dei andre måltida, kanskje også høgare for lunsj enn for frukost. Høvetal mellom prisar for frukost, lunsj og middag vil det knappast vera mogleg, og slett ikkje kostnadseffektivt, å finne fram til gjennom breie spørjeundersøkingar. Det kan betre gjerast ved skjøn underbygd av eit mindre tal intervju med gode informantar i hotell- og serveringsnæringane.

Å setja tal på frukostar, lunsjar og middagar og høvetal mellom prisar på dei ulike måltida løyser likevel ikkje heile problemet. For det første kan det vera skilnader i val av prisnivå for gitt måltid mellom dei ulike turistgruppene, t.d. slik at eit tysk ektepar på biltur vel ein dyrare serveringsstad og ein dyrare rett til middag enn ein norsk familie på biltur. Om slike skilnader veit vi førebels ingenting, så langt eg kjenner til. For det andre gjeld ein ikkje ubetydeleg del av serveringsomsetnaden anten mellommåltid, t.d. kaffe, brus og wienerbrød, eller konsum i bar, serleg av alkoholhaldig drikk. Korleis dette fordelar seg mellom turisttypene har vi så vidt eg kan sjå ikkje noko empirisk grunnlag for å anslå.

Skal vi vege inn forskjellig forbruk av mellommåltid og barsservering for ulike turistgrupper når vi vil rekne ut kor mykje serveringsomsetnad dei genererer per overnatting, må det anten gjerast reint skjønsmessig, eller så må det gjennomførast spørjeundersøkingar mellom turistane sjølve. Berre spørjeundersøkingar kan fortelja noko om skilnader i prisnivå på lunsjane og middagane dei vel.

Transport

Fire av dei fem turisttypene har per definisjon eigne transportmiddel. Dei er anten bilturistar eller bussturistar i turbuss som kjem utanfrå fylket. Ingen av desse kjem til å etterspørja landtransporttenester innanfor Sogn og Fjordane, med mindre det er i eit spesielt tilfelle som at ei reise med Flåmsbana skulle vera lagd inn som attraksjon under ein busstur. Den transportrelaterte omsetnaden som dei bil- og turbussreisande genererer vil vera knytt dels til ferjeoverfartar, dels til påfylling av drivstoff og evt. andre tenester frå bensinstasjonar, og dels til avgifter (bompengar og eventuelle parkeringsavgifter). Takstar for bil og for buss ved ferjeoverfartar og bompasseringar er lett tilgjengelege. Har ein fastset typiske tal på overfartar og bompasseringar ut frå strekninga turistane reiser i fylket, er oppgåva berre å finne eit vege gjennomsnitt av takstar på aktuelle overfartar/bomstasjonar. For omsetnad av drivstoff kan ein leggje til grunn at både bussar og bilar tankar den

mengda i fylket som dei brukar i fylket. I praksis vil nokon køyre inn over fylkesgrensa med tilnærma full tank og slett ikkje tanke i Sogn og Fjordane, medan andre vil fylle på like før dei forlèt fylket, men dette jamnar seg ut. For tenester ved bensinstasjonar ut over påfylling av drivstoff bør det vera mogleg å rekne eit prosentvis påslag.

Parkeringsavgifter er neglisjerbare for turistar av dei typane vi reknar med og i dette fylket. Fotturistar kan òg tenkjast å etterspørja lokal busstransport innan fylket. For dette er det mogleg å finne gjennomsnittstakstar per km, slik at omsetnaden blir gitt ut frå strekninga som turistane reiser.

Varehandel, utanom drivstoff

Farstad og Dybedal (2010) estimerte den turismerelaterte omsetnaden innan detaljhandel i Indre Nordfjord ved å ta utgangspunkt i samla tal for omsetnad innan ulike kategoriar av detaljhandel frå SSB, og trekkje frå estimat for forbruket som innbyggjarane i kommunane sjølve hadde innanfor same kategoriar av detaljhandel. På same vis som når det galdt servering, sette dei forbruket per innbyggjar i Stryn og Hornindal lik gjennomsnittet for Vestlandet ifølgje SSBs Forbruksundersøkingar. Igjen vil den metoden vera meir robust på fylkesplan enn for to einskildkommunar, mellom anna fordi den implisitte føresetnaden at netto handelslekkasje er neglisjerbar då blir meir robust. Det kan nok tenkjast at innbyggjarar i Sogn og Fjordane oftare handlar i Bergen eller Ålesund enn omvend, men i høve til deira samla forbruk kan effekten likevel vera neglisjerbar.)

For å estimere den samla turismerelaterte omsetnaden av daglegvarer og av andre varer kan metoden til Farstad og Dybedal vera brukbar. Ein må då hente inn omsetnadstal frå SSB som er brotne ned både etter fylke og etter kategori av varehandel (slike tal finst ikkje i den publiserte statistikken, men når Farstad og Dybedal har fått opplyst tal per *kommune* og kategori av varehandel, må det vera di mindre problematisk å få dei per fylke). For å skilja ut det som blir utløyst av turistar *med kommersiell overnatting* må ein nytte ein viss grad av skjøn, kombinert med det grunnlaget annan statistikk og undersøkingar gir for å estimere kor stor del av turistbesøka i fylket som var kommersielt overnattande.

Gitt at ein har estimat for gjennomsnittleg forbruk, dels av daglegvarer og dels av andre varer, som blir utløyst av kvar kommersielt overnattande turist per overnatting, står det att å differensiere dette talet etter turisttypar. Det beste grunnlaget for dette vil vera direkte spørjeundersøkingar mellom turistane. Inntil ein har slike kan det likevel gjerast nokre føresetnader spesielt om forbruket av daglegvarer. Bussturistane (type 2 og 3) har nok eit svært lite forbruk av daglegvarer, medan det vil vera større enn gjennomsnittleg for bilturistane (type 1 og 4). For fotturistane (type 5) vil det ha mykje å seia om ein reknar med at dei får servert frukost og middag og tar med seg niste frå betente DNT-hyttar, eller om dei stort sett baserer seg på sjølvstell under fotturane.

Korleis kjøp av anna enn daglegvarer varierer mellom turisttypane har ein ikkje godt grunnlag for å estimere utan direkte spørjeundersøkingar. Om ikkje slike ligg føre kan det beste utgangspunktet vera å gå ut frå at det varierer proporsjonalt med opphaldstid i fylket (per vaksen besøkande).

Attraksjonar

For bussturistane (type 2 og 3) kan det vera mogleg å estimere forbruket til attraksjonar ved å ta utgangspunkt i eit utval av faktiske turopplegg som elles svarar til dei typane. Billettprisar og eventuelle grupperabattar til dei attraksjonane som er lagde inn i turane bør vera lett tilgjengelege.

For bil- og fotturistar vil det beste grunnlaget for å estimere forbruket til attraksjonar vera direkte spørjeundersøkingar. I fråvere av slike kan det beste utgangspunktet vera å gå ut frå at forbruket til attraksjonar varierer mellom kommersielt overnattande turistar i høve til deira opphaldstid i fylket. Som for servering og varehandel, må ein då først estimere den *samla* turismerelaterte omsetnaden ved attraksjonar i fylket, og så kor stor del av denne som blir utløyst av *kommersielt overnattande*. Skilnaden frå servering og varehandel er at det i tilfellet attraksjonar ikkje finst statistikk over den samla omsetnaden, og heller ikkje statistikk som kan brukast til å finne ut kor mykje innbyggjarane i fylket sjølve spanderer på lokale attraksjonar. (Dermed kan ein heller ikkje bruke differansen for å finne det turismerelaterte forbruket.) For å estimere desse storleikane i Indre Nordfjord nytta altså Farstad og Dybedal (2010) offentlege rekneskapsdata for AS kombinert med spørjeundersøkingar mellom andre bedrifter om omsetnaden og spørsmål til fleire om kvar kundane kom frå. Å gjennomføre tilsvarande heildekkjande undersøkingar i heile fylket kan bli vel omfattande. Eit billegare alternativ vil vera å hente inn data frå dei t.d. 20 presumtivt største bedriftene i fylket, pluss eit mest mogleg representativt utval av mindre bedrifter.

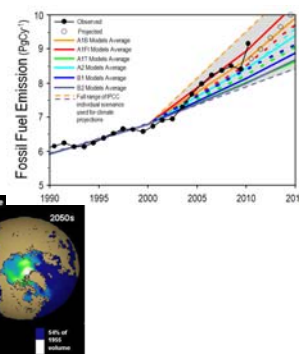
Vedlegg 10: Presentasjonar haldne for oppdragsgjevar under vegs i forprosjektet

Status i forprosjekt berekraftig reiseliv

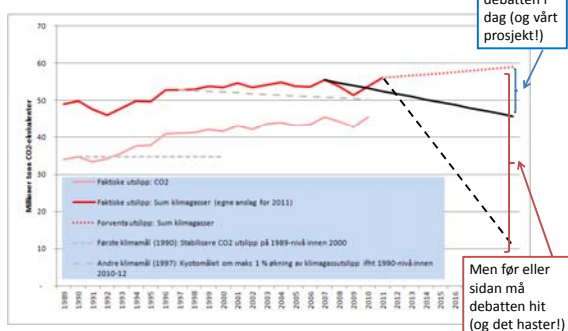
Carlo Aall
12.04.2012

Bakteppe (1): Klimaproblemet

- Utslippa er høgare enn utslppsmodellane spår
- Klimaendringane kjem raskare enn klimamodellane spår



Bakteppe (2): Klimapolitikken



Overordna mål og problemstillingar

- Overordna mål
 - Bidra med kunnskap om korleis kan ein implementere eit reiseliv i Sogn og Fjordane som har høgare lønsemd, gjev lengre opphaldstid, er meir kortreist og inneber lågare klimabelastning
- Problemstillingar
 - Kva utslipp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar energiforbruk for ulike turistar?
 - Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?
- Resultat
 - Notat som dokumenterar resultat
 - Søknad om hovudprosjekt

Forhold for-/hovudprosjekt

Problemstilling	Forprosjekt	Hovudprosjekt
1. Kva utslipp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar energiforbruk for ulike turistar?	a) Omtale av korleis rekneskapet kan sjå ut b) Lage eit "testrekneskap" for dei postane det er mogeleg å få data for i dag	Iverksetje eit fullskala overvakingsprogram og berekraftrekneskap
2. Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?	a) Omtale korleis eit indikatorsystem kan sjå ut b) Gjere framlegg om korleis systemet skal nyttast	Iverksetje eit fullskala system

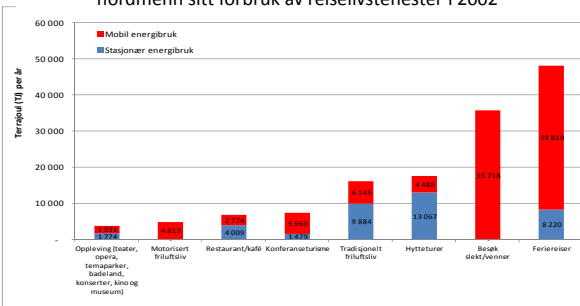
Problemstilling 1:

Kva utslipp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierar energiforbruk for ulike turistar?

- Skissere ein metodikk for årlege utrekning energibruk og klimautslipp
- Identifisere alle postar i rekneskapet og omtale korleis postane skal reknast ut
- Definere eit opplegg for periodiske intervju av turistar for på den måten å kunne avklare korleis energibruk og utslipp varierar mellom ulike typar turistar
- Avklare korleis data skal hentast inn
- Gjennomføre eit prøverekneskap for dei postane ein kan nytte eksisterande og fritt tilgjengelege data
- Utforme framlegg til eit oppfølgingsprosjekt for utprøving av eit fullskala rekneskap

Eksisterande kunnskap (1)

Stasjonær og mobil direkte og indirekte energibruk utløyst av nordmenn sitt forbruk av reiselivstenester i 2002



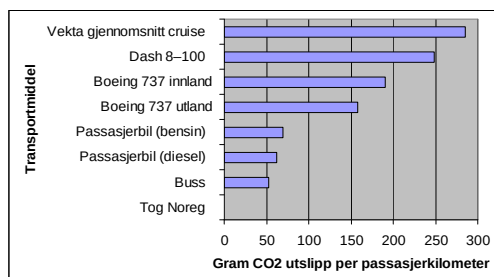
Eksisterande kunnskap (2)

Klimaråd om matservering

Hva endre?	Hvordan?	Merknader
Rettene	Mindre kjøtt – mer grønnsaker	Forbehold for drivhusgrønnsaker!
	Følg årstidene	Unngå utslipp knyttet til lagring, bearbeiding og langtransport
Råvarene	Mer kortreist mat	Viktig at transporten faktisk er kort og at den er energieffektiv
	Mer økologisk mat	Andre positive miljøeffekter enn reduserte klimagassutslipp
Tilberedelsen	Kaste mindre mat	Det "sikkerste" klimarådet – men ingen vet hvor mye (eller lite) mat som i dag kastes
	Energieffektivisere på kjøkkenet	Også et "sikkert" klimaråd – men heller ikke her vet vi dagens belastning
	Lag maten fra grunnen	Unngå utslipp knyttet til lagring og bearbeiding, gitt at man også har valgt virkelig kortreist mat og har et energieffektivt kjøkken med lite spill

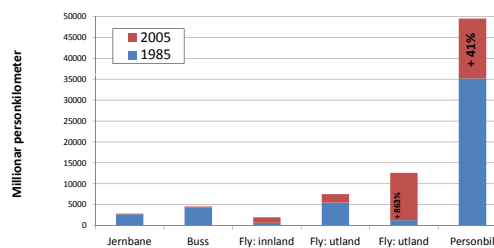
Eksisterande kunnskap (3)

Utslipp for ulike transportmiddel



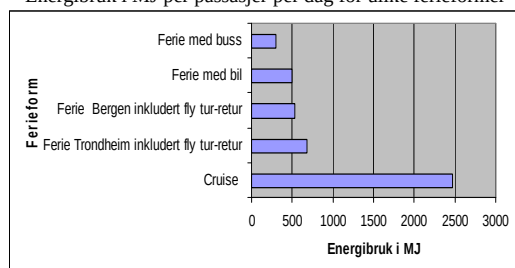
Eksisterande kunnskap (4)

Utvikling av persontransportarbeidet utført av nordmenn 1985-2005



Eksisterande kunnskap (5)

Energibruk i MJ per passasjer per dag for ulike ferieformer



Problemstilling 2:

Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?

- Systematisere formuleringar i aktuelle styringsdokument som kan definerast som relevante målkriterium for utvikling av ei meir berekraftig reiselivsnæring i Sogn og Fjordane
- Utvikle aktuelle måleindikatorar for dei identifiserte målekriteria identifisert under punkt
- Avklare databehov for målekriteria
- Gjere framlegg om kva samanheng indikatorane kan nyttast i og korleis dette kan styrke oppfølginga av reiselivsplanen.
- Utforme framlegg til eit oppfølgingsprosjekt for utprøving av det foreslegne systemet

Berekraftmålet.....

- Vi slepp truleg ikkje unna diskusjonen om kva er "eigentleg" berekraftig utvikling
- Brundtlandrapporten og St melding om berekraft
 - Økologisk berekraft
 - Sosial berekraft (=global rettferd + sosial utjamning OG avgrensa til spørsmålet om å sikre dei grunnleggjande behova!)
- Pervertering av 3 B tilnærminga
 - Frå: "Økonomisk botnlinje + sosial botnlinje + berekraft botnlinje"
 - Til: "Økonomisk berekraft + sosial berekraft + miljømessig berekraft" (**nytt i regjeringa sin reiselivsstrategi**)
- "If sustainable development is everything – maybe it is nothing?"

Utgangspunkt i reiselivsplanen

- "Berekraftig reiseliv" er eit sjølvstendig mål i tillegg til økonomiske mål (eitt om fleire gjestedøgn og eitt auka verdiskaping)
- Viktig avklaring i og med at reiselivsstrategien legg dei økonomiske måla til ein del av berekraftmålet
 - Kan gjere det enklare å operasjonalisere berekraftmålet og få fram kva for val ein må gjere i politikktutvikling og reiselivsutvikling
 - Kan slik sett også representere eit viktig (og kontroversielt?) kunnskapsbidrag i høve nasjonale styresmakter

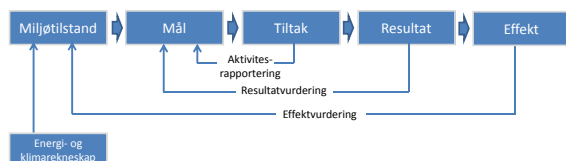
Eksisterande kunnskap (1)

Framlegg til berekraftindikatorar for reiselivsnæringa utvikla i prosjektet Arena Innovativ Fjellturisme

Hovedtema	Undertema	Forslag kjerneindikator	Eksempel supplerende indikator
Lokal egenart og stedsidentitet	Lokal mat	Andel lokal mat i servering/Omsetning av lokal mat	Gjennomsnittlige transportlengde for mat
	Kulturelle aktiviteter	Antall besøkende per museum	
	Byggeskikk	Antall vermede bygninger og uteareal	Andel hus med torvtak
	Suvenirer	Andel lokalt produserte suvenirer	Antall lokalt ansatte selgere per kunde
Klima og energi	Transport	Utslipp av CO2-ekvivalenter per kunde (på stedet)	Andel reisende med kollektivtransport
	Energiforbruk	Energiforbruk målt i kWh	Andel sparepærer/antall dager snøkanon brukt
	Forbruk av varer og tjenester	Andel miljøsertifiserte produkter og samarbeidspartnere	Kastefrekvens
Biologisk mangfold	Urprikt natur	Andel arealvern av totalt areal.	
	Kulturlandskap	Antall beitedyr per km2	Andel dyrket mark
Lokale miljøproblem	Sjeldne naturtyper og arter	Antall nystartede aktiviteter som har berørt truede arter negativt	Antall biotopvern
	Støy	Andel plaget av støy fra reiselivet ut i fra støyplageindeks	
	Lokale utslipp	Utslipp av fosfor og nitrogen fra reiselivsbedrifter	Utslipp av fosfor og nitrogen fra lokalsamfunnet
	Avfall	Mengde avfall (resirkulert) per kunde	Antall gjenvinningsstasjoner
Informasjon og opplæring	Intern informasjon og opplæring	Antall ansatte som gått gjennom kurs/kunnskapsviss	Evaluering fra kundene om tilgang til informasjon
	Eksterne krav til samarbeidspartnere	Antall sertifiserte samarbeidsbedrifter	Gjennomførte kurs hos samarbeidspartnere
	Ansvarsfordeling for opplæring	Gjennomførte oppgaver til tilfittsvalgt for opplæring	

Eksisterande kunnskap (2)

Framlegg til system for vurdering av måloppnåing (basert på arbeid gjort for fylkeskommunen i høve Fylkesdelplan Miljø og Klima)



Eksisterande kunnskap (3)

Bruk av berekraftindikatorar

- Informere til debatt
 - T.d. ta inn målevaluering i årsmeldinga for reiselivsplanen
- Politisk styring
 - T.d. utfordre dei folkevalde til å formulere meir tydelege mål som det lar seg gjere å evaluere
- Administrativ styring
 - T.d. nytte systemet til også å systematisere konsekvensutgreiing av om nye reiselivstiltak er i tråd med berekraftmålet

Justert framdriftsplan

Aktivitet	Dato
Detaljert avklaring av arbeidsopplegg presentert for "berekraftgruppa"	12. april
Lage første utkast til avklaring av problemstilling 1 og 2	April-mai
Utlysing frå RFF, truleg med tema "reiseliv"	Midten av mai
Drøfte utkast til avklaring av problemstilling 1 og 2 med "berekraftgruppa"	Uke 23 (første uke i juni)
Lage søknad om hovudprosjekt og ha dialog med aktuelle prosjektdeltakarar	Juni - august
Sluttrapportering (notat + søknad om hovudprosjekt)	September (truleg 5.9)

Oppfølging etter møtet

- Vestlandsforskning sender ut en "arbeidsbok" til bærekraftgruppa med spørsmål om tilbakemelding
- Problemstilling 1
 - Definer 4-5 "typisk" turistpakker (type reiser og turistsegmenter, eks "den spanske bussturisten", "den norske vandreturisten" osv)
- Problemstilling 2
 - Kort notat om bærekraftbegrepet med forslag til avklaring av hvor vi skal legge oss
 - Skissere styringssystem
 - Respons på ulike indikatorforslag
 - Forslag til anvendelsesområder

Presentasjon til møte i "berekraftgruppa" 5.6.2012

Carlo Aall og Eivind Brendehaug

Innhold i presentasjonen

- Justert framdriftsplan
- Status i forprosjektarbeidet med problemstilling 1
- Status i forprosjektarbeidet med problemstilling 2
- Orientering om forskningsprogrammet
"Kunnskapsgrunnlaget for reiselivspolitikken"
(REISEPOL)
- Utlysing frå RFF Vestlandet om reiselivsprosjekt

Justert framdriftsplan

Aktivitet	Dato
Detaljert avklaring av arbeidsopplegg presentert for "berekraftgruppa"	12. april
Lage første utkast til avklaring av problemstilling 1 og 2	April-mai
Utlysing frå RFF	29. mai
Innsendt forprosjektsøknad til REISEPOL	1. juni
Drøfte utkast til avklaring av problemstilling 1 og 2 med "berekraftgruppa"	5. juni
Møte om reiselivsforskningsprogram Sogn og Fjordane (IN, FK mfl)	29. juni
Lage søknad om hovudprosjekt og ha dialog med aktuelle prosjektdeltakarar	Juni - august
Sluttrapportering (notat + søknad om hovudprosjekt til RFF)	5.9
Forprosjekt REISEPOL (?)	Haust
Søknad hovudprosjekt REISEPOL (?)	November

Problemstilling 1:

Kva utslepp generer reiselivsnæringa i fylket og korleis varierer energiforbruk for ulike turistar?

- Skissere ein metodikk for årlege utrekning energibruk og klimautslepp
- Identifisere alle postar i rekneskapet og omtale korleis postane skal reknast ut
- Definere eit opplegg for periodiske intervju av turistar for på den måten å kunne avklare korleis energibruk og utslepp varierer mellom ulike typar turistar
- Avklare korleis data skal hentast inn
- Gjennomføre eit prøverekneskap for dei postane ein kan nytte eksisterande og fritt tilgjengelege data
- Utforme framlegg til eit oppfølgingsprosjekt for utprøving av eit fullskala rekneskap

Overordna systemavgrensing (1)

- Reiseliv
 - Fritids-, ferie og yrkesreiser.
 - Med og utan overnatting (eller avgrensa til reise > 24 timer med minst éin overnatting?)
- Næringsfokus
 - Ikkje ta med konsekvensar av eigne innbyggjarar sine feriereiser utafor fylket

Overordna systemavgrensing (2)

- Aktivitetar omfatta av rekneskapen
 - Reise til/frå og innan fylket
 - Overnatting, servering og opplevingar
- Miljøbelastning (avgrensing gitt i søknaden)
 - Utslepp av klimagassar
 - Forbruk av energi
- Direkte eller også indirekte miljøbelastning
 - Berre ta med netto auking i miljøbelastning ihv forbruk turistane elles ville hatt heime

Innretting av rekneskapen

1. "Komplett" oversyn og aktivitetsinndelt

- Td alle transportformer, overnattingsformer, serveringsformer og aktivitetsformer

ELLER

2. Avgrensa utval av turistsegmentinndelt

- Td cruise, fotturar og einskilde andre avgrensa turistformer

(1) Standard oppsett for "komplett" rekneskap

Aktivitet	Segment				
	Nasjonalitet	Opphaldstid	Alder	Inntekt	Utdanning
Transport					
Fly					
Personbil					
Busbil					
Oslo					
Overnatting					
Hotell, pensjonat					
Utleiehytte					
Camping					
Oslo					
Servering (settto miljøbetjening)					
Restaurant					
Oslo					
Opplevingar					
Institusjonar					
Guide turar					
Oslo					

Problem:

- Vanskeleg å lage ei inndeling som fangar opp alle relevante underkategoriar for "opplevingar" (og dermed problem med datagrunnlag)
- Segmentering også vanskeleg for "opplevingar" utan eigen datainnsamling

(2) Innspel til avgrensa utval av turistsegment

- **Utenlandsk rundreiseturist med eigen bil**
 - Kjem inn med båt Kiel/Danmark - Oslo. Har 14 dagars rundtur. Oppheld seg 4-5 dagar i Sogn og Fjordane, på to hotell. Reiseavstand 150-250 km på reisedagar, og under opphaldet køyrer det ei bil. 50 km per dag (turar til lokale attraksjonar m.m, enten til fots eller bil). Ofte par 40 år + har halvpensjon inkludert, men kjøper lunsj under veks når dei er i bil, eller har nistepakke når dei går fjellturar.
- **Bussturisten - frå Sør-Europa**
 - Kjem inn med fly til Norge. Køyrer egne bussar rundt i Norge 7-10 dagar. Bor 1 natt på kvar stad. Sein ankomst/middag. Tidlig avreise. Store reiseavstandar. Skal kanskje heilt til Nordkapp?
- **Asiatisk bussturist**
 - Kjem med fly til København/Skandinavia. Skal oppleve Oslo og Bergen (i tillegg til København og Stockholm), og Norway in a nutshell. 1 natt, kanskje 2 i Bergen. Er så vidt innom Flåm/Lærdal på vegen mellom Oslo og Bergen.
- **Norske familie på bilrundtur**
 - Ofte frå Østlandet. Skal køyre til Trondheim via Bergen og fjordane. Har 3-5 overnattningar på turen, men aldri fleire netter på ein stad. Køyrer den andre vegen på Austlandet.
- **Fotturisten**
 - Folk i god form, ønsker seg tilbake til naturen. Går på DNT sitt rutenett. Kan vere basebasert, eller dei går ein lenger tur med overnattningar på fleire DNT-hytter. Nokon sjølvstelt, men minimum to med bedre middag og service. Ofte par og vennepar. Totalt 3-5 dagar.

Forslag til konklusjon

- **Overordna prinsipp**
 - Sjå miljøpåverknad opp mot lokal verdiskaping
 - Indekstilnærming
 - Ikkje berre klima; også arealpåverknad (bio, støy, landskapsbilete)
 - Fokus på det viktige – sjå bort frå detaljane
- **To typar rekneskap**
 - Samla oversyn
 - Strategisk utval av reisetypar (jf innspel frå Lorentz)
- **Framlegg til indikatorar**
 - Klimagassutslepp frå reise (til/frå og innan fylket)
 - Samla areal reiselivets fysiske infrastruktur (hytteareal osv)
 - Del reiselivsverksemdar miljøsertifisert
 - Omfang organisert motorisert ferdsel

Problemstilling 2:

Kva målekriterium og måleindikatorar er aktuelle for oppfølging av arbeidet med berekraftig reiseliv?

- Systematisere formuleringar i aktuelle styringsdokument som kan definerast som relevante målkriterium for utvikling av ei meir berekraftig reiselivsnæring i Sogn og Fjordane
- Utvikle aktuelle måleindikatorar for dei identifiserte målekriteria identifisert under punkt
- Avklare databehov for målekriteria
- Gjere framlegg om kva samanheng indikatorane kan nyttast i og korleis dette kan styrke oppfølginga av reiselivsplanen.
- Utforme framlegg til eit oppfølgingsprosjekt for utprøving av det føreslegne systemet

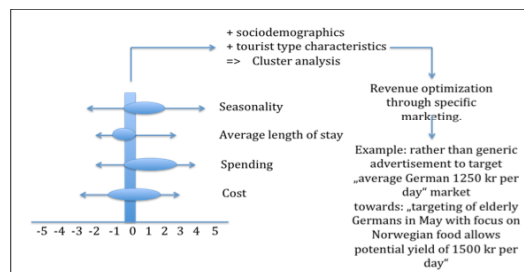
Kunnskapsgrunnlaget for reiselivspolitikken (REISEPOL)

- Næringsdepartementet og Norges forskingsråd
- 2013-2016
- Total ramme 16 mill + 25 % frå næringslivet
- Eitt prosjekt vil bli prioritert
- Oppstart 1. januar 2013
- Utlysing av forprosjekt i 2012
 - 20 søknadar; 4 vil få støtte på 200 000 NOK

Forprosjektsøknad til REISEPOL (1)

- Tittel:
 - Increasing value and sustainability in Norwegian tourism – Revenue optimization based on 'tourism elasticities'
- Søkarar
 - Vestlandsforskning (prosjektleiing), Transportøkonomisk institutt, Universitetet i Stavanger
- Partnrarar
 - NCE Tourism Fjord Norway, Fjord Norge, Fjordtours AS, Fjordline AS, Aurland resursutvikling AS, De Historiske hotell, Avinor, Color Line, Hanen, Den norske Turistforening, NHO reiseliv, Norges bilutleieforbund

Forprosjektsøknad til REISEPOL (2)



Teoretisk modell lagt til grunn i forprosjektsøknaden

Forprosjektsøknad til REISEPOL (3)

- WP1: *Dialog with private sector partners*
 - Includes telephone and online-survey interviews with representatives of the involved private partners. The objective of the interviews is to obtain direct input with regard to knowledge requirements by industry, as possibly not currently covered by the current proposal.
- WP2: *Feasibility study*
 - Involves interviews with 50 tourists based on a questionnaire that will be developed for this project. This feasibility study will provide insights regarding the clarity of the questions and the capability of tourists to actually answer these, as well as with regard to the statistics model that has to be developed to facilitate the analysis of data.
- WP3: *Dialogue conference*
 - 2-day meeting to be held in October 2012, with the objective to discuss the final content of the full proposal. The conference will be carried out as a structured dialogue between all invited partners, and lead by the involved researchers.
- WP4: *Formulation main project application*
 - Development of the full proposal, including a preliminary questionnaire to be used in the main project.

RFF Vestlandet – førebels utlysingsstekst

- Tema
 - Berekraftig matproduksjon
 - Energi og maritim
 - Offentlege utviklingsoppgåver
 - Reiseliv
- Søknadstyper
 - Forprosjekt
 - Støtte frå RFF inntil 200 000 NOK til maks 30 forprosjekt)
 - Frist 5.9.2012
 - Hovudprosjekt
 - Støtte frå RFF inntil 1 mill NOK/år i 3 år (fjoreset 50 % eigenfinansiering)
 - Frist 5.9.2012
- Full utlysingsstekst: 15. juni

Reiselivsutlysinga (1)

- Formål i utlysinga?
 - Målsettinga for den samlande innsatsen i reiselivet er å bidra til ei **meir heilskapleg og berekraftig reiselivsutvikling for næringa og å framskaffe forskning som bidrar til å styrke reiselivsnæringen** strukturelt, miljømessig og økonomisk
- Kven kan søke?
 - Ei bedrift eller eit konsortium av bedrifter i fondsregionen, fortrinnsvis i samarbeid med FoU-institusjonar

Reiselivsutlysinga (2)

- Verdiskaping og lønnsemd i næringslivet
 - Verdiskaping og reiseliv. Kva verdiskaping bidrar reiselivet med i forhold til eiga næring, i forhold til lokalsamfunn og i forhold til samfunnet som heilskap?
 - Turisten som verdiskapar. Kva turistar gir mest i form av omsetting, lønnsemd og verdiskaping – mellom anna knytt opp mot ulike attraksjonar, reisemål og kombinasjonar av slike?
 - Ulike ferieformer. Tematurisme og økonomisk effekt. Kva samfunnsøkonomisk effekt gir tematurisme (adventure travel)? Er dette ei riktig satsing i tida framover?
- Heilskapleg reiselivsutvikling – frå produkt til marknad – fokus på IKT og sosiale media
 - Teknologi og nye media. Korleis kan IKT betre bidra til å kople produkt til marknaden?
 - Mobile løysingar. Det er behov for ny kunnskap om bruk av nye mobile løysingar.
 - Korleis kan IKT bidra til økt marknadskunnskap og kunnskap om forbrukaråferd og igjen bidra til meir målretta marknadsføring samt produktutvikling og produkttilpassing?

Offentlege utviklingsoppgåver

- Fem temaområde
 - Samfunnsutviklarrolla eitt av desse
- Også aktuelt med berekraftig reislivssøknad?
 - ”Det er ønskeleg med ny kunnskap som kan styrke kommunal sektor si rolle som samfunnsutviklar. Særleg er det ønskeleg med forskning som kan styrke kommunen som tilretteleggar for berekraftige lokalsamfunn”.



VESTLANDSFORSKING

Bakgrunn

- **Formelt mandat**
 - Korleis kan ein implementere eit reiseliv i Sogn og Fjordane som har høgare lønsemd, gjev lengre opphaldstid, er meir kortreist og inneber lågare klimabelastning?
- **Føremål (kortversjonen)**
 - Lage eit indikatorsystem som skal vise om arbeidet med å nå eit berekraftig reiseliv lukkast
- **Finansiering**
 - Regionalt forskningsfond Vestlandet
 - Sogn og Fjordane fylkeskommune
- **Innhald i forprosjektet**
 - Utvikle ein metodikk
 - Prøve ut metodikken
 - Lage ein hovudprosjektsøknad

REISELIVSPLAN
SOGN OG FJORDANE
2010 – 2025

STRATEGISKE MÅL OG STRATEGISKE
STANDARAR FOR NY REISELIVSPLAN
2010-2025

VESTLANDSFORSKING

Korleis lage eit indikatorsystem?

- Korleis kan systemet sjå ut?
- Kven kan bruke systemet – og til kva?

VESTLANDSFORSKING

Grunntanken i eit velfungerande indikatorsystem

- **PSR-modellen**
 - **P:** påverknad (t.d. utslepp frå turisme)
 - **S:** status (t.d. kvaliteten på turområde)
 - **R:** respons (t.d. Miljøsertifisering av verksemder)
- **Kalde og varme indikatorar**
 - **Kalde:** Ekspertane sine indikatorar – nøyaktige men vanskelege å forstå
 - **Varme:** Brukarane sine indikatorar – lette å forstå, men kanskje ikkje alltid så nøyaktige
- **Kva skal systemet vise?**
 - “Som du roper får du svar” – må ta utgangspunkt i vedtekte mål
 - Men ikkje fritt fram likevel – må forhalde seg til berekraftmålet
- **Datatilgang kan vere avgjerande**
 - Viktig å kunne vise utvikling over tid

VESTLANDSFORSKING

Kven kan bruke systemet?

- **Det offentlege?**
 - Kvar er “reiselivsdirektoratet” og “reiselivsavdelinga” – difor eit system for “alle”?
- **Næringa?**
 - Sjølv miljømedvitne verksemder finn “indikatorar” for krevjande å bruke – meir enn nok å miljøsertifisere seg!
- **Forbrukarane?**
 - Kor miljømedvitne er turistane - tar vi oss “fri” også frå vårt miljøsamvit?

VESTLANDSFORSKING

Kva kan systemet brukast til?

Funksjon	Av det offentlege	Av næringa
Informere	Informasjon om berekraftprofil som del av miljøsertifisering av destinasjonar	Informere turistar om berekraftprofilen til verksemda
Evaluer	Periodisk rapportering til den regionale partnerskapen om reiselivsprogrammet når sine eigne berekraftmål	Tilbakemelding på nett frå turistar om kva dei synast om berekraftprofilen
Styre	Sjekkliste for sakshandsaming for å sikre at det blir tatt omsyn til berekraftig reiseliv i alle vedtak der dette er relevant	Tilpasse verksemda ut frå tilbakemeldingar på nett

Indikatortema

Fokus i forprosjektet

Indikatortema	Målgrunnlag (henta frå Reiselivsplanen)
Tema 1: Ressursgrunnlag for naturbasert reiselivsutvikling	Visjon: Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse • "Berekraftig forvaltning skal vera eitt av Sogn og Fjordane sine viktigaste konkurranseføremøner"
Tema 2: Verdiskaping	Hovudmål 1 (av to): Auka verdiskaping • "Etablere ei lønsam reiselivsnæring som aukar trivselen i lokalsamfunna.."
Tema 3: Berekraftig utvikling	Hovudmål 2 (av to): Eit meir berekraftig reiseliv • "... og som reduserar miljøbelastninga lokalt og globalt"

Indikatortema 1: Ressursgrunnlag

Undertema	Negativ påverknad	Tilstand	Positive tiltak
Fjellnatur	Del urørt natur som vert påverka av tekniske inngrep	Del urørt natur (meir enn 1 km frå tekniske inngrep)	Midlar nytta til skilting, merking og stell av stiar i utmark
Kystnatur	Del strandlina som vert privatisert	Del strandline tilgjengeleg for ålmenta	Midlar nytta til drift av verne-/friluftsområde
Fjordnatur	Del fossar ned mot fjorden som vert utbygd til vasskraft	Del av fjordlandskapet utan storskala moderne tekniske inngrep	Midlar nytta til skjøtsel av verne-/friluftsområde
Kulturlandskap	Del gardsbruk som vert lagt ned	Tal medlemmar i Hanen	Midlar nytta til skjøtsel av kulturlandskap
Snøoppleving	Lokalisering av vintersportsanlegg i område som kan tape snø i framtida	Tal dagar med tilstrekkeleg snødjupne for ønska aktivitetar (alpin, telemark o.a.)	Midlar nytta til tilrettelegging for ønska aktivitetar i snø

Indikatortema 2: Lokal verdiskaping

Undertema	Negativ påverknad	Tilstand	Positive tiltak
Gjestedøgn	(ikkje utvikla)	Tal gjestedøgn totalt	(ikkje utvikla)
Heilårs arbeidsplassar	(ikkje utvikla)	Tal gjestedøgn i vinterhalvåret og skuldersesongane	(ikkje utvikla)
Lokaløkonomiske overrissingseffekt	(ikkje utvikla)	Direkte og indirekte økonomisk omsetnad lokalt	(ikkje utvikla)
Lokal eigenart	(ikkje utvikla)	Del serveringsverksemder som tilbyr lokalmat	(ikkje utvikla)

Indikatortema 3: Berekraftig utvikling

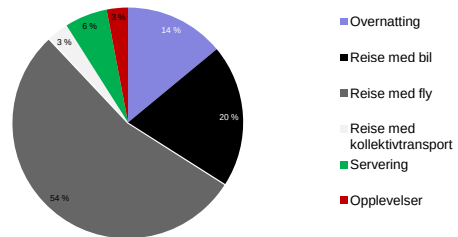
Undertema	Negativ påverknad	Tilstand	Positive tiltak
Lokal miljøbelastning	Auke i storleiken på nybygde fritidsbustader	Del miljøsertifiserte reiselivsverksemder	Del hytte- og anna reiselivsutbygging omfatta av reguleringsplan
Global miljøbelastning	Energibruk/ klimagassutslepp per gjestedøgn og ferieform	Del norske gjestedøgn	Del reiselivstilbod tilgjengeleg med kollektivtransport

Kva skal vi vurdere global miljøbelastning frå?

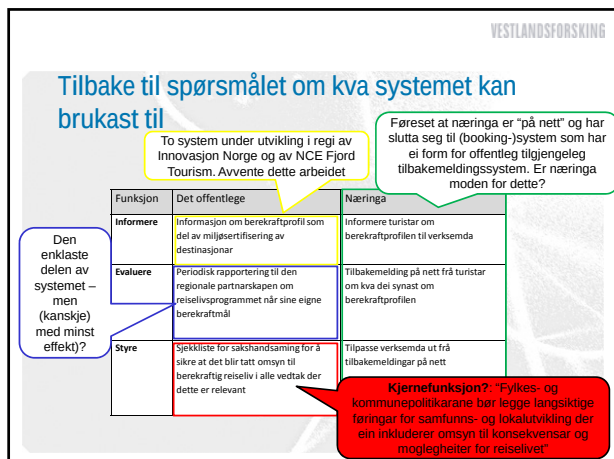
- **Utanlandsk rundreiseturist med eigen bil**
 - Kjem inn med bil til Danmark - Oslo. Har 14 dagars rundtur. Oppheld seg 4-5 dagar i Sogn og Fjordane, på to hotell. Reiseavstand 150-250 km på reisedagar, og under opphaldet køyrer det 50 km per dag (turar til lokale attraksjonar m.m., enten til fots eller bil). Ofte par 40 år + har halvpensjon inkludert, men kjøper lunsj under vegen når dei er i bil, eller har nistepakke når dei går fjellturar.
- **Bussturisten - frå Sør-Europa**
 - Kjem inn med fly til Norge. Køyrer egne bussar rundt i Norge 7-10 dagar. Bor 1 natt på kvar stad. Sein ankomst/middag. Tidlig avreise. Store reiseavstandar. Skal kanskje heilt til Nordkapp?
- **Asiatisk bussturist**
 - Kjem med fly til København/Skandinavia. Skal oppleve Oslo og Bergen (i tillegg til København og Stockholm), og Norway in a nutshell. 1 natt, kanskje 2 i Bergen. Er så vidt innom Flåm/Lærdal på vegen mellom Oslo og Bergen.
- **Norske familie på bilrundtur**
 - Ofte frå Østlandet. Skal køyre til Trondheim via Bergen og fjordane. Har 3-5 overnattingar på turen, men aldri fleire netter på ein stad. Køyrer den andre vegen på Austlandet.
- **Fotturisten**
 - Folk i god form, ønsker seg tilbake til naturen. Går på DNT sitt ruteneit. Kan vere basebasert, eller dei går ein lenger tur med overnattingar på fleire DNT-hytter. Nokon sjølvstelt, men minimum to med bedre middag og service. Ofte par og vennepar. Totalt 3-5 dagar.

Energibruk fordelt på hovudtypar av reiselivsaktivitet

Nordmenn sitt samla energibruk til reiselivsstenester i 2005



Kjelde: Vestlandsforskning



VESTLANDSFORSKING

Og husk: Som du roper får du svar....

Hovudtema	Undertema	Negativ påverknad	Tilstand	Positive tiltak
Resursgrunnlag for naturbasert reiselivsutvikling	Fjellnatur	Del uørt natur som vert påverka av tekniske inngrep	Del uørt natur (meir enn 1 km frå tekniske inngrep)	Midlar nytta til skilling, merking og stell av stiar i utmark
	Kystnatur	Del strandlina som vert anvisst	Del strandline tilgjengeleg for ålmenta	Midlar nytta til drift av verne-/friluftsområde
	Fjordnatur	Del fossar ned mot fjorden som vert utbygd til vasskraft	Del av fjordlandskapet utan storskala moderne tekniske inngrep	Midlar nytta til skjøtsel av verne-/friluftsområde
	Kulturlandskap	Del gardsbruk som vert lagt ned	Tal medlemmar i Hanen	Midlar nytta til skjøtsel av kulturlandskap
	Snøoppleving	Lokalisering av vintersportsanlegg i område som kan tape sne i framtida	Tal dagar med tilstrekkeleg snødybne for ønska aktivitetar (alpin, telemark o.a.)	Midlar nytta til tilrettelegging for ønska aktivitetar i sne
Lokal verdiskaping	Gjestedagn	(sne utvald)	Tal gjestedegn totalt	(sne utvald)
	Heilårs arbeidsplassar	(sne utvald)	Tal gjestedegn i vinterhalvåret og skuldertessongane	(sne utvald)
	Lokalekonomiske overrislingseffekt	(sne utvald)	Direkte og indirekte økonomisk omsetnad lokalt	(sne utvald)
	Lokal eigenart	(sne utvald)	Del serveringsverksemdar som tilbyr lokalmat	(sne utvald)
Berekraftig utvikling	Lokal miljøbelastning	Auke i storleiken på nybygd fridusbustader	Del miljøsertifiserte reiselivsverksemdar	Del hytte- og anna reiselivsbygging omfatta av reguleringsplan
	Global miljøbelastning	Energibruk/ klimagassutslipp per gjestedagn og ferieform	Del norske gjestedagn	Del reiselivstilbod tilgjengeleg med kollektivtransport

VESTLANDSFORSKING

Søknad om eit hovudprosjekt

- **Overordna mål**
 - Styrke kunnskapen om korleis integrere målet om eit berekraftig reiseliv i ulike sektor politikkområde
- **Søkjjarar**
 - Sogn og Fjordane Fylkeskommune er prosjekteigar
 - Fylkesmannen i Sogn og Fjordane v/landbruksavdelinga og Lærdal kommune er partnarar
 - Vestlandsforskning fagleg ansvarleg
- **Finansiering**
 - RFF Vestlandet: 3 mill NOK
 - Sogn og Fjordane fylkeskommune: 1,5 mill NOK

VESTLANDSFORSKING

Gjennomføring (1)

- **Etablere eit planforum berekraftig reiseliv**
 - Etter modell frå m.a. "Byggeskikkeringen" – må avklarast i høve eksisterande Planforum
- **Historiske case (4-6 stk): Studere erfaringar med å integrere mål om berekraftig reiselivsutvikling**
 - Samferdsle og gjennomføringa av ulike turistvegprosjekt.
 - Energi og etablering av nye kraftlinjer og utbygging av ny fornybar energi
 - Landbruk og gjennomføring av gardsturisme satsinga
 - Naturvern med etablering og forvaltning av verneområde
 - Kommunal arealplanlegging og sentrumsplanlegging

VESTLANDSFORSKING

Gjennomføring (2)

- **Utviklingscase (4-6 stk): Prøve ut nye måtar å integrere mål om berekraftig reiselivsutvikling**
 - Kommunar der reiselivsnæringa er viktig som sysselsetjar
 - Kommunar der reiselivet er i ei omstillingsfase
 - Kommunar med mål og ambisjonar om å omstille reiselivet lokalt i ei meir berekraftig retning
 - Dekkje breidda i kommunetypar (kyst/innland, fjord/fjell, store/små, by/landkommunar)
- **Syntese**
 - Vitenskapleg publisering
 - Populærvitenskapleg formidling

Arbeidspakkar i prosjektet

- Internasjonal kunnskapsstatus
- Planforum berekraftig reiseliv
- Prosjektleiing
- Historiske case, bedrifter og forvaltning :
 - Forståing og erfaring med integrering av berekraft
- Utviklingscase:
 - Kommunar invitert til å prøve ut verktøy, metoder og prosessar for integrering
- Syntese:
 - tilrådingar om korleis styrke arbeidet med horisontal og vertikal policy-integrering av målet om eit berekraftig reiseliv.

Berekraftgruppa – reiselivsplanen 17. September 2012

Eivind Brendehaug
Vestlandsforskning

Styring av prosjektet

- Sogn og Fjordane FK er prosjekteigar
- Vestlandsforskning ved prof. Carlo Aall er fagleg prosjektleiar
- Korleis kan berekraftgruppa trekkast med i arbeidet?
- Relevans for andre grupper/tema i reiselivsplanen?

Presentasjon

1. Søknad til RFF er sendt
2. Indikatorsystem (neste møte)
3. Implementering av berekraft
4. Anbudstrukturen for kollektivtransport
5. Oppsummering

2. Implementering av berekraft

- Konstruktiv problemstilling:
 - Korleis kan eit indikatorsystem takast i bruk for oppfølging av berekraftig reiseliv i reiselivsplanen?
- Analytisk problemstilling
 - Vilkår for at berekraft kan implementerast i andre sektorar?
 - I kva grad og korleis tek andre sektorar omsyn til reiseliv?
 - Utforme indikatorar ut frå dette
- Planer gjennomgått i forprosjektet:
 - Vindkraft
 - Vasskraft
 - Areal
 - Program for Regional Transportplan
- Arbeidet er dermed ein forstudie til søknaden som er sendt RFF og kan brukast vidare i det prosjektet

1. Søknad til RFF: samspel for berekraftig reiseliv

- Overordna mål:
 - Styrke kunnskapen om korleis fremje horisontal og vertikal policy-integrering av målet om eit berekraftig reiseliv.
- Delmål:
 - Etablere ein regional møteplass for å utveksle kunnskap, synspunkt og styringssignal
 - Samanfatte internasjonale erfaringar
 - Samle erfaringar i fylket med å integrere målet om ei berekraftig reiselivsutvikling i bedrifter og ulike offentlege sektorplanar
 - Få fram kunnskap om vilkår og handlingsrom for horisontal og vertikal policy-integrering av målet om eit berekraftig reiseliv
 - Utvikle og prøve ut styringsverktøy og planleggingsmodellar

Arealplan

- Plan frå år 2000?
- Anna struktur enn vindkraft- og vasskraftplanane:
 - mål, strategi og retningslinjer omtalt
 - kunnskapsgrunnlaget er ikkje omtalt
 - berre generelle konfliktvurderingar
 - ikkje politisk del
- Reiseliv er ikkje vurdert
- Retningslinjer for tema kulturlandskap, friluftsliv, oppdrett m.m.:
 - Nye oppdrettsanlegg bør etablerast utanfor dei viste friluftsområda
 - Eksisterande/regulert/planlagt område for bygging av hytter/fritidsbustader bør ikkje grense til område for akvakulturføremål i sjø
 - Hyttefelt bør ikkje plasserast i friluftsområde som i dag er utan tekniske inngrep
 - Innanfor friluftsområda skal det vere ei restriktiv haldning til dispensasjonar
 - Nye større tiltak, som t.d. masseuttak og vindkraftanlegg, bør unngåast i avmerkte friluftsområde.

Metodikk

- Våre spørsmål i gjennomgang av regionale planar:
 - Er konsekvensar for reiselivet vurdert?
 - Kor godt er kunnskapsgrunnlaget?
 - Vert det stilt systemkrav ut over nasjonale krav?
 - Korleis vert krava følgt opp i dei politiske retningslinjene?
- Vår analyse er avgrensa til å lese og analysere dokumenta, har ikkje intervjuva nokon.
- Variasjon i kva for fagtema som er vurdert i planane:
 - Vindkraftplanen vurderer: landskap, biologisk mangfald, inngrepsfrie naturområde, kulturminne og miljø, friluftsliv, reiseliv, landbruk, sjøfart og fiskeri, støy, kommunikasjonsanlegg ...
 - Ikkje eksplisitt skilt på metodikken mellom tema som biologisk mangfald og reiseliv
- I praksis er metodikken mellom naturfagleg tema og bruk av områda ulik fordi rangering av reiselivsområde ikkje vert gjort:
 - Ikkje kunnskapsgrunnlag for turistane sin bruk av områda
 - Vegring (?) for prioritering, rangering mellom områda ut frå eksisterande kunnskap
 - Svakt kunnskapsgrunnlag om tiltak sin betydning for turistane si oppleving
- I forhold til naturkvalitetane er utfordringane i planane:
 - Korleis karakterisere verdiane? Kriterium for kva som er nasjonale, regionale og lokale: unik/skjeldan (kunnskapsgrunnlaget)
 - Korleis vurdere konfliktpotensialet av tiltaket (vindkraft, vasskraft etc.) på verdiane?

Reiseliv i RTP?

- Prosess:
 - Oppstart av utarbeiding av RTP no, sept. 2012 til juni 2013
 - Høyring juni-desember 2013
- Reiselivet nemnd under plantema Jernbane/Flåmsbana:
 - utgreiingsbehov for å styrke Flåm som innfallsport til fylket.
- Elles indirekte nemnd ved at næringslivet er ein viktig interessant
- Programmet set opp desse plantema:
 - fylkesvegnettet, riksveg, skredsikring, kollektivtransport, luftfart, sjøtransport, jernbane og breiband.
- Intermodalitet er altså ikkje plantema på line med kollektivtransport eller skredsikring, men er nemnd under kollektivtransport:
 - "I arbeidet med RTP er det viktig å sjå dei ulike transportformene i samanheng med kvarandre".

Vindkraft

- Den generelle metoden som er brukt er god, og konsekvensar for reiseliv er forsøkt vurdert, men kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt både for reiseliv og andre relevante tema
- Planen viser til at Vestlandet og fjordane er nasjonalt viktige reiselivsdestinasjonar, og landskapet er ein svært viktig del av attraksjonen, noko som tilseier at konfliktpotensialet er stort, men planen vegrar ser for å karakterisere nokre geografiske område med større verdi enn andre:
 - "Vi har ikkje vurdert konfliktpotensial for reiselivet spesielt, men legg til grunn at konfliktpotensial mot reiselivsnæringa i stor grad samsvarar med konfliktpotensial for dei andre fagtema, som vert vurdert."
- Generelt for dei ulike fagtema så som landskap og friluftsliv er nasjonale verdiar gitt *stort konfliktpotensiale*, mens regionale verdiar er generelt gitt *middels konfliktpotensiale*
- Vurderar sumverknader:
 - Ein stortstilt utbygging av turistrutene langs kysten vil kunne undergrave "føremoner innanfor naturbasert turisme".
- Dei faglege retningslinjene tilrår opning for utbygging ved lågt og middels konfliktpotensiale, men frårår utbygging ved stort konfliktpotensiale
- Dei politiske retningslinjene punkterer til dels den faglege tilrådinga om berre å vurdere utbygging i område med lite og middels konfliktpotensial:
 - Opnar opp for utbygging også ved stort konfliktpotensiale

Anbodsstruktur Buss

- Fylkeskommunen skal lyse bussrutene ut med oppstart slik:
 - Dei fem kommunane nord for Nordfjord, utlysing november 2012 med oppstart frå 23.06.2014
 - I Sunnfjord, Gloppen, Gulen, Solund, Balestrand og Høyanger, utlysing i november 2014 med oppstart kring 20.06.2016
 - I Sogn, utlysing i november 2015 med oppstart er på anbod frå kring 20.06.2017
- Dei ulike bussanboda skal gjelde i 8 + 2 år
- Det vert ikkje sett spesielle vilkår ang. reiselivet i anbodsdokumenta, men fleire av rutene er oppretta ut frå behovet til reiselivet

Vasskraft

- Planen omtaler nasjonale og regionale verdiar ang. landskap, biologisk mangfald, fisk og fiske, kulturminne og miljø, friluftsliv og reiseliv, men gjer inga konfliktvurdering.
- Dei faglege vurderingane er meir avgrensa mens den politiske delen er meir omfattande enn i vindkraftplanen; systemkrav i den politiske delen
- Planen tematiserar konsekvensane for reiselivet, men kunnskapsgrunnlaget er svakt (saknar tal for turistane sin bruk av desse og naturområda)
- Systemkrav:
 - Vasskraftverk som øydelegg opplevingsverdiar langs nasjonale turistveggar bør ikkje få konsesjon
 - Dersom vasskraftutbygging er til hinder for friluftaktivitet skal ein vere restriktiv med å gje konsesjon
 - Fossar som er viktige landskapselement har prioritert både i fjordlandskap og andre landskap
 - Kvartargeologiske førekomstar som utgjer viktige landskapselement har prioritert
 - Det bør vurderast om vasskraftutbygging kan skade dei verdiane fossar har for lokalfolk
- Politiske retningslinjer:
 - Nasjonale friluftsområde som har få eller ingen menneskelege inngrep skal ha 1. prioritert.
 - Kulturlandskap av nasjonal verdi er gitt 1. prioritert.
 - Nasjonale turistveggar har fått 2. prioritert
 - Regionale friluftsområde som har få eller ingen menneskelege inngrep skal ha 2. prioritert
- Følgjande landskap/landskapselement er gitt 2. prioritert:
 - Kulturlandskap av regional verdi
 - Kvartargeologiske førekomstar av nasjonal verdi i fjordlandskap
 - Fossar som er viktige landskapselement i fjordlandskap
- Følgjande landskap/landskapselement er gitt 3. prioritert:
 - Kvartargeologiske førekomstar av nasjonal verdi og fossar som er viktige landskapselement som ikkje er gitt 2. prioritert
 - Kvartargeologiske førekomstar av regional verdi.

Oppsummering reiseliv

- I reiselivsplanen heiter det at:
 - ” Fylkes- og kommunepolitikarane bør legge langsiktige føringar for samfunns- og lokalutvikling der ein inkluderer omsyn til konsekvensar og moglegheiter for reiselivet”
- Konsekvensar for reiselivet av utbyggingstiltak er i realiteten ikkje vurdert i vind- og vasskraftplanane, arealplan eller fokusert i program for RTP fordi:
 - Svakt kunnskapsgrunnlag
 - Vegring (?) for prioritering, rangering mellom områda ut frå eksisterande kunnskap
 - Svakt kunnskapsgrunnlag om tiltak sin betydning for turistane si oppleving
- I planane er det henvist til vurderingane for andre temaområde
- I vasskraftplan er fjordlandskap og viktige fossar registrert og tillagt vekt; 2. og 3. prioritet.
- Sumverknader for reiseliv er omtalt, men lite operasjonelt m.a. pga. svakt kunnskapsgrunnlag

Anbodstruktur Sjø

- Ekspressbåt, lokalbåt og lastebåt:
 - Start 1. mai 2012, neste runde i 2018-2020
- Fylkesfergje:
 - Utlysing i 2013. Vegvesenet er sakshandsamar, men fylkespolitikarane vedtek kravspesifikasjonen. Dette gjeld:
 - Daløy-Haldorsnes
 - Ryskjedalsvika-Rutledal-Krakhella
 - Askvoll-Værløndet
 - Askvoll-Atløy
 - Måløy-Oldedeide
 - Stårheim- Isane
- Det vert ikkje sett spesielle vilkår ang. reiselivet i anbodsdokumenta, men nokre ruter er oppretta ut frå behovet til reiselivet

Kvalitative indikatorar?

Kvalitative indikatorar/ regionale planar	Vindkraft	Vasskraft	Areal	Transportprogram
Konsekvensvurdering?	Forsøkt, men i realiteten nei	Forsøkt, men i realiteten nei	Nei	Avgrensa til Flåmsbana
Kunnskapsgrunnlaget?	Svakt	Svakt	-	Avhengig av vidare prosess
Systemkrav?	Viser til andre tema	Viser til andre tema	-	
Oppfølging i politiske retningslinjer?	-	-	-	

Planarbeid på gang

- I planstrategien vert det tilrådd å utarbeide følgjande regionale planar:
 - Regional transportplan Sogn og Fjordane 2014–2023
 - Regional skulebruksplan for Sogn og Fjordane fylkeskommune
 - Regional plan for verdiskaping
 - Regional plan for folkehelse
 - Regionale planar for avgrensa geografiske område (ikkje konkretisert i høyringsframlegget).
- Revidering av *Fylkesdelplan for idrett, friluftsliv, fysisk aktivitet og folkehelse 2010–2013*.

Oppsummering generelt

- Stor skilnad på struktur for faglege og politiske vurderingar i dei ulike planane
- Kunnskapsgrunnlaget for temaområda er varierende og for fleire av tema svakt og mangelfullt (biologisk mangfald, kulturminne, friluftsliv og reiseliv)
- Ikkje skilt på metodikk for vurdering av naturkvalitetar (landskap, biologisk mangfald) og ulike former for bruk (reiseliv, friluftsliv) i vurdering av konfliktpotensial for utbyggingstiltak (vasskraft, vindkraft etc.)
- Generelt er nasjonale verdiar gitt *stort konfliktpotensiale*, mens regionale verdiar er gitt *middels konfliktpotensiale*
- Lite utvikla retningslinjer for reiselivet