

Til:
Visit Helgelands 18 eierkommuner
Helgelandsrådet
Indre Helgeland regionråd

Helgeland 24. mai 2023

NOU 2023:10 LEVE OG OPPLEVE REISEMÅL FOR EN BÆREKRAFTIG FREMTID

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har sendt NOU 2023:10 Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid, på høring.

NFD ønsker at berørte og interesserte aktører vurderer utvalgets forslag og anbefalinger, og ber om at uttalelser så langt det er mulig knyttes til de ulike kapitlene i utredningen.

Kommunene er høringsinstans, og har på oppfordring forelagt utredningen for faglig vurdering hos Visit Helgeland AS, som heleid underliggende virksomhet.

Vist Helgeland har samarbeidet med Rana utvikling AS og Vefsna regionalpark, som begge fungerer som prosjektledere for pågående prosesser omkring reisemålsutvikling for kommuner i sine regioner. Det har også vært avholdt flere møter i Destinasjonsforum nord, som består av alle de nordnorske destinasjonsselskapene, om innspill til kommunenes og regionrådenes uttalelse.

Et utkast til høringsuttalelsen ble diskutert da rådmann- og kommunedirektørutvalgene var samlet i Mosjøen 10. mai, hvor innspillene som ble gitt er tatt til følge.

Høringsfristen er 30. juni 2023. Hørings svar registreres digitalt, direkte fra kommunene.

OM UTREDNINGEN

Reisemålsutvalget ble oppnevnt i statsråd, for å se nærmere på følgende seks problemstillinger:

- besøksforvaltning (knyttet til natur- og kulturressurser)
- finansiering og forvaltning av fellesgoder
- tilgjengelighet
- regulering av cruisetrafikk
- destinasjonsledelse
- samarbeid på reisemålet og klimarisiko

Utvalget har vurdert behov for eventuelle justeringer i regelverk, strukturer og/eller finansieringsmodeller, i de tilfeller det vil støtte opp om reiselivspolitikken mål om et mer bærekraftig reiseliv, både miljømessig, sosialt og økonomisk.

De legger vekt på at reiselivet må utvikles på en måte som skaper attraktive lokalsamfunn for både lokalbefolkningen og de besøkende, og at reisemålsutviklingen derfor må skje gjennom et systematisk arbeid der både offentlige myndigheter, næringen og lokalsamfunnet deltar.

Utvalget mener at Norge må ha et reiseliv som bidrar til å løse bærekraftsutfordringene gjennom å redusere klimagassutslipp, beskytte og gjenoppbygge natur- og kulturarven, samtidig som næringen blir mer lønnsom. For å få til dette mener utvalget at det er viktig å styrke samarbeidet på reisemålene, gjennom å etablere en bredt sammensatt reisemålsledelse.

Finansiering av fellesgoder har over lang tid vært en utfordring for norsk reiseliv. Utvalget mener at besøkende må være med å ta vare på natur- og kulturgodene som de har glede av. For å bidra til reisemålsutvikling i hele landet anbefaler utvalget at det innføres et nasjonalt besøksbidrag, som skal forvaltes regionalt og lokalt.

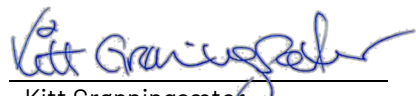
Utvalget mener at reisemålsledelsen sammen må utarbeide strategier eller prioriteringer for utviklingen av reisemålet, som forankres i kommunenes planverk. Utvalget anbefaler at tilgang på midler fra besøksbidraget knyttes til en lokal besøksstrategi. Strategien må vise ønsket utvikling for reisemålet og hvilke tiltak som trengs for å styre besøksstrømmene og ta vare på fellesgodene.

HØRINGSUTTALELSEN

Vedlagt er forslag til høringsuttalelse, som kan legges til grunn for behandlingen både i regionrådene og kommunestyrene.

Helgeland er i en særstilling når det gjelder hvordan vi har organisert reiselivssatsingen, og vi har kommet langt i forhold til anbefalingene i NOU-en. Vår anbefaling er derfor å ha et tydelig Helgelands-perspektiv i høringsuttalelsen. Derfor bør uttalelsen ha en oppsummering av innspill, og vi bør også legge ved selve vurderingen av hvert enkelt kapittel – for å forklare vårt perspektiv ved uttalelsen.

Med vennlig hilsen



Kitt Grønningseter
Visit Helgeland AS
Daglig leder/reiselivssjef

Cecilie Nordvik (sign.)
Rana utvikling AS
Prosjektleder

Geir Olsen (sign.)
Vefsna regionalpark
Daglig leder

Vedlegg:

1. Forslag til høringsuttalelse fra kommunene og regionrådene på Helgeland
 - a. sammendrag
 - b. vurdering - Helgelandsperspektivet
2. [NOU 2023:10 Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid](#) av 30. mars 2023
3. [Nærings- og fiskeridepartementet: Høringsbrev og høringsinstanser](#) av 30. mars 2023
4. [Epinion Gyger – Utredning om destinasjonsselskaper i Norge. rapport](#) av august 2022
5. Destinasjonsforum nord – Destinasjon 3.0, rapport kortversjon per 17. februar 2023

NOU 2023:10 LEVE OG OPPLIVE REISEMÅL FOR EN BÆREKRAFTIG FREMTID

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har sendt NOU 2023:10 Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid, på høring. Vi har følgende innspill, som inneholder et sammendrag, og en mer detaljert vurdering per kapittel, sett fra Helgelandsperspektivet.

SAMMENDRAG

NOU-en tar inn en helhetstenking omkring reiselivets rolle i samfunnsutviklingen som er svært viktig. Den er fremtidsrettet, med tanke på at næringen kan bidra til å beskytte og gjenoppbygge lokale økosystemer og styrke lokalsamfunnet, samtidig som næringen må kunne skape verdier og lønnsomme bedrifter.

NOU-en utgjør et omfattende kunnskapsgrunnlag, som på en god måte beskriver hvordan den komplekse reiselivsnæringen er organisert og fungerer, hvilke utfordringer den står over for og bør ta tak i, og den gir forslag til hvordan dette bør tas tak i. Kommunene på Helgeland kan i stor grad stille seg bak utvalgets konklusjoner.

Helgelandskommunene støtter også verdigrunnlaget i NOU-en, om regenerativt reiseliv. Vi har allerede vært positive til NFKs ambisjoner om regenerativt reiseliv, og har startet innarbeiding av dette verdigrunnlaget i forbindelse med selskapsstrategien for Visit Helgeland AS.

Utvalget påpeker at reiselivsnæringen er underrepresentert i bruken av mange ordninger i det næringsrettede virkemiddelapparatet, og at dette kan tyde på at virkemidlene ikke er godt nok tilpasset næringens forutsetninger når det gjelder innovasjon. Vi forutsetter at det følger en tiltaksplan med virkemidler mot reiselivsnæringen.

Kommunene på Helgeland synes det er viktig at NOU-en nå setter lys på de utfordringene som oppstår ved økt bruk av fellesgodene, og utvalget anerkjenner at fellesgodene behøver en ny form for finansiering.

Vi anser at en velfungerende reisemålsledelse, i samarbeid med destinasjonsselskap og andre viktige aktører i innovasjonssystemet, vil bli en forutsetning for å håndtere videre vekst i reiselivet på Helgeland. Kommunene støtter derfor utvalgets mening om at destinasjonsselskapene ikke fullt ut bør utøve denne rollen, men de må delta i reisemålsledelsen.

Utvalget mener at kommunene i større grad må ta ansvar for en strategisk utvikling av reisemålet. Vi mener at kommunene fortsatt må kunne velge å delegere gjennomføringsansvaret til andre aktører som for eksempel parker eller næringssselskap, som praksis er på Helgeland i dag. Det må også avklares hvem som kan søke om merket for bærekraftig reisemål, der destinasjonsselskapet er heleid av kommunene.

Vi støtter også at destinasjonsselskapene kan gjennomføre oppgaver på vegne av reisemålsledelsen, og tildeles midler fra ordningen med besøksbidrag for å gjennomføre arbeid med ulike former for fellesgoder. Dette kan være prosjekter med langsiktig finansiering.

Det er krevende for kommunene å imøtekomme krav om etablering av reisemålsledelse. Både prosess frem til etablering, og vedlikehold vil være svært ressurskrevende. Det er derfor nødvendig at det øremerkes midler både i etablerings-, vedlikeholds- og videreutviklingsfasene til arbeidet.

Når kommunene skal være ansvarlig for reisemålsledelsen, må det også etableres gode støtteordninger og faglige veiledere. Fylkeskommunene må få en koordinerende- og veiledende rolle. Særlig det å etablere god kontakt mellom næringslivet og det offentlige vil være en krevende oppgave. Kommunene

må kunne benytte seg av interkommunale samarbeid som destinasjonsselskap og parker, for å løse oppgavene og å bygge fagmiljøer.

Vi støtter utvalgets vurdering når de mener at det er avgjørende å styrke besøksforvaltningen i Norge for å sikre en bærekraftig utvikling av reisemål og lokalsamfunn. Rett gjest på rett sted til rett tid, blir sentralt for å få lønnsomhet i investeringer, både i senger, anlegg og infrastruktur. Videre for å bygge solide fagmiljøer, basert på helårige arbeidsplasser. Fylkeskommunene bør i større grad bistå regioner, kommuner og aktører i det videre arbeidet med besøksforvaltning.

Reisen er en del av opplevelsen. I Nordland kan vi nevne Nordlandsbanen, øyhopping med hurtigbåter og ferge i kombinasjon som opplevelsesprodukter i seg selv. God infrastruktur, og samferdsels- og mobilitetsløsninger, er viktige forutsetninger for økt verdiskaping i reiselivet. Nordland har meget store utfordring rundt en sømløs bruk av kollektivløsninger. Fylkeskommunene skal bidra til å sikre næringens konkurransekraft, og gi besøkende og fastboende en mer sømløs, enklere og tryggere reise. I et regenerativt reiseliv, blir det viktig å se helheten i tjenestetilbudet. Det må ikke være konflikt mellom samferdsel og reiseliv på fylkesnivå. Fylkeskommunene bør få enda større krav til å koordinere oppgavene på en måte som også sikrer opplevelsesdelen av reisemålsutviklingen. Ikke bare transportbehovet.

Utvalget foreslår at cruisereisemål må ha en strategi for å styre utviklingen, slik at antall besøkende dimensjoneres ut ifra reisemålets kapasitet. Denne strategien bør vedtas av kommunen som en del av kommunens samfunnsplan. Det bemerkes at det ikke nødvendigvis samsvar mellom kommunegrenser og reisemål. Det bør avklares hvilket ansvar kommunen som har anløpshavn skal ha, i forhold hele det områder som utgjør reisemålet.

Helgelandskommunene støtter i stor grad utvalgets 39 tilrådinger. Vi har noen kommentarer utover de som er nevnt i dette sammendraget, i den vedlagte vurderingen.

BESØKS BIDRAG

Ifølge utvalget bør besøksbidraget gå inn i et fond gjennom en øremerket post på statsbudsjettet, som vil bli forvaltet av fylkeskommunene. Fylkeskommunene kan da bruke det eksisterende saksbehandlings-systemet regionalforvaltning.no i sin tilskuddsforvaltning. Helgelandskommunene er ikke enige i dette forslaget. Vi mener at en slik tilnærming vil resultere i for høye administrative kostnader hvis fordelingen av bidraget skal være søknadsbasert. I tillegg vil det være urettferdig for mindre miljøer som kanskje trenger mer støtte, men ikke vil bli tilgodesett fordi større miljøer som er "flinkere" til å søke vil få en fordel.

Helgelandskommunene foreslår i stedet at besøksbidraget bør gå direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene. Vi mener at bruken av midlene kan delegeres til andre fagmiljøer som destinasjonsselskap og andre passende organisasjoner. Dette vil sikre en mer rettferdig og effektiv fordeling av midlene og sørge for at de blir brukt på en måte som er tilpasset lokale behov og utfordringer. Slik kan man sikre at besøksbidraget blir brukt til å møte bærekraftsutfordringene på en best mulig måte, samtidig som man reduserer administrative kostnader og sikrer en mer rettferdig fordeling av midlene.

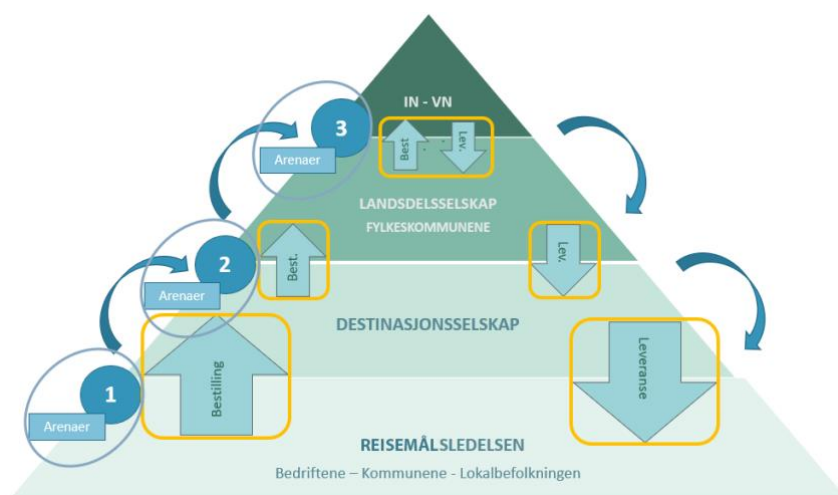
Videre foreslår utvalget at inntektene fra et besøksbidrag, bør kunne brukes til å opprette særskilte kollektivruter i høysesong, identifisert av reisemålene. Disse forslagene støttes fullt ut av Helgelandskommunene. Det krever imidlertid at fylkeskommunens oppgaver defineres svært tydelig, at virkemidlene følger, og at målesystemene og kriteriene defineres godt.

VURDERING – HELGELANDSPERSPEKTIVET

ORGANISERING AV REISELIVET PÅ HELGELAND

For den videre forståelsen av høringsuttalelsen forklares organiseringen på Helgeland kort slik:

Helgeland består av 18 kommuner, med svært vidstrakt geografi, fra kyst til innland, mellom grensen Trøndelag til Saltfjellet.



Modellen over beskriver arenaer og dialogpunkt mellom reisemålsledelsen som bestyr av bedriftene, kommunene, lokalbefolkningen og andre lokale- og regionale aktører, videre opp mot destinasjonsselskap Visit Helgeland AS, landsdelsselskap NordNorsk Reiseliv AS og staten ved Innovasjon Norge og markedsenhet Visit Norway. Kilde Destinasjon 3.0.

Destinasjonsselskapet

Visit Helgeland AS er heleid av kommunene, og eierne kan både delegere oppgaver og myndighet, og foreta direkte tjenestekjøp hos selskapet, på linje med andre interkommunale selskaper. Dette bidrar til ryddige rolleavklaringer i forhold til kommunene og andre interessenter. Visit Helgeland er temmelig unikt i Nord-Norge, både med tanke på rent offentlig kommunalt eierskap, og størrelsen på selskapet. Dette åpner for stor grad av delegering og tjenestekjøp, direkte under kommunalt forvaltningsnivå. Videre gir størrelsen et solid faglig miljø innenfor markedsføring og reiselivskunnskap, stor samlet effekt av markeds-innsatsen, og god forutsigbarhet. Flere av problemstillingene som skisseres omkring organisering i NOU-en, er derfor i praksis løst gjennom denne modellen på Helgeland.

Selskapet ble stiftet i 2012, og driver med markedsføring, turistinformasjon, rammebetingelser og produkt- og opplevelsesutvikling på vegne av hele Helgeland, hele året. Selskapet har kontor i fire byer: Mo i Rana, Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund. Kommunenes tilskudd er kr 6,4 mill., mens omsetningen inkludert andre aktiviteter som guiding, serviceavtaler med reiselivsnæring og prosjektmidler er hele kr 21,3 mill. Selskapet har 10 faste årsverk, og omkring 20 deltidsansatte, til blant annet guiding og sommervertskap.

Det pågår en strategiprosess, som blant annet avklarer rollene i reiselivets økosystem på en tydelig måte, både overfor statlig, fylkeskommunalt (landsdel) og kommunalt nivå. Vi har også vært opptatt av rollefordelingen, og ansvarsavklaringen, i grenseskillet mellom reisemålsledelsen, besøksforvaltningen og destinasjonsselskapet.

En har avventet NOU-en, før en kommunene vil vedta sin eierstrategi for selskapet, ventelig høsten 2023. En har også basert arbeidet på Epinion Gyger – Utredning om destinasjonsselskaper i Norge, rapport som

reisemålsutvalget har bestilt, og konklusjonene i rapporten som Destinasjonsforum nord har utarbeidet, gjennom prosjektet Destinasjon 3.0.

Andre kommunalt eide reiselivsaktører

Parkforum Helgeland består av seks parker som også har en sentral rolle i reisemålsutviklingen i kommunene hvor de har sitt virke; Vefsna regionalpark, Lomsdal-Visten Nasjonalpark, Verdensarv Vegaøyen, Okstindan Natur- og Kulturpark, Trollfjell Geopark og Børgefjell Nasjonalpark. I tillegg har vi andre verneområder (Saltfjellet-Svartisen nasjonalpark) som jobber strategisk og kunnskapsbasert med besøksforvaltning.

Havneshjefene- og selskapene har også en viktig rolle innen reiseliv, i forhold til blant annet kystrute og cruiseanløp. Det pågår en diskusjon mellom havnesjefer og destinasjonsselskap om konsekvensene av NOU-ens anbefalinger, blant annet om krav til cruise-strategi. Her vil det være naturlig å samarbeide på flere nivåer, ettersom selskapene har kommunalt eierskap.

Videre har kommunene flere samarbeid med andre organisasjoner som for eksempel stiftelsen Kystriksveien og Norske Nasjonalparkkommuner.

Enkelte kommuner har egne reiselivssatsinger, ofte kombinert med bo- og bli-lyst prosjekter, reiselivs- og andre næringstiltak.

Reisemålsutvikling og fremtidig reisemålsledelse

Det pågår for tiden to prosesser omkring reisemålsutvikling etter [Innovasjon Norges håndbok for reisemålsutvikling](#), hvor målet er helhetlig og koordinert arbeid med bærekraftig reisemålsutvikling.

Prosessene organiseres og ledes gjennom Rana kommunes næringssselskap Rana utvikling for seks kommuner på Nord-Helgeland, og gjennom Vefsna regionalpark for tre kommuner i Vefsna-regionen. Visit Helgeland bidrar inn i disse prosessene, sammen med kommuner, reiselivsnæringen og lokalbefolkningen.

Vega kommune har allerede vært gjennom prosess omkring reisemålsledelse og bærekraftsertifisering.

Reisemålsutviklingen på Helgeland er altså organisert i interkommunale prosjekter, men da i samarbeid mellom færre av de 18 kommunene. Innovasjon Norge har forutsatt et mindre antall kommuner for å finansiere prosjektene, da de ser at alle kommunene samlet neppe kunne kjørt felles prosesser på en praktisk måte.

NOU-en vil kunne bidra til at de av de 18 kommunene som enda ikke har startet, eller har stoppet noe opp, vil kunne komme i gang med prosesser om reisemålsutvikling.

VURDERING AV HOVEDELEMENTER I UTVALGETS FORSLAG

Kapittel 1 Sammendrag

Reisemålsutvalget har sett nærmere på problemstillinger omkring besøksforvaltning knyttet til natur- og kulturressurser, finansiering og forvaltning av fellesgoder, tilgjengelighet, regulering av cruisetrafikk, destinasjon på reisemålet, samarbeid på reisemålet og klimarisiko.

Utvalget gjør begrepsavklaringer som er viktige for å forstå de enkelte rollene og funksjonene i reiselivssystemet. Blant annet tydeliggjøres forskjellen mellom bærekraftig og regenerativt reiseliv, og hva som legges i reisemålsledelse, besøksforvaltning og destinasjonsselskap.

NOU-en tar inn en helhetstenking omkring reiselivets rolle i samfunnsutviklingen som er svært viktig. Den er fremtidsrettet, med tanke på at næringen kan bidra til å beskytte og gjenoppbygge

lokale økosystemer og styrke lokalsamfunnet, samtidig som næringen må kunne skape verdier og lønnsomme bedrifter.

NOU-en utgjør et omfattende kunnskapsgrunnlag, som på en god måte beskriver hvordan den komplekse reiselivsnæringen er organisert og fungerer, hvilke utfordringer den står over for og bør ta tak i, og den gir forslag til hvordan dette bør tas tak i.

Kommunene på Helgeland kan i stor grad stille seg bak utvalgets konklusjoner.

Helgeland har nylig gitt positiv uttalelse til Nordland fylkeskommunes (NFK) strategi for reiseliv og opplevelser i Nordland. Vi opplever at NFKs strategi og NOU-en er godt samstemte.

Helgeland er i en god posisjon til å arbeide videre med konklusjonene og anbefalingene i NOU-en. Vi ikke overturisme og har relativt få utsatte press punkter med for høyt besøkstrykk. Vi har snarere et større potensiale for å utvikle reiselivet i regionen på en forsvarlig måte, og i tråd med anbefalingene – om en tar disse inn over seg allerede på dette stadiet.

Det stilles imidlertid høye forventninger til kommunene, både med tanke på strategiarbeid og samarbeid om operativ reisemålsledelse. Det er ikke tilstrekkelig fagkompetanse i alle kommuneorganisasjonene, så interkommunalt samarbeid, samarbeid med fylkeskommunen og samarbeid med næringen blir viktig.

Kapittel 2 Mandat og utvalgets arbeid

Kapitlet gjengir mandatet og sammensetningen av utvalget og beskriver hvordan utvalget har forstått og tolket mandatet. Videre beskriver kapitlet hvordan utvalget har arbeidet for å oppfylle sitt mandat og hvilke personer og organisasjoner utvalget har vært i kontakt med eller fått innspill fra underveis.

Utvalget har vært ledet av Trine Skei Grande. Blant medlemmene finner vi Ann Heidi Hansen, prosjektleder «Pilotprosjekt på besøksforvaltning», Nordland fylkeskommune. NFK har jobbet svært godt med besøksforvaltning over lengre tid, og dette blir trukket frem som godt eksempel i utredningen.

Kapitlet beskriver også hvilke avgrensninger utvalget har gjort mot tilgrensende arbeider og prosesser. Til slutt følger en viktig begrepsavklaring for ord og uttrykk som brukes ofte i rapporten. Blant annet skilles det tydelig mellom begrepene reisemål og reisemålsledelse, og destinasjonsselskap. Dette var også en viktig avklaring som Helgeland støttet i forbindelse med NFKs strategi.

Kapittel 3 Mål og verdigrunnlag

Kapitlet omtaler bærekraft som vår tids største utfordring, med referanse til FNs bærekraftsmål og regjeringens mål for et bærekraftig reiseliv, reiselivsnæringens mål satt gjennom den nasjonale reiselivsstrategien «Sterke inntrykk med små avtrykk», samt reisemålsnæringens «Veikart for et bærekraftig reiseliv».

Til slutt presenterer utvalget sitt verdigrunnlag som legges til grunn for utredningen. Her introduseres et regenerativt tankesett. Prinsippet regenerativt reiseliv, innebærer å ha en visjon om å strekke seg lenger enn balansepunktet som tradisjonelt har vært omtalt som bærekraft. I tråd med dette prinsippet mener utvalget at visjonen for reisemålsutviklingen må være at reiselivet og de besøkende skal skape positive effekter for både næringsliv, lokalsamfunn og miljø.

Helgelandskommunene støtter verdigrunnlaget i NOU-en, om regenerativt reiseliv. Vi har allerede vært positive til NFKs ambisjoner om regenerativt reiseliv, og det er en sentral del i reisemålsutviklingsprosessen til Nord-Helgeland. Det er også startet innarbeiding av dette

verdigrunnlaget i forbindelse med selskapsstrategien for Visit Helgeland AS, og selskapet har allerede tatt begrepet regenerativt reiseliv inn i sitt arbeid.

Kapittel 4 En reiselivsnæring for bærekraftige reisemål

Dette kapitlet beskriver godt hvilken betydning reiselivet har for lokalsamfunnet og for verdiskaping og sysselsetting, og hvordan natur og kultur bidrar til reisemålets attraktivitet.

Et kulturbasert reiseliv kan bidra til lokal og regional utvikling, og til å opprettholde eller utvide det lokale tjeneste- og kulturtilbudet. Dette er særlig viktig på Helgeland, som er vidstrakt. Spredt bosetting har i seg selv en kulturell og sosial egenverdi, som det er viktig å utnytte.

Reiselivet har utfordringer med tilgang til arbeidskraft og kompetanse. Den er preget av stor sesongvariasjon. Samtidig er reiselivsnæringen en viktig faktor for rekruttering til annen næring, idet den bidrar til å skape trivsel og attraktivitet.

Utvalget påpeker at reiselivsnæringen er imidlertid underrepresentert i bruken av mange ordninger i det næringsrettede virkemiddelapparatet. «I likhet med andre tjenestenæringene sliter reiselivsbedriftene med å nå opp i konkurransen mot vareproduserende næringer som industri, maritim næring og oppdrettsnæringen. Dette kan tyde på at virkemidlene ikke er godt nok tilpasset næringens forutsetninger når det gjelder innovasjon».

Vi forutsetter at det følger en tiltaksplan med virkemidler mot reiselivsnæringen.

Vi ønsker en plan for hvordan kan man samhandle mellom reiselivsnæringen og FoU-miljøer, og at det beskrives hvordan fylkeskommunene kan få en større rolle for å bidra til et godt fungerende innovasjonssystem.

Kapittel 5 Hvordan utvikle bærekraftige reisemål?

I dette kapitlet presenterer utvalget hva som må ligge til grunn for en bærekraftig reisemålsutvikling, og beskriver sammenhengen mellom temaene lokalsamfunnsutvikling, reisemålsledelse, besøksforvaltning og finansiering av fellesgoder.

Utvalget sier det må etableres forutsigbare løsninger for å finansiere fellesgodene. Den konklusjonen støtter kommunene på Helgeland.

Kapittel 6 Fellesgoder i reiselivet

Kommunene på Helgeland synes det er viktig at NOU-en nå setter lys på de utfordringene som oppstår ved økt bruk av fellesgodene, og utvalget anerkjenner at fellesgodene behøver en ny form for finansiering.

Utvalget påpeker at noen av de viktigste grunnene til at folk reiser til og i Norge, er at de ønsker å oppleve natur- og kulturgodene. For naturbaserte reisemål er tilgangen til fellesgoder helt avgjørende. Økt bruk fører til belastning og slitasje på fellesgodene, noe som gir utfordringer med å forvalte, organisere, regulere og finansiere fellesgodene slik at de kan beholde sin verdi for samfunnet.

Manglende finansiering av fellesgoder er et problem både for storsamfunnet (natur- og kulturgoder forringes), for lokalsamfunnet (trengsel, forsøpling og støy), for de besøkende (reiseopplevelsen blir dårligere) og for reiselivsnæringen (reduert attraktivitet og reduserte inntekter der kundeopplevelsen svekkes).

Erfaringen på Helgeland er, som utvalget også skriver, at det gjerne er kommuner med få innbyggere og begrenset kommuneøkonomi, men med et forholdsvis stort volum av besøkende, som har de største utfordringene med å finansiere fellesgoder.

Det er avgjørende at besøksbidraget blir brukt der bærekraftsutfordringene oppstår. Derfor forslår Helgelandskommunene at bidraget tildeles direkte til kommunene, eventuelt med en del andel til fylkeskommunene. Kommunene kan deretter distribuere midlene og delegere oppgavene til destinasjonsselskaper og andre passende miljøer. Dette vil sikre at pengene blir brukt på en effektiv og målrettet måte, og at bærekraftsutfordringene blir møtt på en mest mulig hensiktsmessig måte.

Kapittel 7 Reisemålsledelse

Kapitlet inneholder definisjoner av hva reisemålsledelse er, hvilke aktører som inngår i ledelsen på et reisemål, og hvilke roller de har. Disse avklaringene er sentrale, også for hvordan man organiserer reisemålsutviklingen på Helgeland som er så stort, både med tanke på antall kommuner og i geografisk utstrekning.

Utvalget foreslår en definisjon av reisemålsledelse, som kommunene på Helgeland kan stille seg bak:

Reisemålsledelse handler om å definere og koordinere utviklingen av et mer bærekraftig reiseliv på reisemålet. Reisemålsledelsen er en bredt sammensatt gruppe med deltagere fra privat, offentlig og frivillig sektor og eventuelt andre aktører i lokalsamfunnet, som samarbeider for å oppnå visjonen og målene for reisemålet.

Angående organisering av reiselivet på Helgeland, så har vi en modell som er godt rigget for å ivareta de utfordringene det pekes på i NOU-en, i forhold til både kommunalt strategiarbeid, reisemålsledelse/reisemålsutvikling, og destinasjonsselskapets oppdrag om ansvarlig markedsføring og vertskap.

Utvalget har fått oppdrag gjennom mandatet, å vurdere hvordan destinasjonsselskapene bør innrettes for å kunne bidra til mest mulig effektiv reisemålsledelse. Dette er viet stor oppmerksomhet i utvalgets arbeid, også gjennom en egen rapport [Epinion Gyger – Utredning om destinasjonsselskaper i Norge](#).

I denne sammenhengen kommenteres at Visit Helgeland AS beskrevet som et regionalt destinasjonsselskap, som dekker 18 kommuner. Destinasjonsselskapenes oppgaver varierer. En fellesnevner er markedsføring, noe som også er en viktig del av selskapsstrategien for Visit Helgeland.

Det går frem av NOU-en at finansiering er flere av de norske destinasjonsselskapenes største utfordring. Det handler om for lite penger i forhold til oppgavene, at finansieringen er for kortsiktig, og at det mangler finansiering til utviklings- og omstillingsoppgaver.

Utvalget merker seg at kommunene ofte bidrar økonomisk til destinasjonsselskapene, og overlater ansvaret for reiselivet til disse. Destinasjonsselskapene tar ofte på seg rollen som koordinator på reisemålet, og påtar seg reisemålsledelse.

På Helgeland har vi ingen etablert reisemålsledelse enda. De prosessene om reisemålsutvikling som pågår, er organisert i prosjekter med færre enn 18 kommuner. Det er ikke hensiktsmessig å legge koordineringen til Visit Helgeland, på grunn av stort antall kommuner, flere regionsenter, og geografisk spredning og variasjon.

Vi anser at en velfungerende reisemålsledelse, i samarbeid med destinasjonsselskap og andre viktige aktører i innovasjonssystemet, vil bli en forutsetning for å håndtere videre vekst i reiselivet på Helgeland. Kommunene støtter derfor utvalgets mening om at destinasjonsselskapene ikke fullt ut bør utøve denne rollen, men at de må delta i reisemålsledelsen.

Som utvalget skriver, henger reisemålsutvikling og lokalsamfunnsutvikling tett sammen. Kommunene er gjennom plan- og bygningsloven gitt myndighet til å avveie ulike samfunnsinteresser, og å legge planer for utviklingen av lokalsamfunnet. Utvalget mener derfor at kommunene i større grad må ta ansvar for en strategisk utvikling av reisemålet.

Vi mener at kommunene fremdeles må kunne velge å delegere gjennomføringsansvaret for reisemålsutviklingsprosesser til andre aktører, som for eksempel parker eller næringssselskap, som praksis er på Helgeland. Det må også avklares hvem som kan søke om merket for bærekraftig reisemål, der destinasjonsselskapet er heleid av kommunene, og ikke en medlemsorganisasjon som kravet er i dag.

Vi støtter også at destinasjonsselskapene kan gjennomføre oppgaver på vegne av reisemålsledelsen, og tildeles midler fra ordningen med besøksbidrag for å gjennomføre arbeid med ulike former for fellesgoder. Dette kan være prosjekter med langsiktig finansiering.

Det er krevende for kommunene å imøtekomme krav om etablering av reisemålsledelse. Både prosess frem til etablering, og vedlikehold, vil være svært ressurskrevende. Det er derfor nødvendig at det øremerkes midler både i etablerings-, vedlikeholds- og videreutviklingsfasene til arbeidet.

Når kommunene skal være ansvarlig for reisemålsledelsen, må det også etableres gode støtteordninger og faglige veiledere. Fylkeskommunene må få en koordinerende- og veiledende rolle. Særlig det å etablere god kontakt mellom næringslivet og det offentlige vil være en krevende oppgave. Kommunene må kunne benytte seg av interkommunale samarbeid som destinasjonsselskap og parker, for å løse oppgavene og å bygge fagmiljøer.

Kapittel 8 Besøksforvaltning

Kapitlet ser på hva som ligger i betegnelsen besøksforvaltning, hvilke verktøy som kan benyttes i besøksforvaltningen og hvordan besøksstrategier kan brukes i områder også utenfor verneområdene. Kapitlet beskriver rammer for besøksforvaltning både for områder med og uten vern.

Vi kan støtte utvalgets vurdering når de mener at det er avgjørende å styrke besøksforvaltningen i Norge for å sikre en bærekraftig utvikling av reisemål og lokalsamfunn. Rett gjest på rett sted til rett tid, blir sentralt for å få lønnsomhet i investeringer, både i senger, anlegg og infrastruktur. Videre for å bygge solide fagmiljøer, basert på helårige arbeidsplasser.

Fylkeskommunene bør i større grad bistå regioner, kommuner og aktører i det videre arbeidet med besøksforvaltning.

Det er allerede flere områder på Helgeland som er i gang med strategiprosesser som følger arbeidsmetodikken til Reisemålsutviklingsprogram gjennom Innovasjon Norge. Flere skal i gang med jobben for å etablere reisemålsledelse, og å bli sertifisert med merket for bærekraftig reisemål. Dette bør være tett knyttet opp mot både besøksforvaltning, markedsføring, regenerativt reiseliv og innovasjonsprosesser. NFK bør ta en sentral rolle i dette arbeidet. Det samme gjelder arbeidet med sertifiseringer av bedriftene i fylket.

Kapittel 9 Finansiering av fellesgoder

I kapittel 6, 7 og 8 peker utvalget på utfordringer for finansiering av fellesgoder i reiselivet. Kapittel 9 gir en oversikt over finansieringsløsninger og erfaringer med fellesgodefinansiering fra andre land. Deretter vurderer utvalget mulige løsninger for Norge og hva som skal til for å få til dette. Til slutt beskriver utvalget sitt forslag til modell for strategisk utvikling og finansiering av fellesgoder i Norge.

Som nevnt i kapittel 6, anser kommunene på Helgeland at det er avgjørende at besøksbidraget blir brukt der bærekraftsutfordringene oppstår og behovet er størst. Derfor forslår vi at bidraget tildeles direkte til kommunene, eventuelt med en del andel til fylkeskommunene. Kommunene kan deretter distribuere midlene og delegere oppgavene til destinasjonsselskaper og andre passende miljøer. Dette vil sikre at pengene blir brukt på en effektiv og målrettet måte, og at bærekraftsutfordringene blir møtt på en mest mulig hensiktsmessig måte.

Kapittel 10 Transport og tilgjengelighet

Kapitlet redegjør for betydningen av tilgjengelighet som en del av en helhetlig reiselivsopplevelse. Kapitlet beskriver utfordringer når det gjelder transport i reiselivet og tilgjengeligheten på og mellom norske reisemål.

Reisen er en del av opplevelsen. I Nordland kan vi nevne Nordlandsbanen, øyhopping med hurtigbåter og ferge i kombinasjon som opplevelsesprodukter i seg selv.

God infrastruktur, og samferdsels- og mobilitetsløsninger, er viktige forutsetninger for økt verdiskaping i reiselivet. Nordland har meget store utfordring rundt en sømløs bruk av kollektivløsninger. Fylkeskommunene skal bidra til å sikre næringens konkurransekraft, og gi besøkende og fastboende en mer sømløs, enklere og tryggere reise.

I et regenerativt reiseliv, blir det viktig å se helheten i tjenestetilbudet. Det må ikke være konflikt mellom samferdsel og reiseliv på fylkesnivå. Fylkeskommunene bør få enda større krav til å koordinere oppgavene på en måte som også sikrer opplevelsesdelen av reisemålsutviklingen. Ikke bare transportbehovet.

Kapittel 11 Cruise

Kapitlet beskriver cruisetrafikken i Norge i dag, med vekt på definisjoner, aktører, prognoser, teknologi og informasjon om den globale cruiseflåten. Kapitlet beskriver også hvilket avtrykk cruisetrafikk har når det gjelder miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Videre gis en oversikt over de mest sentrale rammevilkårene kommunene har for å kunne legge til rette for at cruisetrafikken utvikles på en hensiktsmessig og bærekraftig måte. Til slutt vurderer utvalget hvordan cruisetrafikk påvirker de tre dimensjonene av bærekraft på norske reisemål.

Utvalget foreslår at cruisereisemål må ha en strategi for å styre utviklingen, slik at antall besøkende dimensjoneres ut ifra reisemålets kapasitet. Denne strategien bør vedtas av kommunen som en del av kommunens samfunnsplan. Strategien skal utformes gjennom en åpen prosess og gjelde for flere år om gangen, slik cruisetillegget i Merkeordningen for bærekraftig reisemål fra Innovasjon Norge også stiller krav til.

Dette kan støttes, men det bemerkes at det ikke nødvendigvis samsvar mellom kommunegrenser og reisemål. Det bør avklares hvilket ansvar kommunen som har anløpshavn skal ha, i forhold hele det område som utgjør reisemålet.

Kapittel 12 Utvalgets anbefalinger og verktøykasser

Kapitlet oppsummerer utvalgets tilrådinger i en samlet oversikt med 39 forslag.

Nr.	Tilrådinger	Høringsuttalelse
<hr/> <i>Reisemålsledelse</i> <hr/>		

Nr.	Tilrådinger	Høringsuttalelse
1.	Utvalget anbefaler en styrket lokal eller regional reisemålsledelse for det enkelte reisemål. Kommunen(e) må ta initiativet til å etablere en reisemålsledelse sammen med lokale aktører. Reisemålsledelsen må være bredt sammensatt med deltagere fra privat, offentlig og frivillig sektor og eventuelt andre aktører i lokalsamfunnet.	
2.	Reisemålsledelsen skal sammen utarbeide mål, strategier og prioriteringer for utviklingen av reisemålet, som ser næringsutvikling, besøksforvaltning og lokalsamfunnsutvikling i sammenheng.	Forutsetter finansiering gjennom Innovasjon Norge.
3.	Strategier og hovedprioriteringer for en bærekraftig reisemålsutvikling må forankres i kommunenes planverk. Det juridiske fundamentet er kommunale vedtak etter plan- og bygningsloven. Reisemålsledelsen får da et formelt og demokratisk grunnlag for videre arbeid med næringsutvikling og besøksforvaltning.	
4.	Reisemålsledelsen må legge til rette for å utvikle reisemålet som et gode for lokalsamfunnet og utvikle grunnlaget for å skape langsiktig lønnsom og bærekraftig næring.	
5.	Roller og ansvarsfordeling må avklares ut fra hvert reisemåls egenart. Hvilken aktør som skal lede arbeidet i reisemålsledelsen, må avklares lokalt og formaliseres gjennom avtaler. Kommunene kan delegeres ansvar for å gjennomføre oppgavene. Aktøren som får det overordnede ansvaret for å drive samarbeidet må ha nødvendige ressurser og mandat til å ta ansvaret.	
6.	Regionale myndigheter må ta en aktiv rolle som samarbeidspartner for å styrke kommunenes kompetanse og arbeid. Det innebærer også at fylkeskommunen i større grad må prioritere samhandling mellom ulike sektorer med betydning for reiselivet.	
7.	Innføre en nasjonal ordning med besøksbidrag, som også benyttes for å styrke reisemålsutviklingen. Det bør for eksempel settes krav om at det må være en velfungerende reisemålsledelse på reisemålet for å få midler over ordningen.	Det må defineres hvilke kriterier som skal ligge til grunn for at reisemålsledelsen skal vurderes som velfungerende.
8.	Regjeringen må i dokumentet «Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging» omtale kommunenes ansvar for at strategier og hovedprioriteringer for en bærekraftig reisemålsutvikling forankres i kommunenes	

Nr.	Tilrådingar	Høringsuttalelse
	planverk (kommuneplanens samfunnsdel og arealdel) og gjennom god medvirkning fra alle interessenter og aktører.	
9.	Utarbeide en nasjonal veileder om reisemålsledelse, for å etablere et felles utgangspunkt og en felles forståelse av arbeidet. Veilederen må blant annet ta for seg formålet, rollene og prosessen.	
10.	Aktørene som samarbeider i reisemålsledelsen, må sammen komme frem til hvilke oppgaver destinasjonsselskapet skal ta ansvar for, og hvordan disse oppgavene skal finansieres på lang sikt.	Det er kommunene som eier destinasjonsselskapet på Helgeland, og derfor de som kan delegere oppgaver til selskapet.
11.	Innovasjon Norges merkeordning for bærekraftig reisemål må styrkes og videreutvikles som et viktig verktøy for samarbeid mellom aktører på reisemålene, og for arbeidet mot en mer bærekraftig utvikling på reisemålene.	Å etablere og opprettholde merket for bærekraftig reisemål er svært tidkrevende for kommunene. En bør vurdere en endring i kriteriene for merkeordningen, idet det i dag er slik at en medlemsorganisasjon må eie merket. Det er det ofte parker eller destinasjonsselskaper som gjør i dag. Vi har ikke relevante parker over hele Helgeland, og destinasjonsselskapet er offentlig eid, ikke en medlemsorganisasjon. Det må avklares hvem som da kan eie merket i de enkelte kommune-
12.	Offentlige virkemidler i regi av blant annet Innovasjon Norge, Siva, Forskningsrådet, Enova, fylkeskommuner og kommunale næringsfond må tilpasses slik at de blir effektive virkemidler for reiselivet og kan fremme innovasjon, omstilling og utvikling.	Innovasjon Norges virkemidler overfor reiselivsnæringen, må konkretiseres.
13.	Arbeidsgruppen for prosjektet «Reiseliv 2030», som skal vurdere prioritering av forsknings- og innovasjonsinnsatsen i reiselivsnæringen, bør se på hvilken kompetanse reiselivsnæringene trenger fremover.	Det er behov for desentralisert utdanning, med høy grad av hospitering og praksis i læretiden.
<i>Besøksforvaltning</i>		
14.	For å styrke arbeidet med besøksforvaltning er det behov for en nasjonal, tverrdepartemental innsats for å utvikle og samordne virkemidler som insentivordninger, kompetansetiltak og lovgivning. Dette bør skje gjennom et stortingsvedtak hvor det legges vekt på hvordan de følgende tilrådingene kan gjennomføres.	
15.	Lage en nasjonal veileder for utarbeiding av besøksstrategier som kan benyttes for alle typer	

Nr.	Tilrådinger	Høringsuttalelse
	reisemål. Besøksstrategier må forankres i kommunale planer.	
16.	Det er behov for bedre samordning på tvers av forvaltningssystemer og administrative grenser både kommunalt, regionalt og nasjonalt. Ett av tiltakene som foreslås i den nasjonale reiselivsstrategien er «Destinasjon 3.0 – pilot for aktørsamarbeid på fremtidens reisemål». Dersom regjeringen vedtar å igangsette en slik forsøksordning, bør utprøving av modeller for samordning på tvers av forvaltningssystemer inngå i utvalget av prøveprosjekter.	
17.	Finansieringsmodellen for fellesgoder som presenteres i denne utredningen, kan benyttes både i og utenfor verneområdene. De ordinære oppgavene med å forvalte lovbestemte natur- og kulturområder må likevel dekkes gjennom offentlige bevilgninger slik som i dag.	
18.	Hjemmelen for å innføre ferdselsreguleringer etter friluftsløven § 15 bør utvides ved at <i>sikkerhet</i> føyes til opplistingen av formål som ivaretas av bestemmelsen.	
19.	Utarbeide en oversikt over det juridiske handlingsrommet kommunene har når det gjelder praktiske tiltak for å forebygge eller avbøte negative effekter av besøkende. Oversikten bør også inneholde eksempler på hvordan ulike hjemler er brukt i praksis, samt en liste over relevante myndigheter og tilgjengelige økonomiske virkemidler.	
20.	Starte opp arbeidet med å utvikle en nasjonal godkjenningsordning for lokal- og region guider, turledere og fjellførere, i samarbeid med friluftsansjasjonene (jf. Hurdalsplattformen) så snart som mulig.	
21.	Endre verneforskriftene i nasjonalparker og andre verneområder slik at det kan settes vilkår om sertifisering/autorisasjon av organisert virksomhet, jf. autorisasjonsordningen som er foreslått for Svalbard. Dette arbeidet må skje i tråd med norske friluftslivstradisjoner, med særlig vekt på lav tilrettelegging og frivillighetsbasert friluftsliv.	
22.	Innføre konsesjonsordninger for kommersielle aktører som et verktøy for å styre ferdsel i områder med sårbare naturkvaliteter. Kravet om konsesjon kan for eksempel pålegges der den aktuelle virksomheten vil kunne påvirke viktige natur-,	

Nr.	Tilrådingar	Høringsuttalelse
	kultur- og miljøverdier. Hensynet til tradisjonelt egenorganisert og frivilligbasert friluftsliv må ivaretas også ved innføring av konsesjonsordninger.	
23.	Utvikle felles kurs i besøksforvaltning som kan brukes i flere høyere utdanninger, innenfor fagene reiseliv, naturforvaltning og arealplanlegging.	
24.	Utvikle kortere kurs om besøksforvaltning rettet mot kommunepolitikere, administrativt ansatte i kommuner og andre forvaltningsorganer og virkemiddelapparatet, samt reiselivsnæringen. Ansvar for dette må ligge på nasjonalt nivå, og bygge på erfaringene fra Nordland fylkeskommune og Miljødirektoratet sitt arbeid med besøksforvaltning.	
<i>Finansiering av fellesgoder</i>		
25.	Etablere en modell for fellesgodefinansiering hvor de besøkende bidrar. Besøksbidraget må kreves inn nasjonalt fortrinnsvis via transport inn til eller ut av landet, både fra passasjerer som kommer med fly, cruiseskip og ferge, tog, buss og fra privatbilister. Inntektene fra besøksbidraget må øremerkes til å finansiere investeringer, drift og vedlikehold av fellesgoder for tilreisende og fastboende.	
26.	Inntektene fra besøksbidragene fordeles mellom fylkeskommunene, som behandler søknader om midler til fellesgodetiltak. Det må utarbeides en fordelingsnøkkel som gir en rettferdig fordeling av midler mellom fylkeskommuner.	Midlene bør i hovedsak gå til kommunene.
27.	Retningslinjene for finansiering bør fastsettes nasjonalt. Kriterier for støtte må være enkle å administrere og gi stort handlingsrom for å finne langsiktige lokale løsninger på fellesgodeutfordringer. Forutsetninger for å kunne motta midler fra fondet må være at det er etablert en reisemålsledelse på reisemålet, og at reisemålsledelsen har utarbeidet en besøksstrategi som er vedtatt i kommunen(e) som en del av kommunen(e)s samfunnsplanlegging. Besøksstrategien må beskrive hvilke fellesgoder det trengs finansiering til og hvilke tiltak som er nødvendige for å ta vare på natur- og kulturgodene.	
28.	Friluftsloven § 14 gir en begrenset adgang til å ta betalt for bruken av opparbeidete friluftsområder. Utvalget er kjent med at det pågår et lovendringsarbeid med å klargjøre spørsmålet om hva som er en «rimelig avgift» etter friluftsloven § 14. Utvalget vil derfor ikke foreslå en konkret	

Nr.	Tilrådinger	Høringsuttalelse
	lovendring, men anbefaler at det i en omlegging av regelverk og praksis legges til grunn følgende prinsipper:	
	<ul style="list-style-type: none">• Avgiftsparkering bør kunne brukes til å finansiere både opparbeidelsen av selve parkeringsplassen og annen tilrettelegging for friluftsliv i samme område.• Selvkostprinsippet bør presiseres:<ul style="list-style-type: none">○ Avgiften må stå i forhold til investeringene, det bør ikke åpnes for et generelt vederlag til grunneier eller driver som kompensasjon for ulemper av fri ferdsel i utmark.○ Grunneier bør kunne beregne et rimelig vederlag for grunnavståelse til parkeringsplass og andre tilretteleggingstiltak som fysisk beslaglegger areal.○ Ved beregningen bør det kunne beregnes en rente/normalavkastning på investeringene.○ Avgiften må også kunne benyttes til å dekke driftsutgifter.• Ved godkjenning av flere utmarksparkeringer i samme kommune eller innenfor samme reisemål, bør kommunene pålegge alle innehaverne å tilby et felles årsabonnement som gir adgang til alle utmarksparkeringene i området til en fast pris som tilsvarer noen få dagers parkering til full pris.	
	<i>Transport og tilgjengelighet</i>	
29.	Det bør gjøres enkelt for besøkende å ta klimavennlige transportvalg ved å videreutvikle og styrke en digital og sammenhengende nasjonal reiseplanlegger med gjennomgående rute- og billettmuligheter i hele landet og med alle transportselskaper.	
30.	Takstsystemet bør harmoniseres slik at det er mulig å tilby sammenhengende billett via en nasjonal reiseplanlegger for besøkende på tvers av fylkesgrenser.	
31.	Fylkeskommuner som har reisemål med mange tilreisende, bør inkludere reiselivets transportbehov	

Nr.	Tilrådinger	Høringsuttalelse
	i anbudsgrunnlaget for offentlig kjøp av transporttjenester. Dette innebærer at fylkeskommunene bør gå i dialog med reiselivsnæringen når de planlegger innkjøp av kollektivtransporttjenester og fastsetter ruteplaner.	
32.	Sesongvariasjoner for reiseaktiviteten til internasjonalt reisende bør inngå i etterspørselsvurderinger ved planlegging og drift av kollektivtransport. Hvilke data som er hensiktsmessig å benytte i denne sammenheng bør undersøkes nærmere.	
33.	Styrke bærekraftige og energieffektive kollektivtilbud som for eksempel jernbanetilbudet, spesielt med bedre ruter og integrerte billettsystemer til Sverige og videre til kontinentet. I tillegg bør nattogtilbudet styrkes mellom de større byene med jernbaneforbindelse.	
34.	Opprette særskilte ruter for kollektivtransport i høysesong, identifisert av reisemålene og finansiert over besøksbidraget.	
<i>Cruise</i>		
35.	Norge som skipsnasjon må være i front for å kreve utslippsfrie skip, og slik være en pådriver for å sette fart på omstillingen til en mer bærekraftig cruisenæring.	
36.	Nullutslippskravet til turistskip og ferger i verdensarvfjordene bør også stilles for øvrige norske farvann. Utvalget er enig i at nullutslippskravet må innføres gradvis for å skape forutsigbarhet og overgangsmuligheter for næringsaktørene, slik Sjøfartsdirektoratet anbefaler.	
37.	Regjeringen bør utarbeide en veileder som beskriver kommunes handlingsrom til å utvikle cruiseturismen på en bærekraftig måte innenfor plan- og bygningsloven og havne- og farvannsloven.	
38.	Cruisereisemål må ha en strategi for å styre utviklingen slik at antall besøkende dimensjoneres ut ifra reisemålets kapasitet. Denne strategien bør vedtas av kommunen som en del av kommunens samfunnsplan. Strategien skal utformes gjennom en åpen prosess og gjelde for flere år om gangen, slik cruisetillegget i Merkeordningen for bærekraftig reisemål fra Innovasjon Norge også stiller krav til.	Det er ikke nødvendigvis samsvar mellom kommunegrenser og reisemål. Det bør avklares hvilket ansvar kommunen som har anløpshavn skal ha, i forhold hele det områder som utgjør reisemålet.

Nr.	Tilrådinger	Høringsuttalelse
39.	Reisemålsledelsen på norske cruisereisemål bør legge til rette for økt bruk av lokale leverandører, lokale guider og kortreist mat.	

Kapittel 13 Økonomiske og administrative konsekvenser

Dette kapitlet belyser nytte og kostnader ved utvalgets anbefalinger.

Utvalget foreslår å etablere en ny nasjonal innkreving av besøksbidrag, som kreves inn fortrinnsvis via transport inn til eller ut fra landet. Den anser at anbefalte løsninger vil løse utfordringene med finansiering av fellesgoder i reiselivet. Ordningen kan bidra til å sette reisemålsutviklingen i system, og vil gi incentiver til bedre besøksforvaltning og samarbeid på reisemålene.

Det foreslås at bidraget pålegges transportformene fly, passasjerskip, tog og lette kjøretøy. Utvalget skriver også at systemet bør være rettferdig og at innkrevingen er mest mulig enkel og kostnadseffektiv å administrere og håndheve.

Ved å øremerke midlene til finansiering av fellesgoder i reiselivet, anser utvalget at ordningen vil bidra til å styrke kvaliteten på det norske reiselivstilbudet, tilbud og opplevelser for lokalbefolkningen på reisemålene og ivaretagelse av natur- og kulturgoder. Utvalget mener at dette vil kunne påvirke etterspørselen i norsk reiseliv positivt. Ved å øremerke inntektene til fellesgodetiltak i reiselivet, vil det bli synlig for de besøkende hva midlene brukes på, noe som kan virke positivt på betalingsviljen.

Ifølge utvalget bør besøksbidraget gå inn i et fond gjennom en øremerket post på statsbudsjettet, som vil bli forvaltet av fylkeskommunene. Fylkeskommunene kan bruke det eksisterende saksbehandlingssystemet regionalforvaltning.no i sin tilskuddsforvaltning. Men Helgelandskommunene er ikke enige i dette forslaget. Vi mener at en slik tilnærming vil resultere i for høye administrative kostnader hvis fordelingen av bidraget skal være søknadsbasert. I tillegg vil det være urettferdig for mindre miljøer som kanskje trenger mer støtte, men ikke vil bli tilgodesett fordi større miljøer som er "flinkere" til å søke vil få en fordel.

Helgelandskommunene foreslår i stedet at besøksbidraget bør gå direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene. Vi mener at bruken av midlene kan delegeres til andre fagmiljøer som destinasjonsselskap og andre passende organisasjoner. Dette vil sikre en mer rettferdig og effektiv fordeling av midlene og sørge for at de blir brukt på en måte som er tilpasset lokale behov og utfordringer. Slik kan man sikre at besøksbidraget blir brukt til å møte bærekraftsutfordringene på en best mulig måte, samtidig som man reduserer administrative kostnader og sikrer en mer rettferdig fordeling av midlene.

Utvalget mener videre at kommunene i større grad må ta ansvar for å koordinere en strategisk utvikling av reisemålet. Kommunen(e) må ta initiativet til å etablere en reisemålsledelse sammen med lokale aktører. Reisemålsledelsen må være bredt sammensatt med deltagere fra privat, offentlig og frivillig sektor og eventuelt andre aktører i lokalsamfunnet. Utvalget mener at strategier og hovedprioriteringer for en bærekraftig reisemålsutvikling må forankres i kommunenes planverk. Reisemålsledelsen får da et formelt og demokratisk grunnlag for videre arbeid med næringsutvikling og besøksforvaltning. Dette forslaget støttes.

Videre mener utvalget at fylkeskommuner som har reisemål med mange tilreisende bør inkludere reiselivets transportbehov i anbudsgrunnlaget for offentlig kjøp av transporttjenester. Dette innebærer at fylkeskommunene bør gå i dialog med reiselivsnæringen når de planlegger innkjøp av kollektivtransporttjenester og fastsetter ruteplaner. Utvalget understreker at det å frakte gjester til et reisemål ikke er det offentliges ansvar alene, og at reiselivsnæringen også spiller en rolle her. En mulig løsning for å ivareta reiselivets transportbehov kan være spleiselag mellom

reiselivsaktører, kommuner og fylkeskommuner for å finansiere et kollektivtilbud i høysesong. Videre foreslår utvalget at inntektene fra et besøksbidrag som foreslått i kapittel 9, bør kunne brukes til å opprette særskilte kollektivruter i høysesong, identifisert av reisemålene. Dette vil gjøre det mulig å tilby et kollektivtilbud som er bedre tilpasset reiselivets høysesonger.

Disse forslagene støttes fullt ut av Helgelandskommunene. Det krever imidlertid at fylkeskommunens oppgaver defineres svært tydelig, at virkemidlene følger, og at målesystemene og kriteriene defineres godt.

Helgeland 24. mai 2023



Kitt Grønningsæter
Visit Helgeland AS
Daglig leder/reiselivssjef

Cecilie Nordvik (sign.)
Rana utvikling AS
Prosjektleder

Geir Olsen (sign.)
Vefsna regionalpark
Daglig leder