

NotatDato: 05.11.2018
Arkivsak: 2018/16270-1
Saksbehandlar: hanglop1

Til:	Fylkesutvalet
Frå:	Fylkesrådmannen

Svar på spørsmål om turistutviklinga i Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane

Tom Sverre Tomren (Krf) fremja 20.09.2018 sju spørsmål om utviklinga i turistnæringa i Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane. Under fylgjer svara på spørsmåla i nummerert rekkefølge. I tillegg er det lagt ved relevant reiselivsstatistikk for perioden 2013-2017.

1. Korleis har utviklinga i talet på turister i Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane vore dei siste 5 år totalt og innan for ulike grupper turister (Hotell, cruise, bil/ camping)?

Talet på overnattingsdøgn i Hordaland har auka jamt frå 2010 til 2017. Auken er på heile 18,8%. I Sogn og Fjordane var talet aukande frå 2010 til 2012, før det blei ein nedgang i perioden 2013 - 2015. Frå 2016 har talet på overnattingsdøgn auka igjen, og samla auke frå 2010 til 2017 er på 15,7%. Veksten er sterkare i Hordaland og Sogn og Fjordane enn i resten av Fjord Norge-regionen (11,1 % auke) og i Noreg samla (13,9% auke). Det er verd å merke seg at den største drivaren er Bergen. Sjå vedlagte tal i vedlegg «Reiselivsstatistikk 2013-2017» (tal frå SSB).

For campingplassar med mindre enn 30 utleigeiningar og verksemdar berekna på sjølvhushald og korttidsutleige med mindre enn 10 sengeplassar er det frivillig å rapportere og ein vil derfor ikkje fange opp alt.

Når det gjeld cruise ser vi framleis ein vekst (sjå vedlegg). Her er tendensen at skipa blir større, med fleire passasjerar. Her har vi ikkje samla tal for Hordaland.

2. Kva er etter fylkesordføraren sin vurdering det økonomiske og praktiske potensialet og avgrensing for framleis vekst i turistnæringa i området?

Den samla delen frå reiselivsnæringa til norsk BNP er berekna til NOK 297,6 milliardar kroner i 2017, ca 9 %. Tal frå World Travel and Tourism Council (WTTC) indikerer ein auke på ytterlegare 3,2 % i 2018, til 307,1 milliardar kroner. Ein forventar vidare ein auke på 2,2% per år til eit nivå på NOK 381,5 milliardar kroner, eller 9,7 % av BNP innan 2028. (Tala er henta frå rapporten Travel & Tourism Economic Impact 2018 – Norway). På verdsbasis seier WTTC at reiseliv utgjer 10,4 % av det globale BNP, og står for 313 millionar arbeidsplassar, 9,9 % i 2017.

På verdsbasis er reiselivsnæringa i sterk vekst. Skal Noreg og Vestlandet kunne ta sin del av denne veksten, må vi utvikle reiselivsproduktet og ta gode grep slik at vi får ei berekraftig utvikling. Dette må ein gjere både gjennom strategisk destinasjonsutvikling, tilrettelegging av infrastruktur og fellesgode og strategisk marknadsføring.

Potensiale for framtidig vekst (praktisk og økonomisk):

- Destinasjonsselskapa i Hordaland har eit godt samarbeid seg i mellom når det gjeld å rigge seg mot ei ynskt utvikling av reiselivet i regionen. Bergen Reiselivslag er eit regionalt senter og motor her inn i eit utvida samarbeid om utviklinga av reiselivet i det nye Vestland fylke .

- Det er nødvendig å auke kompetansen i næringa innafor møte- og arrangementssegmentet, som er det mest lønsame segmentet for heilårs aktivitet. I Hordaland har vi svært god kompetanse i Møte- og Arrangementsavdelinga i Bergen Reiselivslag og eit utstrakt nettverkssamarbeid med destinasjonsselskap og innkomande operatørar i heile regionen.
- Ein må styrke formidlinga av heilskaplege reiselivsopplevingar og stimulere til utvikling av nye opplevingar, i samarbeid med næringsaktørane.
- Bidra til tettare samarbeid mellom sals- og distribusjonsleddet
- Den kraftige auken i talet på utanlandsruter til Bergen har gitt tilgang på nye marknader gjennom heile året, og gjort vår landsdel meir tilgjengeleg for eit vidare publikum
- Auka tilgjengelegheita, mellom anna med fleire utanlandsruter
- Bergen er ein sterk motor for reiselivsnæringa i heile fylket og også i Sogn og Fjordane, både som inngangsport for flytrafikk, ferje og togsamband. Den auka hotellkapasiteten i Bergen dei siste åra har skapt muligheter for positiv utvikling både innafor ferie- og fritidsmarknaden og møte- og arrangementsmarknaden.
- Det vil være viktig å utvikle gode natur- og kulturbaserte opplevingar som gode alternativ til dei mest besøkte attraksjonane, for å oppnå større geografisk spreiding av dei tilreisande.
- Utviklinga av nye, sesongdefinerte tilbod vil også være nødvendig for heilårs aktivitet.
- Vår region har eit unikt utgangspunkt for vekst, sidan det er ein aukande interesse i marknaden for aktivitetsturisme. Fjordane er verdas mest populære naturfenomen, og dette gir oss eit unikt fortrinn. (Innovasjon Norge sin segmenteringsstudie [«Activating the Norway brand»](#))
- Vestlandet vert oppfatta som eit trygt reisemål, i ei tid prega av terrorfrykt.
- Eit unikt godt samarbeid mellom destinasjonane i Hordaland, blant anna gjennom den 10-årige satsinga på Prosjekt Hordaland, har lagt et godt utgangspunkt for vidare samarbeid om utvikling mellom destinasjonsselskap, næringa og det offentlege i Hordaland. Denne modellen kan med fordel vidareførast til eit utvida samarbeid om reiselivsutvikling i nye Vestland fylke.
- Landsdelen har eit slagkraftig og svært kompetent verktøy for internasjonal marknadsføring gjennom Fjord Norge AS

Avgrensingar for framtidig vekst i turistnæringa på Vestlandet (praktisk og økonomisk):

- Korte sesongar gir låg lønnsemd og verdiskaping, som har ein negativ effekt på kvaliteten
- Avgrensa kapasitet, kompetanse og ressursar på destinasjonsnivå avgrensar mulighetene for produktutvikling og marknadsføring av regionen
- Mangelen på heilårs arbeidsplassar fører til kompetanseflukt
- Reiselivsnæringa har låg status samanlikna med andre sterke næringar på Vestlandet
- Utfordringar når det gjeld kommunikasjon øst-vest i høve til krevjande vegstruktur, tog osv.

3. Kva skadar påfører turismen natur og infrastruktur i området?

Auka bruk av infrastruktur og natur vil naturleg medføre ein auke i slitasje på området. Det er stor variasjon i kor stor slik slitasje vil være. Døme på slitasje strekkjer seg frå auka bruk av bynære tiltak, som auka tal passasjerar om bord på kollektivtransport, tilbod som bysyklar, auka trafikk på vegar og rasteplassar, til auka trafikk i område med sårbar natur der t.d. talet på personar som ynskjer å vandre i fjellet er i sterk auke.

Hordaland fylkeskommune har saman med Rogaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal utarbeida ein felles cruisestrategi med tilhøyrande handlingsprogram. På bestilling frå Vestlandsrådet er arbeidet no starta med å ta tak i tiltaka i handlingsprogrammet. Her ligg det ei rekkje tiltak som har særleg fokus på klima- og miljøspørsmål. Hordaland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune samarbeider også om forskingsprosjektet Sustainable Cruise, der Vestlandsforskning er prosjektleiar.

Hordaland fylkeskommune er partner i prosjektet ASCENT under Interreg – NPA programmet. Prosjektet fokuserer på korleis ein kan hindre erosjon av sårbare område gjennom betre teknikkar for stibygging, meir kompetanse og nye løysingar for planlegging og monitorering. Prosjektet har

også sikra at Hordaland fylkeskommune er representert i ressursgruppa for Nasjonale Turiststiar som einaste fylkeskommune. Miljødirektoratet og Innovasjon Norge leier arbeidet med Nasjonale Turiststiar, som har som føremål å hjelpe område som har uvanleg høg del besøkande til å beskytte naturen og omsynet til tryggleik for gjesten.

4. Korleis påverkar turismen klimagassutslipp og NOx utslipp i området?

Reiselivsnæringa har i lengre tid etterspurt betre modellar for å kunne svare på dette spørsmålet. World Tourism Organization (UNWTO) har laga ein rapport med tittelen «Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges» (UNEP og UNWTO 2007), der ein konkluderer med at reiseliv er ansvarleg for omlag 5% av global CO2-utslepp. Forskingsmiljøa i Noreg ynskjer å lage ein kalkulator av modellen som er nytta for dette arbeidet, som er tilpassa norske tilhøve. Det er vanskelig å skilje mellom utslepp som er gjort av reiselivsnæringa, og andre utslepp. Når det gjeld NOx utslepp frå cruiseskip, vil forskingsprosjektet Sustainable Cruise kunne seie noko om dette basert på dei *cruiseskipa* som besøker norske hamner. Dette prosjektet er venta ferdig i slutten av 2019.

Vestlandsforskning produserte i 2017 ein rapport med tittelen «Utredning av miljøimplikasjoner av cruise- og flytrafikk, og muligheter for en satsing på turisme i tråd med klimamål for Stavanger kommune». Vestlandsforskning understrekar at det er uråd å samanlikne byar med distrikt.

5. I fleire land i Europa har dei innført turistskatt som et virkemiddel for å finansiere tiltak mot meirslitasjen som turismen påfører infrastruktur og miljø. Korleis er erfaringane desse landa har med dette virkemiddelet?

Over 100 land i verda har ein eller annan variant av turistskatt. Når det gjeld Europa er det per i dag 17 land som anten har dette, eller som ynskjer å vurdere det. Det er svært store variasjonar i korleis ein slik skatt blir samla inn, kva midlane blir nytta til og kva som er føremålet. Til dømes kan ein i USA ha både ein statleg turistskatt og ein byskatt. Her blir det ikkje løyvd nasjonale midlar til reiseliv (utvikling og/eller marknadsføring), og turistskatten blir nytta til dette føremålet. Storleiken på skatten varierer, men har i New York til dømes vore på 2 USD per natt per hotellrom.

Spania bruker turistskatt til dels som eit verkemiddel for å bremse turiststraumen til enkelte område, og har også til dømes egne tiltak mot AirBnB i tillegg til restriksjonar i enkelte byar når det gjeld bygging av hotell i bykjerna.

Austerrike, Tyskland og Sveits har lange tradisjonar for å ha ein skatt i alpedestinasjonane, den såkalla Kur-tax. Enkelte stader gjer ein unntak for gjestar som er på forretningsreise, medan ferie- og fritidsgjestar må betale. New Zealand har eit system der turistar må betale ein skatt for å få forlate landet. Eit døme på eit land som vurderte å innføre turistskatt, men valde å ikkje gjere det, er Storbritannia som gjorde denne vurderinga i 2011.

Kritiske røyster mot ordninga er mange, og årsakene er fleire: Å leggje ein skatt på hotellromma vil gi andre former for turisme ein fordel, som t.d. AirBnB, camping eller cruise/bubil. Slik systemet i Noreg er i dag, vil ein slik skatt gå rett inn i skattekassa, og vil ikkje utan vidare kunne øyremerkast til verken miljø/klimatiltak eller til finansiering av fellesgode. Det er heller ikkje klart om føremålet med ein slik skatt skal være å skaffe midlar til utvikling, avgrense tilgangen (avskrekke folk frå å komme) eller oppdragande (lavare skatt for miljøvenlege løysingar).

Ei anna løysing er å innføre ein lokal avgift for å finansiere tiltak innafor eit bestemt område, til dømes slik ein gjer det på parkeringsplassane ved Preikestolen og Trolltunga. Her går parkeringsavgifta til vedlikehald av sti og natur, og tryggingstiltak for turistane.

6. Kva er inntekspotensialet for kommunane i området om en innfører turistskatt?

Dette vil avhenge av beløpet, måten ein krev inn skatten på og talet på turistar som bidreg.

7. Kva juridisk og praktisk handlingsrom har kommunar som vil innføre kommunal eller stadlig turistskatt?

Det er opna for å teste ut turistskatt som ei frivillig ordning i Noreg, der reiselivsbedriftene sjølve kan bestemme om dei ynskjer å være med i ordninga. Trysil vurderte dette i 2011 og Geiranger har i juni 2018 sagt at dei ynskjer ein dialog med departementet for å kunne teste ei slik ordning. I Stortingsmelding 19 i 2017 vert det slått fast at Regjeringa ikkje vil vurdere innføringa av ein turistskatt i Noreg.

Vedlegg: Reiselivsstatistikk 2013-2017