



# Representantforslag 85 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold, Torgeir Trældal, Bård Hoksrud og Arne Sortevik

Dokument 8:85 S (2011–2012)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold, Torgeir Trældal, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om en egen samferdselsstrategi for norsk reiseliv

Til Stortinget

### Bakgrunn

I turismesammenheng befinner Norge seg i en periferi. Fjellene, skjærgårdene, fjordene og skogene ligger i den aller ytterste utkant for det ordinære turismepublikum, men er ressurser for til de fremvoksende grupper av turister som har særlige preferanser til reiseopplevelser.

Norsk reiselivsnæring kjennetegnes av mange små bedrifter som til sammen har ansvaret for reiselivet i Norge. En reise eller et reiselivsprodukt består av mange ulike bedrifter som til sammen representerer og gir reiseopplevelsen den reisende etterspør.

Gode og effektive transportmuligheter er svært viktige, både i det daglige arbeid og i ferie- og fritids-sammenheng. En reise, om den foretas på fritiden eller på ferie, går enten til et bestemt sted eller reisemål, eller den gjennomføres som en del av en mer omfattende rundreise.

Ved lengre reiser øker gjerne bruken av kommersiell overnatting samt større bruk av andre transportmidler enn bilen.

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) utarbeidet vinteren 2010 en egen melding med overskriften: «Reiselivets Samferdselsløft – En reiselivsorientert samferdselspolitikk».

Ifølge meldingen er NHO av den formening at:

«... en mangelfull omtale og håndtering av reiselivsnæringens samferdselsbehov i regjeringens Nasjonale transportplan og tilsvarende for samferdsel i regjeringens reiselivsstrategi, er en klar indikasjon på at de to sektorene i altfor liten grad er samordnet.»<sup>1</sup>

En økt koordinering vil kunne styrke den strategiske satsing på reiseliv på linje med øvrige næringer.

Et særtrekk ved det norske reiselivsproduktet er at det oppleves som lite tilgjengelig, ikke minst fordi den generelle samferdsels-infrastrukturen er i langt dårligere stand enn i våre konkurrentland.

Mangelfull satsing på standard- og kapasitetsoppraderinger i samferdselssystemet undergraver ambisjonene i den nasjonale reiselivsstrategien fra 2007.<sup>2</sup>

### Fakta

I NHO Reiseliv Nord-Norge sin Reiselivsstatistikk 2010 presenteres følgende fakta:

- <sup>1</sup> Hentet fra Reiselivets Samferdselsløft – En reiselivsorientert samferdselspolitikk, Oslo, desember 2010, side 5.
- <sup>2</sup> [http://www.regjeringen.no/upload/NHD/Vedlegg/strategier2007/nhd\\_reiselivsstrategi%20-%20endelig%20utgave.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/NHD/Vedlegg/strategier2007/nhd_reiselivsstrategi%20-%20endelig%20utgave.pdf)

**Luftfart**

Total passasjertrafikk på 5 849 245 ved flyplassene i Nord-Norge i 2010, en økning på 2,7 % ifht. 2009. Norge hadde totalt en økning på 6,8 % fra 2009 til 2010.

**Cruisetraffikk**

Totalt var det 303 anløp av cruisebåter i Nord-Norge i 2010. Dette er en nedgang på 3,8 % ifht. 2009, mens 263 939 ilandstigende passasjerer representerer en økning på 4,1 %. De norske cruisehavnene hadde en økning på 5,1 % i antall anløp og en økning på 6,2 % i antall ilandstigende passasjerer.

**Hurtigruten**

Hurtigruten hadde totalt 449 395 passasjerer om bord i 2010 mot 411 793 i 2009. Dette er en økning på 9,1 %, mens 279 485 passasjerer til/fra fordelt på de nordnorske havnene viser en økning på 9,6 % i samme periode.

Kilde: Nordnorsk Reiselivsstatistikk 2010, NHO Reiseliv Nord-Norge.

I 2010 var det totalt 1 647 anløp av cruiseskip til norske havner, 5,5 pst. flere enn i 2009. Det ble forventet ytterligere økning i 2011. Mer enn 5,2 millioner passasjerer var på cruise i Europa i fjor, en økning på 7,6 pst. 411 000 av dem var på cruise til Norge. Norge er den femte største cruisedestinasjonen i Europa, bak Italia, Spania, Hellas og Frankrike. Norges andel av det europeiske markedet er 7,1 pst. Totalt er det beregnet at cruiseindustrien genererer ca. 12 000 arbeidsplasser i Norge, innenfor blant annet vedlikehold, service og transport. Passasjerenes forbruk på land utgjør ca. 13 pst. av det årlige forbruket til utenlandske besøkende i Norge.<sup>3</sup>

*Hurtigruten Bergen–Kirkenes, årene 2001–2010. Passasjertransport*

År	I alt	Nordover	Sørover
2001	446 684	231 319	215 365
2002	547 407	281 523	265 884
2003	528 543	272 544	255 999
2004	501 554	260 161	241 393
2005	466 330	243 745	222 585
2006	479 297	251 800	227 497
2007	469 539	245 073	224 466
2008	460 102	241 742	218 360
2009	411 793	220 584	191 209
2010	449 395	232 644	216 751

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Havnestatistikk, 3. kvartal 2011.

Hurtigruten ASA opplevde i 2010 en økning i passasjertransport på 37 602 passasjerer eller 9,1 pst.

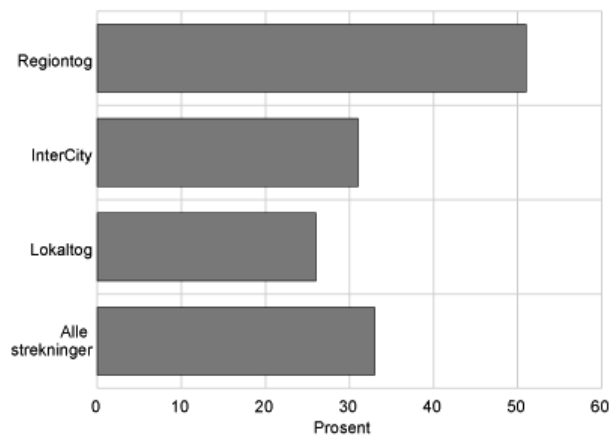
<sup>3</sup>. Hentet fra Aftenposten nettutgave, 2. august 2011, faktaboks under artikkeloverskriften «Tjener milliarder på cruiseturisme».

i forhold til 2009. Økningen på de nordgående hurtigrutene tilsvarte 12 060 passasjerer eller 5,5 pst. i forhold til 2009. Økningen på de sørgående hurtigrutene tilsvarte 25 542 passasjerer eller 13,3 pst. i forhold til 2009.

Imidlertid er den totale passasjertransporten for Hurtigruten ASA i 2010 i underkant av 100 000 færre passasjerer enn under toppåret 2002.

I Statistisk sentralbyrås jernbanestatistikk for 2010 presenteres følgende figur:

Kapasitetsutnyttelse persontog, etter strekningstype, 2010

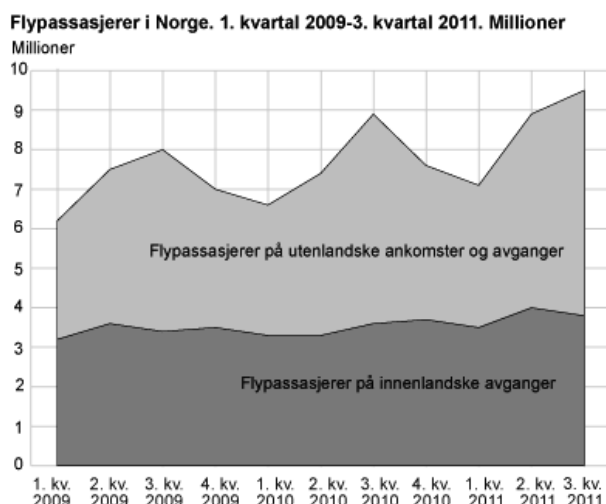


Kilde: Statistisk sentralbyrå, Jernbanetransport 2010.

«Halvparten av setene på regiontogene var i gjennomsnitt opptatt, og dette var dobbelt så god kapasitetsutnyttelse som med lokaltogene. At de lange reisetilbudene med lav frekvens har høyere fyllingsgrad, er et fenomen vi kjenner igjen for eksempel fra bussnæringen.»<sup>4</sup>

<sup>4</sup>. Hentet fra Statistisk sentralbyrå, Jernbanestatistikk, 2010, under artikkeloverskriften «Nedgang i nasjonal godstransport» med undertittel «Best kapasitetsutnyttelse med regiontogene».

I Statistisk sentralbyrås statistikk for lufttransport for 3. kvartal 2011 presenteres følgende figur:



Kilde: Statistisk sentralbyrå, Lufttransport, 3. kvartal 2011.

Utvikling i antall flypassasjerer på innenlandske avganger er noenlunde stabil. Antall flypassasjerer på utenlandske ankomster og avganger har de første 3. kvartal i 2011 hatt en økende tendens og ligger høyere enn tilsvarende periode i 2010.

### Samferdsel

Bedre samordning mellom samferdsel og reiseliv på regional- og lokalnivå er særskilt viktig sett i lys av forvaltningsreformen fra 2010. Da overtok fylkeskommunene store deler av det øvrige riksveinettet med tilhørende ferjestrekninger.

Forslagsstillerne er av den formening at reiseliv bør bli en integrert del av fylkeskommunenes arbeid med planstrategier på lik linje med ordinært næringsliv.

Forslagsstillerne er av den formening at økt satsing på investering og vedlikehold av veinettet vil kunne generere positive ringvirkninger for norsk næringsliv generelt og spesielt for reiselivet, da flere utenlandske turister kunne komme til Norge med bil.

Forslagsstillerne er også av den formening at økt satsing på investering og vedlikehold på jernbanenettet generelt og spesielt mellom storbyene vil kunne åpne for hyppigere togavganger som igjen kan gjøre det attraktivt for feriereisende å velge tog mellom storbyer, og i forbindelse med kombinasjonsreiser mellom storbyer og innlandsreiser.

### Rutebiltransport

Ekspressbusser tilbyr et alternativ for reisende i områder uten jernbane- eller flyforbindelse eller som et supplement til disse. Ekspressbusser er et effektivt tilbud for dem som skal reise mellom endepunktene, men mest for dem som kommer på og går av underveis. Imidlertid er det fylkeskommunene som kjøper

busstjenester i sine respektive fylker. Dette medfører at bussruter som krysser fylkesgrensene får begrensninger i sine muligheter til å ta om bord passasjerer underveis.

Forslagsstillerne er av den formening at om en skal sikre kollektivtrafikken like, stabile og langsiktige rammevilkår over hele landet, bør kjøp av kollektivtrafikk tjenester overføres fra fylkeskommunene til Samferdselsdepartementet.

### Losplikt for skipsfarten

I henhold til forskrift 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann, skal lospliktige fartøyer bruke enten statslos eller farledsbevis. Bestemmelsen om statslos gir i praksis staten monopol på lostjenester, og det er dessuten en særaldersgrense for los på 65 år. Det statlige monopolet gjør dermed både at cruiseselskapene ikke kan ansette egne rederiløser, og at eldre losser presses ut av arbeidsmarkedet. Forslagsstillerne ønsker å erstatte dagens krav om statslos med krav om statsautorisert los eller lignende, slik at skipsfarten og cruisenæringen kan velge alternative løsninger enn den statlige ordningen for å sikre trygg ferdsel i norske farvann.

### Samordning av informasjon

Rask og enkel tilgang på informasjon vedrørende transport og rutetider er av stor betydning for planlegging og gjennomføring av reiser både i forbindelse med jobb og fritid. God tilgang på informasjon på nettet bidrar til å øke tilgjengeligheten til reisedestinasjonene samt gjør det lettere å skreddersy reiser etter behov.

God transportinformasjon både før og under reisen kan være med på å øke kvaliteten og bidra til en positiv opplevelse. Samtidig er informasjon viktig for å sikre rask fremkommelighet og redusere unødvendig tap av tid ved venting, leting og omveier på reisen.

Kjøp av billetter kan være en utfordring dersom man ikke er kjent med de ulike ruteselskapene og vet hvilke nettsider man skal gå til. Kollektivselskapene i Norge er i svært liten grad samordnet, noe som gjør det vanskelig å få oversikt over de samlede rutetilbud for turister som ønsker en rundreise mellom flere regioner.

Forslagsstillerne er av den formening at informasjon om rutetider, reisemåter og avstander mellom destinasjoner må være lett tilgjengelig på ett felles nettsted, slik at de som vurderer å besøke Norge kan få fullstendig oversikt over hvordan de kan komme seg rundt i landet.

Mangelfull skilting til viktige turistdestinasjoner kan utgjøre et hinder for at disse blir besøkt. Flere godt utviklede reisemål ligger gjerne altfor godt gjemt for den som bare ferdes langs fylkes- og riksveier.

## Lufthavn som trafikknutepunkt

Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) er det viktigste ankomst- og knutepunktet i Norge. Ett av de aller viktigste tiltak for å bedre kvaliteten på de korte reisene til Norge med fly er å sikre smidige overgangsordninger ved flyplassen.

Ett eksempel på praktiske forenklinger for den reisende er tiltak som muliggjør videreforsendelse av bagasje til sluttdestinasjonen.

Nordmenn og turister som kommer fra utlandet til en flyplass i Norge og skal videre med fly innenlands, må med dagens system hente ut bagasjen på første stopp i Norge, for deretter å sjekke den inn på nytt for videre reise innenlands. Denne ordningen tar lang tid for de reisende, det bidrar til at køene blir lengre, og det belaster Avinors systemer mer enn nødvendig. Antall passasjerer som tilhører denne transittgruppen anses å utgjøre om lag 20 pst.

Innføring av «One Stop Security» innebærer at transittbagasje ikke må utsjekkes før ny innsjekking på videre innenlandsreise. Innsjekket bagasje vil da bli kontrollert ved scanning/sniffing av tollvesenet uten at passasjerer er til stede, men med mulighet for konfrontasjon ved utgangen ved avgang. Tiltaket vil, etter forslagsstillerens mening, være med på å redusere køene på sikkerhetskontroll og køer ved ny innsjekk, samt være tidsbesparende for de reisende. Man skal fortsatt tollbehandle på første destinasjon, men slipper re-innsjekking og ny sikkerhetskontroll.

Forslagsstillerne er av den formening at innføring av «One Stop Security» på de største flyplassene som har utenlandske flygninger, vil være med på å muliggjøre en bedre flyt i trafikken for reisende som kommer fra utenlands flyging for videre reise med innenlands flygninger. Eksempelvis vil utenlandske turister som ankommer OSL og som skal til Bergen og videre med Hurtigruten, da unngå ut- og innsjekking på OSL, men kun utsjekking i Bergen før videre transport.

Forslagsstillerne er av den formening at det blir dyrt å reise med fly innenlands i Norge med dagens lufthavnstruktur hvor man har mange småflyplasser.

Forslagsstillerne vil investere i veinettet slik at det blir mulig å samle flytrafikken på færre større flyplasser.

Forslagsstillerne er positive til flyplasser utenfor Avinor-systemet, og mener det er viktig med like konkurransevilkår for private og statlige lufthavner.

Forslagsstillerne er av den formening at jo større fly en kan fly til en destinasjon, desto lavere kan billettprisen bli per passasjer. Dette er med bakgrunn i flyenes kapasitet samt den konkurranse dette kan åpne for mellom flyselskapene. I tillegg er forslagsstillerne av den formening at det med større flyplasser kan bli mer attraktivt for flyselskapene å opprette direktefly til utlandet i turistsesongen.

## Samordning av havn, vei og jernbane

Mulighetene for Norge til å ta en større andel av det nordeuropeiske turistmarkedet som reiser via sjøveien i sommer- og vintersesongen, er store. Imidlertid er ankomstforholdene, informasjonen og fremkommeligheten videre til vei, buss og jernbane svært lite tilfredsstillende. For å dra nytte av tilbudet er det helt nødvendig at transportmulighetene videre til destinasjonene forbedres.

Cruisetrafikken i Norge er sterkt økende, og de som velger cruise som ferieform har i dag andre preferanser enn for noen tiår siden. Det legges større vekt på aktiviteter, og mange ønsker en kombinasjon av cruise og landbasert ferie. Det i sin tur stiller krav til bedre samordning mellom cruisenæringen og den landbaserte reiselivsnæringen, og at praktiske forhold legges til rette for å få en god overgang mellom sjø og land.

### Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene

Fremkommeligheten på deler av det norske veinettet er svært dårlig. Lav kvalitet og dårlig kapasitet fører gjerne til lange køer og farlige trafikksituasjoner. På lang sikt er utbedring av stamveinettet med økt fremkommelighet det viktigste samferdselstiltaket for å redusere ulempene for dem som ferierer i Norge.

Et godt veinett, herunder turistveier, kan være med på å øke opplevelsen på reisen i områder der natur og kulturminner langs veien er en viktig del.

Dårlig infrastrukturstandard på jernbanen er til hinder for at tog kan ta en økt andel av ferietrafikken. Forslagsstillerne mener at jernbanen har stort potensial for å kunne frakte turister til og fra større destinasjoner dersom kvaliteten og infrastrukturstandarden blir bedre.

I enkelte deler av landet er turistattraksjoner lite tilgjengelige med ordinære fremkomstmiddel. Eksempelvis ligger turistdestinasjonene i fjellheimen eller nasjonalparker, og på vinterstid kan de gjerne kun være tilgjengelig ved bruk av snøscooter. Imidlertid kan bruken av motorferdsel i utmark være regulert og svært begrenset, noe som vil gjøre reisedestinasjonene mindre attraktive blant norske og utenlandske turister.

I begynnelsen av 2010 fremmet Fremskrittspartiets representanter forslag om en helt ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, Dokument 8:79 L (2009–2010), men forslaget fikk dessverre bare Fremskrittspartiets egne stemmer. Dette handler selvsagt ikke om å åpne for uhemmet villmannskjøring, men å åpne for ansvarlig vinterbruk av naturen. Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Venstre stemte imot, og det samme gjorde utrolig nok Senterpartiet som hver eneste valgkamp snakker varmt om distriktenes behov for motorferdsel i utmark. Stortingets vedtak be-

tyr at norske snøscooterentusiaster fortsatt må reise til Sverige og Finland for å utøve hobbyen sin, og at Norge går glipp av inntekter og turisme. Dette er veldig uheldig, men Fremskrittspartiets representanter vil fortsette å kjempe for norske snøscooterførere og imot overdreven firkantfortolkning av regelverket.

### Kunnskap om reiseliv

Forslagsstillerne mener det er behov for å styrke faktagrunnlaget og kunnskapen om samferdselens betydning for turistene og for reiselivsnæringen. Konsekvenser for reiselivsnæringen bør i større grad bli en del av ringvirkningsanalyser i forbindelse med planlegging av konkrete samferdselstiltak både for lufthavner, havner, vei- og jernbaneutbygging.

En helhetlig reisemålsutvikling forutsetter gode samarbeidsmodeller mellom offentlige og private aktører. Kommuner, fylkeskommuner og statlige aktører legger viktige rammebetingelser for reisemålsutviklingen gjennom arealutvikling, finansieringsordninger og tiltak i utviklingen av lokalsamfunn.

### Forslag

Forslagsstillerne fremmer på denne bakgrunn følgende

#### f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen integrere reiseliv i større grad i planfasen til Nasjonal transportplan, gjennom økt samordning mellom Samferdselsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.
2. Stortinget ber regjeringen ta i bruk samarbeidsløsninger mellom offentlig og privat sektor for å forsere gjennomføring av lokale infrastrukturiltak med betydning for destinasjonsutviklingen.
3. Stortinget ber regjeringen utvikle en digital nasjonal reiseplanlegger for alle transportmidler, med informasjon og system for billettbestilling.
4. Stortinget ber regjeringen utvikle et nasjonalt program for enhetlig og god skilting til reiselivsdestinasjonene.
5. Stortinget ber regjeringen etablere arenaer for samhandling mellom cruise- og landbasert turisme og tiltak som kan legge til rette for kombinasjonsreiser.
6. Stortinget ber regjeringen innføre gjennomgående forsendelse av bagasje, forenklet tollbehandling og sikkerhetskontroll ved lufthavnene for enklere reiser til endelig destinasjon innenlands.
7. Stortinget ber regjeringen utvide åpningstider på sesongbetonte veier og gjennomføre flere rassikringstiltak til reiselivsdestinasjonene.
8. Stortinget ber regjeringen skape et bedre flytilbud gjennom gode, stabile og langsiktige rammebetingelser for luftfarten, som blant annet lavere luftfartsavgifter og mindre utbytte fra Avinor AS.
9. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag og eventuelle andre lover, slik at kommunene får økt myndighet til å tillate bruk av motoriserte fremkomstmiddel i utmark i sammenheng med reiselivsdestinasjoner.
10. Stortinget ber regjeringen gjennomføre et nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om høyhastighetsbredbånd i hele Norge.
11. Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang og vurdering av antall destinasjonsselskap i forhold til hensiktsmessighet og måloppnåelse innen samordning av reiselivssatsingen.
12. Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen samferdselsstrategi for norsk reiselivsnæring som forelegges Stortinget før endelig vedtak.

21. mars 2012





