

A scenic view of a wooden walkway on a mountain peak. Four people are standing on the walkway, looking out over a vast valley. The walkway is made of polished wood and has metal railings on both sides. The background shows a deep valley with a river and snow-capped mountains under a bright sky.

Reiselivets Samferdselsløft

En reiselivsorientert samferdselspolitikk



Innhold

Sammendrag	<u>04</u>
INNLEDNING: Vekst og utfordringer	<u>06</u>
HOVEDMÅL: Bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken	<u>10</u>
DELMÅL 1: Bedre informasjon	<u>16</u>
DELMÅL 2: Bedre ankomst- og knutepunkter	<u>22</u>
DELMÅL 3: Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene	<u>28</u>
OPPSUMMERT: Samlet tiltaksliste	<u>36</u>
Referanseliste	<u>38</u>

Dette dokumentet er utarbeidet av NHOs Reiselivsråd, som er et strategisk rådgivende organ som arbeider for å styrke reiselivsnæringens konkurranse og lønnsomhet.

Rådet består av medlemmer fra fire reiselivsrelaterte landsforeninger i NHO: NHO Reiseliv, NHO Luftfart, Rederienes Landsforening og Transportbedriftenes Landsforening.

Forord

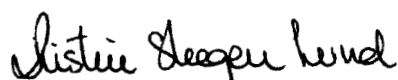
Reiselivets Samferdselsløft er NHOs Reiselivsråds innspill til fylkenes regionale planstrategier og regjeringens Nasjonale transportplan for perioden 2014–2023 (NTP). I tillegg er dokumentet et innspill i det videre arbeidet med regjeringens nasjonale reiselivsstrategi.

NHOs Reiselivsråd har to satsingsområder som må ses i sammenheng: et bedre samferdselsnett og et mer kunnskapsbasert reiseliv. I dette dokumentet foreslås konkrete mål og tiltak på samferdselsområdet for videre vekst og lønnsomhet i reiselivsnæringen.

Norge trenger en samferdselspolitikk hvor også reiselivets transportutfordring i langt større grad legges som premiss for prioriteringene som gjøres. NHOs Reiselivsråd tar med dette til orde for en langt større samordning av regjeringens samferdsels- og reiselivspolitikken enn i dag.

Vi håper at dokumentet kan være til inspirasjon og nytte for staten og fylkeskommunene i det fremtidige planleggingsarbeidet.

Oslo, desember 2010



Kristin Skogen Lund
President, NHO

SAMMENDRAG
**En reiselivsorientert
samferdselspolitikk**

Integrer reiselivet i samferdselspolitikken. I dag er dette to ulike verdener som knapt snakker sammen.

NHO mener at reiselivsnæringens transportbehov må i langt større grad være med å legge premissene for samferdselsprioriteringene. Dette kan kun oppnås ved en langt større integrering av samferdselspolitikken og reiselivspolitikken.

NHO mener 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. Vi tror at økt koordinering vil kunne styrke den strategiske satsing på reiseliv som en av fem viktige næringer som regjeringen lanserte i 2005 samt øke nytten og den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av samferdselsinvesteringene.

For å oppnå et samferdselsløft for reiselivet mener NHO at følgende mål må prioriteres:

- 1. Bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken**
- 2. Bedre informasjon**
- 3. Bedre ankomst- og knutepunkter**
- 4. Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene**

Under hvert av målene foreslår vi konkrete tiltak. Vi mener tiltak med størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet samt tiltak som kan iverksettes i løpet av en kort tidshorisont og uten store kostnader må komme først.

I et bærekraftsperspektiv er det viktig å satse på miljøvennlige løsninger. Målet må være en ansvarlig transportpolitikk som ivaretar både miljømessige og økonomiske interesser for å styrke byene som destinasjoner og samtidig skape levedyktige lokalsamfunn i regionene.

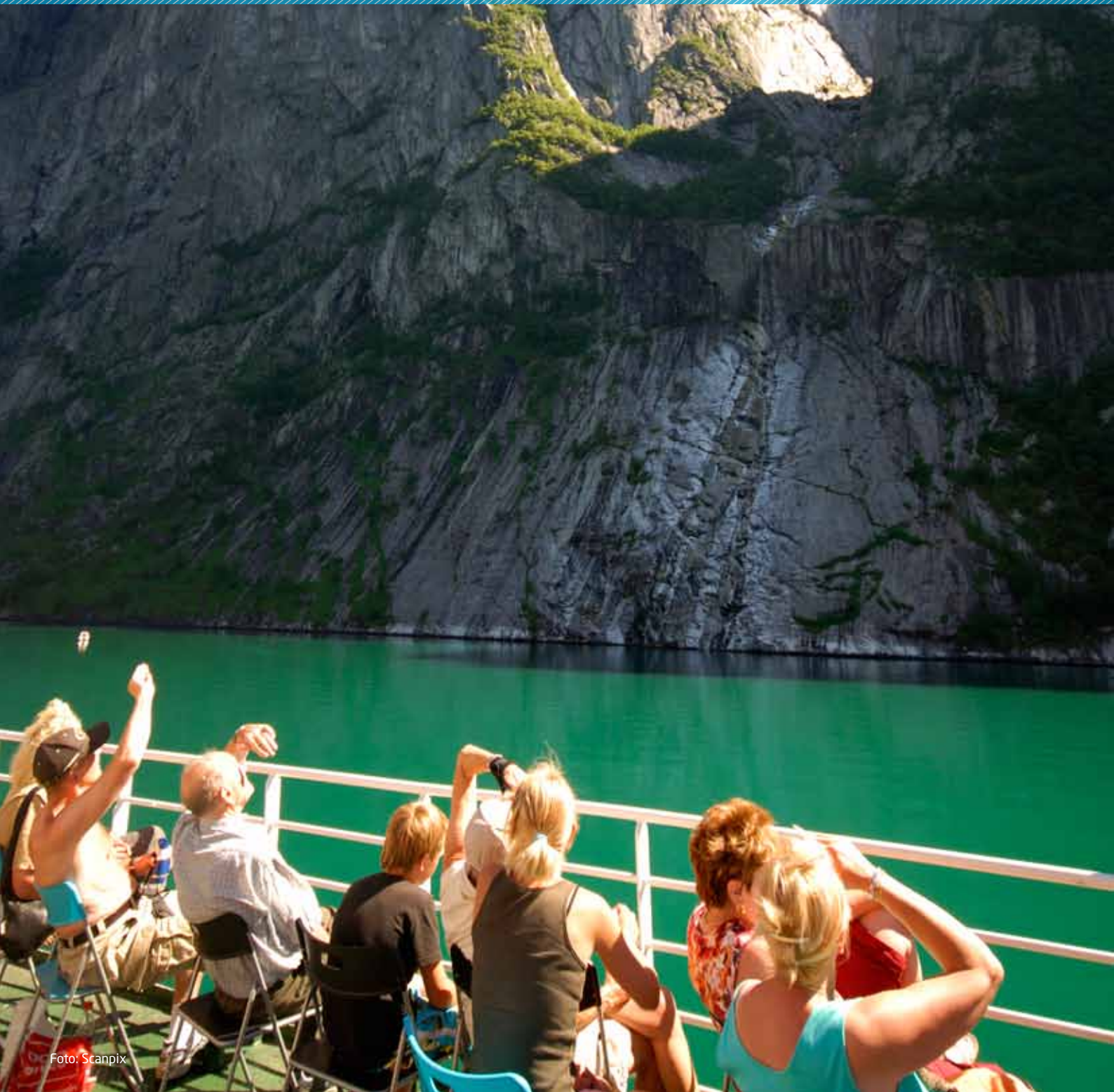
Dette dokumentet bygger på NHOs overordnede samferdselspolitikk presentert i SamferdselsLøftet (2007)¹ og KollektivLøftet (2009).²

¹ www.nho.no/transport

² www.nho.no/transport

INNLEDNING

Vekst og utfordringer



Reiselivsnæringen i Norge har siden årtusen-siftet hatt en betydelig vekst. I 2009 ble næringen rammet av den internasjonale finanskrisen, og i dag fortsetter finanskrisens effekter på realøkonomi og kronekurs å prege næringen.

Tøff konkurranse og store lønnsomhetsutfordringer.

Reiselivsnæringen møter stadig tøffere internasjonal konkurranse og har store lønnsomhetsutfordringer. Det høye norske kostnadsnivået, kombinert med en stadig sterkere norsk krone gjør at utenlandske turister stiller spesielt høye kvalitetskrav til opplevelsen av det norske reiselivsproduktet.

Reiseliv er en svært arbeidskraftsintensiv næring. Høye norske lønnskostnader er derfor en betydelig kostnadsdriver for norske reiselivsbedrifter. Men høye kostnader kan også være en driver for å ta i bruk ny teknologi og utvikle nye strategier, noe som blant annet er belyst i rapporten «Et kunnskapsbasert reiseliv» (Handelshøyskolen BI og MENON Business Economics, 2010). Det norske reiselivsproduktet er spredt ut over hele Norge. De norske fjordene har av National Geographic blitt kåret til verdens beste reiselivsprodukt og det har blitt investert tungt i norske fjelldestinasjoner de siste 20–30 år. De senere år har det offentlige gått i bresjen for store investeringer i reiselivsnæringen i Nord-Norge. Norge har åpenbare kvaliteter og et stort potensial som turistland, men vi må spørre om vi utnytter dette potensialet godt nok.

Et særtrekk ved det norske reiselivsproduktet er at det oppleves som lite tilgjengelig, ikke minst fordi den generelle samferdselsinfrastrukturen er i langt dårligere stand enn i konkurrentland som Sverige, Sveits og Østerrike.

Som det går frem av SamferdselsLøftet – NHOs politikkdokument på transportområdet – står norsk samferdselssektor foran omfattende fornyelsesbehov (NHO, 2007). Deler av dagens infrastruktur er preget av betydelige investerings- og vedlikeholds- etterslep. Det er ikke god nok koordinering mellom fremkomstmidlene ved knutepunktene, og kapasiteten på mange av våre stamflyplasser er utilstrekkelig. Det er videre unødig vanskelig å bestille billetter, planlegge og gjennomføre reiser. Informasjonen om hvordan man tar seg frem oppleves ofte som utilstrekkelig og uforutsigbar.

Mangelfull satsing på standard- og kapasitetsoppgraderinger i samferdselssystemet undergraver ambisjonene i den nasjonale reiselivsstrategien fra 2007. I sum svekkes derfor vekst- og konkurranseevnen til en næring som bidrar til å skape spesielt mange arbeidsplasser i Distrikts-Norge.

VISSTE DU AT

Den samlede produksjon i reiselivsnæringen er på 181 milliarder kroner eller 5,4 prosent av produksjonen i Fastlands-Norge (2008).

VISSTE DU AT

Det var 6 millioner utenlandske ferie- og forretningsreisende til Norge i 2009.

Skal turister få verdifulle opplevelser, må de gis muligheter for å reise både hurtig og trygt.

Dårlig infrastruktur er en konkurranseulempe for norsk reiselivsnæring.

TIDKREVENDE OG UFORUTSIGBART

For det første betyr dårlig infrastruktur at turister i Norge bruker mye lengre tid enn nødvendig for å komme frem til den eller de destinasjoner man ønsker å besøke. For det andre skaper manglende vedlikehold av infrastrukturen uforutsigbarhet og usikkerhet, særlig knyttet til offentlige transportformer som tog og buss. For det tredje er det behov for bedre utnyttelse av moderne informasjonsteknologi i transportsystemet. Dette krever også at offentlige myndigheter stiller krav om lengre planleggingshorisonter for rutetabeller samtidig som et fylkeskryssende bussystem må videreutvikles i dialog med reiselivsnæringen.

Vår påstand er at Norge i dag mangler et sammenhengende, helhetlig og bærekraftig transportsystem som bringer turistene til markedet, attraksjonene og destinasjonene på en hurtig, trygg og forutsigbar måte.

Norge mangler et helhetlig og bærekraftig transportsystem.

Hvis vi ser til andre land, omtales sjelden samferdselsinfrastruktur som et problem, men som en løsning som muliggjør vekst i hele næringslivet. Internasjonalt gjelder særskilt dette reiselivsnæringen. Hvis samfunnet skal kunne hente ut effektene av samferdselsinvesteringer, må man holde to tanker i hodet samtidig – næringspolitiske og samferdselspolitiske hensyn må kombineres. For å kunne hente ut effekten av større investeringer i moderne infrastruktur som for eksempel Color Lines SuperSpeed eller Flytoget trengs det et trygt, forutsigbart, tilgjengelig og sammenhengende transportsystem.

I dag er reisetidene fra de store innfallsportene til skidestinasjoner som Trysil og Geilo så lange at det ikke er et interessant alternativ for mange utenlandske skiturister som kunne tenke seg en langweekend i Norge. Da blir det reiselivsnæringen i Alpene eller Sverige som nyter godt av betalingsdyktige utenlandske turister i stedet for Norge.

VISSTE DU AT

Turistkonsumet var i 2008 på 108 milliarder kroner, av dette utgjorde 22 prosent konsum av passasjertransporttjenester.



HOVEDMÅL

Bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken



Samferdselspolitikken i Norge er i for liten grad samordnet med reiselivspolitikken. Målet om en mer samordnet og reiselivsrelatert samferdselspolitikk er en forutsetning for de tre øvrige delmålene i handlingsplanen. Samordningen av politikkområdene må skje i alle ledd av forvaltningen, herunder i planleggingen og gjennomføringen av enkeltprosjekter. Dette kapitlet drøfter disse utfordringene nærmere og skisserer tiltak for bedre integrering av reiseliv i samferdselspolitikken.

SAMORDNING AV REISELIV OG SAMFERDSEL - SENTRALT OG REGIONALT

NTP omtaler transportsystemenes betydning for reiselivsnæringen og den generelle vekst i ferie- og fritidstrafikken. Det påpekes at turister og fritidsreisende har store forventninger om kvalitet i hele transportsystemet. Den sterke økningen i internasjonal trafikk med fly og cruiseskip fremheves særskilt. Samtidig understrekes det at man mangler kunnskap om reiselivsnæringens behov og krav til transportsystemene. Utover forslaget til videreføring av arbeid med Nasjonale turistveger er det ingen konkrete forslag til tiltak som tar utgangspunkt i reiselivets behov.

I regjeringens reiselivsstrategi fra 2007 omtales samferdsel som et virkemiddel for å styrke reiselivsnæringens konkurransekraft. Strategien inneholder forslag om å øke omfanget av Nasjonale turistveger og å opprette flere direkte flyruter fra utlandet til reiselivsdestinasjoner i Norge. Det refereres til vekst i flyankomster fra utlandet og utenlandsfergenes betydning for antall ankomster til Norge. Utover dette er det lite fokus på samferdsel. Det påpekes et behov for bedre reiselivsstatistikk for å øke kunnskapen om turiststrømmene og de reisendes behov.

En arbeidsgruppe nedsatt av Nærings- og handelsdepartementet vurderte høsten 2009 tiltak for å utvikle helårs arbeidsplasser i reiselivsnæringen. Arbeidsgruppen definerer flere oppgaver under Samferdselsdepartementets ansvarsområde som kan bidra til vekst i reiselivsnæringen. Arbeidsgruppen foreslår at det nedsettes en referansegruppe for å etablere et «Utviklings-senter for reiselivet». NHO er positiv til dette forslaget, og mener Samferdselsdepartementet og transportetatene må inkluderes i dette arbeidet for å sikre forankring og oppfølging av tiltak innen samferdselssektoren.

Samordningen av reiseliv og samferdsel må starte på nasjonalt nivå, med koordinering av arbeid mellom departementene for

Manglende
koordinering
undergraver
mulighetene.

utvikling av nasjonale strategier. Koordineringen må reflekteres i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP), og ikke minst styrkes på det regionale og lokale plan der utvikling og gjennomføring av de konkrete tiltakene skjer.

Bedre samordningen mellom samferdsel og reiseliv på regional- og lokalplanet er særskilt viktig sett i lys av forvaltningsreformen fra 2010. Da overtok fylkeskommunene store deler av det øvrige riksveinettet med tilhørende fergestrekninger. Etter ny plan- og bygningslov er det ikke lengre krav om å utarbeide en fylkesplan, i stedet er det obligatorisk med regionale planstrategier. Fordi fylket er blitt tillagt en langt større rolle på samferdselsområdet, er det behov for ytterligere samordning av reiseliv og samferdsel. Det er viktig at dette tas inn i målene i de regionale planstrategiene. Landskapet langs vei, jernbane og båt er sentrale faktorer for opplevelsen en turist har av Norge, og for mange er reisen selve målet. Det er derfor viktig at landskap i de områdene der turiststrømmer går, forvaltes på rett måte hva angår tilgjengelighet og utsikt fra veien. Gjengroing av kulturlandskapet turistene ser fra veien, ofte omtalt som «grønne tunneler» langs veien, er derfor viktig å forhindre. Tiltak for å redusere «grønne tunneler» må skje i samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Landbruks- og matdepartementet.

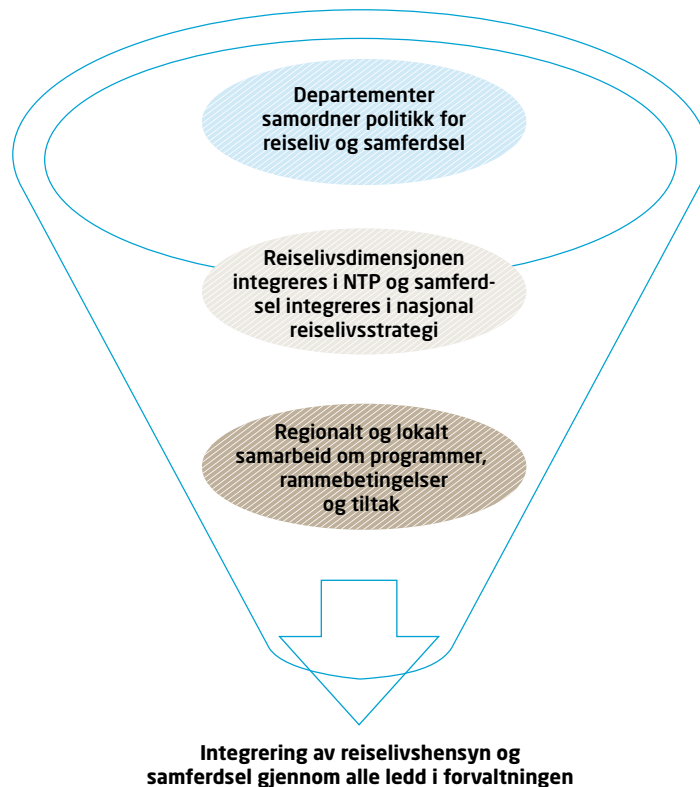
KUNNSKAP OM REISELIV

Reiselivsnærings transportbehov må gi føringer for analyse- og utredningsarbeid ved planlegging av konkrete samferdselsprosjekter. Det er behov for å styrke statistikkgrunnlaget og kunnskapen om samferdselens betydning for turistene og for reiselivsnæringen. Denne kunnskapen bør brukes til å utvikle bedre metoder for å analysere virkninger av samferdsel på reiselivsnæringen. Konsekvenser for reiselivsnæringen må i større grad bli en del av ringvirkingsanalyser i forbindelse med planlegging av konkrete samferdselstiltak både for lufthavner, havner, vei og jernbaneutbygging.

På regionalt og lokalt nivå er det flere gode eksempler på reiselivsstrategier som utvikles i samarbeid med aktører innen samferdselssektoren. Flere fylker har betydelig fokus på samferdsel som virkemiddel for å oppnå utvikling i reiselivsnæringen. I mange av fylkene finnes gode reiselivsstrategier med god kobling til samferdsel. Flere setter søkelys på infrastruktur og gir faglig begrunnede innspill til NTP og de årlige budsjetter for investering i samferdselssektoren. Dette bør bli gjennomgående i alle fylkene i landet.

VISSTE DU AT

Reiselivsnæringen sysselsatte om lag 160 000 personer, eller 6,6 prosent av samlet antall årsverk i Fastlands-Norge.



REGIONALT FOKUS PÅ SAMFERDSEL OG REISELIV - EKSEMPEL FRA MØRE OG ROMSDAL

Reiselivsprogrammet for Møre og Romsdal 2006–2010 er et godt eksempel på ovennvente. Programmet har flere tiltak for å integrere samferdsel med reiseliv:

- Fremskyndet sesongåpning av vinterstengte veier
- Felles reisepass
- Harmonisering av fergerutene
- Økte midler til drift og vedlikehold av fasiliteter langs veier og ved fergekaier
- Internasjonale flyruter til fylket
- Etablering av samarbeid med flyplassene i fylket rundt strategi, finansiering og markedsføring
- Direkte båtforbindelse mellom Kristiansund og Skottland

Fylkeskommunene har en betydelig rolle å spille i utviklingen av et godt kollektivtilbud for de reisende. Ofte er organiseringen et hinder for å få til gode løsninger. Reiselivsnæringen er sjelden involvert når ruter settes ut på anbud, og konsekvensen blir at turistenes behov utelates ved utvikling av regionale ruter. Samtidig er det en generell utfordring at kollektivplanleggingen i Norge er bundet opp av organiseringen og de offentlige konkurransereglene, noe som forhindrer gode løsninger for et kollektivtilbud på tvers av fylkesgrenser.

+ GOD PRAKSIS

«Fylkeskommunens manglende evne til å se ut over egen fylkesgrense er den alvorligste trusselen mot en koordinert helhetlig samferdselspolitikk, ikke minst for å skape gode kollektivtilbud. Dette blir forsterket ved forvaltningsreformen.»
Bjørn Østbye,
NOR-WAY Bussekspress,
NHOs Reiselivsråd,
februar 2010

Bedriftene selv har også et stort koordineringsansvar.

Reiselivsnæringen har selv et ansvar for å delta med kunnskap og forslag til løsninger. En helhetlig reisemålsutvikling forutsetter gode samarbeidsmodeller mellom offentlige og private aktører. Kommunene, fylkeskommunene og statlige aktører legger viktige rammebetingelser for reisemålsutviklingen gjennom arealutvikling, finansieringsordninger og tiltak i utviklingen av lokalsamfunn (infrastruktur, opprustning av bysentrum, tjenestetilbud, osv.). NHO har på dette området bidratt med innspill til nye finansierings- og gjennomføringsmodeller for samferdselsprosjekter som skal sikre raskere bygging, effektiv drift og høy kvalitet.

Reiselivsbedrifter, destinasjonsselskaper, eiendomsutviklere og grunneiere kan samarbeide for å sikre gode lokale løsninger. I 2005 utarbeidet Innovasjon Norge og ARENA «Innovativ fjellturisme» et forslag til en ny planmodell for utvikling av destinasjoner. Planmodellen forutsetter at det er/bli etablert regimer for offentlig-privat samarbeid for de enkelte reisemålene.

Samarbeidsmodellen som er valgt for Nasjonale turistveger, der Statens vegvesen, NHO Reiseliv og Innovasjon Norge samarbeider om utvikling og markedsføring av produktet, bør kunne brukes på flere områder som omhandler planlegging og gjennomføring av samferdselstiltak i regionene. Tilsvarende samarbeidsmodeller bør brukes på tiltak innen luftfart, utvikling av regionale rute-tilbud, kollektivtrafikkplanlegging og utvikling av havner og cruiseturisme.

NHO mener det er viktig at samferdselsmyndighetene prioriterer ferdigstillelse av de planlagte turistveiene, og vurderer utvidelse av programmet.



«Service er å redusere graden av ubehag.»

Sten E. Magnus,
Umoe Restaurant Group, 2010

VISSTE DU AT

NHO har utviklet et eget KollektivLøftet - Effektiv og miljøvennlig bytransport.

+ GOD PRAKSIS

Spektakulært utsyn ned i Aurlandsfjorden 650 meter under Stegastein på Nasjonal turistveg Aurlandsfjellet.

Foto: Steinar Skaar/Statens vegvesen

TILTAK

FOR BEDRE INTEGRERING AV REISELIV I SAMFERDSELPOLITIKKEN:

- Integrer reiseliv i større grad i planfasen til Nasjonal transportplan, gjennom økt samordning mellom Samferdselsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.
- Øk samordning og integrering av reiseliv og samferdsel i fylkeskommunenes planstrategier.
- Etabler «Utviklingssenter for reiselivet», hvor representanter fra Innovasjon Norge og reiselivsnæringen deltar.
- Inkluder Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og transportetatene i arbeidet med utviklingssenteret.
- Utvid kunnskapsgrunnlaget gjennom kartlegging av turiststrømmer og analyse av de feriereisendes behov og preferanser for transport.
- Etabler regionale og lokale arbeidsprosesser som involverer reiselivsnæringen tidlig i planlegging og gjennomføring av samferdselstiltak.
- Ta i bruk samarbeidsløsninger mellom offentlig og privat sektor for å forsere gjennomføring av lokale infrastrukturtiltak med betydning for destinasjonsutviklingen.

DELMÅL 1

Bedre informasjon



A photograph of an airport departure board. The board is black with yellow text. Above the board, a round analog clock is visible. To the left, there is a window with horizontal wooden blinds. The board lists flight information including flight number, time, gate, and destination.

Rute nr. Flight no.	Tid Time	Utg. Gate	Reisemål Destinat
SK4138	1005		Trondh
SK4105	1015	16	MoIde
SK4076	1050	19	Bodo
SK4484	1100	26	Bard
DY610	1105	23	Ber
SK4142	1110	22	Tro
SK4239	1125	14	Ål
SK4017	1130	11	St
SK4452	1135	24	T
SK2303	1150	4	K
SK4525	1155	20	
DX034	1200	3	
SK4107	1205	15	
WF158	1207	7	
SK4434	1210	1	

Mangel på informasjon er turistenes første barriere ved planlegging av reiser til Norge. Uten god informasjon vil mange kunne velge andre feriedestinasjoner enn Norge. Etablering av en samlet informasjonsportal for reising i Norge er derfor nødvendig. Det er også behov for bedre skilting. Mange informasjonsutfordringer kan lett løses på kort tid og uten store kostnader. I dette kapitlet skisseres utfordringer og tiltak for bedre informasjon om transportmuligheter til turistattraksjonene.

SAMORDNING AV INFORMASJON

For ferierende i Norge er rask og enkel tilgang til informasjon av stor betydning for både planlegging og gjennomføring av reisen. God informasjon på nettet bidrar til å øke tilgjengeligheten til destinasjonene og gjør det lettere å skreddersy reiser etter behov. God transportinformasjon underveis på reisen øker kvaliteten og bidrar til en positiv opplevelse. Samtidig er informasjon viktig for å sikre rask fremkommelighet og redusere unødig tap av tid ved venting, leting og omveier på reisen.

Kjøp av billetter kan være svært vanskelig dersom man ikke er kjent med de ulike ruteselskapene og vet hvilke nettsider man skal gå til. Kollektivselskapene i Norge er i altfor liten grad samordnet, og det er vanskelig å få oversikt over det samlede rutetilbud for turister som ønsker en rundreise mellom flere regioner. En bedre samordning mellom transportselskapene for å sikre koordinering av ruter vil øke tilgjengeligheten til destinasjonene og heve kvaliteten på reisen.

Det er behov for bedre og mer koordinert informasjon og bedre tilbud på flere nivå. 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.

Allerede ved ankomst til Norges havner, grenseoverganger og lufthavner mangler gode informasjonstavler som ivaretar den besøkendes behov.

«Helheten ligger i detaljene - bedre informasjon vil gi flere besøkende, bedre kundeopplevelse og økt lønnsomhet i næringen.»
Helge Otto Mathisen,
Color Line, NHOs Reiselivsråd,
november 2009

Det er behov for bedre samordning i kollektivtransportsektoren.



«Produktene er der, markedet er der! Det er uforståelig at en enkel sak som å legge ut rutetabeller i god tid ikke kan gjennomføres. Når de utenlandske turoperatørene planlegger en tur til Norge, oppdager de raskt at det ikke finnes rutetider for tog, buss eller ferge frem i tid. Dermed står de maktesløse og kan ikke planlegge. Dette har bidratt sterkt til turistsvikten de siste årene. Det hjelper ikke med mer penger til markedsføring når det ikke er mulig å planlegge turen.»
Edmund Utne,
Hotel Ullensvang

Foto: Øystein Klakegg

For den som reiser for å oppleve Norge langs veiene er mangelfull skilting til viktige destinasjoner et hinder for at disse besøkes. Flere godt utviklede reiselivsmål ligger altfor godt gjemt for den som ferdes langs riksveier og fylkesveier. NHO mener utvikling og gjennomføring av en nasjonal skiltpolitikk for reiselivet vil bidra til å øke tilgjengeligheten til viktige destinasjoner.

SKILTING OG REISEPASS - EKSEMPLER FRA OSLO

Storbyturismen og trenden med korte byferier er økende. Oslo er hovedankomst til Norge, og Norges viktigste reisemål. I byene er kollektivtransporten det viktigste fremkomstmiddel, og i et miljøperspektiv er det viktig å legge best mulig til rette for at turistene bruker kollektivtilbudet.

GOD PRAKSIS +

Reisepass kobler samferdsel og reiseliv

OsloPass er et godt eksempel på transportnettets betydning for reiselivet. VisitOSLO fikk i fjor en pris av EU-kommisjonen hvor samferdsel og reiseliv var viktige kriterier i bedømmingen. Passet gjelder all kollektiv trafikk i regionen med gratis adgang på buss, bane, tog, trikk og båt i store deler av Oslo og Akershus, i tillegg til gratis tilgang til attraksjonene.

Illustrasjonsfoto: VisitOSLO



På gateplan er det behov for bedre informasjon til turistene, så de lett finner attraksjonene og får en positiv opplevelse av byrommene. Moderne teknologi som internett, GPS og mobiltelefonapplikasjoner vil i økende grad bidra til informasjon og veiledning for den reisende. Samtidig må dette suppleres med gode fysiske løsninger som informasjonstavler og retningsskilt.

Gode og informative skilt har ikke bare en funksjonell betydning, men skaper et bedre helhetsinntrykk og viser en seriøsitet i forhold til å definere og markedsføre byene i Norge som attraksjoner samt legge til rette for at tilreisende fra inn- og utland kjenner seg velkomne og har en best mulig opplevelse.



+ GOD PRAKSIS

Tar turistenes behov på alvor. Oslo kommune jobber med et prøveprosjekt for turistskilt i bysentrum. Her eksempel fra Bonn, Tyskland.

Illustrasjonsfoto

REISELIVSNÆRINGENS KOORDINERINGSANSVAR - EKSEMPEL FRA FINNMARK

Reiselivsnæringen i Finnmark har som mål å legge til rette for sesongutvidelse, økt vinterturisme og flere turister på rundreise mellom destinasjonen. Siden 2004 har destinasjonsselskapet «Finnmark reiseliv» jobbet for å styrke vinterturismen og å skape bedre grunnlag for helårsturisme. Fylket har spesialisert seg på å selge vinteropplevelser uten ski.

I dag kommer både enkeltturister og grupper til Finnmark med rute-fly. Direkte-flyforbindelsene til fylket er tilfredsstillende i sommerhalvåret, men reduseres i vinterhalvåret, og dette vanskeliggjør vinterturistsatsingen. Det er også uforutsigbarhet i flyrutetilbudet, der ruter kanselleres på kort varsel ved lavt belegg, noe som skaper problemer for planlegging av reisen. Den største utfordringen er likevel kommunikasjonen innad i fylket. Når man har kommet inn i fylket er flyforbindelsene internt i liten grad lagt til rette for videre transport, og direkteforbindelse mellom Øst-Finnmark og Vest-Finnmark er en flaskehals.

Det å reise med rutebuss er vanskelig for turistene. Informasjon om rutetider, og reiseruter, er uoversiktlig hvis man ikke er lokalkjent. Rutebussene tar lang tid og skal man fra Vest- til Øst-Finnmark må man belage seg på overnatting på veien.

NHO mener økt samarbeid og kommunikasjon mellom transportører, turoperatører og reiselivsnæring vil samlet sett skape bedre forutsigbarhet og gi grobunn for utvikling av reiselivet i Finnmark.

TILTAK

FOR BEDRE INFORMASJON

- Etabler velkomstinformasjon og besøkssenter med dynamiske skilt og informasjonstavler ved viktige flyplasser, havner, togstasjoner og grenseoverganger.
- Utvikle en digital nasjonal reiseplanlegger for alle transportmidler, med informasjon og system for billettbestilling.
- Innfør krav om at alle rutetider legges ut 6 til 12 måneder i forkant av en ny sesong.
- Utvikle et nasjonalt program for enhetlig og god skilting til reiselivsdestinasjonene.
- Utvikle enhetlige gateskilt- og informasjonsprogram for byene som viser vei og alternative kollektivtransportmuligheter til turistattraksjonene.
- Innfør felles reisepass for byer og reiselivsdestinasjoner for eksempel etter modell fra Oslo.
- Etabler samarbeidsarenaer mellom reiselivsbedriftene og fly- og kollektivtransport-selskapene for god koordinering av transport til og fra destinasjonene.
- Forbedre dagens turistløsninger for betaling av bompenger, herunder bedre informasjon om ordningen.



DELMÅL 2

Bedre ankomst- og knutepunkter

Det første møtet med Norge for utenlandske besøkende skjer ved de store transportknutepunktene som flyplasser, jernbanestasjoner, havner og veioverganger ved riksgrensen. Her skal de reisende veiledes frem mot den endelige destinasjonen. Gode løsninger ved ankomst og overganger inkluderer både relevant og tilstrekkelig informasjon, sømløse overganger og reduserte ulemper knyttet til venting, usikkerhet eller overraskende utgifter. I dette kapitlet skisseres utfordringer og tiltak for bedre ankomst- og knutepunkter.

LUFTHAVNER SOM TRANSPORTKNUTEPUNKT

Oslo lufthavn (OSL) er det viktigste ankomst- og knutepunktet i Norge. Et av de aller viktigste tiltak for å bedre kvaliteten på de korte reisene til Norge med fly er å sikre smidige overgangsordninger ved flyplassen. Kortere tid mellom avganger som tar en videre i landet, god og relevant informasjon og enklere løsninger knyttet til for eksempel tollbehandling av varer er nødvendig. Et eksempel på praktiske forenklinger for den reisende er tiltak som muliggjør videreforsendelse av bagasje til sluttdestinasjonen. Turister som skal til Tromsø og videre med Hurtigruten må for eksempel i dag sjekke bagasjen ut og inn på OSL, deretter ut igjen i Tromsø før videre transport.

Det er store behov for utbedring av kapasitet ved flere av de regionale lufthavnene. Det er nødvendig med en betydelig mer langsiktig og offensiv tenkning knyttet til utvikling av infrastruktur og rammebetingelser for luftfarten i Norge. Samferdselsmyndighetene må sørge for investeringer som bidrar til fremtidig avkastning, uten at kostnadene ved disse investeringene påvirker dagens prisnivå. Det er avgjørende at kapasitet og tilbud opprettholdes og utvikles på et nivå som møter den generelle etterspørselen slik at vi kan utnytte dette potensialet.

På samme måte har funksjonalitet og informasjon ved store kollektivknutepunkter som Oslo S stor betydning for hvor effektiv og enkel reisen blir for de som bytter transportmidler.

INVESTERINGSBEHOV I LUFTFARTEN - EKSEMPEL VÆRNES

Et nøkkelknutepunkt som Trondheim lufthavn, Værnes eksemplifiserer ovennevnte utfordringer. Værnes har mål om 1 million utenlandske flypassasjerer innen 2014, og skal samtidig utvikles til Europas mest miljøvennlige lufthavn. Flyplassen har behov

Sørg for investeringer som gir fremtidig avkastning.

VISSTE DU AT

Det er registrert et forfall på vei- og jernbanenettet på henholdsvis 15 milliarder kroner og 5,4 milliarder kroner (Nasjonal transportplan 2010-2019).

for betydelige investeringer i årene som kommer. Avinor er brukerfinansiert gjennom luftfartsavgifter, men har ikke tilstrekkelig inntjening til å finansiere lønnsomme tiltak på Værnes.

Dette betyr avvisning av nye reisende og manglende utnyttelse av et potensial for vekst i både utenlandske og regionale flyvninger.

Værnes er en av fire flyplasser i Norge som i dag går med overskudd. Manglende tilrettelegging for trafikkvekst vil kunne undergrave denne «økonomiske motoren» i lufthavnnettverket. Dette vil redusere mulighetene for krysssubsidiering til øvrige regionale flyplasser, og dermed også utviklingsmulighetene for flere flyplasser i Norge. Manglende utbygging av Værnes vil først og fremst slå ut i dårligere kapasitet og tilrettelegging for passasjerene. Redusert kapasitet på flyplassen vil også presse prisnivået på flyreiser opp, og presse ut lavpristrafikk (ferie og fritid). Kapasiteten og punktligheten for gjennomgående trafikk vil også svekkes, noe som vil redusere reisemulighetene for turistene som ønsker å besøke for eksempel Helgelandskysten. Manglende fornyelse vil også kunne svekke servicestandarden, og spesielt vil bagasjebåndkapasiteten kunne påvirke ferie- og fritidsmarkedet.

En utvikling av dette viktige knutepunktet er derfor av stor betydning for reiselivsnæringen i Midt- og Nord-Norge. For å få til dette må det legges opp til en helt annen investeringspolitikk, som sikrer et langsiktig perspektiv og fremtidig verdiskaping.

SAMORDNING AV HAVN, VEI OG JERNBANE

De store fergehavnene som Oslo, Larvik og Kristiansand har hatt en betydelig økning i turistankomster de siste årene. De nye SuperSpeed-båtene til Color Line som kun tar 3–4 timer til kontinentet øker tilgangen til store turistmarkeder i Danmark og Nord-Tyskland med rundt 20 millioner innbyggere. Det er estimert at hotellnæringen på Sørlandet og Vestfold økte inntektene med 25 millioner kroner etter at det nye fergetilbudet til Color Line ble lansert (Color Line – Beredt for en ny tid, 2010).

Mulighetene for å ta en større del av det nordeuropeiske turistmarkedet både sommer og vinter er store. Ankomstforholdene, informasjonen og fremkommeligheten videre til vei, buss og jernbane er imidlertid svært lite tilfredsstillende. For å dra nytte av tilbudet er det helt nødvendig at transportmulighetene videre til destinasjonene forbedres.

Fergehavnene har for eksempel manglende samordning med den landbaserte kollektivtransporten som kan ta de reisende videre inn i landet. I Larvik må de reisende som ankommer uten bil ta taxi for å komme seg videre til tog og bussterminal. Praktiske problemer som mangel på parkeringsplasser for buss eller bil nær havnen skaper også unødige forsinkelser som skaper ubehag og svekker totalopplevelsen.

Mange havner har altfor dårlig tilgjengelighet til vei og jernbane.



Utenlandsfergene åpner Norge for de store markedene på kontinentet. Color Line er blant de viktigste turoperatørene i Norge, ikke minst i vintersesongen.

Foto: Color Line

Cruisetrafikken i Norge er sterkt økende, og de som velger cruise som ferieform har i dag andre preferanser enn for få år siden. Det legges større vekt på aktiviteter, og mange ønsker en kombinasjon av cruise og landbasert ferie. Det 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.

NHO mener det må etableres arenaer mellom cruisenæringen, landbaserte reiselivsbedrifter og offentlige aktører for å utvikle løsninger som utnytter dette potensialet.

VISSTE DU AT

Gjennom fergeselskapet bestilles årlig 370 000 gjestedøgn til ni vinterdestinasjoner på Østlandet (Color Line - Beredt for en ny tid).

TILTAK

FOR BEDRE ANKOMST- OG KNUTEPUNKTER

- Utarbeid en overordnet havneplan for cruise i Norge, inkludert definisjon av viktige snuhavner og utvikling av gode kaianlegg.
- Etabler arenaer for samhandling mellom cruise og landbasert turisme og tiltak som kan legge til rette for kombinasjonsreiser.
- Innfør gjennomgående forsendelse av bagasje, forenklet tollbehandling og sikkerhetskontroll ved lufthavnene for enklere reiser til endelig destinasjon.
- Utarbeid konkrete planer og iverksett utbygging av de viktigste havnene for reiselivet, som Oslo, Larvik og Kristiansand havn, med gode overgangsmuligheter til vei og bane.
- Øk statlig finansiering av kortbanelufthavnene som frigjør ressurser fra kryssubsidiering til investeringer i kapasitet og service på Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim lufthavn.
- Tilrettelegg for nødvendige kapasitets- og servicetiltak ved flyplassene Flesland, Værnes og Oslo lufthavn for å skape grunnlag for et bedre landsdekkende flytilbud.
- Utvid tilbringertjenester til Flesland, Sola og Værnes lufthavn.

DELMÅL 3

Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene



Den store utsiktsplattformen over Trollstigen tilbyr fantastisk utsikt over det verdenskjente veianlegget på Nasjonal turistveg Geiranger-Trollstigen.

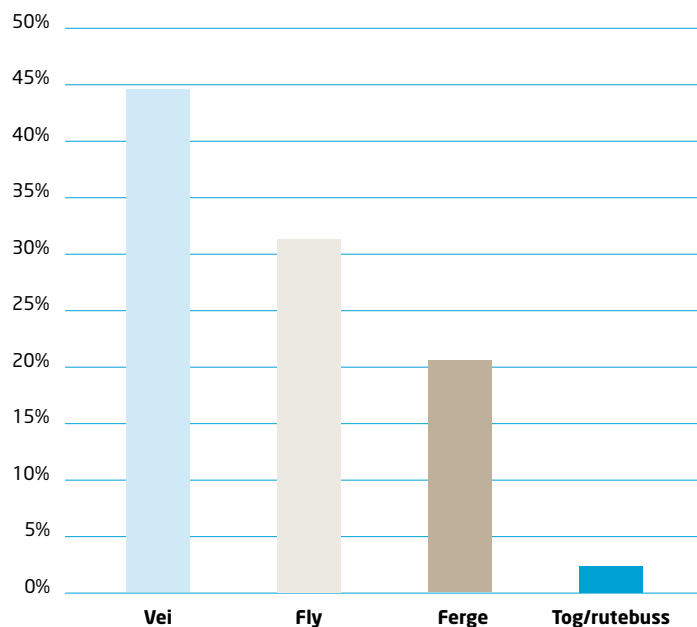
Foto: Per Kollstad / Statens vegvesen

Som grunnlag for NHOs anbefalinger om bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene ligger forutsetningen om en omfattende satsing på vedlikehold og investeringer i infrastruktur for veier, jernbane og øvrig kollektivtransport. Videre er en forbedring av luftfartens rammevilkår en viktig premis for å kunne opprettholde et godt regionalt flyrutetilbud i Norge gjennom hele året.

Ifølge TØI er bil og fly de viktigste transportmidlene for besøkende til Norge, jf. figur 1. Etterspørselen etter korte ferier stiller krav til bedre flyforbindelser. Sesongutvidelse er også et viktig tiltak for utvikling av lønnsomhet i reiselivsnæringen. I dette kapitlet skisseres utfordringer og tiltak for å bedre tilgjengeligheten til turistattraksjonen.

«For markedet er god tilgjengelighet til det aktuelle reisemålet avgjørende for å velge det.»

Sten E Magnus,
Umoe Restaurant Group,
NHOs Reiselivsråd,
februar 2010



NHOs hovedprioritering på samferdselsområdet:

- Økt prioritering av drift og vedlikeholdet av hele samferdselsnettet.
- Økt investering i E18, E6, E39, E16, Rv7/52, E136 mellom Ålesund og Dombås, E134 over Haukeli og Rv3 gjennom Østerdalen.
- Forsering av jernbaneutbygging på det sentrale Østlandet.
- Økt tilgjengelighet og forbedret vei- og banetilknytning til havner samt farleder.

Kilde: SamferdselsLøftet, 2007, NHO

Figur 1

Transportmiddel ved utreise.

Kilde: Gjesteundersøkelsen 2009, TØI

Det viktigste er god fremkommelighet på stamnettet.

KVALITET OG FREMKOMMELIGHET PÅ VEI

Fremkommeligheten på deler av det norske veinettet er svært dårlig. Lav kvalitet og dårlig kapasitet fører til lange køer og farlige trafikksituasjoner. I det lange løp er utbedring av stamveinettet med økt fremkommelighet det viktigste samferdsels-tiltaket for å redusere ulempene for de som ferierer i Norge. Vedlikeholdet av infrastruktur har vært forsømt over mange år av flere regjeringer. I det korte løp er det derfor behov for en kraftig styrking av drift og vedlikehold.

Riksveiene skal frakte de ferierende raskt frem til destinasjonene. Et godt veinett, herunder turistveier, skal øke opplevelsen på reisen i områder der natur og kulturminner langs veien er en viktig del. Se nærmere om NHOs hovedprioriteringer på samferdselsområdet på forrige side.

DÅRLIG VEISTANDARD GIR LANG REISETID - EKSEMPEL FRA TELEMARK OG VESTFOLD

Den økte ferjetrafikken til Larvik og Kristiansand er viktig for reiselivsnæringen i Vestfold og Telemark, og gir markedsmessige muligheter i forhold til Danmark og Nord-Tyskland. Utfordringen er tidsaspektet, både når turistene kommer i land og når de skal komme seg fra havnen til Telemark. Dårlig standard på tilknytningsveiene til havnene gjør at reisetiden blir lang. Dette forringer mulighetene i regionen.

Fremkommeligheten på veinettet i Telemark er svært dårlig og veistandarden er lav. Det totale vedlikeholdsetterslepet i fylket er beregnet til 2,3 milliarder kroner. Det er blant annet behov for bedre fremkommelighet til turistdestinasjonene i Øvre Telemark og Hovden.

ØKT JERNBANESATSING FOR TURISTENE

Dårlig infrastrukturstandard på jernbanen er til hinder for at tog tar en økt andel av ferietrafikken og bidrar til en mer bærekraftig utvikling. Det er et stort potensial for at jernbanen kan frakte turister til og fra større destinasjoner dersom kvaliteten og infrastrukturstandarden blir bedre.



VISSTE DU AT

Kristiansand er landets tredje største passasjerhavn med ca. 1,2 millioner bevegelser (på og av) i året.

Togstopp på Finse stasjon.
Foto: Scanpix

Investering i infrastruktur vil løfte reiseopplevelsen.

En satsing på jernbane er nødvendig for å legge til rette for flere togavganger og vil ha stor betydning for fremkommeligheten til reiselivsdestinasjoner på Østlandet som for eksempel Geilo, Lillehammer, Østfoldbyene (Moss, Sarpsborg og Fredrikstad) og Vestfoldbyene (Tønsberg, Sandefjord, Larvik og Grenland).

Investering i infrastruktur vil bidra til å løfte reiseopplevelsen. Men dette må følge av en bevisst satsing på kvalitet i alle ledd, inkludert utbedring eller oppføring av ankomststasjoner ved veioverganger og havner, cruise-kaianlegg og rasteplasser langs veiene.

ØKT TILRETTELEGGING FOR SYKLENDE TURISTER

Utvikling av et høykvalitets sykkelveinett vil imøtekomme sykkel-turismetrenden og bidra til å markedsføre Norge som et bærekraftig reisemål i dette segmentet. Det er avgjørende at nye investeringer ikke går på bekostning av kvalitet i løsningene, og at de følges av en betydelig økning i drift- og vedlikeholdsbudsjetter.



+ GOD PRAKSIS

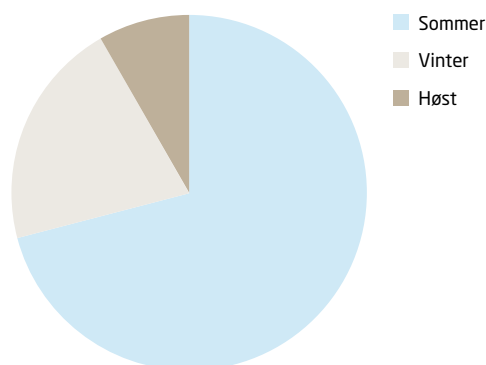
North Sea Cycle Route er et godt eksempel på profilert markedsføring og tilrettelegging for sykkel-turisme.

Foto: Samfoto

SESONGUTVIDELSE

Det er økende etterspørsel etter reiser utenom sommerhalvåret. Både skuldersesong før og etter sommeren og ren vinterturisme etterspørres for reisemål som tidligere bare hadde turistaktivitet i sommersesongen.

OVERNATTINGER ETTER SESONG 2008



Figur 2
Overnattinger etter sesong.
Kilde: Gjesteundersøkelsen 2008, TØI

Vinterstengte veier hindrer for sesongutvidelse.

Problemet er at mange av disse reisemålene ikke kan nås i vinterhalvåret. For flere av de etablerte destinasjonene er det en utfordring at de kun er tilgjengelige i noen korte sommermåned. Bedre tilgjengelighet ved å utvide åpningstiden på veistreknings og bedre buss- og fergetilbud vil ha stor betydning for reiselivsnæringen. For mange mindre destinasjoner er en sesongutvidelse kritisk for å opprettholde lønnsomhet i næringen og å utvikle økonomisk bærekraftige lokalsamfunn.

Et eksempel på dette er Geiranger. Dette er et av Norges viktigste reiselivsfyrtårn med rundet 600 000 besøkende årlig. De fleste ankommer i sommerhalvåret. Union Hotel Geiranger har nylig foretatt store investeringer (80 millioner kroner) for å gjøre produktet enda mer konkurransedyktig. Hotellet er eneste helårsbedrift i en bygd med 210 innbyggere og sysselsetter 90 personer i vinterhalvåret og 130 personer i sommersesongen. På grunn av ras eller rasfare taper hotellet flere millioner hvert år, som følge av at veien fra Eidsdal til Geiranger fortsatt ikke er rassikret.

Lofoten er et annet eksempel på en attraktiv destinasjon som har naturgitte fordeler, men samtidig avstandsulempes og et transportsystem som er uforutsigbart i vinterhalvåret. Destinasjon Lofoten og Lofotenrådet har utarbeidet en «Masterplan» for Lofoten som reisemål mot 2015. Sesongen er i all hovedsak fra mai til september. Samtidig er næringen helt avhengig av skuldersesongutvidelse og vinterturisme for å skape et bærekraftig og robust tilbud som igjen kan bidra til vekst og utvikling. Beregninger viser at turister til Lofoten stort sett ankommer med Hurtigruten, andre passasjerferger eller hurtigbåter.

Fly tar en liten andel av turisttrafikken direkte til og fra Lofoten. En utvikling med bedre flytilbud direkte til Lofoten vil bidra til å øke turistbesøkene og utvide sesongen for reiselivsnæringen.

VISSTE DU AT

70 prosent av feriegjestedøgnene er på sommeren (mai-september), mens resten fordeler seg på vinter (januar-april) og høst (TØIs Gjesteundersøkelse for 2008). Det er flere overnattinger på vinteren enn på høsten.

Samtidig er mye av turisttrafikken til Lofoten nå kanalisert via blant annet Evenes lufthavn langs Lofastforbindelsen (E10). Lofast har således bidratt til at tilgjengeligheten til Lofoten har blitt betydelig forbedret. Den planlagte byggingen av Hålogalandsbrua i kombinasjon med at Narvik lufthavn legges ned, vil bidra til en ytterligere forsterking av Evenes som storflyplass for nordre Nordland og Sør-Troms, Lofoten inkludert.

Videre er det viktig å sikre forutsigbarhet i fergerutene og at disse korresponderer med fly til lufthavnene i regionen, herunder særskilt Bodø lufthavn. For å tilbringe en kort ferie i Lofoten er man også stort sett avhengig av et godt fergetilbud. Reisen med båt er en opplevelse i seg selv, men tar lang tid.

TILGJENGELIGHET TIL VIKTIGE VINTERDESTINASJONER

For å kunne videreutvikle vinterdestinasjoner på Østlandet er det helt avgjørende at veinettet vedlikeholdes og utvikles og at togtilbudet samtidig forbedres til de destinasjoner som ligger langs banen, slik som Geilo, Hafjell og Kvitfjell.

Trysil er et annet eksempel. Stedet har hatt en økning i gjestedøgn vinterstid i flere år. Vintersesongen 2006/2007 var det 600 000 overnattinger, en økning på cirka 4 prosent fra sesongen før (Trysil kommune). utfordringer knyttet til transport til og fra Trysil er likevell mange:

- Lang reisetid fra Oslo
- Langt til flyplass og togstasjoner
- Dårlig busstilbud
- Kritisk mangel på kapasitet i det lokale veisystemet ved storinnrykk

BEDRE RAMMEVILKÅR FOR LUFTFARTEN

I takt med trenden om flere og kortere reiser er fly et stadig viktigere reisemiddel i feriesegmentet. Størstedelen av veksten i utenlandske ankomster til Norge var med fly (Regjeringens reiselivsstrategi og TØIs gjesteundersøkelse 2009). Samtidig er det et stort potensial for å øke andelen ankomster til flere destinasjoner i Norge.

For å øke tilgjengeligheten til reiselivsdestinasjonene i Norge er det avgjørende at flyselskapene kan ha et godt rutetilbud, med koordinerte forbindelser og høy frekvens. Ferie- og fritidsreisende er mer sensitive for pris enn forretningsreisende. Dette gjør at behovet for utvikling av bedre og rimeligere tilbud er stort.

Dagens rammebetingelser for luftfarten gjør det vanskelig å utvikle et godt rutetilbud som sikrer rimelig og rask tilgjengelighet til viktige reiselivsmål i Norge. Spesielt Nord-Norge og Nord-Vestlandet har mangelfullt flytilbud, ikke bare fra utlandet, men også fra OSL og fra de større byene.

VISSTE DU AT

I vintersesongen 2008 var det 1,2 millioner utenlandske overnattinger, som var en økning på 9 prosent fra 2007. Av disse var nesten 70 prosent feriereiser. Litt over halvparten av vinterferieturistene kom til Norge på skiferie.

Nord-Norge og Nord-Vestlandet har mangelfullt flytilbud.

Bedre tilgjengelighet til turistattraksjonene

Det er ønskelig med langt flere direkte flyforbindelser, men for mange destinasjoner er det ikke realistisk eller samlet sett riktig. I et bærekraftsperspektiv er det viktig å satse på et rutetilbud som optimaliseres ut fra dagens flyplasstruktur. Behov for flest mulig direkte ruter må balanseres mot etterspørsel og mot behovet for å opprettholde funksjonelle nav i flystrukturen, med økonomisk lønnsomme regionale flyplasser.

Det viktigste tiltaket for å kunne gi bedre tilgjengelighet for turistene som velger fly som en del av reisen, er en generell forbedring av luftfartens rammevilkår gjennom lavere luftfartsavgifter og redusert utbytte fra Avinor. I tillegg er det behov for bedre samordning mellom flyselskaper, turoperatører og andre transportselskaper. Det bør vurderes om myndighetene kan kjøpe luftfartstjenester til utpekte destinasjoner, som en del av tilretteleggingen for økt turisme og vekst i næringen.



Fly ved gate på Gardermoen.
Foto: iStockphoto

TILTAK

FOR BEDRE TILGJENGELIGHET TIL TURISTATTRAKSJONENE:

- Vurder offentlig delfinansiering av transporttilbud til strategisk viktige reiselivsdestinasjoner gjennom etablerte statlige og kommunale kjøpsordninger av luftfarts-, kollektiv- og fergetjenester.
- Oppgrader ankomststasjoner, knutepunkter og rasteplasser langs veinettet.
- Utvid åpningstider på sesongbetonte veier og gjennomfør flere rassikringstiltak til reiselivsdestinasjonene.
- Forser utbygging av sykkelveinett i regioner der sykkelturisme har potensial for vekst.
- Fjern «grønne tunneler» og forbedre utsikten til kulturlandskapet langs jernbane og vei der turiststrømmene går.
- Skap et bedre flytilbud gjennom bedre rammebetingelser for luftfarten, som lavere luftfartsavgifter og mindre utbytte fra Avinor.

HOVEDMÅL

BEDRE INTEGRERING AV REISELIV I SAMFERDSESPOLITIKKEN

TILTAK

1. Integrer reiseliv i større grad i planfasen til Nasjonal transportplan, gjennom økt samordning mellom Samferdselsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.
2. Øk samordning og integrering av reiseliv og samferdsel i fylkeskommunenes planstrategier.
3. Etabler «Utviklingssenter for reiselivet», hvor representanter fra Innovasjon Norge og reiselivsnæringen deltar.
4. Inkluder Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og transportetatene i arbeidet med utviklingssenteret.
5. Utvid kunnskapsgrunnlaget gjennom kartlegging av turiststrømmer og analyse av de feriereisendes behov og preferanser for transport.
6. Etabler regionale og lokale arbeidsprosesser som involverer reiselivsnæringen tidlig i planlegging og gjennomføring av samferdselstiltak.
7. Ta i bruk samarbeidsløsninger mellom offentlig og privat sektor for å forsere gjennomføring av lokale infrastrukturtiltak med betydning for destinasjonsutviklingen.

DELMÅL 1

BEDRE INFORMASJON

TILTAK

1. Etabler velkomstinformasjon og besøkssenter med dynamiske skilt og informasjonstavler ved viktige flyplasser, havner, togstasjoner og grenseoverganger.
2. Utvikle en digital nasjonal reiseplanlegger for alle transport midler, med informasjon og system for billettbestilling.
3. Innfør krav om at alle rutetider legges ut 6 til 12 måneder i forkant av en ny sesong.
4. Utvikle et nasjonalt program for enhetlig og god skilting til reiselivsdestinasjonene.
5. Utvikle enhetlige gateskilt- og informasjonsprogram for byene som viser vei og alternative kollektivtransportmuligheter til turistattraksjonene.
6. Innfør felles reisepass for byer og reiselivsdestinasjoner for eksempel etter modell fra Oslo.
7. Etabler samarbeidsarenaer mellom reiselivsbedriftene og fly- og kollektivtransportselskapene for god koordinering av transport til og fra destinasjonene.
8. Forbedre dagens turistløsninger for betaling av bompenger, herunder bedre informasjon om ordningen.

DELMÅL 2

BEDRE ANKOMST- OG KNOTEPUNKTER

TILTAK

1. Utarbeid en overordnet havneplan for cruise i Norge, inkludert definisjon av viktige snuhavner og utvikling av gode kaianlegg.
2. Etabler arenaer for samhandling mellom cruise og landbasert turisme og tiltak som kan legge til rette for kombinasjonsreiser.
3. Innfør gjennomgående forsendelse av bagasje, forenklet toll behandling og sikkerhetskontroll ved lufthavnene for enklere reiser til endelig destinasjon.
4. Utarbeid konkrete planer og iverksett utbygging av de viktigste havnene for reiselivet, som Oslo, Larvik og Kristiansand havn, med gode overgangsmuligheter til vei og bane.
5. Øk statlig finansiering av kortbanelufthavnene som frigjør ressurser fra kryssubsidiering til investeringer i kapasitet og service på Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim lufthavn.
6. Tilrettelegg for nødvendige kapasitets- og servicetiltak ved flyplassene Flesland, Værnes og Oslo lufthavn for å skape grunnlag for et bedre landsdekkende flytilbud.
7. Utvid tilbringertjenester til Flesland, Sola og Værnes lufthavn.

DELMÅL 3

BEDRE TILGJENGELIGHET TIL TURISTATTRAKSJONENE

TILTAK

1. Vurder offentlig delfinansiering av transporttilbud til strategisk viktige reiselivsdestinasjoner gjennom etablerte statlige og kommunale kjøpsordninger av luftfarts-, kollektiv- og fergetjenester.
2. Oppgrader ankomststasjoner, knutepunkter og rasteplasser langs veinettet.
3. Utvid åpningstider på sesongbetonte veier og gjennomfør flere rassikringstiltak til reiselivsdestinasjonene.
4. Forser utbygging av sykkelveinett i regioner der sykkel-turisme har potensial for vekst.
5. Fjern «grønne tunneler» og forbedre utsikten til kulturlandskapet langs jernbane og vei der turistrømmene går.
6. Skap et bedre flytilbud gjennom bedre rammebetingelser for luftfarten, som lavere luftfartsavgifter og mindre utbytte fra Avinor.

REFERANSELISTE

- Color Line beredt for en ny tid, internt notat 11. januar 2010
- Eivind Farstad og Arne Rideng (2009) «Gjesteundersøkelsen 2009. Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge», TØI rapport 1045/2009, TØI, Oslo
- Arne Rideng og Berit Grue (2008a) «Gjesteundersøkelsen 2008. Utenlandske ferie- og forretningsreiser i Norge», TØI rapport 995/2008, TØI, Oslo
- Eivind Farstad og Arne Rideng (2008b) «Utenlandske turistenes forbruk i Norge i 2007», TØI rapport 941/2008, TØI, Oslo.
- Destinasjon Lofoten, Lofoten som reisemål mot 2015
- Statens vegvesen, Håndbok i konsekvensanalyser (Håndbok 140)
- Innovasjon Norge (2009) «Nøkkeltall 2008»
- Innovasjon Norge (2010) «Nøkkeltall 2009»
- Innovasjon Norge (2007), Innovativ fjellturisme: ny planmodell for utvikling av fjellturisme
- Nærings- og handelsdepartementet, «Verdifulle opplevelser», Regjeringens reiselivsstrategi (2007)
- Nærings- og handelsdepartementet m fl., Utvikling av helårs arbeidsplasser i reiselivsnæringen. Rapport fra arbeidsgruppe, 22. desember 2009
- SamferdselsLøftet 2007, NHO
- Statens vegvesen/ Mimir, Reiselivsnæringens transportbehov i region sør, 2009
- Statistisk sentralbyrå (2009), Satellittregnskapet for turisme, 2005-2008, SSB, Oslo
- Statistisk sentralbyrå, Overnattingsstatistikk
- St.meld. nr 16, Nasjonal transportplan 2010–2019 og informasjon om arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 <http://www.ntp.dep.no/>
- «Et kunnskapsbasert reiseliv», Handelshøyskolen BI og MENON Business Economics, på oppdrag av NHOs Reiselivsråd (2010)
- Raskere og smartere samferdselsutbygging – innspill til modeller for finansiering og gjennomføring av samferdselsprosjekter (NHO, 2010)

Asplan Viak har bistått i utarbeidelsen av politikkdokumentet.

