

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
	Kommunestyret	17.12.2024

Saksbehandler: Harald Einar Erichsen
Hjemmel:

Høringsuttalelse – Forslag til lov om besøksbidrag

Saksopplysninger

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) og Justis og beredskapsdepartementet (JD) har sendt forslag til lov om besøksbidrag på høring 19. november 2024. De foreslår å gi kommunene mulighet til å kreve inn besøksbidrag på opptil 5 prosent for overnattinger. Formålet er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder. Høringsfristen er 3. januar.

Visit Helgeland er regionens destinasjonsselskap og har 18 eierkommuner på Helgeland, deriblant Rødøy kommune. Visit Helgeland og har utarbeidet et høringssvar som Rødøy kommune inviteres til å slutte seg til.

Bærekraft, samarbeid og kompetanse er premissene i selskapsstrategien til Visit Helgeland.

Ambisjonen er regenerativt reisemål. Det vil si et reisemål som skaper merverdi i de tre bærekraftdimensjonene – den sosiale, den økonomiske, og for klima og miljø.

Visit Helgeland mener et besøksbidrag vil kunne bidra til å utbedre eller skjerme press-punktene i regionen som er identifisert gjennom et treårig bærekraftprosjekt i regi av Visit Helgeland, og til å gjennomføre tiltak som kan bedre samferdselstilbudet og styrke bærekraftarbeidet generelt på Helgeland. Det vil være kommunene som i størst grad må bidra til å iverksette avbøtende tiltak for press-punktene.

Høringssvaret fra Visit Helgeland ble styrebehandlet 5.desember 2024 og deretter sendt ut til kommunene.

Fakta:

I Hurdalsplattformen står det at regjeringen vil «Sikre lokal verdiskaping og tilrettelegging

ved å gi kommuner mulighet til å innføre besøksbidrag. Det skal raskt settes i gang ett eller flere pilotprosjekter, for eksempel i Lofoten, basert på lokalt initiativ». Ved behandling av 2023-budsjettet fattet Stortinget følgende anmodningsvedtak (nr. 83): «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en kommunal/statlig turistskatt senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2024», jf. Meld. St. 1 (2022–2023) Nasjonalbudsjettet 2023, Innst. 2 S (2022–2023). Av regjeringens forslag til statsbudsjett for 2024, jf. Prop. 1 LS (2023–2024) Skatter og avgifter 2024, fremgår det at det er behov for mer tid til å utrede oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 83, blant annet for at det skal kunne ses i sammenheng med de øvrige prosessene som berører samme spørsmål.

Regjeringen fremmet derfor ingen konkrete forslag til en lokal eller statlig turistskatt i 2024-budsjettet. På denne bakgrunn har regjeringen utredet handlingsrommet for å innføre ulike former for besøksbidrag innenfor dagens regelverk og vurdert hvilke former for besøksbidrag som kan være aktuelle å innføre i Norge.

I del 1 av høringsnotatet foreslår Nærings- og fiskeridepartementet en lovhjemmel som gir kommunene adgang til å kreve inn besøksbidrag i form av en overnattingsavgift.

I del 2 av høringsnotatet foreslår Justis- og beredskapsdepartementet en lovhjemmel som gir Kongen mulighet til å innføre et besøksbidrag i Longyearbyen. Det vil på et senere tidspunkt måtte utarbeides en forskrift som mer utførlig regulerer innretningen på besøksbidraget. Forskriften vil bli sendt på alminnelig høring.

Denne delen av høringen har høringssvaret ikke tatt stilling til.

Om lovforslaget

Oppsummert foreslår NFD en lovhjemmel som gir kommunene adgang til å kreve inn besøksbidrag i form av en overnattingsavgift.

De skriver at dette er første fase av regjeringens besøksbidragsprosjekt. I denne fasen hører departementet et lovforslag som gir kommunene mulighet til å kreve inn avgift fra overnattingstjenester.

I tillegg ønsker departementet i høringen å synliggjøre mulighetsrommet kommunene i dag har til å kreve inn inntekter fra parkering og fra besøkende cruiseskip. I fase to vil departementet utrede et besøksbidrag fra cruisevirksomhet, med mål om å innføre dette. Løsningen som departementet foreslår, innebærer at inntektene fra avgiften i sin helhet går til den respektive kommune og må benyttes til reiselivsrelaterte fellesgoder.

Overnattingsavgiften defineres som en avgift som pålegges den som tilbyr overnatting mot betaling. Formålet med å gi kommunene handlingsrom til å innføre en kommunal overnattingsavgift, er å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig å innføre for kommunene.

Departementet foreslår at det settes et øvre tak for avgiften på fem prosent av overnattingsprisen ekskl. merverdiavgift, men det er anledning til å sette et lavere nivå.

Del 1 Overnattingsavgift

Kapittel 1 – Bakgrunn og hovedinnhold

gir en overordnet beskrivelse av forslaget om besøksbidrag, med formål om å øke kommunenes handlingsrom til å hente inn inntekter fra besøkende for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder. Det legges vekt på at reiselivet skal utvikles innenfor bærekraftige rammer, med fokus på lavere klima- og miljøavtrykk og respekt for naturens og lokalsamfunnets tålegrenser. Mange lokalsamfunn opplever utfordringer med mange tilreisende i høysesongen, som slitasje på naturen og press på infrastruktur.

Markedet for overnattingstjenester i Norge er stort, med over 4 000 overnattingsbedrifter i 2024, hovedsakelig i byene. Ifølge SSBs overnattingsstatistikk utgjorde hotellovernattinger 66 % av alle overnattinger i 2023, med totalt 38,6 millioner overnattinger. Privat utleie, spesielt via plattformer som Airbnb, har også økt betydelig.

Internasjonalt har flertallet av EU-landene innført en form for turistrelatert skatt eller avgift, ofte differensiert etter overnattingstype og med rabatter eller fritak. Disse avgiftene brukes ofte til å finansiere restaurering av kulturarv, utvikling av turismeinfrastruktur og naturvern, med marginale negative effekter på etterspørselen.

Departementet har vurdert ulike pilotmodeller for besøksbidrag og mottatt innspill fra flere kommuner. Det er identifisert et handlingsrom for kommunene til å hente inn økte inntekter fra besøkende innenfor dagens regelverk, for eksempel gjennom parkeringsavgifter og havnevederlag.

Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig for kommunene. Selv om kommunale ordninger kan gi ulik forvaltningspraksis og konkurransevidringer, gir de også kommunene handlingsrom til å møte lokale reiselivsbehov.

Kapittel 2 – Gjeldende rett – begrensninger og muligheter

utforsker de eksisterende rettslige rammene og mulighetene for å innføre besøksbidrag innenfor dagens regelverk. Det vurderes at enkelte kommuner kan ha utnyttet handlingsrom for å hente inn ytterligere inntekter fra besøkende, spesielt gjennom vilkårsparkering og høyere havnevederlag.

Vegtrafikkloven og parkeringsforskriften gir kommunene mulighet til å øke parkeringsavgifter og øremerke inntektene til spesifikke formål som reiselivsrelaterte fellesgoder. Friluftsløven § 14 gir begrenset adgang til å kreve avgift for tilgang til opparbeidede friluftsområder, men avgiften må stå i forhold til tiltakene som er gjort for friluftsfolket.

Havne- og farvannsloven gir kommunene mulighet til å innføre farvannsavgift for å dekke kostnader ved offentlige myndighetsoppgaver, men avgiften skal ikke overskride selvkost.

Allemannsretten og EØS-avtalen setter også rammer for hvordan et regelverk for besøksbidrag kan utformes, med vekt på at det ikke skal være diskriminerende eller konkurransevidende.

Kapittel 3 – Formålet med kommunal overnattingsavgift

beskriver formålet med å gi kommunene handlingsrom til å innføre en kommunal overnattingsavgift, som er å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder – i lovforslaget definert som: natur og kulturmiljøer, infrastruktur, bygninger, med mer og tjenester der bruk av eller behov for disse i vesentlig grad øker med antall besøkende til kommunen.

Reiselivsnæringen i Norge er avhengig av natur- og kulturattraksjoner, og økt reiseaktivitet kan føre til behov for mer midler til infrastruktur og vedlikehold. Fellesgoder som naturområder og kulturelle attraksjoner kan overbelastes, noe som krever finansiering for å opprettholde deres verdi.

Det er ulike måter å finansiere fellesgoder på, inkludert frivillighet, offentlig finansiering, brukerbetaling og påslagsordninger. Departementet vurderer at en moderat overnattingsavgift kan bidra til å finansiere nødvendige tiltak uten å ha store negative effekter på etterspørselen. Inntektene fra avgiften skal brukes til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, og det er opp til kommunene å bestemme hvordan midlene skal brukes innenfor de overordnede rammene.

Kapittel 4 – Kommunal ordning

beskriver den kommunale ordningen for overnattingsavgift, som foreslås å være frivillig for kommunene.

Avgiften skal gjelde for hele kommunen, og det oppfordres til samarbeid mellom kommuner for å fordele midler til reiselivsrelaterte fellesgoder.

Det vurderes to modeller for samarbeid: frivillig samarbeid eller pålagt samarbeid med en fordelingsnøkkel. Frivillig samarbeid gir kommunene fleksibilitet til å finne lokale løsninger, mens pålagt samarbeid kan sikre en mer rettferdig fordeling av midler.

Departementet foreslår at inntektene fra overnattingsavgiften skal gå til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, og at kommunene skal ha mulighet til å samarbeide om bruken av midlene. Det legges vekt på at ordningen skal være enkel å administrere og ikke påføre unødvendige byrder for overnattingsstedene og kommunene.

Kapittel 5 – Lovregulering av besøksbidrag for overnatting

drøfter og foreslår en lovregulering av besøksbidrag, utformet som en overnattingsavgift for overnattingsbransjen. Loven skal gi kommuner adgang til å ilegge overnattingsavgift for omsetning av overnattingstjenester i kommunen, med formål om å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

Overnattingsavgiften defineres som en avgift til kommunen som pålegges den som tilbyr overnatting mot betaling. Avgiften gjelder utleie av rom, leilighet, hytte, hus, grunn mv. på hoteller, hotellskip, fritidsbåter i gjestehavn, campingplasser, bobilparker, vandrerhjem og

annen overnattingsvirksomhet, herunder privat utleie utenom næring.

Det foreslås at avgiften skal beregnes som et prosentvist påslag på overnattingsprisen, med en maksimal sats på fem prosent.

Kommunene får rett, men ikke plikt, til å innføre avgiften, og det legges opp til at avgiften skal gjelde for hele kommunen.

Det foreslås også at tredjepart, som formidlingsselskaper, kan pålegges ansvaret for å beregne, innkreve og betale avgiften til kommunen. Videre foreslås det at opplysninger fra Skatteetaten om utleierytelse utenom næring kan deles med kommunene for å effektivisere innkrevingen av avgiften.

Kapittelet inneholder også bestemmelser om opplysningsplikt, tvangsmulkt, klage og betalingsutsettelse, samt forsinkelsesrenter ved forsinket betaling.

Kapittel 6 – Økonomiske og administrative konsekvenser

beskriver de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget om å innføre en kommunal overnattingsavgift. Kommunen er innkrevingsmyndighet.

Direkte berørte parter inkluderer kommunene, overnattingsgjestene, aktørene i overnattingsbransjen, plattformsselskapene som formidler overnattingstjenester, og skattemyndighetene.

Inntekspotensialet for kommunene er betydelig, med estimater som viser at en avgift på tre prosent kan gi om lag 900 millioner kroner i årlige inntekter. For overnattingsbransjen vil avgiften kunne påvirke etterspørselen og lønnsomheten, men det legges vekt på at avgiften skal være moderat for å minimere negative effekter.

Administrative kostnader for næringslivet vil bestå av etableringskostnader og løpende kostnader knyttet til beregning, bokføring, rapportering og betaling av avgiften.

For plattformsselskapene vil det medføre økt ressursbruk å håndtere innkrevingen av avgiften.

Skatteetaten vil også få økte kostnader knyttet til deling av opplysninger med kommunene.

Samlet sett vurderes det at innføringen av overnattingsavgiften vil gi kommunene et nytt verktøy for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, samtidig som det legges opp til at ordningen skal være administrativt håndterbar for de berørte partene.

Del 2 Besøksbidrag i Longyearbyen

I del 2 av høringsnotatet foreslår Justis- og beredskapsdepartementet en lovhjemmel som gir Kongen mulighet til å innføre et besøksbidrag i Longyearbyen.

Del 3 Forslag til lov om besøksbidrag

Dette er selve lovforslaget.

Sammendrag konklusjonene i høringssvaret:

Visit Helgeland støtter forslaget om å innføre et besøksbidrag som bidrar til å unytte mulighetene og potensialet reiselivet på Helgeland har, og samtidig kan bidra til å løse de utfordringene som ligger i reiselivsnæringen. Det vil være i kommunenes, innbyggernes og reiselivsnæringens interesse.

Lovforslaget svarer ikke helt ut disse forventningene, og Visit Helgeland ber derfor primært et ønske om at forslaget trekkes, og returneres for videre utredning.

Det foreslås endringer i forhold til forslaget som omhandler tre temaer:

- Hvordan hente besøksbidrag inn. Et besøksbidrag bør hentes inn fra flere grupper reisende, fra flere av de reisende, og bør innhentes så det ikke belaster bare overnattingsbedriftene.
- Hvordan dele midlene ut. Midlene bør deles ut for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder i tråd med lokale og regionale behov.
- Frivillighet. At ordningen bør gjøres lik nasjonalt for å unngå konkurransevridning og økte administrative kostnader.

Konklusjon og anbefaling

Kommunedirektøren legger til grunn at høringssvar utarbeidet av Visit Helgeland også kan gjøres gjeldende som Rødøy kommunes svar på høringen.

Kommunedirektørens innstilling

Rødøy kommune tilslutter seg høringssvaret fra Visit Helgeland.

Rødøy kommune, 06.12.2024

Harald Einar Erichsen
Kommunedirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke håndskrevet signatur.

Vedlegg:

- 1 Besøksbidrag høringsuttalelse Visit Helgeland
- 2 Visit Helgelands forslag til høringsuttalelse om lov om besøksbidrag

Bærekraftsmål

8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	<i>Å skape økonomisk vekst og nye arbeidsplasser gjennom anstendig arbeid er en forutsetning for bærekraftig utvikling. Anstendig arbeid er i FNs bærekraftsmål beskrevet som: arbeid som er produktivt, arbeid som gir en rettferdig inntekt, sikkerhet på arbeidsplassen og sosial beskyttelse til familier.</i>
9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	<i>Infrastruktur er den underliggende strukturen som må være på plass for at et samfunn skal fungere. Infrastruktur er en forutsetning for økning i vekst og produktivitet, og for forbedringer i utdannings- og helsetilbud. Teknologi og innovasjon anses som drivere til å løse miljømessige utfordringer.</i>
11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN 	<i>Urbanisering kan bringe med seg innovasjon og større effektivitet som igjen skaper økonomisk vekst i et land. Samtidig fører den raske urbaniseringen til at mange kjemper om de samme ressursene. Vanlige utfordringer i byer: for mye trafikk og luftforurensning, for lite penger til offentlige tjenester og mangel på gode boliger.</i>
12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON 	<i>Bærekraftig produksjon innebærer å minske ressursbruk, miljøødeleggelse og klimagassutslipp når en lager en vare. I dag forbruker vi mer enn hva som er miljømessig bærekraftig. For å sikre gode levekår for nåværende og fremtidige generasjoner må også hver enkelt forbruker endre livsstil.</i>

HØRINGSUTTALELSE

FORSLAG TIL KOMMUNENE OG DE INTERKOMMUNALE POLITISKE RÅDENE PÅ HELGELAND

FORSLAG TIL LOV OM BESØKSBIDRAG

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) og Justis og beredskapsdepartementet (JD) har sendt forslag til lov om besøksbidrag på høring. Vi har følgende innspill til forslaget, da om ordningen for fastlandet:

Vi støtter forslaget om å innføre et besøksbidrag som bidrar til å unytte mulighetene og potensialet reiselivet på Helgeland har, og samtidig kan bidra til å løse de utfordringene som ligger i reiselivsnæringen. Det vil være i kommunenes, innbyggernes og reiselivsnæringens interesse.

Lovforslaget svarer ikke helt ut disse forventningene, og vi ber derfor primært om at forslaget trekkes, og returneres for videre utredning.

Vi foreslår endringer i forhold til forslaget som omhandler tre temaer:

- **Hvordan hente besøksbidrag inn.** At et besøksbidrag bør hentes inn fra flere grupper reisende, fra flere av de reisende, og så det ikke belaster bare overnattingsbedriftene.
- **Hvordan dele midlene ut.** Midlene bør deles ut for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder i tråd med lokale og regionale behov.
- **Frivillighet.** At ordningen bør gjøres lik nasjonalt for å unngå konkurransevridning og økte administrative kostnader.

Begrunnelser

Vi begrunner forslag til endringer som følger:

Løsningen som departementet foreslår, innebærer at inntektene fra avgiften i sin helhet går til den respektive kommune og må benyttes til reiselivsrelaterte fellesgoder.

Vi anser at reiselivsrelaterte fellesgoder er for vagt definert i lovforslaget. Dette bør klargjøres for en mer tydelig og hensiktsmessig øremerking. Samtidig må kommunene få handlingsrom til å disponere pengene treffsikkert lokalt.

Departementet foreslår at det settes et øvre tak for avgiften på fem prosent av overnattingsprisen ekskl. merverdiavgift, men det er anledning til å sette et lavere nivå.

Vi foreslår at det utredes et bredere sett med mulige kilder til besøksbidrag, så ikke overnattingsbransjen blir den eneste som får belastningen med å kreve bidraget inn.

Den største kundegruppen er norske reisende, og mange av dem er på yrkesreise. Det innebærer at det er en stor andel innbyggere og næringsdrivende i regionen som er dem som betaler den foreslåtte avgiften. Dette kan ikke være i tråd med hensikten, så grunnlaget bør vurderes på nytt.

Videre foreslår vi at man tar stilling til eventuell cruiseavgift samtidig.

Det vil kunne gi større proveny samlet, uten at hele belastningen ved å kreve inn bidraget vil falle på overnattingsbedriftene.

Departementet har vurdert ulike pilotmodeller for besøksbidrag.

Vi støtter at pilotmodeller forkastes, og at en går for et nasjonalt regelverk.

Pilotmodeller ville kunne virke konkurransevidende i pilotperioden, og det ville være krevende å finne ordninger som fungerer etter hensikten innenfor avgrensede geografiske områder.

For eksempel vil de fleste gjestene som kommer til Lofoten med bil/bobil, ferge eller hurtigbåt ha besøkt andre regioner på veien, og hatt nytte av fellesgodene der.

Av samme årsaker bør ordningen som innføres gjøres nasjonal.

Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig for kommunene, og skal gi kommunene handlingsrom til å møte lokale reiselivsbehov.

Vi anser at kommunale ordninger kan gi ulik forvaltningspraksis og konkurransevidninger både mellom kommunene i regionen og mellom regionene.

Vi foreslår at endelig ordning blir lik over hele landet.

Departementet har som mål at ordningen skal være administrativt håndterbar for de berørte partene. De skriver likevel at administrative kostnader for næringslivet vil bestå av etableringskostnader og løpende kostnader knyttet til beregning, bokføring, rapportering og betaling av avgiften.

De administrative kostnadene for overnattingsbedriftene vil komme på toppen av belastningen ved å kreve inn inntil 5 % gebyr på toppen av dagens priser. Dette vil gå ut over deres konkurranseevne, og lønnsomhet.

Vi anbefaler derfor at det i stedet for eller i tillegg vurderes andre typer besøksbidrag som kan kreves inn av staten, og deles ut til kommuner og fylkeskommuner etter en gitt nøkkel.

Det oppfordres til samarbeid mellom kommuner for å fordele midler til reiselivsrelaterte fellesgoder. Kommunestyrene må fastsette forskrift for vilkårene i ordningen lokalt. De må også kreve inn gebyret fra de ulike aktørene. Forslaget om samarbeid mellom kommuner om å fordele midlene forutsetter at man forholder seg til kommunelovens regler for interkommunalt samarbeid.

På Helgeland er det fire av kommunene som har relativt mange flere overnattingsdøgn enn de 14 som har færre overnattingsdøgn. De vil få mulighet til å ta ut de høyeste inntektene fra et besøksbidrag, med den foreslåtte ordningen. De kommunene som har færre kommersielle overnattingsdøgn, har likevel mange besøkende turister, og tilsvarende høyt behov for å finansiere fellesgoder.

Vi tror både pålagt og frivillig samarbeid om omfordeling av inntekter kommunene imellom vil være krevende, og mulig konfliktfylt.

Lovforslaget innebærer betydelig administrativ belastning for den enkelte kommune.

Vi foreslår i stedet at besøksbidraget gjøres likt nasjonalt, at det kreves inn av staten, og fordeles direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene – noe tilsvarende utdelingen av Havbruksfondet.

Kriterier for utdeling bør gjenspeile kommunenes og fylkeskommunenes ulike ansvar for å tilrettelegge for reiselivet, og for å tilby fellesgoder. Det er viktig å sikre at 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.

Dette er også i tråd med det forslaget Helgelandskommunene sendte som uttalelse til NOU 2023_10 Leve og oppleve i mai 2023.

NOU 2023_10 Leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig framtid

Begge regionrådene og Kommunene på Helgeland ga høringsuttalelse (vedlagt) til Reisemålsutvalgets rapport våren 2023. Kommunene på Helgeland stilte seg bak de fleste av utvalgets konklusjoner, og hadde ventet at den høringen som nå er sendt ut ville ligge noe tettere opp til det som var Reisemålsutvalgets konklusjoner.

Vi mener at den samlede uttalelsen vi ga der fremdeles er relevant for å utdype våre forslag til endringer (over) til det forelagte lovforslaget om besøksbidrag, og gjentar oppsummeringen her:

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 delegerer gjennomføringsansvaret til andre aktører som for eksempel parker eller næringsselskap, 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 felles-goder. 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 område som utgjør reisemålet.

BESØKSBI DRAG

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.

Oppsummering av forslag til endringer

- Forslaget trekkes, og returneres for videre utredning.
- Definisjon av reiselivsrelaterte fellesgoder bør klargjøres for en mer tydelig og hensiktsmessig øremerking. Samtidig må kommunene få handlingsrom til å disponere pengene treffsikkert lokalt.
- Det bør utredes et bredere sett med mulige kilder til besøksbidrag, så ikke overnattingsbransjen blir den eneste som får belastningen med å kreve bidraget inn, og norske reisende, private eller yrkesreisende, blir mest belastet.
- Cruiseavgift bør utredes samtidig.

- Ordningen som innføres bør ikke være frivillig, og gjøres nasjonal – lik over hele landet.
- Det bør i stedet for eller i tillegg vurderes andre typer besøksbidrag som kan kreves inn av staten, og deles ut til kommuner og fylkeskommuner etter en gitt nøkkel, for å være administrativt håndterbar for de berørte partene og at merarbeidet ikke går utover næringens lønnsomhet.
- Vi foreslår at besøksbidraget kreves inn av staten, og fordeles direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene – noe tilsvarende utdelingen av Havbruksfondet. Kriterier for utdeling bør gjenspeile kommunenes og fylkeskommunenes ulike ansvar for å tilrettelegge for reiselivet, og for å tilby fellesgoder. Det er viktig å sikre at 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.
- Besøksbidrag bør ligge tettere opp til Reisemålsutvalgets NOU som 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.

Visit Helgeland AS

Behandlet i styremøte 5. desember 2024

Til:
Kommunene på Helgeland
Helgelandsrådet
Polarsirkelrådet

NordNorsk Reiseliv AS
Nordland fylkeskommune
NHO reiseliv

Samarbeidspartnere i reiselivsnæringen, til orientering

Helgeland 5. desember 2024

HØRINGSUTTAELSE – FORSLAG TIL LOV OM BESØKSBIDRAG

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) og Justis og beredskapsdepartementet (JD) har sendt forslag til lov om besøksbidrag på høring 19. november 2024. De foreslår å gi kommunene mulighet til å kreve inn besøksbidrag på opptil 5 prosent for overnattinger. Formålet er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

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.

Høringsfristen er 3. januar 2024. Grunnet videre fremdrift i saken vil det ifølge høringsbrevet ikke bli gitt utsatt høringsfrist. Høringssvar registreres digitalt, direkte fra kommunene og regionrådene. Vi er redd for at dette er til hinder for forsvarlig saksbehandling i kommunene, men jobber for å gi svar innen fristen. Det må være opp til kommunene å eventuelt be om utsatt høringsfrist – vi er kjent med at blant andre NHO Reiseliv har gjort det.

Visit Helgeland er heleid underliggende virksomhet av de 18 kommunene på Helgeland. Fra 2025 vil Meløy kommune tilslutte seg samarbeidet. Det er bred enighet om reiselivssatsingen på Helgeland. Ny strategi for Visit Helgeland ble vedtatt av generalforsamlingen 19. januar 2024.

Selskapet har som en av sine oppgaver å jobbe med rammevilkår. Det innebærer å bidra med innsikt og faglige vurderinger til politiske saker for eksempel til høringsuttalelser som denne – som berører hele regionen. Vi forsøker her å bidra med tall og fakta, og å balansere både reiselivsnæringens behov og kommunenes interesser.

Vi har deltatt i møter med NHOs bransjeforum for destinasjonsselskaper, og vært i tett dialog med kollegaer i reiselivsbransjen i landsdelen og nasjonalt angående den utsendte høringen. Den har også blitt diskutert i flere møter med kommunedirektørutvalgene – sist i samlet møte 28. november.

Vedlagt er styrets forslag til høringsuttalelse, som kan legges til grunn for behandlingen i de interkommunale politiske rådene og kommunestyrene. Ta kontakt om det skulle være noen spørsmål i forbindelse med saksbehandlingen.

OM LOVFORSLAGET

Oppsummert foreslår NFD en lovhjemmel som gir kommunene adgang til å kreve inn besøksbidrag i form av en overnattingsavgift.

De skriver at dette er første fase av regjeringens besøksbidragsprosjekt. I denne fasen hører departementet et lovforslag som gir kommunene mulighet til å kreve inn avgift fra overnattingstjenester. I tillegg ønsker departementet i høringen å synliggjøre mulighetsrommet kommunene i dag har til å kreve

inn inntekter fra parkering og fra besøkende cruiseskip. I fase to vil departementet utrede et besøksbidrag fra cruisevirksomhet, med mål om å innføre dette.

Løsningen som departementet foreslår, innebærer at inntektene fra avgiften i sin helhet går til den respektive kommune og må benyttes til reiselivsrelaterte fellesgoder. Overnattingsavgiften defineres som en avgift som pålegges den som tilbyr overnatting mot betaling. Formålet med å gi kommunene handlingsrom til å innføre en kommunal overnattingsavgift, er å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder. Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig å innføre for kommunene.

Departementet foreslår at det settes et øvre tak for avgiften på fem prosent av overnattingsprisen ekskl. merverdiavgift, men det er anledning til å sette et lavere nivå.

Del 1 Overnattingsavgift

Kapittel 1 – Bakgrunn og hovedinnhold

gir en overordnet beskrivelse av forslaget om besøksbidrag, med formål om å øke kommunenes handlingsrom til å hente inn inntekter fra besøkende for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder. Det legges vekt på at reiselivet skal utvikles innenfor bærekraftige rammer, med fokus på lavere klima- og miljøavtrykk og respekt for naturens og lokalsamfunnets tålegrenser. Mange lokalsamfunn opplever utfordringer med mange tilreisende i høysesongen, som slitasje på naturen og press på infrastruktur.

Markedet for overnattingstjenester i Norge er stort, med over 4 000 overnattingsbedrifter i 2024, hovedsakelig i byene. Ifølge SSBs overnattingsstatistikk utgjorde hotellovernattinger 66 % av alle overnattinger i 2023, med totalt 38,6 millioner overnattinger. Privat utleie, spesielt via plattformer som Airbnb, har også økt betydelig.

Internasjonalt har flertallet av EU-landene innført en form for turistrelatert skatt eller avgift, ofte differensiert etter overnattingstype og med rabatter eller fritak. Disse avgiftene brukes ofte til å finansiere restaurering av kulturarv, utvikling av turismeinfrastruktur og naturvern, med marginale negative effekter på etterspørselen.

Departementet har vurdert ulike pilotmodeller for besøksbidrag og mottatt innspill fra flere kommuner. Det er identifisert et handlingsrom for kommunene til å hente inn økte inntekter fra besøkende innenfor dagens regelverk, for eksempel gjennom parkeringsavgifter og havnevederlag.

Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig for kommunene. Selv om kommunale ordninger kan gi ulik forvaltningspraksis og konkurransevidringer, gir de også kommunene handlingsrom til å møte lokale reiselivsbehov.

Kapittel 2 – Gjeldende rett – begrensninger og muligheter

utforsker de eksisterende rettslige rammene og mulighetene for å innføre besøksbidrag innenfor dagens regelverk. Det vurderes at enkelte kommuner kan ha utnyttet handlingsrom for å hente inn ytterligere inntekter fra besøkende, spesielt gjennom vilkårsparkering og høyere havnevederlag.

Vegtrafikkloven og parkeringsforskriften gir kommunene mulighet til å øke parkeringsavgifter og øremerke inntektene til spesifikke formål som reiselivsrelaterte fellesgoder.

Friluftsløven § 14 gir begrenset adgang til å kreve avgift for tilgang til opparbeidede friluftsområder, men avgiften må stå i forhold til tiltakene som er gjort for friluftsfolket.

Havne- og farvannsloven gir kommunene mulighet til å innføre farvannsavgift for å dekke kostnader ved offentlige myndighetsoppgaver, men avgiften skal ikke overskride selvkost.

Allemannsretten og EØS-avtalen setter også rammer for hvordan et regelverk for besøksbidrag kan utformes, med vekt på at det ikke skal være diskriminerende eller konkurransevidende.

Kapittel 3 – Formålet med kommunal overnattingsavgift

beskriver formålet med å gi kommunene handlingsrom til å innføre en kommunal overnattingsavgift, som er å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder – i lovforslaget definert som: natur og kulturmiljøer, infrastruktur, bygninger, med mer og tjenester der bruk av eller behov for disse i vesentlig grad øker med antall besøkende til kommunen.

Reiselivsnæringen i Norge er avhengig av natur- og kulturattraksjoner, og økt reiseaktivitet kan føre til behov for mer midler til infrastruktur og vedlikehold. Fellesgoder som naturområder og kulturelle attraksjoner kan overbelastes, noe som krever finansiering for å opprettholde deres verdi.

Det er ulike måter å finansiere fellesgoder på, inkludert frivillighet, offentlig finansiering, brukerbetaling og påslagsordninger. Departementet vurderer at en moderat overnattingsavgift kan bidra til å finansiere nødvendige tiltak uten å ha store negative effekter på etterspørselen. Inntektene fra avgiften skal brukes til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, og det er opp til kommunene å bestemme hvordan midlene skal brukes innenfor de overordnede rammene.

Kapittel 4 – Kommunal ordning

beskriver den kommunale ordningen for overnattingsavgift, som foreslås å være frivillig for kommunene.

Avgiften skal gjelde for hele kommunen, og det oppfordres til samarbeid mellom kommuner for å fordele midler til reiselivsrelaterte fellesgoder.

Det vurderes to modeller for samarbeid: frivillig samarbeid eller pålagt samarbeid med en fordelingsnøkkel. Frivillig samarbeid gir kommunene fleksibilitet til å finne lokale løsninger, mens pålagt samarbeid kan sikre en mer rettferdig fordeling av midler.

Departementet foreslår at inntektene fra overnattingsavgiften skal gå til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, og at kommunene skal ha mulighet til å samarbeide om bruken av midlene. Det legges vekt på at ordningen skal være enkel å administrere og ikke påføre unødvendige byrder for overnattingsstedene og kommunene.

Kapittel 5 – Lovregulering av besøksbidrag for overnatting

drøfter og foreslår en lovregulering av besøksbidrag, utformet som en overnattingsavgift for overnattingsbransjen. Loven skal gi kommuner adgang til å ilegge overnattingsavgift for omsetning av overnattings tjenester i kommunen, med formål om å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

Overnattingsavgiften defineres som en avgift til kommunen som pålegges den som tilbyr overnatting mot betaling. Avgiften gjelder utleie av rom, leilighet, hytte, hus, grunn mv. på hoteller, hotellskip, fritidsbåter i gjestehavn, campingplasser, bobilparker, vandrerhjem og annen overnattingsvirksomhet, herunder privat utleie utenom næring.

Det foreslås at avgiften skal beregnes som et prosentvist påslag på overnattingsprisen, med en maksimal sats på fem prosent.

Kommunene får rett, men ikke plikt, til å innføre avgiften, og det legges opp til at avgiften skal gjelde for hele kommunen.

Det foreslås også at tredjepart, som formidlingsselskaper, kan pålegges ansvaret for å beregne, innkreve og betale avgiften til kommunen. Videre foreslås det at opplysninger fra Skatteetaten om utleiere utenom næring kan deles med kommunene for å effektivisere innkrevingen av avgiften.

Kapittelet inneholder også bestemmelser om opplysningsplikt, tvangsmulkt, klage og betalingsutsettelse, samt forsinkelsesrenter ved forsinket betaling.

Kapittel 6 – Økonomiske og administrative konsekvenser

beskriver de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget om å innføre en kommunal overnattingsavgift. Kommunen er innkrevingsmyndighet

Direkte berørte parter inkluderer kommunene, overnattingsgjestene, aktørene i overnattingsbransjen, plattformselskapene som formidler overnattingstjenester, og skattemyndighetene.

Inntekspotensialet for kommunene er betydelig, med estimater som viser at en avgift på tre prosent kan gi om lag 900 millioner kroner i årlige inntekter. For overnattingsbransjen vil avgiften kunne påvirke etterspørselen og lønnsomheten, men det legges vekt på at avgiften skal være moderat for å minimere negative effekter.

Administrative kostnader for næringslivet vil bestå av etableringskostnader og løpende kostnader knyttet til beregning, bokføring, rapportering og betaling av avgiften.

For plattformselskapene vil det medføre økt ressursbruk å håndtere innkrevingen av avgiften.

Skatteetaten vil også få økte kostnader knyttet til deling av opplysninger med kommunene.

Samlet sett vurderes det at innføringen av overnattingsavgiften vil gi kommunene et nytt verktøy for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, samtidig som det legges opp til at ordningen skal være administrativt håndterbar for de berørte partene.

Del 2 Besøksbidrag i Longyearbyen

I del 2 av høringsnotatet foreslår Justis- og beredskapsdepartementet en lovhjemmel som gir Kongen mulighet til å innføre et besøksbidrag i Longyearbyen. Denne delen av høringen har vi ikke tatt stilling til.

Del 3 Forslag til lov om besøksbidrag

Dette er selve lovforslaget.

BAKGRUNN FOR HØRINGSUTTALELSEN

Bærekraft, samarbeid og kompetanse premissene i **selskapsstrategien** til Visit Helgeland. Ambisjonen er regenerativt reisemål. Det vil si et reisemål som skaper merverdi i de tre bærekraftdimensjonene – den sosiale, den økonomiske og for klima og miljø. Vi skal bruke turismen til å skape de lokalsamfunnene vi ønsker oss.

Visit Helgeland har i samarbeid med de 18 kommunene på Helgeland gjennomført et treårig **bærekraftprosjekt**. Vedlagt er sluttrapporten av 2023 og status for utvalgte press punkter etter sommersesongen 2024.

Det er også gjennomført et arbeid med **handlingsplan for samferdsel inn til og rundt på Helgeland** som styret i Visit Helgeland skal legge frem for eiermøtet. Der er det identifisert muligheter for å bruke eksisterende samferdselstilbud til å skape gode reiselivsprodukter på Helgeland, men også behov for blant annet bedre informasjon, økt frekvens, økt kapasitet, og bedre materiell og anlegg.

Et besøksbidrag vil kunne bidra til å utbedre eller skjerme disse press punktene, og til å gjennomføre tiltak som kan bedre samferdselstilbudet styrke bærekraftarbeidet generelt på Helgeland. Det vil være kommunene som i størst grad må bidra til å iverksette avbøtende tiltak for press punktene.

STATISTIKK OG BEREKNINGER

Overnattingsstatistikk - begrensninger

SSB trenger opplysninger for å kartlegge den kommersielle overnattingstrafikken og følge opp markedsføring av Norge i utlandet. Følgende virksomheter rapporteringsplikt, og skal svare på undersøkelsen selv om det ikke har vært aktivitet i virksomheten i rapporteringsperioden:

- Alle virksomheter som driver hotell eller vandrerhjem
- Alle campingplasser
- Alle virksomheter med utleieenheter beregnet på selvhushold og korttidsopphold (ferieleiligheter, appartement, hyttegrender, rorbuer o.l.)
- Alle virksomheter som formidler utleie av private fritidsboliger

Statistikken dekker det meste, men ikke alt av overnattingstilbud i regionen.

NHO presenterer årlig statistikk for Airbnb på regionnivå. Det forventes mer innsikt fra AirBnB etter hvert, og er dessverre ikke mulig å hente ut tall for hver kommune eller Helgeland samlet per i dag.

NordNorsk Reiseliv inngikk i juni '24 en treårig avtale med Airdna om airbnb-data for 25 kommuner/regioner i Nord-Norge og Svalbard. Fire av disse kommunene er på Helgeland: Vega, Herøy, Dønna og Lurøy.

Næringsministeren har ved flere anledninger nevnt at det er viktig å «få kontroll på» eller regulere denne delen av næringen, men dette var ikke en del av den saken som nå er sendt på høring.

Det som startet med en fin form for delingsøkonomi, har utviklet seg raskt. Enkelte steder i landet utgjør denne typen leie en betydelig andel av overnattingskapasiteten i forhold til kommersielle senger. Samtidig drives disse omtrent som overnattingsbedrifter, med betydelig arbeidskraft og leveranser tilknyttet – uten at de må følge de kravene til virksomheten som de registrerte virksomhetene gjør. Dette er problematisk.

Mye av overnattingsdøgn for yrkestrafikk går til egne brakkerigger leid ut til entreprenører og anleggsarbeidere. I Rana er det tre betydelige tilbydere her: Momek, PK Strøm, AF Gruppen og Haaland, hvor Momek er den desidert største. Det er også slike rigger i de andre byene på Helgeland, og ellers i landet.

Siden denne typen overnatting ikke er rapporteringspliktig ovenfor SSB på samme måte som hoteller, campingplasser, hyttegrender og vandrerhjem, kommer ikke disse tallene inn i oversiktene til SSB. Vi ser en tydelig nedgang i kommersielle yrkesgjestedøgn fra 2023 til 2024 i Rana, og antar at mange som tidligere bodde på hotellene nå bor i brakkeriggene.

Brønnøysund opplever generelt stor pågang av besøkende, men mangler tilstrekkelig overnattingskapasitet store deler av året. I sommer har Thon Hotels leilighetskompleks Thon Kystferie med 21 leiligheter, og Fønixbygget med 23 rom, vært stengt. Dette har tatt ned overnattingstilbudet mot fjoråret, noe som også gir utslag i SSBs overnattingsstatistikk.

Ikke alle som tilbyr overnatting i regionen rapporterer til SSB, og enkelte aktører driver overnatting uten å være rapporteringspliktige. Visit Helgeland jobber aktivt for sikre at alle på Helgeland som skal rapportere gjør det. Vi samarbeider tett med NHO og NordNorsk Reiseliv for å forbedre SSB-statistikken til å omfatte større deler av næringen.

Bearbeidet tallgrunnlag

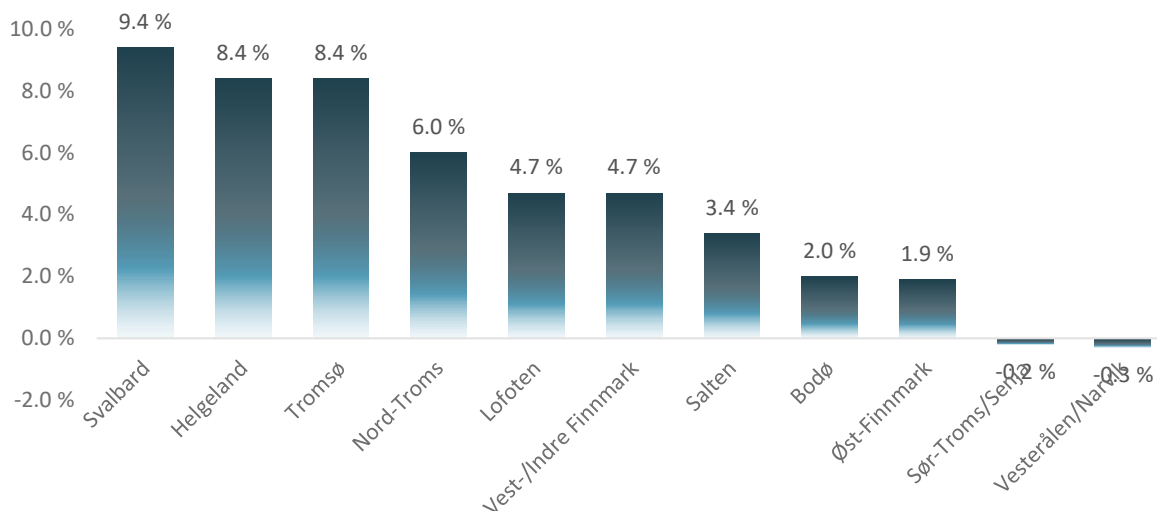
Vi har bearbeidet det begrensede tallgrunnlaget som ligger ved lovforslaget, og supplert med det vi mener er relevante opplysninger for Helgeland (vedlagt).

I lys av begrensningene som ligger i statistisk underlag, er det krevende å beregne proveny av det foreslåtte lovforslaget, både for Helgeland samlet, og for den enkelte kommunen. Vi har likevel beregnet mulig samlet overnattingsgebyr for Helgelandregionen (ekskl. Meløy) ved innkreving av ulike satser opp til fem prosent som er foreslått maksimumsgrense:

Sats	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %
Overnattingsgebyr	17 993 327	14 394 661	10 795 996	7 197 331	3 598 665

Det finnes ikke kommunestatistikk for Helgeland. SSB har startet en ny statistikk i 2024, men den viser enda ikke et helt år. Dessuten er det så få overnattinger i de fleste av Helgelands-kommunene at det ikke blir publisert tall.

Svalbard har den høyeste samlede driftsmarginen blant de 11 nordnorske reiselivsregionene. Helgeland følger like bak med en driftsmargin på 8,4 prosent, likt som Tromsø (KBNN, konjunkturbarometeret, november '24). Det er i stor grad båttransport og drift av overnattingsplasser som bidrar til å løfte

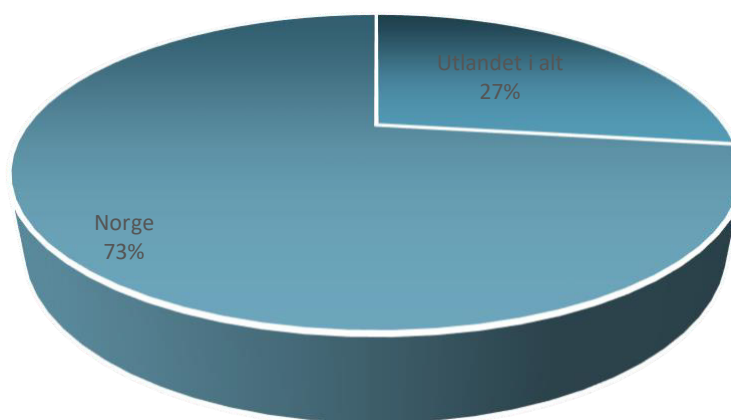
driftsmarginen:


Driftsmarginen for hotellene i Nordland er 2 %. Overnattingsnæringen på Helgeland har omsetning på kr 470 mill. På Helgeland har de lavest lønnsomhet med 2 %, og den har vært synkende siden 2021. Serveringsbedriftene har stigende lønnsomhet, med 4 % (kilde Menon, destinasjonsanalyse Nordland med minianalyse Helgeland).

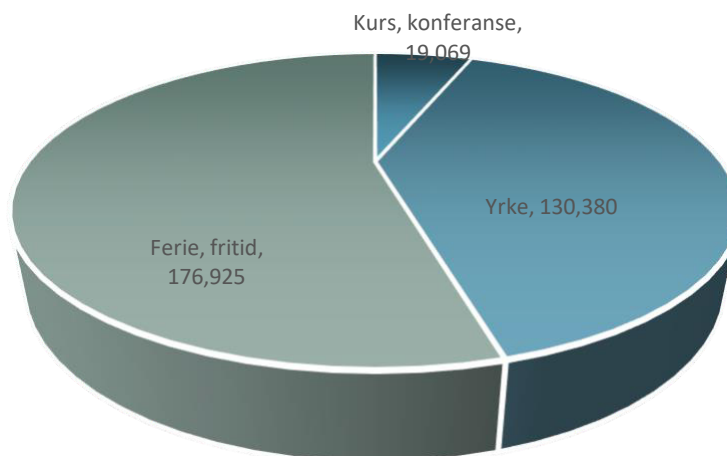
Vi har sett på lønnsomheten til de største overnattingsbedriftene på Helgeland, og den viser et gjennomsnitt på 6 %. Hotellene forteller at gjestene har blitt mer prissensitive gjennom dyr-tiden, og at de er bekymret for om de ikke klarer å ta ut de økte prisene et besøksbidrag på 5 % ville kreve, for å unngå at det i stedet tar av resultatgraden. Konkurransesvridning mellom kommuner og regioner ville være kritisk for dem som ikke blir skjermet for å ta inn overnattingsbidrag, om konkurrentene i nabokommunen gjør det.

Kapasitetsutnyttelsen på hotellene er på bare 50 % gjennom året, noe som gjør det krevende å få lønnsomhet og å investere i nye rom. Det er i tillegg svært høy kapasitetsutnyttelse om sommeren, så vekstmulighetene i den beste sesongen er ikke så gode uten investeringer. Om det ikke investeres i overnattingsplasser vil vi ikke kunne ta ut det potensialet reiselivsnæringen har for vekst frem mot 2035.

En overnattingsavgift vil omfatte alle typer gjester. På Helgeland har vi 73 % norske og 27 % utenlandske **gjester i kommersielle senger**:



54 % av gjestene er ferie- og fritidsreisende, 6 % er på kurs og konferanse og 40 % er andre yrkesreisende. **Fordeling type reisende:**



Det innebærer at overnattingsavgiften vil bli belastet omtrent tre ganger så mange nordmenn som utlendinger, og nesten halvparten av dem som skal betale er på jobbreise. Da vil naturligvis andre næringer være dem som betaler overnattingsavgiften.

SPØRREUNDERSØKELSE

Som bakgrunn for høringsuttalelsen har Visit Helgeland også sendt ut en spørreundersøkelse til alle samarbeidspartnerne i regionen. Om lag en tredjedel av våre samarbeidspartnere har svar på undersøkelsen, som hadde bare tre dagers frist for å rekke behandling i forskjellige organisasjoner for høringsfristen som er 3. januar. Oppsummert resultat av spørreundersøkelsen er vedlagt, og hele svartabellen er lagt med i tallgrunnlaget.

De fleste respondentene støtter ideen om et overnattingsbidrag som en måte å hente inn midler fra besøkende på. Enkelte har foreslått alternative bidrag. 53 % av respondentene mener at overnattingsbidrag er en rettferdig måte å sikre at de som bruker reiselivsrelaterte fellesgoder bidrar til finansieringen. 40 % mener det vil være uheldig.

Angående størrelsen på overnattingsbidraget, så varierer svarene.

Angående frivillighet for kommunene så nevnes følgende fordeler: fleksibilitet – at kommunene kan tilpasse avgiften til lokale behov og forhold, og lokaldemokrati – at kommunene får mulighet til å bestemme når og hvordan avgiften skal innføres. Som ulemper nevnes at frivilligheten kan føre til ulik praksis mellom kommuner, noe som kan skape konkurransevridning. Videre at kommuner som velger å innføre avgiften, må håndtere administrasjon og innkreving, noe som kan være ressurskrevende.

Det er enighet om at inntektene fra overnattingsbidraget bør øremerkes til spesifikke reiselivsrelaterte fellesgoder. Forslagene inkluderer:

- Forbedring av infrastruktur: Veier, parkeringsplasser, og offentlige toaletter.
- Vedlikehold av naturområder: Stier, utsiktspunkter, og verneområder.
- Utvikling av turistinformasjonstjenester: Informasjonssentre, skilt, og digitale løsninger.

Det er også foreslått at det bør utarbeides en besøksstrategi for å sikre effektiv og målrettet bruk av midlene, slik at de virkelig kommer reiselivet og lokalsamfunnet til gode.

Med vennlig hilsen
Visit Helgeland AS



Mariann Sæther
Styreleder

Vedlegg:

1. Besøksbidrag: spørreundersøkelse angående høring. Oppsummering av resultater.
2. Bearbeidet tallgrunnlag, med alle svar fra spørreundersøkelsen
3. Menon: Destinasjonsanalyse Nordland 2024, med minianalyse for bla. Helgeland
4. Besøksforvaltning – prosjekt 2020-2023, rapport og status utvalgte presspunkter
5. NOU 2023_10 Leve og oppleve, høringsuttalelse mai 2023

HØRINGSUTTALELSE

FORSLAG TIL KOMMUNENE OG DE INTERKOMMUNALE POLITISKE RÅDENE PÅ HELGELAND

FORSLAG TIL LOV OM BESØKSBIDRAG

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) og Justis og beredskapsdepartementet (JD) har sendt forslag til lov om besøksbidrag på høring. Vi har følgende innspill til forslaget, da om ordningen for fastlandet:

Vi støtter forslaget om å innføre et besøksbidrag som bidrar til å unytte mulighetene og potensialet reiselivet på Helgeland har, og samtidig kan bidra til å løse de utfordringene som ligger i reiselivsnæringen. Det vil være i kommunenes, innbyggernes og reiselivsnæringens interesse.

Lovforslaget svarer ikke helt ut disse forventningene, og vi ber derfor primært om at forslaget trekkes, og returneres for videre utredning.

Vi foreslår endringer i forhold til forslaget som omhandler tre temaer:

- **Hvordan hente besøksbidrag inn.** At et besøksbidrag bør hentes inn fra flere grupper reisende, fra flere av de reisende, og så det ikke belaster bare overnattingsbedriftene.
- **Hvordan dele midlene ut.** Midlene bør deles ut for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder i tråd med lokale og regionale behov.
- **Frivillighet.** At ordningen bør gjøres lik nasjonalt for å unngå konkurransevridning og økte administrative kostnader.

Begrunnelser

Vi begrunner forslag til endringer som følger:

Løsningen som departementet foreslår, innebærer at inntektene fra avgiften i sin helhet går til den respektive kommune og må benyttes til reiselivsrelaterte fellesgoder.

Vi anser at reiselivsrelaterte fellesgoder er for vagt definert i lovforslaget. Dette bør klargjøres for en mer tydelig og hensiktsmessig øremerking. Samtidig må kommunene få handlingsrom til å disponere pengene treffsikkert lokalt.

Departementet foreslår at det settes et øvre tak for avgiften på fem prosent av overnattingsprisen ekskl. merverdiavgift, men det er anledning til å sette et lavere nivå.

Vi foreslår at det utredes et bredere sett med mulige kilder til besøksbidrag, så ikke overnattingsbransjen blir den eneste som får belastningen med å kreve bidraget inn.

Den største kundegruppen er norske reisende, og mange av dem er på yrkesreise. Det innebærer at det er en stor andel innbyggere og næringsdrivende i regionen som er dem som betaler den foreslåtte avgiften. Dette kan ikke være i tråd med hensikten, så grunnlaget bør vurderes på nytt.

Videre foreslår vi at man tar stilling til eventuell cruiseavgift samtidig.

Det vil kunne gi større proveny samlet, uten at hele belastningen ved å kreve inn bidraget vil falle på overnattingsbedriftene.

Departementet har vurdert ulike pilotmodeller for besøksbidrag.

Vi støtter at pilotmodeller forkastes, og at en går for et nasjonalt regelverk.

Pilotmodeller ville kunne virke konkurransevidende i pilotperioden, og det ville være krevende å finne ordninger som fungerer etter hensikten innenfor avgrensede geografiske områder.

For eksempel vil de fleste gjestene som kommer til Lofoten med bil/bobil, ferge eller hurtigbåt ha besøkt andre regioner på veien, og hatt nytte av fellesgodene der.

Av samme årsaker bør ordningen som innføres gjøres nasjonal.

Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig for kommunene, og skal gi kommunene handlingsrom til å møte lokale reiselivsbehov.

Vi anser at kommunale ordninger kan gi ulik forvaltningspraksis og konkurransevidninger både mellom kommunene i regionen og mellom regionene.

Vi foreslår at endelig ordning blir lik over hele landet.

Departementet har som mål at ordningen skal være administrativt håndterbar for de berørte partene. De skriver likevel at administrative kostnader for næringslivet vil bestå av etableringskostnader og løpende kostnader knyttet til beregning, bokføring, rapportering og betaling av avgiften.

De administrative kostnadene for overnattingsbedriftene vil komme på toppen av belastningen ved å kreve inn inntil 5 % gebyr på toppen av dagens priser. Dette vil gå ut over deres konkurranseevne, og lønnsomhet.

Vi anbefaler derfor at det i stedet for eller i tillegg vurderes andre typer besøksbidrag som kan kreves inn av staten, og deles ut til kommuner og fylkeskommuner etter en gitt nøkkel.

Det oppfordres til samarbeid mellom kommuner for å fordele midler til reiselivsrelaterte fellesgoder. Kommunestyrene må fastsette forskrift for vilkårene i ordningen lokalt. De må også kreve inn gebyret fra de ulike aktørene. Forslaget om samarbeid mellom kommuner om å fordele midlene forutsetter at man forholder seg til kommunelovens regler for interkommunalt samarbeid.

På Helgeland er det fire av kommunene som har relativt mange flere overnattingsdøgn enn de 14 som har færre overnattingsdøgn. De vil få mulighet til å ta ut de høyeste inntektene fra et besøksbidrag, med den foreslåtte ordningen. De kommunene som har færre kommersielle overnattingsdøgn, har likevel mange besøkende turister, og tilsvarende høyt behov for å finansiere fellesgoder.

Vi tror både pålagt og frivillig samarbeid om omfordeling av inntekter kommunene imellom vil være krevende, og mulig konfliktfylt.

Lovforslaget innebærer betydelig administrativ belastning for den enkelte kommune.

Vi foreslår i stedet at besøksbidraget gjøres likt nasjonalt, at det kreves inn av staten, og fordeles direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene – noe tilsvarende utdelingen av Havbruksfondet.

Kriterier for utdeling bør gjenspeile kommunenes og fylkeskommunenes ulike ansvar for å tilrettelegge for reiselivet, og for å tilby fellesgoder. Det er viktig å sikre at 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.

Dette er også i tråd med det forslaget Helgelandskommunene sendte som uttalelse til NOU 2023_10 Leve og oppleve i mai 2023.

NOU 2023_10 Leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig framtid

Begge regionrådene og Kommunene på Helgeland ga høringsuttalelse (vedlagt) til Reisemålsutvalgets rapport våren 2023. Kommunene på Helgeland stilte seg bak de fleste av utvalgets konklusjoner, og hadde ventet at den høringen som nå er sendt ut ville ligge noe tettere opp til det som var Reisemålsutvalgets konklusjoner. Vi anser hadde ventet at lovforslaget ville ligge tettere opp til anbefalingene fra Reisemålsutvalget.

Vi mener at den samlede uttalelsen vi ga der fremdeles er relevant for å utdype våre forslag til endringer (over) til det forelagte lovforslaget om besøksbidrag, og gjentar oppsummeringen her:

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 delegerer gjennomføringsansvaret til andre aktører som for eksempel parker eller næringselskap, 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 felles-goder. 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 område som utgjør reisemålet.

BESØKSBI DRAG

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 målsystemene og kriteriene defineres godt.

Oppsummering av forslag til endringer

- Forslaget trekkes, og returneres for videre utredning.
- Definisjon av reiselivsrelaterte fellesgoder bør klargjøres for en mer tydelig og hensiktsmessig øremerking. Samtidig må kommunene få handlingsrom til å disponere pengene treffsikkert lokalt.
- Det bør utredes et bredere sett med mulige kilder til besøksbidrag, så ikke overnattingsbransjen blir den eneste som får belastningen med å kreve bidraget inn, og norske reisende, private eller yrkesreisende, blir mest belastet.

- Cruiseavgift bør utredes samtidig.
- Ordningen som innføres bør ikke være frivillig, og gjøres nasjonal – lik over hele landet.
- Det bør i stedet for eller i tillegg vurderes andre typer besøksbidrag som kan kreves inn av staten, og deles ut til kommuner og fylkeskommuner etter en gitt nøkkel, for å være administrativt håndterbar for de berørte partene og at merarbeidet ikke går utover næringens lønnsomhet.
- Vi foreslår at besøksbidraget kreves inn av staten, og fordeles direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene – noe tilsvarende utdelingen av Havbruksfondet. Kriterier for utdeling bør gjenspeile kommunenes og fylkeskommunenes ulike ansvar for å tilrettelegge for reiselivet, og for å tilby fellesgoder. Det er viktig å sikre at 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.
- Besøksbidrag bør ligge tettere opp til Reisemålsutvalgets NOU-en som 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.

Besøksbidrag

Spørreundersøkelse angående lovforslag om besøksbidrag, på høring.
Gjennomført av Visit Helgeland. Oppsummert 28. november 2024.

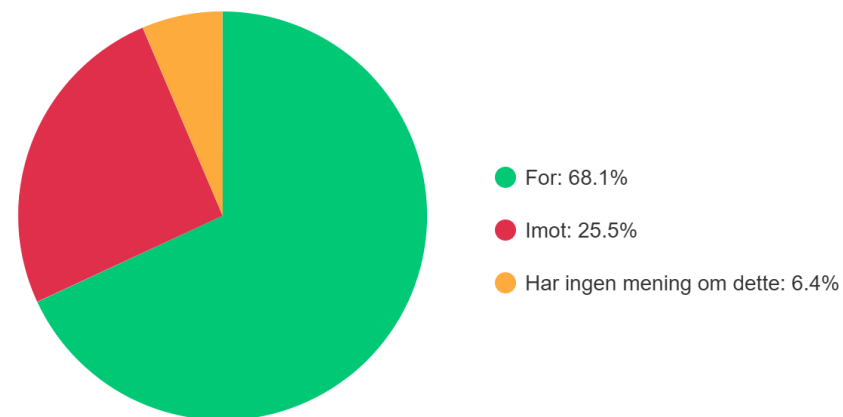
Besøksbidrag og overnattingsavgift

- Flere er for besøksbidrag enn overnattingsavgift

Mange av de som svarer er positive til besøksbidrag hvis midlene brukes til å forbedre reisemålet, med fokus på tiltak som forbedring av turstier, offentlige toaletter og avfallshåndtering. Det kan styrke reiselivet gjennom å skape et mer attraktivt reisemål.

Men flere er imot å legge denne byrden på de profesjonelle overnattingsaktørene og peker på fare for økte kostnader og redusert lønnsomhet, og at høyere priser kan føre til færre gjester eller økt fricamping.

For eller mot besøksbidrag



For eller mot overnattingsavgift



«Stimulerer til enda mer fricamping, spesielt der den nye infrastrukturen bygges. Overnattingsbedriftene langs veien arbeider allerede med små marginer for å holde hodet over vannet. Denne avgiften gjør det enda mindre attraktivt å velge kommersielle overnattingstilbud.»

«Vi tror de som reiser hit og bruker naturen, infrastrukturen og andre fellesgode bør beskattes. Eks. Cruise, Airbnb, bo-biler, campingturister som ikke er beskattet fra før. Men som kommunen tilrettelegger for.»

«Om bærekraft og regenerering er målet, må forbrukerne som legger minst igjen belastes. De som bor på etablerte steder, som hotell og annen etabler overnatting, har både toaletter og andre behov dekke, mot betaling. Pr. i dag betaler disse gjestene mange avgifter.»

«At det innføres en avgift i de kommuner der kapasiteten er sprengt, kan kanskje være en vei å gå. Men å innføre ny avgift i regioner der vi enda gjør alt vi kan for å få flere besøkende er feil vei å gå!! Slik økonomien har blitt under den sittende regjering, vil ny avgift kanskje være dråpen som får flere til å gi opp.....»

Alle kommuner, alle overnattingssteder

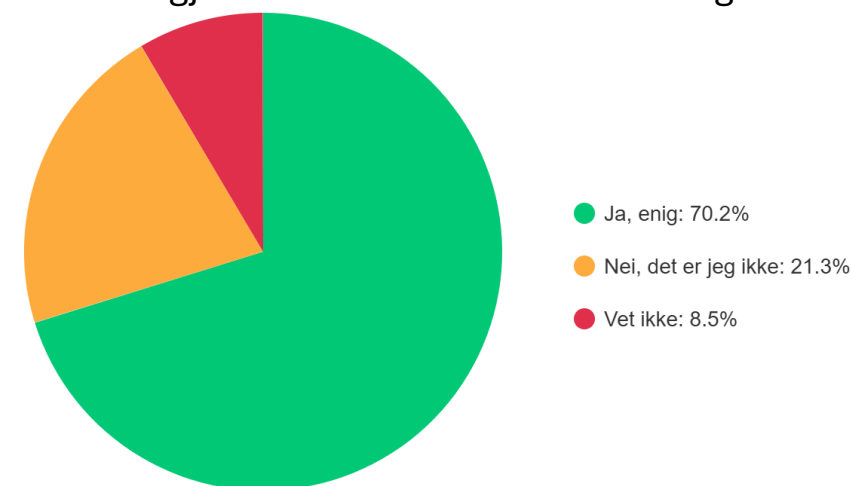
Dersom en slik avgift innføres, mener det fleste at det må være likt for alle kommuner og alle typer overnatting for å unngå konkurransevridning og sikre like forutsetninger for alle. Andre igjen mener at kommunene selv bør bestemme basert på individuelle behov og det lokale besøkspresset.

Flere påpeker at avgiften kan urettferdig straffe profesjonelle overnattingssteder og gi større insentiver til fricamping og det private leiemarkedet (AirBNB o.l.).

Skal det være frivillig for kommunene?



Skal det gjelde alle former for overnatting?



«Alt annet vil være konkurransevridende. Nå er det største problemet at det stimulerer til enda mer fricamping og at de innkrevde midlene både medfører et inntektstap og ikke gir noen krav om pengebruk som stimulerer til inntjening for de bedriftene som rammes. Tvert imot vil oppbygging av gratis infrastruktur på eksisterende rasteplasser kunne virke negativt for campingplasser og kommersielle overnattingssteder i utkantene.»

«Overnattingsbidrag/besøksavgift bør gjelde alle former for overnatting. Hvis ikke vil tilreisende potensielt velge alternativer uten denne formen for skatten».

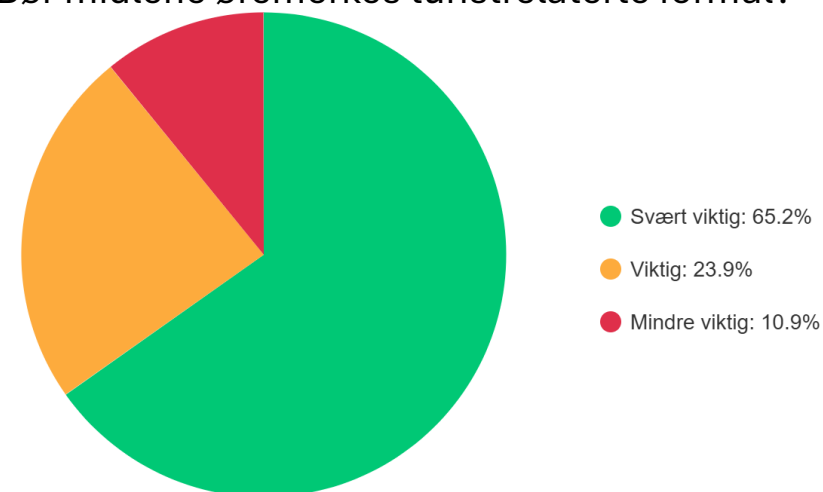
«I dag har folk som leier ut Airbnb veldig få krav og regler, og er en direkte konkurrent til en bransje som driver profesjonelt. Her bør man se hvem kommer, hvilken fasiliteter bruker de, og hvordan bør de beskattes. Jeg er usikker på hvordan vi kan innkreve skatten. Det er kanskje problemet?»

«[...] Denne avgiften bør brukes til å styre turistene dit vi vil ha dem. Mot lengre opphold, hele året. Derfor bør denne avgiften være sesongpreget tilpasset sesong. Den må også være lavere for de bedriftene/stedene som man ønsker å gi et «konkurransefortrinn» som et insentiv for å bli lengre. Å innføre en nattavgift gjør at man gir et insentiv til å ikke bli lenge. En inngangsavgift / registreringsavgift er mye bedre, da vi insentiverer lengre opphold. Som også er mer miljøvennlig.»

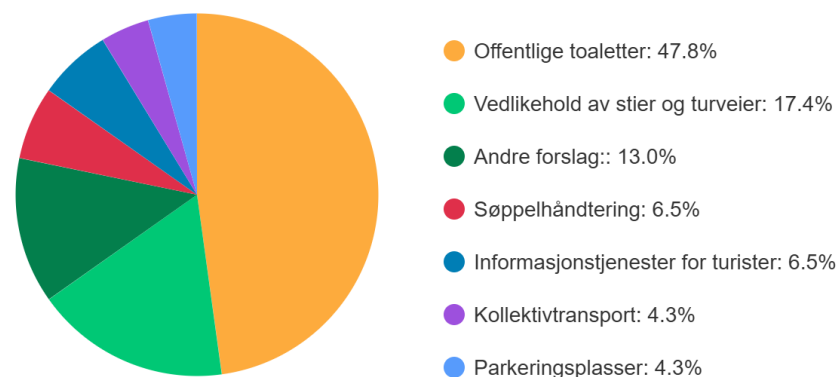
Øremerking og tiltak

- Flertallet er for øremerking til turistrelaterte formål
- Toaletter og turområder størst blant ønskede formål

Bør midlene øremerkes turistrelaterte formål?



Hva bør midlene brukes til?



«Det bør brukes på tiltak som er gode både for lokalbefolkning og besøkende. Sykkeltier, søppelhåndtering, skilting osv.»

«Vanskelig å bare velge 1 prioritering. En del av besøksbidraget bør kunne inngå i finansiering av en reiselivsstilling, slik at denne personen løpende kan prioritere bruken, sammen med fastboende, næring og kommunen.»

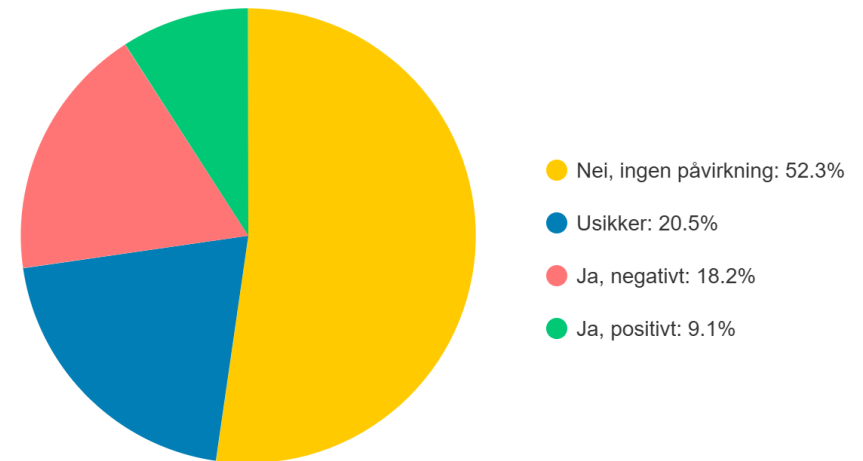
«Kan ikke velge bare ett, da nesten alle er like viktige! Infrastruktur slik at den besøkende finner fram, blir godt ivaretatt og får en god opplevelse er sammensatt: at stier er vedlikeholdt, toaletter er tilgjengelig, parkering og søppelhåndtering er på plass m.m.»

«Å satse på økt tiltak rundt kollektivtrafikk og lage samarbeid mellom destinasjoner og aktiviteter eller hendelser kan også være et alternativ.»

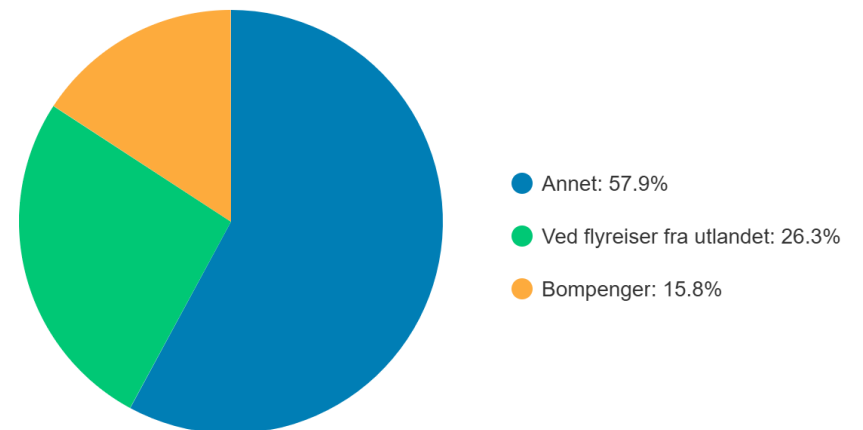
Vil det påvirke?

- De fleste tror ikke besøksavgift påvirke antall turister
- Bompenger, fricampingforbud og avgift på flyreiser fra utlandet trekkes frem som alternative tiltak

Vil det påvirke antall turister?



Andre tiltak for innkreving av avgift?



«Positivt dersom det skal synliggjøres utad. Reisende får inntrykk av at bedriften bidrar til et bærekraftig reiseliv. Forutsetter selvfølgelig at pengene øremerkes varige tiltak for tilrettelegging i tråd med besøksstrategier for de ulike pressområdene.»

«Utelukkende negativt. Marginene på alle våre tjenester er små. Stikker kommunen av med 3% av folks feriebudsjett, mister vi disse pengene uten noen reduksjon i arbeidsmengde. Arbeid med å kreve inn skatten legges på oss og konkurransen med fricamping vil bli enda vanskeligere. Vi er allerede i en situasjon der vi har flere overnattingsgjester på rasteplassen og trailerparkeringen utenfor anlegget vårt enn inne på anlegget hver eneste dag året gjennom. [...]»

«Forutsatt at vi klarer å fortelle våre besøkende at besøksbidraget hjelper oss med å kontinuerlig ivareta og forbedre besøksområdet, slik at det blir best mulig for både fastboende og besøkende, så tror jeg det vil hjelpe oss å fremstå som mer seriøse. [...]»

Kontakt

kitt@visithelgeland.com

Region viser Helgeland uten Meløy kommune

Antall overnattinger per type og nasjonalitet. År/mnd		2023M01	2023M02	2023M03	2023M04	2023M05	2023M06	2023M07	2023M08	2023M09	2023M10	2023M11	2023M12	Året 2023	Andel
Hotell og liknande overnattingsbedrifter	Utlandet i alt	2 021	2 533	2 597	2 315	3 990	7 345	12 996	8 809	4 257	2 126	2 321	1 213	52 523	16 %
	Norge	13 639	14 432	19 559	16 886	19 107	36 360	44 191	34 316	24 230	19 832	17 667	13 632	273 851	84 %
	Sum	15 660	16 965	22 156	19 201	23 097	43 705	57 187	43 125	28 487	21 958	19 988	14 845	326 374	100 %
Campingplassar, hyttegrender og vandrarheim	Utlandet i alt	252	220	625	1 817	9 013	23 034	33 272	19 966	5 472	1 169			94 840	43 %
	Norge	2 242	1 983	3 360	3 660	7 598	19 649	48 295	25 478	8 306	3 429			124 000	57 %
	Sum	2 494	2 203	3 985	5 477	16 611	42 683	81 567	45 444	13 778	4 598	0	0	218 840	100 %
SUM Hotell, campingplasser, hyttegrender og vandrehjer	Utlandet i alt	2 273	2 753	3 222	4 132	13 003	30 379	46 268	28 775	9 729	3 295	2 321	1 213	147 363	27 %
	Norge	15 881	16 415	22 919	20 546	26 705	56 009	92 486	59 794	32 536	23 261	17 667	13 632	397 851	73 %
	Sum	18 154	19 168	26 141	24 678	39 708	86 388	138 754	88 569	42 265	26 556	19 988	14 845	545 214	100 %

Kilde: SSB tabell 14172

Om statistikken

Antall overnattinger på hotell etter formål		2023M01	2023M02	2023M03	2023M04	2023M05	2023M06	2023M07	2023M08	2023M09	2023M10	2023M11	2023M12	Året 2023	Andel
Kurs, konferanse		921	1 341	2 143	2 750	1 910	870	808	919	2 750	2 509	1 681	467	19 069	6 %
Yrke		9 638	9 870	11 764	8 536	10 974	16 665	8 708	11 274	12 786	10 843	10 802	8 520	130 380	40 %
Ferie, fritid		5 101	5 754	8 249	7 915	10 213	26 170	47 671	30 932	12 951	8 606	7 505	5 858	176 925	54 %
Overnattingar i alt		15 660	16 965	22 156	19 201	23 097	43 705	57 187	43 125	28 487	21 958	19 988	14 845	326 374	100 %

Kilde: SSB tabell 14175

Omsetning og kapasitetsutnyttning på hotell		2023M01	2023M02	2023M03	2023M04	2023M05	2023M06	2023M07	2023M08	2023M09	2023M10	2023M11	2023M12	Året 2023	
Kapasitetsutnyttning av senger (prosent)		19	22	27	24	28	52	65	51	35	27	25	20		
Kapasitetsutnyttning av rom (prosent)		34	39	45	34	45	76	77	67	54	46	44	33	50	
Pris per rom (kr)		982	973	995	991	1 037	1 008	1 142	1 052	1 095	1 139	1 088	1 047		
Utleigde rom		14 018	14 694	18 251	13 966	18 641	31 248	33 104	27 894	21 705	18 562	17 330	11 945	241 358	
Losjømsetning per tilgjengeleg rom (kr)		332	381	453	342	470	762	880	707	596	523	480	344		
Losjømsetning (1 000 kr)		13 760	14 293	18 158	13 834	19 339	31 506	37 796	29 332	23 769	21 135	18 847	12 507	254 276	

Kilde: SSB tabell 14176

Nøkkelindikatorar på hotell		2023M01	2023M02	2023M03	2023M04	2023M05	2023M06	2023M07	2023M08	2023M09	2023M10	2023M11	2023M12	Året 2023	
Omsetning per overnatting		879	843	820	720	837	721	661	680	834	963	943	842		
Omsetning per gjest		1 430	1 476	1 353	1 310	1 345	1 118	845	989	1 517	1 520	1 546			
Disponible romdøgn		41 478	37 548	40 114	40 500	41 168	41 370	42 935	41 509	39 866	40 424	39 300	36 318	482 530	
Opphaldstid per gjest		1,6	1,8	1,7	1,8	1,6	1,6	1,3	1,5	1,8	1,6	1,6			
Opphaldstid for nordmenn		1,6	1,6	1,6	1,7	1,5	1,6	1,3	1,5	1,8	1,5	1,6			
Opphaldstid for utlendingar		1,6	3,1	2,9	3,2	2,5	1,5	1,4	1,4	2,0	2,5	1,9			
Overnattingar per solgte rom		1,1	1,2	1,2	1,4	1,2	1,4	1,7	1,5	1,3	1,2	1,2	1,2		

Kilde: SSB tabell 14177

Antall bedrifter, rom, utesteder og senger		Bedrifter		Rom/hytter/leilegheiter		Uteplassar		Senger	
År/Mnd		2023M12	2024M09	2023M12	2024M09	2023M12	2024M09	2023M12	2024M09
Hotell og liknande overnattingsbedrifter		25	25	1 314	1 284	0	0	2 887	2 623
Campingplassar, hyttegrender og vandrarheim		29	61	342	564	944	1 423	1 156	2 016

Kilde: SSB tabell 14173

		Hele '000 kroner			VS i %
		Sysselsatte	Omsetning	Bearbeidingsverdi	
Sysselsatte og bearbeidingsverdi for overnattingsvirksomhet		2022	2022	2022	
55 Overnattingsvirksomhet		566	545 954	245 074	45 %
55.1 Hotellvirksomhet		441	436 158	206 614	47 %
55.2-55.3 Drift av campingplasser, vandrerhjem og ferieleiligheter		118	104 034	37 223	36 %
Sum		1 125	1 086 146	488 911	45 %

Kilde: SSB tabell 13185

Reiselivsregioner Nord-Norge	Driftsmargin
Svalbard	9,4 %
Helgeland	8,4 %
Tromsø	8,4 %
Nord-Troms	6,0 %
Lofoten	4,7 %
Vest-/Indre Finnmark	4,7 %
Salten	3,4 %
Bodø	2,0 %
Øst-Finnmark	1,9 %
Sør-Troms/Senja	-0,2 %
Vesterålen/Narvik	-0,3 %

Kilde: KBNN Konjunkturbarometer, 5. november 2024

Kommunestatistikken er **bare tilgjengelig fra 2024**, så det finnes ikke noen hel årsserie. Blanke celler vises ikke av konfidensialtets hensyn. Tall publiseres ikke for å unngå å identifisere personer eller virksomheter.
HOT = hotell og liknande overnattingsbedrifter. CAMP = campingplassar, hyttegrender og vardarheim. CAMP = campingplassar, hyttegrender og vardarheim.

												Simulert på snittpris		Har SSB-tall		Formål SSB		Tot. Kommune	
Overnattinger, innkvarteringstype, bustadland		2024M01	2024M02	2024M03	2024M04	2024M05	2024M06	2024M07	2024M08	2024M09	2024M01-09	Sum ant.	Jan-sep 24	Beregnet	Hot/camp.	Losjoms.	Losjoms.	Sum	
1811 Bindal	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1812 Sømna	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1813 Brønnøy	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	569	2 065	5 800	13 059	5 628	1692	28 813	19 721	11 972	18 841	44 385	15 808 000	356	15 808 000	15 808 000	15 808 000	
		Utlandet ialt	48	1 061	3 037	3 850	2 799	1 177	11 972	11 972	11 972	18 841	44 385	15 808 000	356	15 808 000	15 808 000	15 808 000	
1815 Vega	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	386	1 886	3 785	1 672	300	8 029	8 029	8 029	8 029	8 029	8 029	8 029	8 029	8 029	8 029	8 029	
		Utlandet ialt	206	577	515	362	116	1 750	1 750	1 750	1 750	1 750	1 750	1 750	1 750	1 750	1 750	1 750	
1816 Vevelstad	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1818 Herøy (Nordland)	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	131	66	1087	1012	872	194	4 025	1 378	4 025	1 378	4 025	1 378	4 025	1 378	4 025	1 378	
		Utlandet ialt	0	24	280	305	367	344	58	2 647	865	2 647	865	2 647	865	2 647	865	2 647	
1820 Alstahaug	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	85	107	384	782	645	528	136	2 647	865	2 647	865	2 647	865	2 647	865	2 647	
	CAMP	Ialt	698	2 571	5 077	7 535	5 808	18 918	18 918	18 918	18 918	18 918	18 918	18 918	18 918	18 918	18 918	18 918	
		Utlandet ialt	257	2 424	2 651	2 854	1 886	10 732	10 732	10 732	10 732	10 732	10 732	10 732	10 732	10 732	10 732	10 732	
1822 Leirfjord	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	498	1 400	1 164	457	3 519	3 519	3 519	3 519	3 519	3 519	3 519	3 519	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	304	681	777	275	2 037	2 037	2 037	2 037	2 037	2 037	2 037	2 037	
1824 Vefsn	HOT	Ialt	2 202	40	2 335	3 162	5 497	2 335	4 914	12 613	4 039	12 613	4 039	12 613	4 039	12 613	4 039	12 613	
		Utlandet ialt	2 162	0	2 335	3 162	5 497	2 335	4 914	12 613	4 039	12 613	4 039	12 613	4 039	12 613	4 039	12 613	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1825 Grane	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1826 Aarborte - Hattfjelldal	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1827 Donna	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1828 Nesna	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1832 Hemnes	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1833 Rana - Raane	HOT	Ialt	7 166	8 091	7 349	9 143	8 709	19 019	28 145	18 133	12 309	118 064	137 507	84 872 000	617	84 872 000	84 872 000	84 872 000	
		Utlandet ialt	953	1 017	951	849	1 300	4 304	7 171	4 572	2 178	23 295	23 295	23 295	23 295	23 295	23 295	23 295	
		Norge	6 213	7 074	6 398	8 294	7 409	14 715	20 974	13 561	10 131	94 769	94 769	94 769	94 769	94 769	94 769	94 769	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1834 Lurøy	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1835 Træna	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1836 Rødøy	HOT	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	CAMP	Ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Utlandet ialt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1837 Meløy	HOT	Ialt	577	1	576	367	472	617	954	2 775	8 718	10 898	6 753	2 038	31 590	31 590	31 590	31 590	
		Utlandet ialt	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Norge	576	1	575	367	472	617	954	2 775	8 718	10 898	6 753	2 038	31 590	31 590	31 590	31 590	
	CAMP	Ialt	367	472	617	954	2 775	8 718	10 898	6 753	2 038								

Anslåtte tall i kursiv

Overnattinger 2023 region Helgeland uten Meløy

Overnattinger 2023 region Helgeland uten Meløy		Hotell	Camp/hytte/vandr.	AirBnB	Sum	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %
Antall overnattinger	100 %	326 374	100 %	218 840	16 %	52 220	100 %	597 434	Totalt, all losji, nasjonaliteter og type	
Losjiosetning		254 276 000		85 248 457		20 342 080		359 866 537	17 993 327	14 394 661
Snittpris per overnatting		779		390		390			10 795 996	7 197 331
									3 598 665	
Antall overnattinger, hvorav utenlandske	16 %	52 523	43 %	94 840	50 %	26 110	29 %	173 473	Hvorav fra utenlandske	
Losjiosetning utenlandske (gitt snittpris)		40 920 350		36 944 634		10 171 040		88 036 024	4 401 801	3 521 441
									2 641 081	1 760 720
Antall overnattinger, hvorav norske	84 %	273 851	57 %	124 000	50 %	26 110	71 %	423 961	Hvorav fra norske	
Losjiosetning norske (gitt snittpris)		213 355 650		48 303 823		10 171 040		271 830 513	13 591 526	10 873 221
									8 154 915	5 436 610
Antall overnattinger, hvorav kurs/konferanse	36 %	19 069	0 %	0	0 %	0	11 %	19 069	Hvorav fra kurs og konferanse	
Losjiosetning kurs/konferanse (gitt snittpris)		14 856 542		0		0		14 856 542	742 827	594 262
									445 696	297 131
Antall overnattinger, hvorav yrkesreisende	48 %	130 380	50 %	109 420	20 %	10 444	59 %	250 244	Hvorav fra yrkesreisende	
Losjiosetning yrke (gitt snittpris)		101 578 266		42 624 229		4 068 416		148 270 910	7 413 546	5 930 836
									4 448 127	2 965 418
Antall overnattinger, hvorav ferie/fritid	36 %	176 925	50 %	109 420	80 %	41 776	36 %	328 121	Hvorav fra ferie/fritid	
Losjiosetning ferie/fritid (gitt snittpris)		137 841 192		42 624 229		16 273 664		196 739 085	9 836 954	7 869 563
									5 902 173	3 934 782
										1 967 391

Camping/hytte

Anslått snittpris av hotell 50 %

Anslått andel type (kk, yrke, ferie/fritid)

Airbnb

Andel av hotell er kjent for 2023, 16 %.

Omsetning losjioomsjekter per kommune er kjent, men gir alt for lavt anslag, kr 10 mill.

Anslått samme snittpris som camping/hytte.

Anslått andel utenlandske og norske, og type (kk, yrke, ferie/fritid)

Regnskapstall utvalgte overnattingsbedrifter (m/ evt annen type omsetning)

Selskap	Omsetning	Driftsresultat	Res. Grad	Kommune	Omsetn. Kom	Driftsr. Kom.	Res.grad	Virksomhet, type
Øffersøy Camping	3 376	622	18 %	Alstadhaug				overnatting og servering
Skolo AS	4 178	229	5 %	Alstadhaug				overnatting og servering
Scandic Syv Søstre	54 346	192	0 %	Alstadhaug	61 900	1043	2 %	overnatting og servering
Terråk Gjestegård	2 017	9	0 %	Bindal	2 017	9	0 %	overnatting og servering
Norsk Havbrukssenter AS	179 765	19 864	11 %	Brønnøy				Blandet omsetning
Thon Hotell Brønnøysund	195 201	16 168	8 %	Brønnøy				overnatting og servering
Corner Hotell	4 085	2	0 %	Brønnøy				overnatting og servering
Torghatten Camping og Strandrestaurant	3 479	-444	-13 %	Brønnøy	382 530	35 590	9 %	overnatting og servering
Dønna Rorbuer Bøteriet	1 291	-143	-11 %	Dønna				Utvikling og salg av fast eiendom
Brygga på Dønna (Nordøy Brygge AS)	1 695	-3 533	-208 %	Dønna	2 986	-3 676	-123 %	Kjøp og salg av fast eiendom
Fjellfolkets Hus (HSN Drift AS)	1 109	288	26 %	Hattfjelldal				overnatting og servering
Goextreme AS/Hattfjelldal Hotell			#DIV/0!	Hattfjelldal				Finner ikke tall
Korgen Camping	1 491	301	20 %	Hemnes				overnatting
Korgfjellet Fjellstue	4 572	215	5 %	Hemnes				overnatting og servering
Huset Cafe og Motell	1 382	111	8 %	Hemnes				overnatting og servering
Bjerka Camping	1 451	4	0 %	Hemnes	8 896	631	7 %	overnatting
Skolo AS	4 178	229	5 %	Herøy				overnatting og servering
Augustbrygga AS	2 304	-560	-24 %	Herøy				overnatting og servering
Herøy Brygge (Færøy Drift AS)			#DIV/0!	Herøy	6 482	-331	-5 %	Registrert 12.02.2024
Kvitneset Camping	3 013	-53	-2 %	Leirfjord	3 013	-53	-2 %	Camping
Oskarbrygga	5 773	490	8 %	Lurøy				overnatting og servering
Lovund Hotell	21 627	1	0 %	Lurøy				overnatting og servering
Kvarøy Sjøhus	4 445	-715	-16 %	Lurøy	31 845	-224	-1 %	overnatting
Glomfjord Hotell	7 747	292	4 %	Meløy				overnatting og servering
Støtt Brygge AS	3 986	-813	-20 %	Meløy				Blandet omsetning
Ørnes Hotell	6 037	-16	0 %	Meløy	17 770	-537	-3 %	overnatting og servering
Topcamp Havblikk	6 191	-676	-11 %	Nesna	6 191	-676	-11 %	overnatting og servering
Scandic Meyergården	100 197	9 908	10 %	Rana				overnatting og servering
Til Elise fra Marius	10 212	1568	15 %	Rana				overnatting og servering
Clarion Collection Hotel Helma	37 333	463	1 %	Rana				overnatting og servering
Fjordgården Hotell	11 277	-523	-5 %	Rana				overnatting og servering
Hotell Ole Tobias AS	12 421	-669	-5 %	Rana				overnatting og servering
Yttervik	5 477	-860	-16 %	Rana	183 108	9 211	5 %	overnatting og servering
Myken Apartments AS	1 639	87	5 %	Rødøy				overnatting
Klokkergården	4 102	529	13 %	Rødøy	5 741	616	11 %	overnatting og servering
Sømna Kro og gjestegård	10 371	610	6 %	Sømna	10 371	610	6 %	overnatting og servering
Træna Rorbuerie AS	13 871	5 785	42 %	Træna				Blandet omsetning
Træna Arctic Fishing (Helgeland Adventure A	9 381	118	1 %	Træna				Overnatting og båttutleie
Træna Overnatting	1 656	15	1 %	Træna	24 908	5 918	24 %	overnatting
Hotell Milano AS	33 034	3 747	11 %	Vefsn				overnatting og servering
Mosjøen Hotell	18 616	461	2 %	Vefsn				overnatting og servering
Fru Haugans Hotell	63 782	262	0 %	Vefsn				overnatting og servering
Gjestehusene i Sjøgata	4 789	-125	-3 %	Vefsn				overnatting
Topcamp Panorama Mosjøen	7 401	-505	-7 %	Vefsn	127 622	3 840	3 %	overnatting og servering
Vega Kystferie	2 316	84	4 %	Vega				overnatting
Ravnfloget Base Camp Vega AS	3 921	29	1 %	Vega				overnatting
Gardsøya Rorbuer	1 592	15	1 %	Vega				overnatting
Vega Opplevelsesferie	1 190	-313	-26 %	Vega				overnatting
Vega Brygge AS	1 209	-315	-26 %	Vega				overnatting og servering
Vega Havhotell	8 505	1 214	14 %	Vega	18 733	714	4 %	overnatting og servering
Handelstedet Forvik	4 106	-217	-5 %	Vevelstad	4 106	-217	-5 %	overnatting og servering
	893 137	53 432	6 %					

Kilde: Proff.no.
Merk at selskaper kan være registrert i andre kommuner, konsern kan disponere over regnskap og være registrert andre steder, forskjellig selskapsstruktur kan skiller typer drift, osv.

Besøksbidrag: spørreundersøkelse ang Besøksbidrag: spørreundersøkelse ang

Powered by xmonday

Innsenderens rolle		Kommune	Er du for eller imot et besøksbidrag?	Hvis du er mot et besøksbidrag vil du bli til et halvland eller et helt land?	Yer du et besøksbidrag vil bli til et halvland eller et helt land?	Omvertningsavgift - støtter du forslaget?	Hvor stor bør avgiften være?	Annet	Hvor stort?	Begrunn ditt svar	Hvilke andre måter kunne et besøksbidrag eventuelt hentes inn på?	Andre forslag, beskriv:	Er du enig i et omvertningsbidrag skal omfatte alle former for utgifter?	Begrunn ditt svar	Førlivlighet for kommunene - støtter du forslaget?	Hvis besøksbidrag innføres, bør midlene brukes til turistdestinasjoner først?	Hvilke fellesskoder mener du bør prioriteres ved bruk av et eventuelt besøksbidrag?	Andre forslag	Yer du et besøksbidrag vil påvirke antall turister som besøker Hjelgeland?	Hvordan tror du et besøksbidrag vil påvirke din bedrift?	Har du andre forslag eller kommentarer til forslaget?
Naytralst	Naytralst	Radey	For	2 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	2 prosent								Ja, det hentes bra ut	De forskjellige kommuner har forskjellige problemstillinger	Svært viktig	Offentlige tjenester		Ikke i det hele tatt	
Naytralst	Naytralst	Radey	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig				Det er fruktbar som er problemet. Å krevne at turister som allerede betaler for hotell/konferansegang/GD&A skal betale for "fricampen" er urettelig. Lag konferansegang og fricampene betale for egen bruk.	Annet	Bygg konferansegang, og ta betalt fra dem som bruker det	Nei, det er jeg ikke	Braker bør betale		Eng	Svært viktig	Offentlige tjenester	Utskik	Utskik	Ikke innrer alt på en gang. Start med ett lite påslag (2%) på overnatting.
Naytralst	Naytralst	Hennes	Imot		Ja	Ja, det hentes bra ut	3 prosent								Nei, det vil være uheldig	Vi må ha det mest mulig likt.	Svært viktig	Kollektransport		Ikke innrer alt på en gang. Start med ett lite påslag (2%) på overnatting. Forsøke å få det til å bli ulovlig for besøkende å søke etter veiene, dersom det ikke finnes borteit tilgjengelig. Det forurenser naturen mye!	
Naytralst	Naytralst	Radey	For	4 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	4 prosent								Nei, det vil være uheldig	Neen kommuner kan hentes til å støtte seg til konkurranseforholdet ved å ikke ta betalt	Svært viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning	Vil avhenge situasjonen med sesongfasen, hvor vi i dag må hjelpe til på ad hoc basis	
Naytralst	Naytralst	Grane	For	3 prosent	Ja	Nei, det vil være uheldig				Alle som overnatter legger allerede igjen verdi i bedriftslokaleutvikling, og bør ikke straffes for det. Men bør heller bli til alle de som kommer og ikke legger igjen noe. Få en kollektiv.	Annet	En type veiavgift som i Østfold, f.eks. - hvor alle må kjøpe en vignette for å bruke vognstellet. Da betaler man etter hvor lenge man skal være i landet.	Nei, det er jeg ikke	Egentlig det samme som for - omvertningsbidrag skaper allerede verdi i lokalutviklingen og bør ikke straffes for det.	Ja, det hentes bra ut	Mindre viktig	Vedlikehold av stier og turveier	Utskik...			
Naytralst	Naytralst	Trane	For	4 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	4 prosent								Ja, det hentes bra ut	Look to Lofoten!	Svært viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning	Forhåpentlig positivt, gjennom å flere økonomi til Østfold som minsker negative "støyvirkninger" av turistene.	
Naytralst	Naytralst	Rana Kommune	For	2 prosent	nei	Nei, det vil være uheldig				Stimulerer til enda mer framping, spesielt der den nye infrastrukturen bygges. Omvertningsbidraget langs veiene vil være et tillegg til de andre måtene å hente inn penger på. Dette angår også de som kommer og ikke legger igjen noe. Få en kollektiv.	Annet	Kombinasjon innreise til landet og campingpenger	Ja, enig	At annet vil være konkurranseforholdet. Når er det største problemet at det stimulerer til enda mer framping og at de innreisende medlems bidrag medfører et innestøt og ikke en god måte å hente inn penger på. Dette angår også de som kommer og ikke legger igjen noe. Få en kollektiv.	Har ingen mening om dette	Svært viktig	Vedlikehold av stier og turveier	Nei, ingen påvirkning			
Naytralst	Naytralst	Vafun	For	3 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	3 prosent								Ja, det hentes bra ut	Neen kommuner er ikke reiselivstour og trenger på denne måten ikke pålegges et omvertningsbidrag	Svært viktig	Vedlikehold av stier og turveier	Ja, positivt	Ingen direkte påvirkning.	
Naytralst	Naytralst	Meløy	For	5 prosent eller mer	Ja	Ja, det hentes bra ut	5 prosent								Nei, det er jeg ikke	Hvem er det vi ønsker at skal komme her? Hvem er det som har lavest avtrykk. Hvor er folk langt? Hvem legger igjen mest penger? Denne angiften bør brukes til å styre turistene til et eller annet. Med langsgang, opphold, helse, osv. Derfor bør denne angiften være positivt. Dette angiften bør brukes til å styre turistene til et eller annet. Med langsgang, opphold, helse, osv. Derfor bør denne angiften være positivt.	Svært viktig	Andre forslag	Ja, positivt	Mer eksklusiv område, hvor man kan skape eksklusivitet som er viktig for økonomi. Syntes Arctic Highway sin fremgangsmåte er fremtiden.	
Naytralst	Naytralst	Rana	Har ingen mening om dette		Nei, ikke	Nei, ikke									Nei, det er jeg ikke	Neen kommuner er ikke reiselivstour og trenger på denne måten ikke pålegges et omvertningsbidrag	Svært viktig	Offentlige tjenester	Utskik		
Naytralst	Naytralst	Salsdal	For	5 prosent eller mer	Ja	Ja, det hentes bra ut	5 prosent								Nei, det er jeg ikke	Det er ulikt turisttyper og infrastruktur i de forskjellige kommunene.	Svært viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Trane	For	3 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	3 prosent								Ja, det hentes bra ut	Det er ulikt turisttyper og infrastruktur i de forskjellige kommunene.	Svært viktig	Informasjonsressurser for turister	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Rana	Imot	5 prosent eller mer	nei	Nei, det vil være uheldig				Nik en skjult skatt	Annet	turistkatt			Ja, det hentes bra ut	Kommunene er forskjellige i behov.	Mindre viktig	Vedlikehold av stier og turveier	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Lurey	For	2 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	2 prosent								Ja, det hentes bra ut	Kommunene er forskjellige i behov.	Viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Vega	For	5 prosent eller mer	Nei, ikke	Nei, det vil være uheldig				Vil er ikke så presset her på Hjelgeland enda.	Annet	Vel ikke			Ja, det hentes bra ut	Det må innføres i alle kommuner	Svært viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Grane	For	5 prosent eller mer	Ja	Ja, det hentes bra ut	5 prosent								Ja, det hentes bra ut	Det må innføres i alle kommuner	Svært viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Radey	For	4 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	4 prosent								Nei, det er jeg ikke	Bør kun gjelde de omvertningsbidrag som har en viss omsetning, dvs. over 1 ml i tillegg til de som innreisende bidragstakere.	Svært viktig	Offentlige tjenester	Utskik		
Naytralst	Naytralst	Grane	For	3 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	3 prosent								Ja, det hentes bra ut	Det må innføres i alle kommuner	Svært viktig	Vedlikehold av stier og turveier	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Alstahaug	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Spørsmålet er om hvordan man bør til med å bestemme over hva som skal gjøres av prosjekter og bygging.	Viktig	Sesonghåndtering	Utskik		
Naytralst	Naytralst	Vega	For	4 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	4 prosent								Ja, det hentes bra ut	En nasjonal løsning involverer konkurranseutvikling på omvertningsbidrag mellom kommunene. Med en nasjonal løsning vil utfordringene også kunne løses mellom kommunene med bidragsgivning. For Vega sin del vil en frivillig kunne medføre at besøkende i store grad vil velge dagstur til Vega og omvertningsbidragene, dersom ikke nabokommunene også har det samme påslaget. Det er et mål for Vega å få besøkende til å være her lengre, og å legge oppholdet til, desto flere vil omvertningsbidragene dersom ikke nabokommunene også har samme påslag.	Mindre viktig	Andre forslag	Ja, positivt		
Naytralst	Naytralst	Vega	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig				Dette kommer de som allerede betaler i sesongavgift etc. Løsningslaget er en annen skatt. Grate turistene som oppgir penger, ikke betaler for sesong etc. Disse skal skatte kommunen ikke ut det beløpet! Vi utfordrer skatt til det beløpet som er i tillegg.	Annet				Nei, det er jeg ikke	Gratte turistene, østfoldene. De som ikke betaler for sesong og kollektiv, og oppgir beløpet til sesong og kollektiv.	Svært viktig	Offentlige tjenester	Ja, negativt	Sette opp som ved sesong og kollektiv.	
Naytralst	Naytralst	Meløy	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Hvis dette forslaget går gjennom må det være likt for alle. Skal bidraget være en reell effekt for kommuner med et profesjonelt bilde av det enkelte område.	Viktig	Informasjonsressurser for turister	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Dønna	Har ingen mening om dette		nei	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Hvis dette forslaget går gjennom må det være likt for alle. Skal bidraget være en reell effekt for kommuner med et profesjonelt bilde av det enkelte område.	Viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Herøy	For	Annet	Ja	Ja, det hentes bra ut	Annet			usikker	usikker				Ja, det hentes bra ut	Privat ulovlig bør også kunne innføres i gode, mange flyttere som kommer på andre steder.	Mindre viktig	Andre forslag	Utskik		
Naytralst	Naytralst	Rana	For	1 prosent	nei	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Viktig at nordmenn ikke rammes, slik at turistkatt på utenlandske gjester.	Svært viktig	Sesonghåndtering	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Vega	For	8 prosent eller mer	Ja	Ja, det hentes bra ut	8 prosent								Ja, det hentes bra ut	Alle må være med. Det må være med.	Svært viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Brønnøy kommune	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Kommunen bør satse på reiseliv men helst ikke under krang.	Viktig	Kollektivtransport	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Larvik	For	1 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	1 prosent								Ja, det hentes bra ut	Bra at angiften er merket det den er tenkt til.	Svært viktig	Vedlikehold av stier og turveier	Utskik		
Naytralst	Naytralst	Hennes	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Vi reservert skatte MASSE verdt i kommunene fra før, så å pålegge oss å ikke betale i denne formen er i tillegg til de andre måtene å hente inn penger på. Dette angår også de som kommer og ikke legger igjen noe. Få en kollektiv.	Svært viktig	Offentlige tjenester	Ja, negativt		
Naytralst	Naytralst	Bode	For	2 prosent	Ja	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Bunde være likt for hele landet, også fordeles ulovlig basert på besøkstall.	Svært viktig	Andre forslag	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Meløy	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig									Nei, det er jeg ikke	Mener det ikke skal være mere angiften	Ja, det hentes bra ut	Parkeringsskatter	Ja, negativt		
Naytralst	Naytralst	Bilodal	For	3 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	3 prosent								Ja, det hentes bra ut	Likt for alle	Svært viktig	Andre forslag	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	HERDY 1918	For	1 prosent	Har ingen mening										Ja, det hentes bra ut	Størst situasjon camp, biloversikt når det er privat	Svært viktig	Offentlige tjenester	Utskik		
Naytralst	Naytralst	Lurey	For	4 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	4 prosent								Ja, det hentes bra ut	Det må utlignes ikke forurengning til alle som lever penger på å bli omvertningsbidrag i Østfold. Så alle må bli til å gjennomsnitt og bli fokus på en god forurengning i våre turistnæringsskaper på Hjelgeland.	Svært viktig	Sesonghåndtering	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Alstahaug	Imot		Ja	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Hvis det skal innføres en slik ordning, bør det omfatte alle tilbydere av overnatting.	Viktig	Parkeringsskatter	Ja, negativt		
Naytralst	Naytralst	Alstahaug	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig									Nei, det vil være uheldig	Et besøksbidrag bør være en reiselivstour i lokale bedrifter i reiselivssektoren.	Viktig	Vedlikehold av stier og turveier	Ja, negativt		
Naytralst	Naytralst	Vafun	Imot		nei	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Børde være slik at det enkelte kommuner må se om dette er noe de ønsker da det kan ødelegge for reiselivstourer i den aktuelle kommunen med å ikke angripe for turistene.	Svært viktig	Informasjonsressurser for turister	Ja, negativt		
Naytralst	Naytralst	Nesna	For	5 prosent eller mer	Ja	Ja, det hentes bra ut	5 prosent								Ja, det hentes bra ut	Det bør være samme system i hele regionen.	Viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Lurey	For	8 prosent eller mer	Ja	Ja, det hentes bra ut	8 prosent								Ja, det hentes bra ut	Det bør være samme system i hele regionen.	Viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Alstahaug	For	2 prosent	Ja	Ja, det hentes bra ut	2 prosent								Ja, det hentes bra ut	Det bør være samme system i hele regionen.	Viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		
Naytralst	Naytralst	Rana	For	Annet	Ja	Nei, det vil være uheldig									Nei, det er jeg ikke	I dag har folk som leier ut Airbnb veldig lite krav og regler, og en drevet konkurranse. Til en bransje som driver profesjonelt. Har bør man se hvem kommer, hvilken bedrifter bruker de, og hvordan bør de betales. Jeg er usikker på hvordan vi kan innføre skatten, det er kanskje problemet?	Ja, det hentes bra ut	Svært viktig	Offentlige tjenester	Ja, positivt	
Naytralst	Naytralst	Nesna	For	5 prosent eller mer	Ja	Ja, det hentes bra ut	5 prosent								Ja, det hentes bra ut	Om bærekraft og regjeringer er målet, må forbrukerne som legger mest igjen betales. De som tror på etablerende, som hotell og annen etabler omvertnings, har både bedrifter og andre bedrifter, med betaling. Pr. i dag betaler disse gjestene mange avgifter.	Nei, det vil være uheldig	Svært viktig	Offentlige tjenester	Ja, positivt	
Naytralst	Naytralst	hjelgeland	For	3 prosent	Ja	Nei, det vil være uheldig									Ja, det hentes bra ut	Om man velger å gå for omvertningsbidrag, da må man være konsekvent.	Viktig	Offentlige tjenester	Nei, ingen påvirkning		

DESTINASJONSANALYSE NORDLAND



Forord

Menon har utarbeidet ni destinasjonsanalyser for ulike regioner i Norge, hvorav destinasjonsanalysen av Nordland er én av dem. I tillegg har det blitt utarbeidet minianalyser som viser nøkkeltall for reiselivet i seks reiselivsregioner i Nordland. Arbeidet med fylkesanalysen for Nordland og de seks minianalysene er finansiert av Nordland fylkeskommune, NHO Reiseliv og NHO Reiseliv Regionforening Nord-Norge. Formålet med oppdraget er å lage et kunnskapsgrunnlag om reiselivets utvikling og struktur i regionen, samt å belyse reiselivets økonomiske verdi.

Prosjektet har vært ledet av Live Nerdrum og Glenn Widenhofer, med Henrik Foseid, Andreas Cappelen, Karen R. Berg og Erlend Lund som prosjektmedarbeidere. Erik Jakobsen har vært ansvarlig partner og kvalitetssikrer.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom samfunnsøkonomi og strategi. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå.

Vi takker for et spennende oppdrag. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

September 2024

Live Nerdrum

Prosjektleder

Menon Economics

Erik Jakobsen

Ansvarlig partner

Menon Economics

I denne analysen kartlegges reiselivet i Nordland fra to perspektiver. Vi kartlegger først **markedsperspektivet**, hvor man identifiserer tilreisende og måler deres forbruk fordelt på ulike vare- og tjenestetyper. Identifisering av ulike typer gjestedøgn med tilhørende forbruk står sentralt i dette perspektivet. Analysen omfatter tilreisende til Nordland, og inkluderer ikke lokalbefolkning som reiser innad i regionen. Videre vurderer vi reiselivet med et **næringsperspektiv**, hvor vi identifiserer bedrifter innen overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling, og måler deres økonomiske aktivitet.

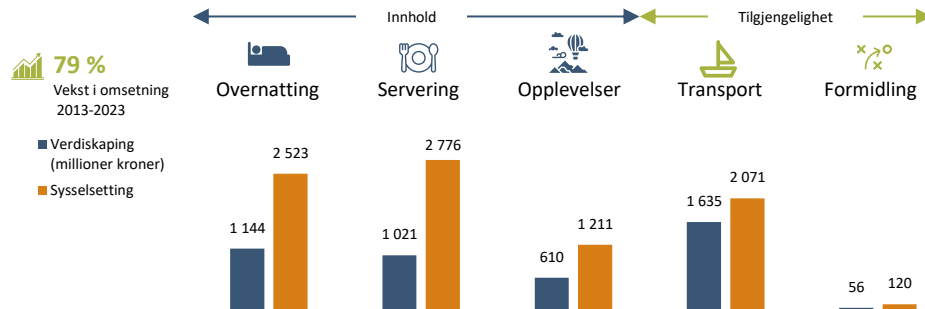
Markedsperspektivet (2023)

4,3 mill. gjestedøgn i regionen... ...som legger grunnlag for



Næringsperspektivet (2023)

Reiselivsnæringens fem bransjer og deres økonomiske betydning



Nordlands særpreg, muligheter og utfordringer

Særpreg

- Har et rikt ressursgrunnlag i form av naturgitte forhold
- Reiselivet er kystorientert og preget av samisk kultur
- Den arktiske naturen gir grunnlag for naturbaserte opplevelser
- Rikt fiske- og sjøliv
- Har relativt mange flyplasser i nasjonal sammenheng

Muligheter

- Den planlagte storflyplassen i Mo i Rana vil gi bedre tilgjengelighet
- Det meste av fylket har god kapasitet som muliggjør vekst gitt at turistene i større grad spres i regionen
- Nordlandsbanen er et bærekraftig transportalternativ
- Mer kvalitetsorientert småskala turisme

Utfordringer

- Øystrukturen og komplisert topografi gjør tilkomsten tidkrevende
- Spredning til opplevelsene utenfor knutepunktene
- Lav kapasitetsutnyttelse
- Trengsel på sommeren enkelte steder
- Relativt liten opplevels- og serveringsbransje

Innhold

Reiselivet i Nordland

Markedsperspektivet – tilreisende i Nordland

Næringsperspektivet – reiselivsnæringen i Nordland

Vedlegg

Verdenskjent arktisk natur med gode forhold for naturbaserte opplevelser

Nordland¹ strekker seg rundt 500 kilometer fra grensen mot Trøndelag i sør til grensen mot Troms i nord. Nordland består av de fem regionene Helgeland, Salten, Ofoten, Lofoten og Vesterålen.

Som reiselivsdestinasjon tilbyr Nordland et variert arktisk naturlandskap med naturbaserte opplevelser året rundt. Fylket byr også på gode forhold for å oppleve midnattssolen og nordlys. Den lange kystlinjen og øyriket gir blant annet mulighet for padling, fugleliv, fiske, surfing og opplevelser knyttet til sjømat. Fjellnaturen byr på isbre, skumuligheter, toppvandring, klatre- og grotteturer. Regionen kan også by på kulturelle opplevelser som lokal mat, festivaler, historiske steder og museer.

Nordland er tilgjengelig fra hele landet. E6 går gjennom regionen og knytter den til Sør-Norge. I tillegg har Nordlandsbanen mange stopp før endestasjonen i Bodø, som gjør det mulig å reise i store deler av Nordland med tog. Hurtigruten og Havila har også flere stopp i Nordland og gir muligheten til å oppleve Nordlandskysten. Regionens internasjonale flyplasser finnes i Bodø og Harstad/Narvik (Evenes). Det går hovedsakelig nasjonale ruter fra flyplassene, men det går også direkteruter til blant annet Frankfurt, Helsinki og Paris. Via kortbanenettet har Nordland i tillegg flere små flyplasser som gjør at regionen er knyttet tettere med resten av landet.

Kart som illustrerer kommunene i Nordland (i mørkeblått). Kilde: Menon Economics



Særpreg, muligheter og utfordringer for reiselivet i Nordland

Særpreg

- Nordland er fylket som samlet sett har det rikeste ressursgrunnlaget i form av naturgitte forhold.
- Reiselivet er svært kystorientert og består av en rekke øysamfunn. Reiselivet er også preget av den samiske kulturen.
- Øyriket kan by på verdenskjent arktisk natur og nordlys som gir grunnlag for naturbaserte aktiviteter som fjell- og klatreturer, surfing og skiaktiviteter.
- Fylket har et rikt fisk- og sjøliv som gir utgangspunkt for aktiviteter til sjøs.
- Regionen har to stamflyplasser i Bodø og Evenes, i tillegg til åtte kortbaneflyplasser. Antallet flyplasser på et relativt lite areal er høyt i nasjonal sammenheng. Via helikopter går det også passasjertrafikk mellom Bodø og Værøy.

Muligheter

- Den planlagte storflyplassen i Mo i Rana vil skape bedre tilgjengelighet, og særlig for hele Helgeland. Dette vil gjøre reiselivet mer tilgjengelig, særlig for utlendinger.
- Det er kapasitetsutfordringer i Lofoten i høysesongen, men reiselivet i resten av fylket har god kapasitet. Nordland har et stort ressursgrunnlag med god tåleevne dersom turistene i større grad spres utover regionen. Dette vil være en nøkkel i å realisere vekstprognosene.
- Nordlandsbanen som går mellom Trondheim og Bodø utgjør et bærekraftig transportalternativ i regionen som trolig vil ha en økende attraktivitet fremover.
- Mer kvalitetorientert småskala turisme vil treffe på trenden «slow tourism» der det er en økende bevissthet rundt de negative konsekvensene på natur- og lokalsamfunn.

Utfordringer

- Øystrukturen og komplisert topografi gjør tilkomsten tidkrevende, selv om dette vil forbedres med ny storflyplass i Mo i Rana.
- Utfordringene med hensyn til transport er først og fremst å få de som kommer inn til Nordland med fly ut til opplevelsene som gjerne ligger utenfor trafikkknutepunktene og i distriktene der offentlig rutetilbud som regel ikke er tilpasset tilreisendes behov.
- Det er relativt få besøkende og lav kapasitetsutnyttelse på vinteren.
- Tilstrømmingen av turister på sommeren i enkelte områder gjør at trengsel kan oppleves som et problem blant lokalbefolkningen. Noen steder er det behov for å løse fellesgodeproblematikk, som tilgang på toaletter og parkering.
- Nordland har en relativt liten serverings- og opplevelsibransje.

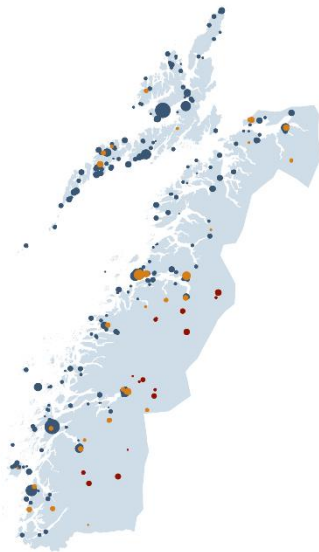
Reiselivet i Nordland er svært kystorientert – det ligger et stort potensial i å spre turiststrømmen i regionen

Kartet til høyre illustrerer omsetningen til reiselivsbedriftene i Nordland og deres avstand fra kysten. Større prikker indikerer høyere omsetning. De blå prikkene representerer bedrifter som ligger mindre enn én kilometer fra kysten, de gule prikkene viser bedrifter som befinner seg mellom én og ti kilometer fra kysten, og de røde prikkene viser bedrifter som er lokalisert mer enn ti kilometer fra kysten.

Kartet viser tydelig at reiselivet i Nordland er svært kystorientert. 91 prosent av den totale omsetningen blant reiselivsbedriftene kommer fra bedrifter som er lokalisert mindre enn én km fra kysten. Åtte prosent av omsetningen kommer fra bedrifter som ligger én til ti kilometer unna kysten, mens kun én prosent kommer fra de som ligger mer enn ti kilometer fra kysten.

Kartet illustrerer også at tettheten av reiselivsbedrifter er størst i Lofoten. Dette viser et tydelig potensial for å spre turiststrømmen mer utover hele regionen og innover i landet. Ved å utvikle infrastruktur og attraksjoner i innlandsområdene og de mindre travle kystområdene vil man kunne spre turiststrømmen og avlaste de mest populære stedene. Dette vil være en nøkkel for å sørge for at reiselivet i regionen vokser på en bærekraftig måte.

Kart over Nordland som illustrerer reiselivsbedriftenes omsetning i 2023 og avstand til kysten. Større prikker betyr høyere omsetning. Bedrifter i blått ligger under 1 km fra kysten, de i gult ligger mellom 1 og 10 km fra kysten, de i rødt ligger lenger enn 10 km fra kysten. Kilde: Menon Economics



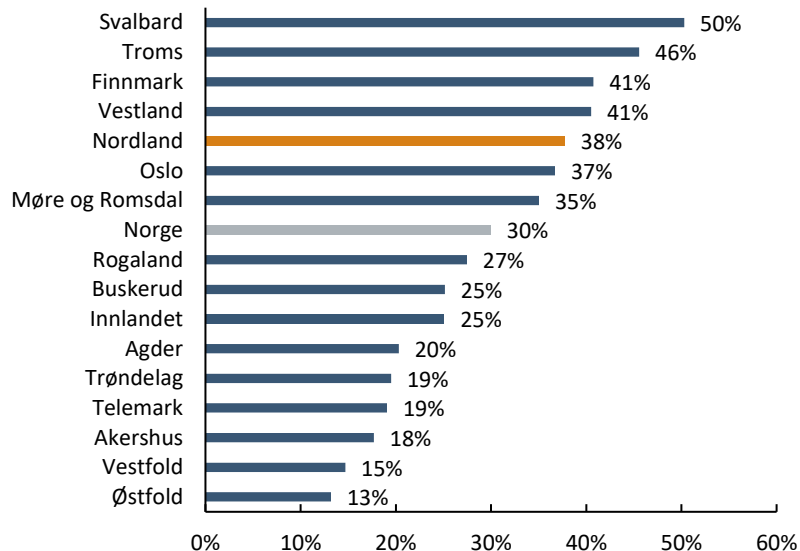
Med ny storflyplass i Mo i Rana er det stort potensial for å ta imot flere utenlandske turister til Nordland

Utenlandsandelen av de kommersielt tilreisende (hotell og camping) er på 38 prosent i Nordland. Nordland har den femte høyeste utenlandsandelen og ligger godt over landsgjennomsnittet som er på 30 prosent. Utenlandsandelen er derimot lavere enn sammenlignbare fylker i nord, spesielt Troms med 46 prosent. Med bakgrunn i det pågående ruteutviklingsprosjektet i Evenes og Bodø er det opprettet eller planlagt flere utenlandsruter til regionen, som er viktig for en fremtidig eksportsatsing.

Nordland har historisk hatt færre flyforbindelser til utlandet sammenlignet med Troms, noe som kan påvirke utenlandsandelen. Det ligger imidlertid et betydelig potensial i å øke utenlandsturismen til Nordland med etableringen av den nye flyplassen i Mo i Rana. Med mulighet for å ta ned Boeng 737 og Airbus A320 kan Norwegian, SAS, Lufthansa og charteroperatører velge å betjene Helgeland direkte fra Oslo og potensielt utvalgte land i Europa.¹ Det er også forventet at prisene på flybilletter vil falle betydelig.

En mulighetsstudie¹ peker på reiselivet som en av tre næringer på Helgeland med størst potensial frem mot 2035. Studien estimerer at reiselivet kan firedobles mellom 2021 og 2035. Økt tilgjengelighet gjennom flyplassen og lavere billettpriser legger til rette for å realisere denne prognosen.

Utenlandsandel på hoteller og camping i fylkene i 2023. Kilde: SSB



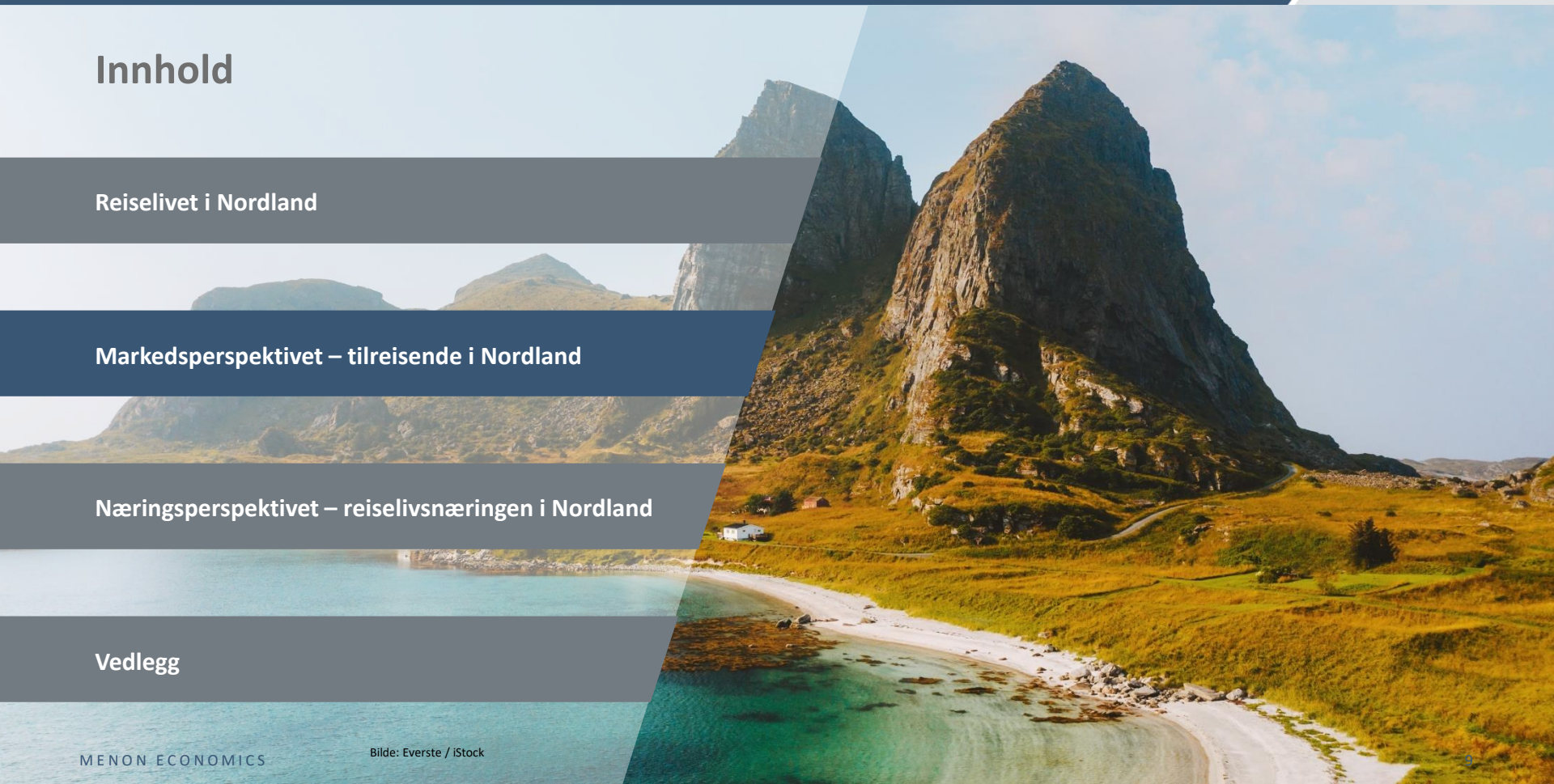
Innhold

Reiselivet i Nordland

Markedsperspektivet – tilreisende i Nordland

Næringsperspektivet – reiselivsnæringen i Nordland

Vedlegg



Metode for beregning av økonomisk aktivitet som følger av tilreisende

I dette kapittelet ser vi nærmere på hvem de tilreisende er og hvilken verdi de bidrar med til regionen. Kapittelet er delt inn i tre deler. Del 1 kartlegger omfanget av gjestedøgn fra fem segmenter: hotell, camping, cruise, fritidsboliger og Airbnb. Vi ser også på hvordan disse segmentene har utviklet seg, når på året de besøker regionen og hvor de kommer fra.

Neste del går ut på å undersøke hvor stort døgnforbruk disse segmentene har og hvordan dette forbruket fordeler seg på kategorier, som for eksempel overnatting, servering og varehandel. Døgnforbruket baserer seg på kartlegginger gjennomført av Innovasjon Norge og Transportøkonomisk institutt (TØI), samt estimeringer basert på Statistisk sentralbyrå (SSB) sine satellittregnskap, SSBs overnattingsstatistikk og Menons regnskapsdatabase.

Basert på segmentenes gjestedøgn og døgnforbruk beregner vi i tredje del de tilreisendes totale forbruk i regionen. Dette forbruket legger grunnlaget for ringvirkninger i form av verdiskaping og sysselsetting, både i regionen og i andre deler av landet.

Metodisk tilnærming til å beregne økonomisk aktivitet som følger av tilreisende til en destinasjon



Merk: Analysen fanger ikke opp det økonomiske bidraget fra tilreisende som ikke overnatter i regionen, som dagsbesøkende og gjennomreisende. Årsaken til det er at det ikke finnes statistikk på omfanget av denne typen besøkende og det tilhørende forbruket. Vi inkluderer heller ikke lokalbefolkningens forbruk knyttet til fritidsboliger, altså besøk på fritidsbolig i samme kommune den enkelte bor i. Dette følger av at deres forbruk trolig i stor grad hadde tilfalt regionen uansett og i mindre grad reflekterer en effekt av reiselivet.

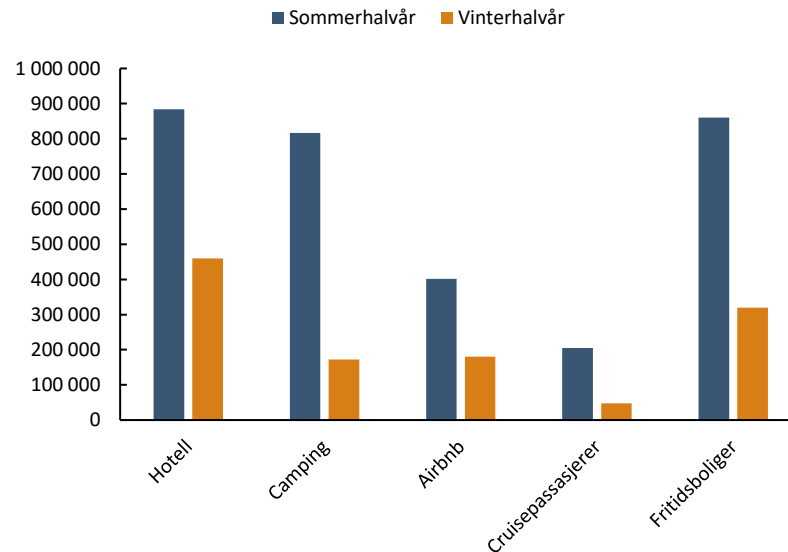
Det var 4,3 millioner gjestedøgn i 2023, hvorav én tredel kom fra hotell

Hotell, fritidsboliger og camping er de tre segmentene som står for flest gjestedøgn i Nordland. Til sammen står de tre segmentene for i overkant av 80 prosent av overnattingsdøgnene i Nordland gjennom året. Det største segmentet er hotellene som står for over 1,3 millioner gjestedøgn i 2023, tilsvarende 30 prosent av gjestedøgnene. Gjestedøgn ved fritidsboliger er på i underkant av 1,2 millioner og for camping rett i underkant av 1 million gjestedøgn i 2023.

Airbnb er også et betydningsfylt segment i Nordland med til sammen 582 000 gjestedøgn i 2023. Cruisepassasjerer er det minste av segmentene, men bidrar også betydelig med 252 000 besøkende.

Over 70 prosent av gjestedøgnene finner sted i sommerhalvåret, det vil si fra mai t.o.m. oktober. Det gjør Nordland til en utpreget sommerdestinasjon. Camping og cruise er de to segmentene med størst variasjon mellom sommer- og vintersesongen. Begge segmentene har tydelig overvekt av gjestedøgn om sommeren med henholdsvis 83 og 81 prosent. Hotell og Airbnb er segmentene med jevnest fordeling av gjestedøgn på sommeren og vinteren, der i underkant av 70 prosent av gjestedøgnene finner sted på sommeren. Vinterhalvåret er fra november t.o.m. april.

Antall gjestedøgn i 2023 i Nordland fordelt på segment og sesong. Cruise er dagsbesøkende med overnatting på skip. Sommerhalvår er fra mai t.o.m. oktober, vinterhalvår er fra november t.o.m. april. Kilde: SSB, AirDNA og Kystdatahuset



Det har vært en vekst i samtlige segmenter i regionen, men Airbnb har bidratt mest

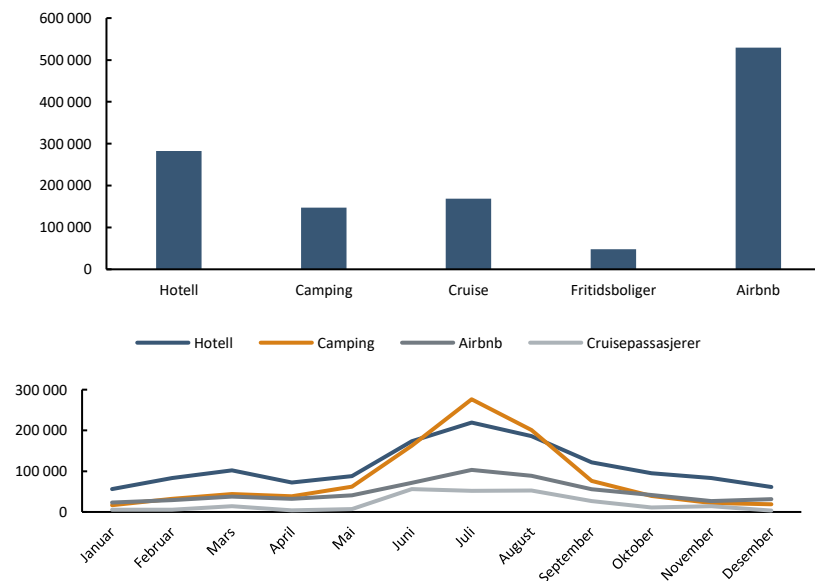
Totalt har antall gjestedøgn i Nordland økt med 1,3 millioner fra 2016 til 2023, noe som tilsvarer en årlig gjennomsnittlig vekst på 4 prosent. Det vil si at det har vært stor vekst i antallet gjestedøgn i regionen.

Airbnb har stått for nesten halvparten av den totale økningen i antallet gjestedøgn i Nordland med en vekst på 529 000 gjestedøgn mellom 2016 til 2023. Airbnb er med det segmentet som har økt mest. I 2016 var det kun 52 000 gjestedøgn gjennom Airbnb, men i 2023 har antallet mer enn tildoblet seg til 582 000 gjestedøgn i 2023. Airbnb er derfor også segmentet med klart størst relativ utvikling.

Også de andre segmentene har bidratt til økningen i gjestedøgn. Blant disse har hotellsegmentet vokst mest med en økning på 283 000 gjestedøgn, som utgjør en absolutt vekst på 27 prosent siden 2016. Cruisenæringen har på sin side økt med 169 000 gjestedøgn, som tilsvarer en dobling i antallet cruisepassasjerer siden 2016.

Den nederste figuren viser at hotell og camping og har en tydelig sommervridd sesongprofil med besøkstopp i juli. Det er særlig i månedene juni til september at det er mye aktivitet. Airbnb har en noe flattere sesongprofil. 73 prosent av gjestedøgnene på hotell, camping, Airbnb og cruise i Nordland fant sted i sommerhalvåret, mot 67 prosent i hele Norge. Nordland har derfor en sommervridd sesongprofil.

Endringen i antall gjestedøgn mellom 2016 og 2023 fordelt på segment (øverst) og sesongprofil per segment i Nordland i 2023 (nederst). Kilde: SSB og AirDNA



Hotell: Ferie- og fritidssegmentet har vokst betydelig de siste årene, men antallet yrkesreisende holder seg stabilt

I det følgende beskrives segmentspesifikke utviklingstrekk og observasjoner. Først ut er hotell, der gjestene kan ha tre ulike formål; ferie og fritid, yrke og kurs/konferanse.

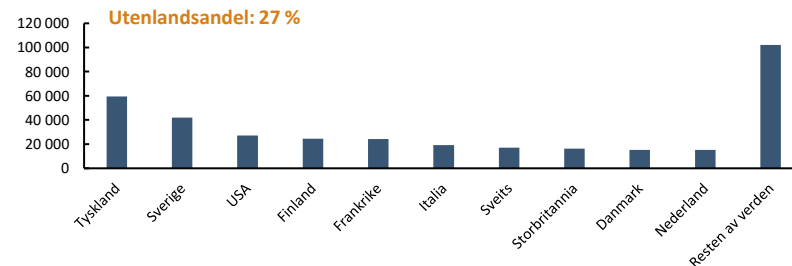
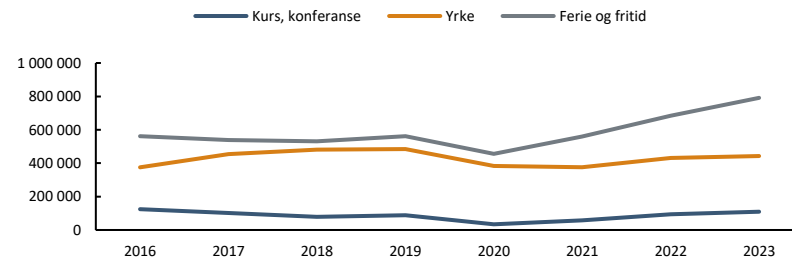
Ferie og fritid har siden 2016 vært det vanligste reiseformålet. I 2016 stod ferie og fritid for 561 000 gjestedøgn, som tilsvarte halvparten av gjestedøgnene. Siden den gang, og særlig i etterkant av pandemien, har denne andelen økt. I 2023 var det 791 000 gjestedøgn relatert til ferie og fritid, som tilsvarer nesten 60 prosent av alle gjestedøgn.

Antallet yrkesreisende har ikke opplevd samme vekst som ferie og fritid. Yrkesreisende nådde en topp i 2019 med 485 000 gjestedøgn, men har ellers holdt seg relativt stabilt gjennom hele perioden.

Generelt vil en god blanding av arbeidsreisende og feriereisende gjøre destinasjonen mer robust, ettersom feriereisende og yrkesreisende påvirkes ulikt av makroøkonomiske faktorer, i tillegg til at de har ulike sesongprofiler.

Den nederste figuren viser at Norge står for en klar overvekt av gjestedøgnene på hotellene med 73 prosent av alle gjestedøgn. De største utenlandske markedene innen hotell er Tyskland, Sverige og USA.*

Utvikling i gjestedøgn på hotell for ulike formål (øverst) og gjestedøgn på hotell i 2023 fordelt på topp 10 utenlandske land (nederst) i Nordland. Kilde: SSB



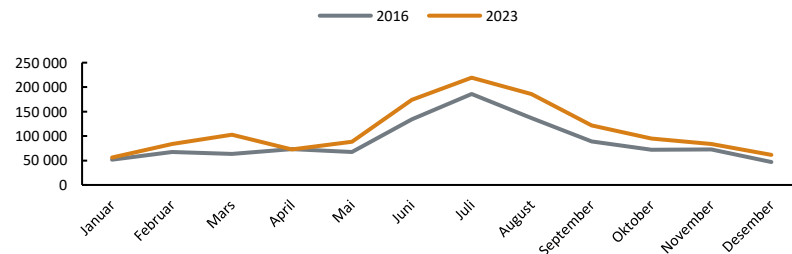
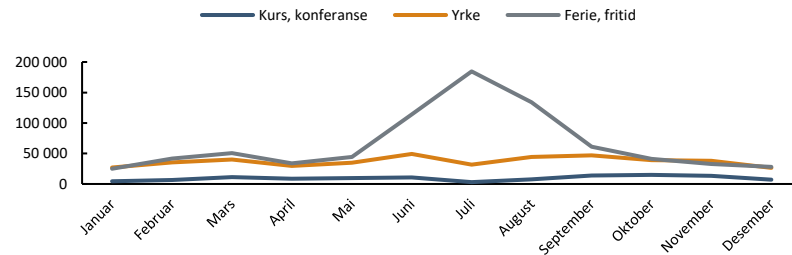
Hotell: Ferie- og fritidsreisende har en tydelig besøkstopp i juli, mens de yrkesreisende fordeler seg jevnt utover året

En destinasjons sesongprofil (besøksmønstre gjennom året) gir innsikt i en viktig karakteristikk ved det lokale reiselivet – nemlig hvor konsentrert reiselivsaktiviteter er i deler av året. En flatere sesongprofil er generelt forbundet med en rekke positive effekter, særlig gjennom å legge til rette for flere heltidsstillinger. Flere heltidsstillinger bidrar til økt kompetanse i bedriftene, som gir høyere kvalitet på reiselivsproduktet og reduserer opplæringskostnader for bedriftene. Flere heltidsstillinger kan også gi økte skatteinntekter til kommunen gjennom at arbeidstakerne bosetter seg i kommunen. I tillegg vil en flatere sesongprofil øke verdiskapingen i regionen ved å utnytte kapasiteten i reiselivet og redusere risikoen for sesongvariasjoner.

Sesongprofilen for de tre formålene viser at ferie- og fritidsreisende har en tydelig besøkstopp om sommeren, mens yrkesreisende og kurs og konferanse har jevnere sesongprofiler.

Den nederste figuren viser at sesongprofilen var nokså lik i 2023 som i 2016. Det har altså ikke vært store endringer i destinasjonens tiltrekningskraft relativt for de ulike sesongene de siste syv årene. Det er likevel antydning til at det har vært mindre vekst i januar, november og desember som i utgangspunktet var månedene med minst aktivitet.

Sesongprofil for hotell-gjestedøgn i 2023 per formål (øverst) og sesongprofil over tid for alle gjestedøgn på hotell (nederst) i Nordland. Kilde: SSB



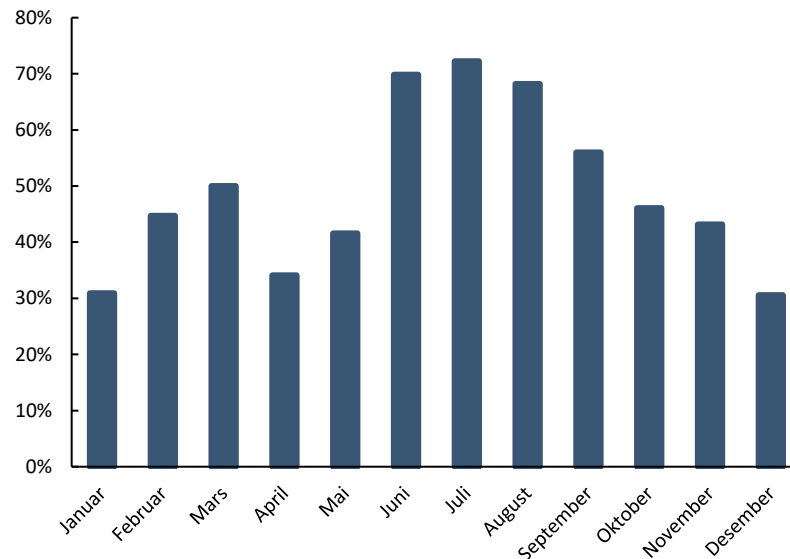
Hotell: Kapasitetsutnyttelsen på hotellrom er sesongpreget og er i gjennomsnitt litt lavere enn resten av landet

Kapasitetsutnyttelsen på hotellrom i Nordland reflekterer i stor grad sesongprofilen ved at den er høy i perioder med mange gjestedøgn. Kapasitetsutnyttelse er samlet gjennomsnittlig rombelegg på hotell. I sommermånedene juni, juli og august er det høy kapasitetsutnyttelse med over 70 prosent. Lavest er kapasitetsutnyttelsen i vintermånedene desember og januar da den ligger på rundt 30 prosent. SSBs overnattingsstatistikk viser at den gjennomsnittlige månedlige kapasitetsutnyttelsen i Norge i 2023 var 53 prosent. I Nordland var den gjennomsnittlige kapasitetsutnyttelsen på 49 prosent og ligger derfor litt under landsgjennomsnittet.

Hoteller konkurrerer med Airbnb og annen utleie av fritidsboliger. Gjestedøgn på Airbnb har hatt sterk vekst de siste årene og har derfor bidratt til å redusere trykket på hotellene. Siden 2016 har det vært en nedgang i årlig kapasitetsutnyttelse på tre prosentpoeng. Generelt har variasjonen i total kapasitetsutnyttelse fra år til år vært beskjeden, med unntak av under pandemien der den var om lag ti prosentpoeng lavere.

Det er forskjeller mellom regionene i Nordland når det gjelder kapasitetsutnyttelse. Mens hoteller i Lofoten eksempelvis har sprenget kapasitet om sommeren, er det andre regioner med mye ledig hotellkapasitet også om sommeren.

Den månedlige kapasitetsutnyttelsen på hotellrom i 2023 i Nordland. Kilde: SSB

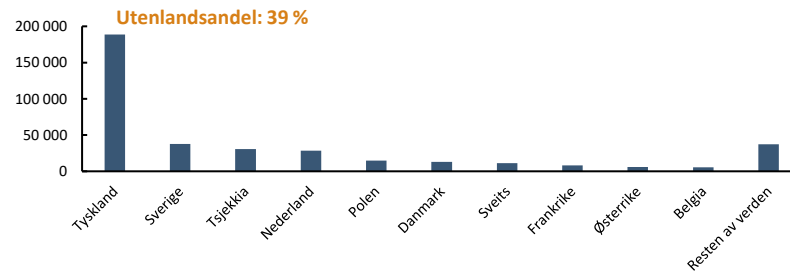
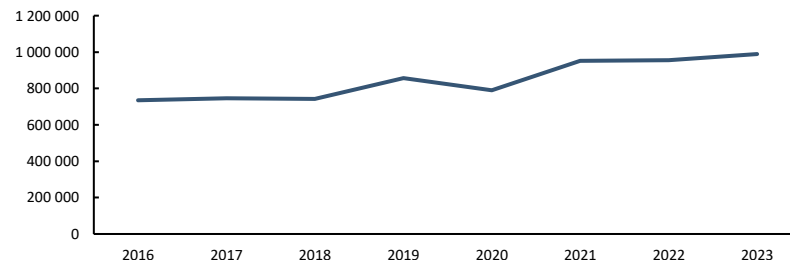


Camping: Nye høyder er nådd etter pandemien, og Tyskland er det klart største utenlandsmarkedet

SSBs campingstatistikk inneholder informasjon om campingplasser, hyttegrender og vandrerhjem.¹ Før pandemien, i 2019, var antallet gjestedøgn på 856 000. Antallet gjestedøgn sank litt i 2020 som følge av reiserestriksjoner, men allerede i 2021 var antallet gjestedøgn tilbake på et høyere nivå enn før pandemien med hele 951 000 gjestedøgn. Dette høye nivået har holdt seg også etter pandemien, og 2023 ble et rekordår for camping i Nordland med 989 000 gjestedøgn.

Med 608 000 gjestedøgn stod nordmenn for 61 prosent av gjestedøgnene på camping i Nordland i 2023. Andelen utenlandske gjestedøgn på 39 prosent er høyere enn den tilsvarende andelen for hotell, der utenlandske besøkende kun stod for 26 prosent av gjestedøgnene. Av utenlandske besøkende på camping er Tyskland det klart største markedet med 189 000 gjestedøgn, som tilsvarer 19 prosent av det totale antallet gjestedøgn. Av de resterende markedene er det Sverige, Tsjekkia og Nederland som var størst med 3-4 prosent hver av det totale antallet gjestedøgn.

Utvikling i gjestedøgn på camping (øverst) og gjestedøgn på camping i 2023 fordelt på topp 10 utenlandske land (nederst) i Nordland. Kilde: SSB



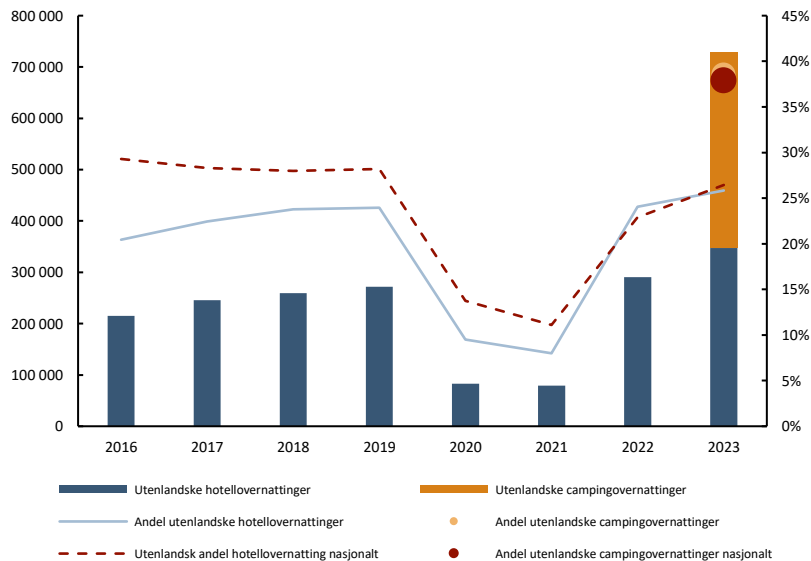
Det har vært en klar vekst i både andel og antall utenlandske hotellovernattinger

Basert på tilgjengelig data om utenlandske tilreisende til hoteller og camping kan vi beregne utenlandsandel (eksport) for disse segmentene. Andelen utenlandske hotellovernattinger i Nordland var lavere enn nasjonalt mellom 2016 og 2021. I 2022 vokste utenlandsandelen opp til nasjonalt nivå. I 2023 har den holdt seg på 26 prosent på lik linje med den nasjonale utviklingen. Mens den nasjonale utenlandsandelen av hotellovernattinger har gått noe ned fra 2016 til 2023, har den i Nordland økt noe.

Fra 2016 til 2023 har antallet utenlandske hotellovernattinger vokst fra 215 000 til 347 000, som tilsvarer en økning på 61 prosent. Under pandemien i 2020 og 2021 sank utenlandsandelen både i Nordland og nasjonalt. I 2020 opplevde Nordland en reduksjon på nesten 200 000 utenlandske hotellovernattinger, fra 272 000 overnattinger i 2019. Med 291 000 utenlandske overnattinger i 2022 hentet imidlertid Nordland seg fort inn igjen etter pandemien.

Utenlandske turister sto for 39 prosent av alle campingovernattinger i Nordland i 2023¹, som tilsvarer totalt 381 000 overnattinger. Utenlandsandelen på camping er med det høyere enn på hotell med 26 prosent samme år. Til sammenligning utgjør utenlandsandelen av campingovernattinger nasjonalt 38 prosent.

Antall utenlandske hotellovernattinger (utvikling) og campingovernattinger (2023)¹
(venstre akse) og andel (høyre akse), for Nordland og nasjonalt. Kilde: SSB



Cruise: Antallet passasjeranløp fra cruise har vokst veldig raskt etter pandemien

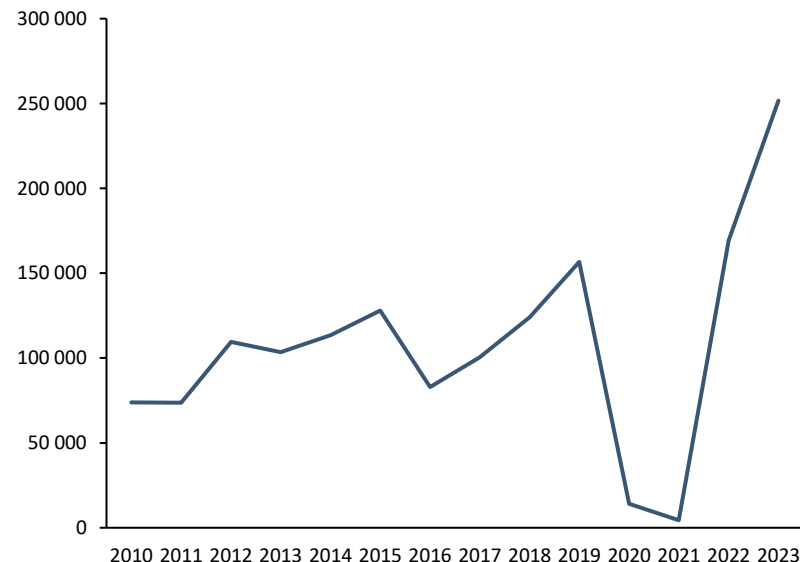
Cruiseturisme har de siste årene markert seg som et viktig segment i Nordlands reiselivsindustri. Med cruisehavner i blant annet Bodø, Lofoten, Narvik, Sortland, Sandnessjøen, Brønnøysund, Mo i Rana og Stokmarknes har de siste årene sett en sterk økning i antallet anløp og besøkende cruiseturister.

Før pandemien var det betydelig og jevn vekst i cruisenæringen Nordland. I perioden fra 2010 til 2019 ble antallet passasjeranløp fra cruise mer enn doblet fra omtrent 74 000 til 157 000.

Cruisenæringen ble spesielt hardt rammet av koronapandemien som følge av muligheten for store smitteutbrudd om bord. I 2020 og 2021 var det derfor omtrent ingen cruiseturisme i Norge. I etterkant av pandemien har passasjeranløpene nådd nye høyder. I 2022 var næringen tilbake på nivået før pandemien og 2023 ble et rekordår for cruiseturisme for Nordland med over 252 000 passasjeranløp.

Statistikken inkluderer andre fartøy enn konvensjonelle cruiseskip, for eksempel private minicruise. Det betyr at de presenterte tallene kan være noe høyere enn andre kilder. Omfanget av minicruise har økt de siste årene, og denne trenden er forventet å fortsette fremover.

Utvikling i passasjeranløp fra cruise i Nordland. Kilde: Kystdatahuset



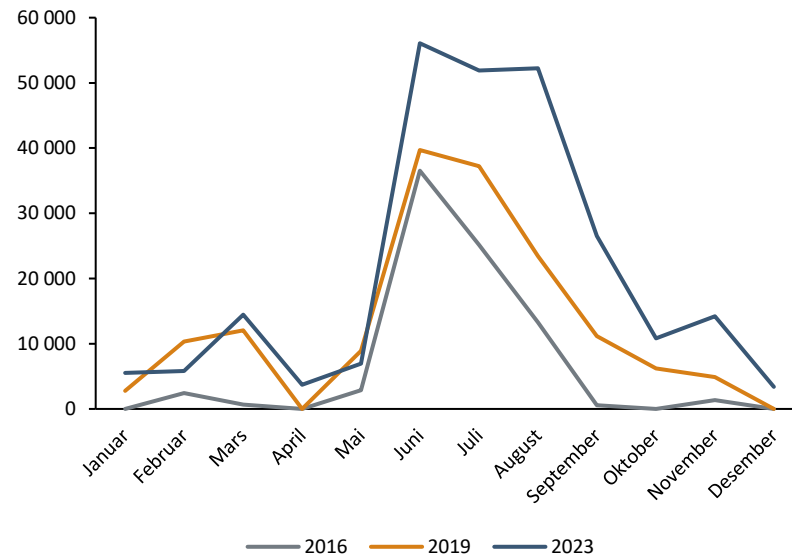
Cruise: Den største veksten har skjedd i juni til august, men også skuldersesongen har vokst vesentlig

Cruisenæringen er en av de reiselivssegmentene i Nordland med størst variasjon i antall besøk mellom sommer og vinter. Den høyeste aktiviteten registreres i sommermånedene juni, juli og august.

Figuren til høyre viser sesongprofilen for de tre årene 2016, 2019 og 2023. Figuren viser at den største økningen i passasjeranløp har skjedd i sommermånedene. Antall passasjeranløp fra juni til august har økt med nesten 60 000 gjestedøgn i perioden, som tilsvarer over 60 prosent av den totale økningen. Det har også vært en betydelig økning i skuldersesongene, der månedene med størst vekst er september og november. I 2016 var det tilnærmet ingen passasjeranløp i de to månedene. I 2023 er det lavest aktivitet i april og desember. Narvik skiller seg ut ved å ha betydelig mer vintercruise og en flatere sesongprofil.

En økning i besøkende i skuldersesongen er positivt både for cruisenæringen og øvrig næringsliv i regionen. En mer jevn sesongprofil innebærer at arbeidsbelastningen og inntektsstrømmen fordeles over større deler av året, selv om sommerperioden fortsatt utvilsomt er den mest lukrative.

Utvikling i sesongprofil for passasjeranløp fra cruise for ulike år i Nordland. Kilde: Kystdatahuset



Fritidsboliger: De siste to årene har det vært en lavere utbyggingstakt enn normalen

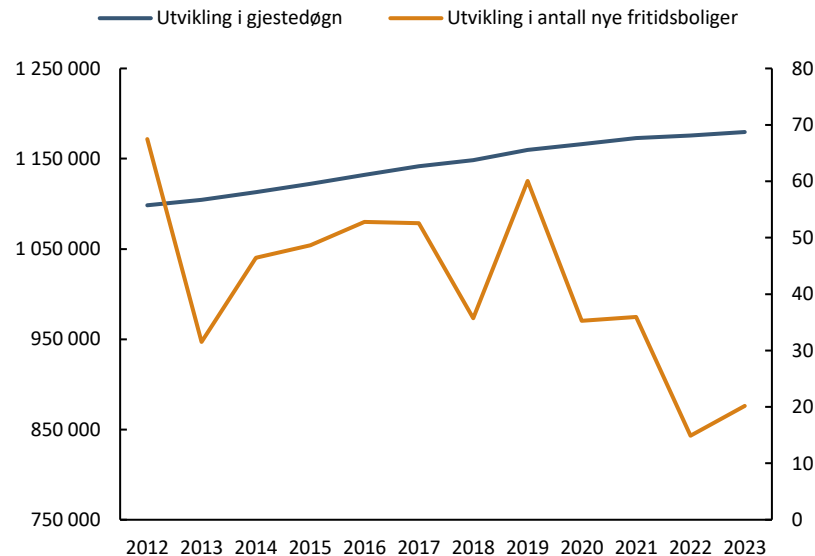
Antallet gjestedøgn i fritidsboliger har hatt en jevn økning de siste ti årene. Siden 2012 har antallet ikke-lokale gjestedøgn på fritidsboliger økt fra 1 098 000 til 1 180 000. Det tilsvarer en vekst på 7 prosent eller en 0,7 prosent årlig vekst i perioden.

Det er mange fritidsboliger i Nordland der eierne også er bosatt i fylket. I 2023 var det 4,2 millioner lokale gjestedøgn på regionens fritidsboliger. Det vil si at over 80 prosent av fritidsboligene i Nordland eies av bosatte i regionen. Dette skyldes blant annet at Nordland geografisk er et langt fylke, og at kjøreavstandene med bil fra andre fylker kan bli lange.

Gjestedøgnstallene som legges til grunn i analysen kommer kun fra tilreisende som er bosatt utenfor regionen. De som bor i Nordland og som har fritidsbolig der, er med andre ikke regnet med. Vi har lagt til grunn at det i gjennomsnitt er 187 gjestedøgn per fritidsbolig i året i Nordland. Dette er et nasjonalt estimat basert på en rekke fritidsboligundersøkelser.

Når det gjelder utbyggingstakten av fritidsboliger har den stort sett ligget mellom 30 og 60 mellom 2013 og 2021. De siste to årene har det derimot blitt bygget færre fritidsboliger enn normalen. I 2023 ble det bygget 20 nye fritidsboliger i Nordland.

Utvikling i gjestedøgn fra tilreisende på fritidsboliger (venstre akse) og fritidsboligutbygging fra tilreisende (høyre akse) i Nordland. Kilde: SSB og Menon

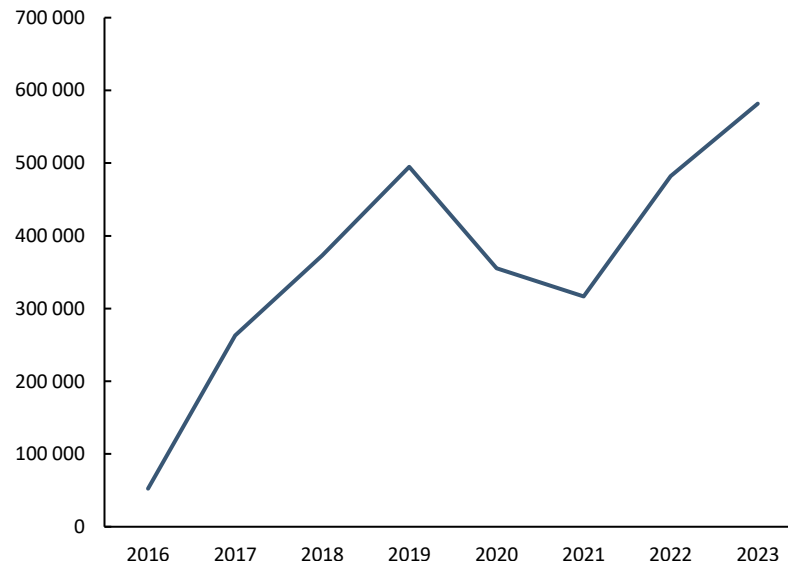


Airbnb: Segmentet har økt med mer enn 500 000 gjestedøgn siden 2016

Gjestedøgnene på Airbnb i Nordland har hatt sterk vekst i samtlige år siden 2016, med unntak av under pandemien. I 2016 var det 52 000 registrerte gjestedøgn, mens det i 2023 var 582 000.

Overnatting på Airbnb har blitt stadig mer populært, samtidig som flere og flere stiller boligene sine til disposisjon. Noe av veksten kan forklares ved at Airbnb-utleie helt fra starten hatt skattefordeler sammenliknet med kommersiell utleie, som har gjort det attraktivt å stille boligen sin til utleie. Noe av dette ble søkt rettet opp da det fra og med skatteåret 2020 trådte i kraft egne skatteregler for såkalt korttidsutleie i egen bolig.

Utvikling i gjestedøgn på Airbnb i Nordland. Kilde: AirDNA



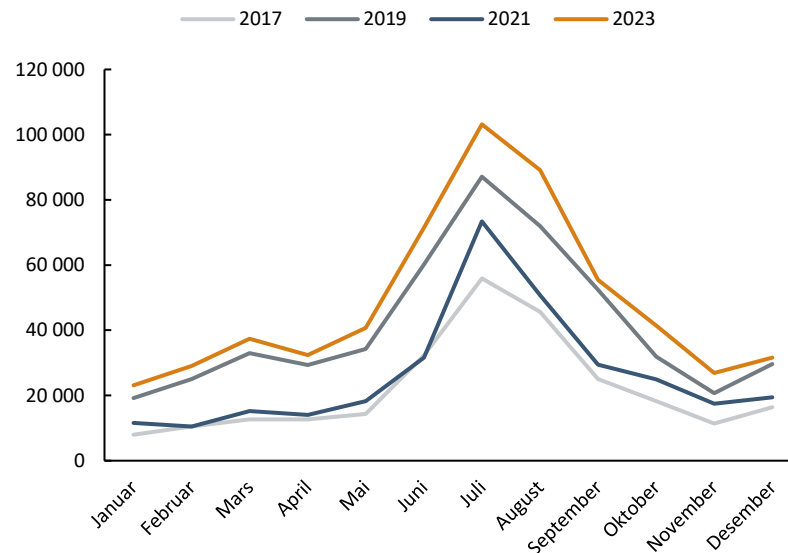
Airbnb: Gjestene har en tydelig besøkstopp i juli

Sesongprofilen for Airbnb viser at gjestene besøker Nordland hele året, men at sesongprofilen er minst like spiss mot sommermånedene som den for kommersielle gjestedøgn. Det er flest gjestedøgn i sommermånedene, men også et betydelig antall i andre måneder som mars, september og oktober. Det er færrest gjestedøgn i november, desember og januar.

Nordland har en sesongbasert turistsesong og høy kapasitetsutnyttelse om sommeren. Airbnb tar litt av for presset på hotellene i høysesongen, spesielt i områder som Lofoten der kapasitetsutnyttelsen på hotell historisk har vært svært høy i høysesongen. Ved å tilby overnatting skaper samtidig Airbnb tøffere konkurranse for hotellbransjen. Dette kan være utfordrende for hoteller i områder som ikke har full utnyttelse i høysesongen og som er avhengig av et solid overskudd om sommeren for å tåle en lavere kapasitetsutnyttelse om vinteren.

Utvikling i sesongprofil for Airbnb-gjestedøgn for 2017, 2019, 2021 og 2023 i Nordland.

Kilde: AirDNA



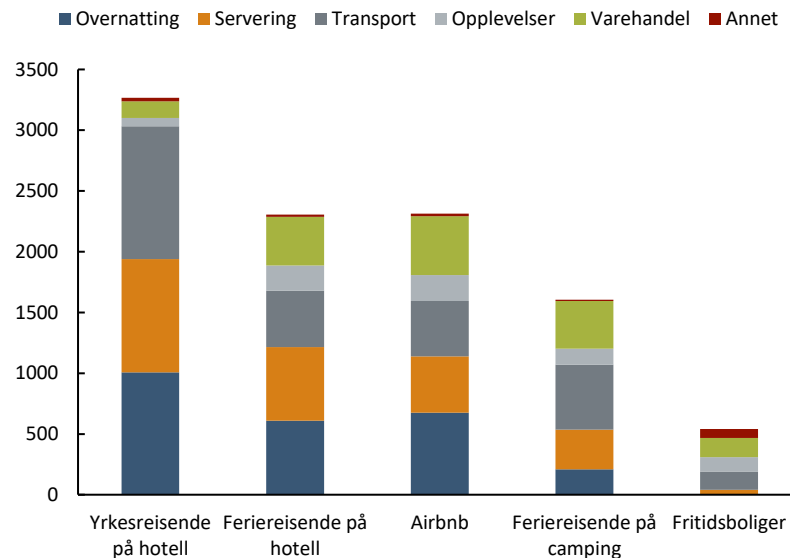
Yrkesreisende på hotell har det høyeste døgnforbruket, mens fritidsboligturister har det laveste

Innovasjon Norges Turistundersøkelse ligger til grunn for beregningene av forbruk i denne analysen. Her har et stort antall reisende på forskjellige destinasjoner blitt intervjuet om blant annet hvor mye penger de har brukt på reisen. Vi tar utgangspunkt i Innovasjon Norges turistundersøkelse fra 2019, hvor tallene har blitt inflasjonsjustert og harmonisert med SSBs satellittregnskap, samt SSBs overnattingsstatistikk og Menons regnskapsdatabase.

Figuren til høyre viser gjennomsnittlig estimert døgnforbruk for ulike segmenter. Yrkesreisende på hotell har det høyeste forbruket, disse bruker i snitt i underkant av 3 300 kroner per døgn i Nordland. På den annen side finner vi at fritidsboligturistene har det laveste døgnforbruket, med 540 kroner. Dette skyldes blant annet at de ikke har forbruk knyttet til overnatting.

Det foreligger usikkerhet i tallene. Tallene er basert på 2019-data, hvor man i kjølvannet av pandemien har sett endringer i turisters reisemønster.¹ Samtidig er dataene selvrapportert forbruk, og kan derfor være en feilkilde i seg selv. Likevel innhenter Innovasjon Norge forbruksdata til Turistundersøkelsen fra et bredt spekter av attraksjoner, overnattingssteder, flyplasser, havner og liknende.

Gjennomsnittlig døgnforbruk blant turistgrupper fordelt på forbrukskategorier i 2023 i Nordland. Kilder: Innovasjon Norges Turistundersøkelse og TØI; SSBs overnattingsstatistikk og satellittregnskap; Menons regnskapsdatabase.



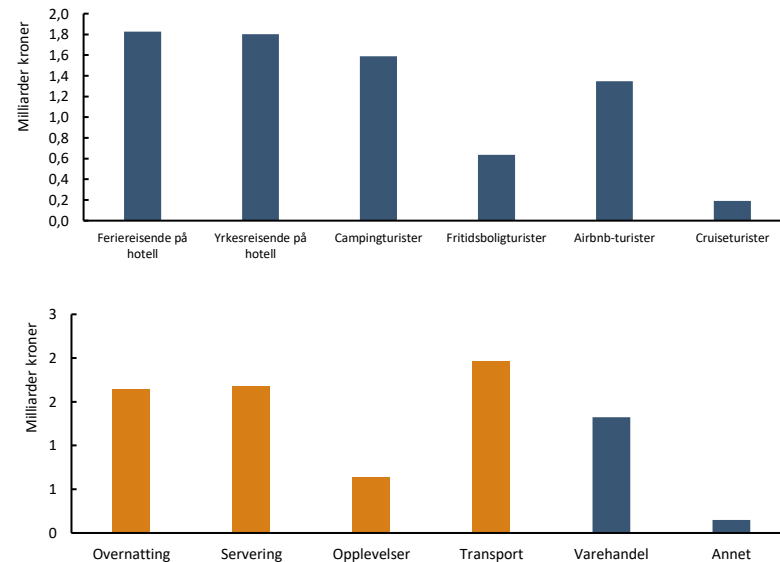
Tilreisende hadde et samlet forbruk på om lag 7,4 milliarder kroner i 2023

Vi finner at det kommer høyest inntekter fra feriereisende og yrkesreisende som overnatter på hotell. Disse gruppene står samlet for omtrent halvparten av det samlede forbruket blant tilreisende i 2023. Hakk i hel finner vi campingturister og Airbnb-turister. Disse utgjør henholdsvis 21 og 18 prosent av det samlede forbruket. På den annen side finner vi cruiseturister med lavest forbruk. Disse utgjør kun 3 prosent av forbruket.

Når det gjelder reiselivsbransjene, finner vi at 27, 23 og 22 prosent av forbruket er tilknyttet henholdsvis transport-, serverings- og overnattingsbransjen. Tilreisende la igjen omtrent 2,0 milliarder i transportbransjen, 1,7 milliarder i servering og 1,6 milliarder i overnatting. Blant innholdsbransjene er det i opplevelsesbransjen turistene legger igjen minst penger, på om lag 640 millioner kroner.

Turistene har også forbruk knyttet til varehandel og annet vare- og tjenestekjøp. Her estimerer vi at de tilreisende i 2023 hadde et samlet forbruk på mer enn 1,3 milliarder og 147 millioner kroner innen henholdsvis varehandel og annet vare- og tjenestekjøp.

De tilreisendes forbruk fordelt på segment (øverst) og de tilreisendes forbruk fordelt på bransje (nederst) i 2023 i Nordland. Kilde: Menon Economics



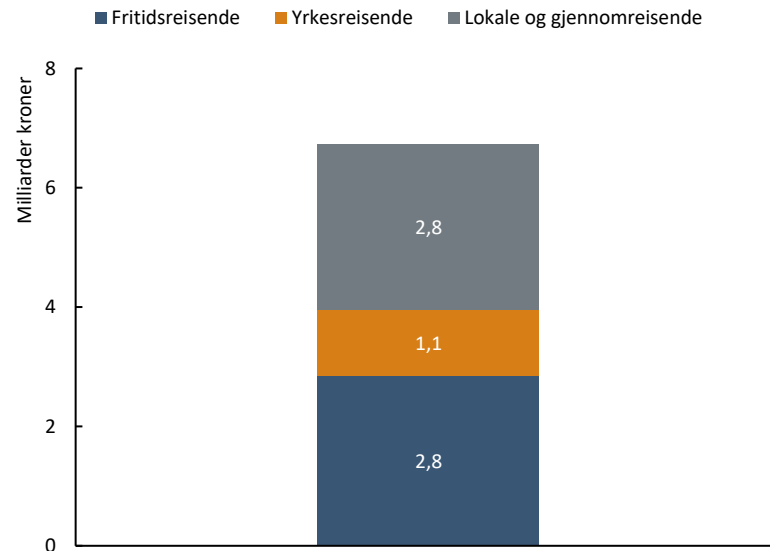
De tilreisendes forbruk utgjør 60 prosent av omsetningen i innholdsbransjene

Innholdsbransjene, som omfatter overnatting, servering og opplevelser, hadde en samlet omsetning på 6,7 milliarder kroner i 2023. Vi sammenligner her den beregnede omsetningen fra tilreisende i innholdsbransjene med den totale omsetningen i innholdsbransjene. Dette gjør at vi kan belyse de tilreisendes betydning for reiselivet i regionen.

På forrige side har vi beregnet at de tilreisende la igjen om lag 4,0 milliarder kroner i innholdsbransjene i Nordland i 2023. Det innebærer at tilreisende utgjorde om lag 60 prosent av den totale omsetningen i innholdsbransjene dette året.

Som figuren til høyre illustrerer hadde de yrkesreisende et forbruk på 1,1 milliarder kroner i innholdsbransjene (16 prosent), mens fritidsreisende stod for 2,8 milliarder kroner (42 prosent). Dette gjør at de resterende 2,8 milliardene (41 prosent) er tilknyttet lokalbefolkningen, dagsbesøkende eller gjester som benytter ikke-kommersielle overnattingsformer. Fellesnevneren for denne gruppen er at de ikke fanges opp av overnattings- og passasjerstatistikken vi i denne analysen tar utgangspunkt i.

Omsetningen i reiselivets innholdsbransjer i Nordland fordelt på fritidsreisende, yrkesreisende, samt på lokalbefolkning og gjennomreisende. Kilde: Menon Economics



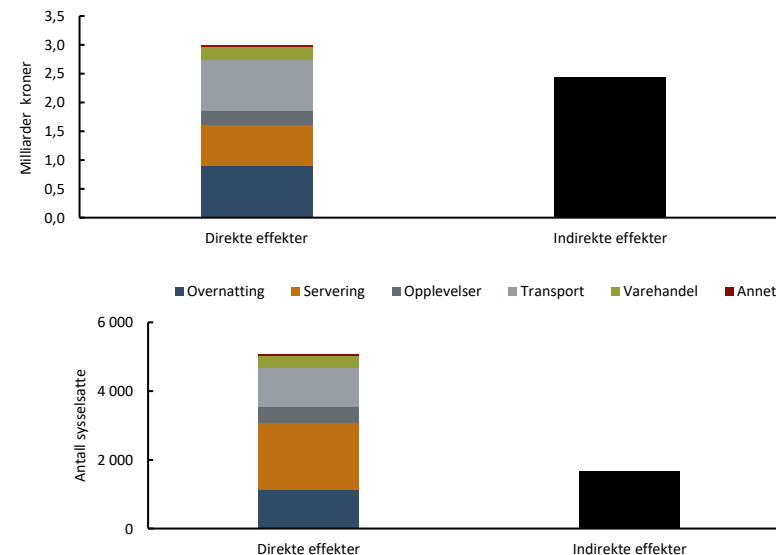
Tilreisendes forbruk legger grunnlaget for 5,4 milliarder kroner i verdiskaping og 6 700 sysselsatte

Vi beregner at tilreisendes¹ forbruk i 2023 la grunnlaget for nesten 5,4 milliarder kroner i samlet verdiskaping. Dette inkluderer både direkte og indirekte verdiskapingseffekter. Av disse verdiskapingseffektene beregner vi at turistenes forbruk la grunnlag for om lag 3,0 milliarder kroner i det reiselivsrettede næringslivet i Nordland (direkte verdiskaping). Verdiskaping defineres som bedriftenes lønnskostnader og driftsresultat før skatt, avgifter, av- og nedskrivninger. Vi beregner at de indirekte verdiskapingseffektene (i leverandørkjeden) utgjør i overkant av 2,4 milliarder kroner i 2023. De indirekte effektene er beregnet ut fra lokal reiselivsnærings vare- og tjenestekjøp i Norge, og tilfaller ikke bare lokalt næringsliv i Nordland, men aktører i hele landet.

Vi beregner videre at tilreisendes forbruk i 2023 la grunnlag for om lag 6 700 sysselsatte. Blant disse var nesten 5 100 tilknyttet det reiselivsrettede næringslivet i Nordland, mens i underkant av 1 700 var tilknyttet leverandørkjeden til reiselivsaktørene.

Vi finner at det er produktivitetsforskjeller på tvers av bransjene i Nordland. Produktivitet er definert som verdiskaping per sysselsatt, hvor overnattings- og transportbransjen har nesten 800 000 kroner i verdiskaping per sysselsatt, varehandel har 620 000, og serveringsbransjen har 370 000 i produktivitet.

Direkte og indirekte verdiskapingseffekter fra tilreisendes forbruk (i milliarder kroner) (øverst) og sysselsettingseffekter (nederst) i 2023 i Nordland. Kilde: Menon Economics



Innhold

Reiselivet i Nordland

Markedsperspektivet – tilreisende i Nordland

Næringsperspektivet – reiselivsnæringen i Nordland

Vedlegg

Reiseliv står for 4 prosent av verdiskapingen og 11 prosent av sysselsettingen i næringslivet

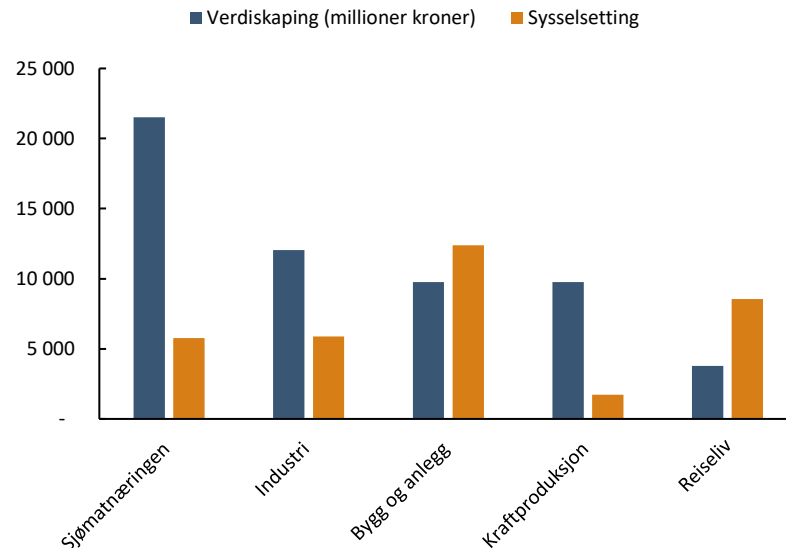
Reiseliv er en viktig næring i Nordland med en verdiskaping på nesten 3,8 milliarder kroner i 2022, som er omtrent 4 prosent av den totale verdiskapingen i Nordland.¹ Dersom man ser på sysselsetting utgjør reiselivet 11 prosent som tilsvarer 8 600 sysselsatte.

Næringen med høyest verdiskaping i Nordland er sjømatnæringen med 23 prosent av verdiskapingen. Etter sjømatnæringen følger industrien med 13 prosent av verdiskapingen. Næringene bygg og anlegg og kraftproduksjon står hver for 11 prosent av verdiskapingen i Nordland.

Reiselivsnæringen er en veldig arbeidsintensiv næring, i motsetning til de fire største næringene som alle er eksempler på kapitalintensive næringer. Dette vises i figuren til høyre, der vi ser at reiselivet i Nordland har en relativt høyere sysselsetting enn verdiskaping. Det betyr at reiselivsnæringen er mindre produktiv enn de fleste andre næringene i regionen. Reiselivsnæringen i Norge har generelt en relativt lav arbeidskraftproduktivitet, så dette bildet er ikke unikt for Nordland. Det er også viktig å understreke at reiselivet har høy andel sesong- og deltidsansatte, så verdiskaping per årsverk er vesentlig høyere enn verdiskaping per sysselsatt.

Verdiskaping og sysselsetting for de fire største næringene og reiselivet i Nordland i 2022.

Kilde: Menon Economics



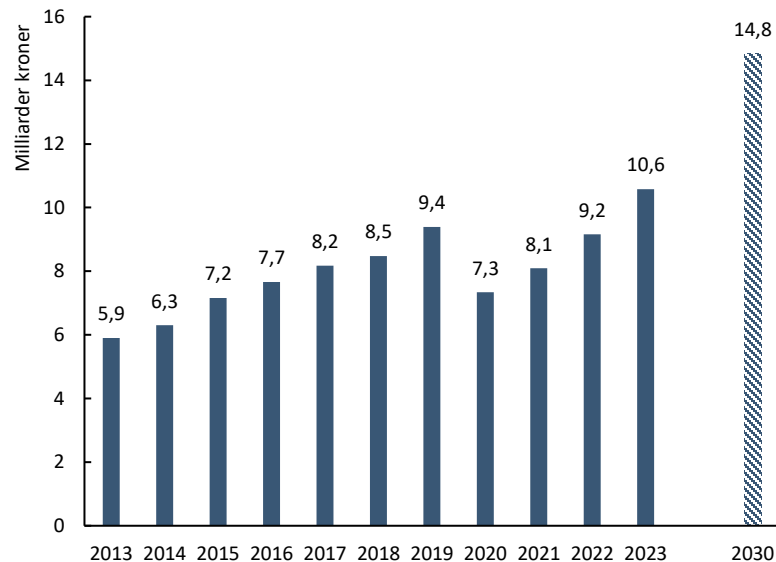
Sterk vekst i omsetning i etterkant av pandemien – prognosene indikerer fortsatt vekst frem mot 2030

I 2013 var omsetningen i reiselivet i Nordland på 5,9 milliarder kroner. Omsetningen økte jevnt frem til 2019 da omsetningen var på 9,4 milliarder kroner. I denne perioden var gjennomsnittlig årlig vekst på 8 prosent.

Pandemien førte til en nedgang i omsetningen i 2020 og 2021. Denne nedgangen var bare midlertidig og allerede i 2022 var omsetningen på 9,2 milliarder som var omtrent på nivå med den forrige toppen i 2019. I 2023 økte omsetningen videre til 10,6 milliarder.¹ Mellom 2019 til 2023 har reiselivet vokst med 13 prosent. 2023 har imidlertid vært et godt år for reiselivsnæringen flere steder i landet. For eksempel var veksten i Oslo og Troms på rundt 20 prosent i denne perioden, og dermed noe høyere enn Nordland.

Vår prognose for omsetningen i reiselivet i 2030 er at den vil være på 14,8 milliarder kroner. Det tilsvarer en vekst på 40 prosent fra 2023, som er 6 prosentpoeng høyere enn landsgjennomsnittet på 34 prosent. Gjennomsnittlig årlig vekst er anslått å være på 5 prosent de neste syv årene. Vi forventer altså forholdsvis høy vekst i omsetningen fremover, samtidig som vi mener de høye vekstratene vi har sett i 2022 og 2023 vil avta de neste årene.

Historisk utvikling i omsetning og prognoser for 2030 i Nordland. Historiske tall i løpende kroner, 2030-prognosen er i faste 2023-kroner. Kilde: Menon Economics



De fem reiselivsbransjene hadde en samlet verdiskaping på 4,5 milliarder kroner og en sysselsetting på 8 700 personer

Det er fem bransjer som utgjør det vi vanligvis definerer som reiselivsnæringen; overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Reiselivsnæringen kan også deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene handler om å skape et godt reiselivsprodukt lokalt, mens tilgjengelighetsbransjene legger til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud.

I Nordland genererer reiselivet totalt en verdiskaping på 4,5 milliarder kroner og en sysselsetting på 8 700 personer. Figuren til høyre viser hvordan verdiene fordeler seg utover bransjene. Innholdsbransjene har samlet en verdiskaping på 2,8 milliarder kroner, mens tilgjengelighetsbransjene står for de resterende 1,7 milliarder kronene.

Overnatting - består av hoteller, pensjonater, moteller, hytter, campingplasser, vandrerhjem, ferieleiligheter, turisthytter og annen overnatting.

Servering - omfatter typisk restauranter, kafeer, gatekjøkken og drift av barer og puber.

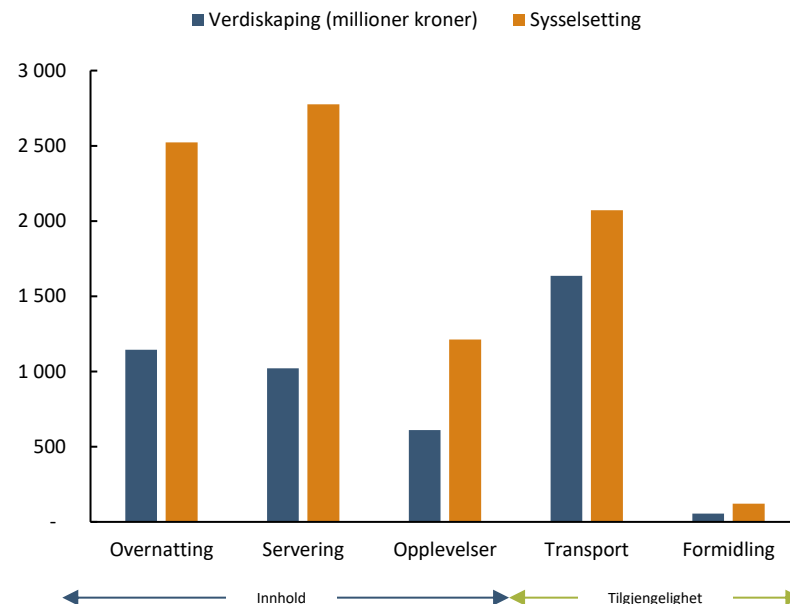
Opplevelser - inneholder de fleste aktiviteter som man kan tenke seg en turist kan benytte når denne er på reise. Dette er opplevelsesaktiviteter, fornøyles- og temaparker, alle typer museer og historiske bygninger og severdigheter, botaniske og zoologiske hager, taubaner og skiheiser.

Formidling - består av aktører som reisebyråer, turistkontorer, reisearrangørvirksomhet, guider og reiseledere.

Transport - omfatter bedrifter som frakter passasjerer med jernbane, kysttrafikk med passasjerer, innenlandske kyststruter med passasjerer og turbiltransport.

Reiselivsbransjenes verdiskaping (i millioner kroner) og sysselsetting i 2023 i Nordland.

Kilde: Menon Economics



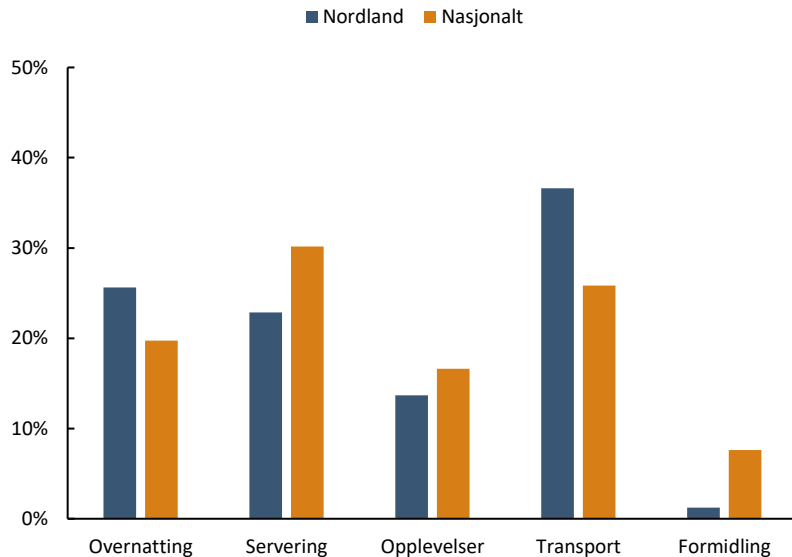
Transport er den største reiselivsbransjen med nesten 40 prosent av verdiskapingen

Av de totalt 4,5 milliarder kronene i verdiskaping som reiselivsnæringen genererer i Nordland står innholdsbransjene for 62 prosent og tilgjengelighetsbransjene for de resterende 38 prosentene. Av innholdsbransjene er overnatting den største med 26 prosent av verdiskapingen. Videre står servering for 23 prosent og opplevelser for 14 prosent av verdiskapingen. Av tilgjengelighetsbransjene er transport klart størst med nesten 37 prosent av verdiskapingen, som også gjør transport til den største reiselivsbransjen.

Sammenlignet med resten av landet er andelen av verdiskapingen større for transport og overnatting, men mindre for de tre andre bransjene. Transportens høye andel av verdiskapingen kan knyttes til geografien i Nordland. Nordland er et fylke med en lang kyst og mindre byer med flere fergeforbindelser og kortbaneflyplasser. Fergeselskaper som Torghatten Aqua og Borealis er de største aktørene innen transportbransjen. I tillegg har flyselskapet Widerøe hovedkontor i Bodø.¹

Overnatting har også en høy andel av verdiskapingen, men det skyldes i hovedsak at det er relativt få serverings- og opplevelsestilbud i Nordland sammenlignet med landet øvrig. Sesongbasert reiseliv og få fastboende gjør det vanskelig å opprettholde et bredt serverings- og opplevelsestilbud gjennom året.

Andelen av verdiskaping som reiselivsbransjene utgjør av reiselivet i Nordland og nasjonalt i 2023. Kilde: Menon Economics



Servering har opplevd størst vekst i verdiskaping, men også de andre innholdsbransjene har omtrent doblet sin verdiskaping siden 2013

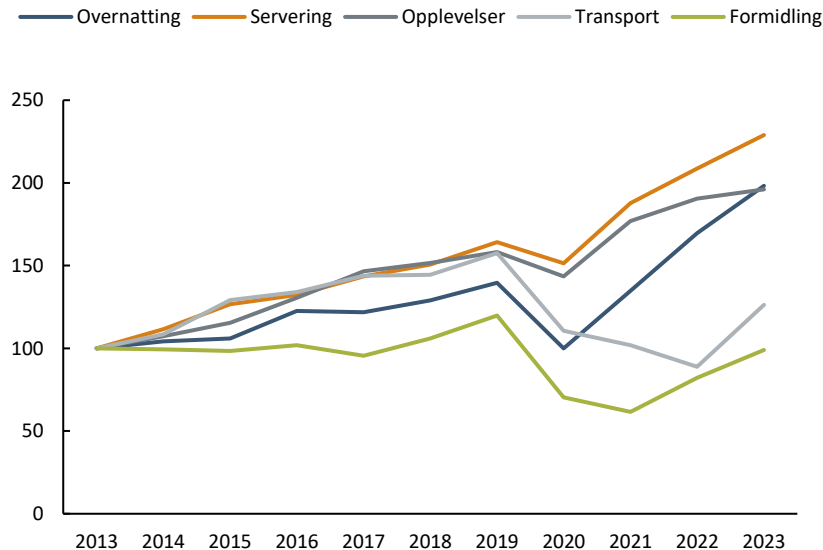
Reiselivsnæringen i Nordland har hatt en jevn og forholdsvis stor økning i verdiskapingen de siste ti årene. De tre innholdsbransjene har opplevd størst vekst og har alle omtrent doblet sin verdiskaping siden 2013.

Servering er reiselivsbransjen som har vokst mest. Serveringsbedrifter lokalisert i Bodø bidrar mest til verdiskapingen innen servering i 2023 med serveringsstedene Hundholmen Brygghus og Bryggerikaia som de to serveringsstedene med størst verdiskaping. I andre byer enn Bodø er det Bacalao Bar i Svolvær som bidrar mest til verdiskapingen. Det er en vekst i en rekke bedrifter som forklarer veksten i bransjen. Blant de med sterkest vekst finner vi Select Service Partner som leverer mat til flyplassene og Burger King.

Innenfor overnatting er det høyest verdiskaping i hotellkjedene Radisson og Scandic. Det er også Scandic som i størst grad har bidratt til vekst, sammen med Thon Hotell Lofoten. Innenfor opplevelsesbransjen er det Arktisk Filharmonik i Bodø som har størst verdiskaping, mens det er Trevarefabrikken og Akvakultur i Vesterålen som har hatt størst vekst.

Transport har opplevd en noe lavere vekst på 26 prosent siden 2013, mens formidling hadde omtrent lik verdiskaping i 2023 som i 2013.

Indeksert utvikling i verdiskaping per reiselivsbransje i Nordland. Referanseåret 2013=100. Kilde: Menon Economics



Lønnsomheten i innholdsbransjene har vært positiv siden 2013

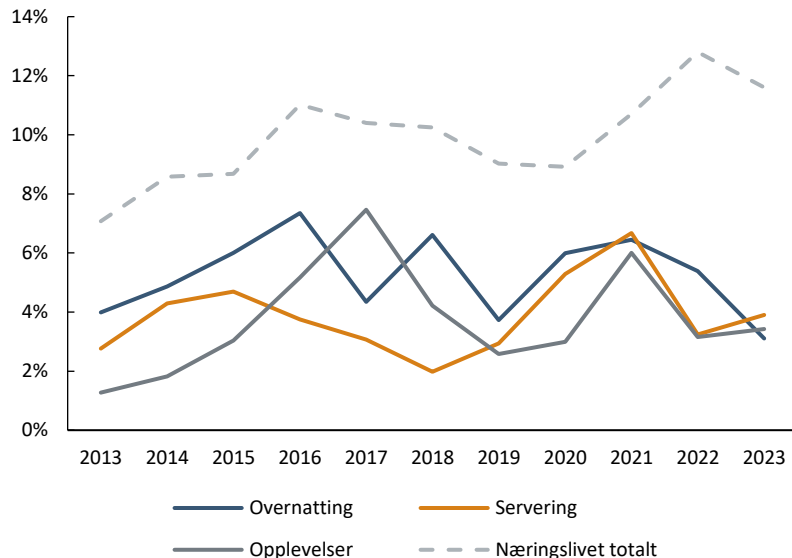
Figuren til høyre presenterer utviklingen i lønnsomheten til innholdsbransjene overnatting, servering og opplevelser sammenlignet med øvrig næringsliv i Nordland.

Overnattingsbransjen har hatt den høyeste lønnsomheten av de tre reiselivsbransjene de siste ti årene, med 5 prosent gjennomsnittlig driftsmargin. Dette er også klart høyere enn gjennomsnittet på landsbasis. De siste ti årene har serveringsbransjen hatt en lønnsomhet som har variert mellom 2 og 7 prosent hvor toppen var i 2021. Opplevelser har hatt lønnsomhet mellom 1 og 7 prosent og nådde toppen på 6 prosent både i 2017 og 2021.

Lønnsomheten var svært god for alle tre reiselivsbransjene i pandemiåret 2021, men har falt noe tilbake i 2022 og 2023, spesielt for overnattingsbedriftene. De tre bransjene hadde omtrent like høy lønnsomhet, mellom 3 og 4 prosent, i 2023.

Figuren viser at reiselivsnæringen i Nordland har vesentlig lavere lønnsomhet enn øvrig næringsliv i regionen. Dette er ikke et unikt for Nordland for også på landsbasis er reiselivet en næring med relativt lav lønnsomhet. I 2022 hadde næringslivet for øvrig en lønnsomhet på 10 prosent, noe som var spesielt høyt i perioden.

Utvikling i lønnsomhet per innholdsbransje og næringslivet som helhet (oljeselskaper og finans holdt utenom) i Nordland, målt som driftsmargin. Kilde: Menon Economics

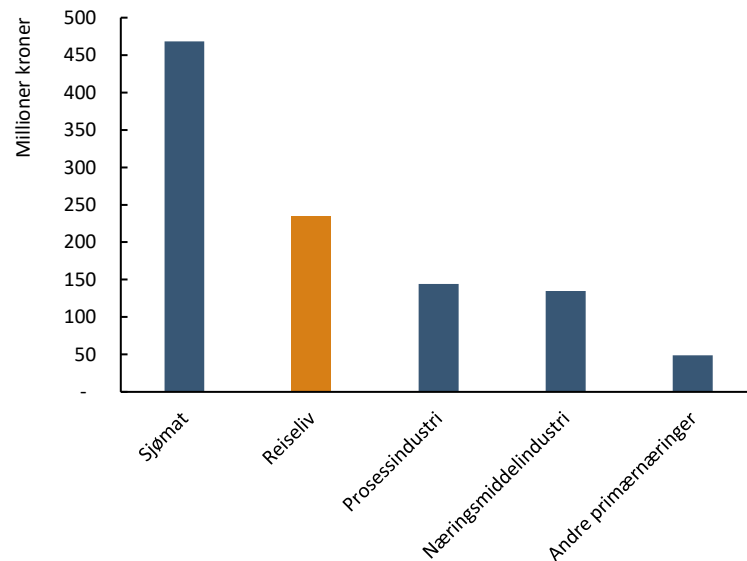


Reiselivsbedriftene genererer 235 millioner kroner i skatteinntekter til kommunene

Vi har beregnet at kommunale skatteinntekter fra reiselivet var på 235 millioner kroner i 2022. Dette er altså skatteinntekter som genereres i reiselivsbedriftene som er registrert i regionen. Mye av skatteinntektene tilfaller regionen, men kan også betales til andre kommuner utenfor regionen. Årsaken til det er at skattene går til kommunene hvor arbeidstakerne er bosatt.

Skatteinntekter fra sjømatnæringen er omtrent dobbelt så høye som skatteinntektene generert fra reiselivet. Prosessindustri og næringsmiddelindustri bidrar med henholdsvis 144 og 135 millioner kroner. Andre primærnæringer genererer betydelig mindre i skatteinntekter tilsvarende 49 millioner kroner.

Beregnete kommunale skatteinntekter som genereres i Nordland i 2022 fra reiselivet sammenliknet med skatteinntekter fra andre næringer.¹ Kilde: Menon Economics



Innhold

Reiselivet i Nordland

Markedsperspektivet – tilreisende i Nordland

Næringsperspektivet – reiselivsnæringen i Nordland

Vedlegg

Vedlegg: Tabell over sysselsetting og reiselivets verdiskaping i kommunene

Sysselsetting og verdiskaping for reiselivsnæringen i de ulike kommunene i Nordland i 2023. Kilde: Menon Economics

Kommune	Sysselsatte	Verdiskaping i millioner
Hadsel	456	628
Alstahaug	470	310
Brønnøy	628	189
Bodø	2 187	1 215
Sortland	290	91,9
Vestvågøy	504	160
Vågan	727	391
Fauske	274	155
Rana	651	285
Vefsn	288	123
Narvik	660	255
Meløy	104	54
Lurøy	58	46
Gildeskål	23	27
Moskenes	233	99
Andøy	167	74
Hamarøy	110	46
Grane	16	6,5
Saltdal	149	63
Evenes	93	50
Flakstad	78	30

Kommune	Sysselsatte	Verdiskaping i millioner
Steigen	52	25
Vega	59	20
Hattfjelldal	15	7,4
Lødingen	13	5,8
Sørfold	14	4,5
Nesna	30	5,9
Øksnes	96	26
Hemnes	28	4,5
Rødøy	32	16
Herøy (Nordland)	48	9,4
Træna	12	10,6
Bindal	7	3,6
Sømna	28	6,3
Dønna	8	4,3
Bø	48	8,8
Røst	18	4,6
Vevelstad	3	1,2
Værøy	14	2,5
Beiarn	7	1,9
Leirfjord	1	0,04

Definisjon av sentrale begreper og beskrivelse av ringvirkningsmodellen

- **Verdiskapingen** i en bedrift er definert som summen av lønnskostnader og bedriftens driftsresultat, korrigert for kapitalslit og nedskrivninger. Dette er også kjent som bruttoprodukt/BNP og er en av de mest sentrale samfunnsøkonomiske størrelsene, fordi det er den som legger grunnlag for velferd gjennom forbruk og skatter.
- **Sysselsetting** viser til antallet heltids- og deltidsansatte. Det må ikke forveksles med antall årsverk som viser til antall heltidsstillinger. Antallet sysselsatte er derfor større enn (eller lik) antall årsverk.
- **Driftsmargin** er forholdet mellom driftsresultatet og omsetningen til en bedrift. Den gir en indikasjon på en bedrifts lønnsomhet. Driftsmarginen kan ses på som hvor mange kroner en bedrift sitter igjen med for hver 100-lapp som omsettes, og forteller hvor mye bedriften sitter igjen med til å dekke kapitalkostnader (før renter og skatt).

Om ringvirkningsmodellen

Aktiviteten i ulike næringer er tett bundet sammen. Når etterspørselen øker i en næring, vil det forplante seg til andre deler av økonomien, gjennom næringenes vare- og tjenestekjøp hos sine leverandører. Dette er også tilfellet i reiselivsnæringen. Når turistene kjøper opplevelsespakker eller varer og tjenester vil det føre til økt sysselsetting hos bedriftene, i tillegg til sysselsetting hos deres leverandører igjen. Dette utgjør det vi kaller *ringvirkningseffekter*.

Menon har utviklet en økonomisk ringvirkningsmodell spesifikt for reiseliv, for å kunne estimere ringvirkninger av tilreisendes lokale forbruk. Vi legger de estimerte gjestedøgnene etter overnattingsform og segment til grunn for beregningene av økonomiske effekter. Estimaten på gjestedøgn er basert på data fra SSB, AirDNA og Kystdatahuset. Deretter benyttes informasjon om gjennomsnittlig døgnforbruk fra undersøkelser gjennomført av Innovasjon Norge og TØI. Det gir totalt forbruk (omsetning) i ulike vare- og tjenestekategorier, både innen bransjene i reiselivsnæringen og relaterte næringer som handel og bygg og anlegg. Forbruket omregnes deretter til direkte og indirekte ringvirkninger i form av verdiskaping og sysselsetting.

Minianalyse av Bodø

Om Bodø som reiselivsdestinasjon

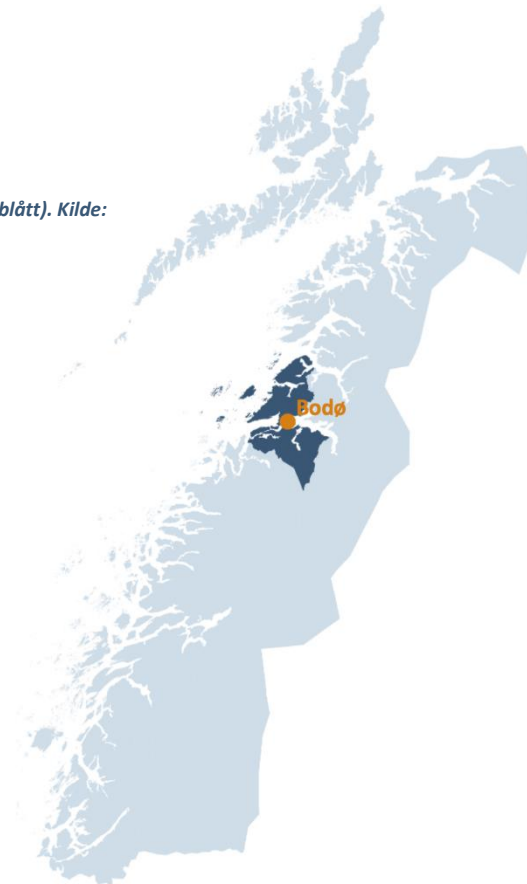
Bodø er den største byen i Nordland fylke og fungerer som fylkesadministrasjonens sete. Per 2024 har Bodø om lag 53 700 innbyggere, noe som gjør den til den nest mest folkerike kommunen i Nord-Norge, kun overgått av Tromsø.¹

Reiselivet i Bodø preges av spektakulære naturopplevelser, i likhet med store deler av Nordland. Det som gjør at Bodø skiller seg ut er tilbudet knyttet til byturisme. I 2024 er Bodø utpekt som europeisk kulturhovedstad og er dermed den første byen nord for Polarsirkelen som får denne tittelen. Hensikten med en kulturhovedstad er å samle Europas befolkning gjennom en rekke kulturelle arrangementer gjennom året.^{2,3}

Bodø tilbyr et allsidig utvalg av reiselivsopplevelser. Aktivitetene inkluderer fjell- og fotturer, RIB-turer, shopping og skybar-besøk. Byen er også hjem til Norsk Luftfartsmuseum, Kjerringøy Handelssted og Stormen Kulturhus, i tillegg til Saltstraumen. Dette gjør reiselivstilbudet i Bodø interessant både for sommer- og vinterturister.⁴

Som et sentralt transportknutepunkt i Nordland er Bodø lett tilgjengelig med sjø-, land- og luftveistransport. Byen har sin egen flyplass, og cruiserederier anløper Bodøs havn regelmessig. I tillegg anløper Hurtigruten og Havila Kystruten byen daglig. Bodø er også endestasjon for Nordlandsbanen, hvilket gjør den tilgjengelig med tog.

Kart over Bodø (i mørkeblått). Kilde: Menon Economics



Den økonomiske betydningen av reiselivet i Bodø

 **101 %**
Omsetningsvekst
2013-2023

Det er fem bransjer som utgjør det vi vanligvis definerer som reiselivsnæringen; overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Reiselivsnæringen kan også deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene handler om å skape et godt reiselivsprodukt lokalt, mens tilgjengelighetsbransjene legger til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud.

Nøkkeltall for reiselivsnæringen i Bodø



2,8 milliarder kroner i **omsetning** i reiselivsnæringen i 2023



1,2 milliarder kroner i **direkte verdiskaping** i reiselivsnæringen og 940 millioner kroner i **indirekte verdiskaping** gjennom ringvirkninger i 2023



2 050 **direkte sysselsatte** i reiselivsnæringen, og 770 **indirekte sysselsatte** gjennom ringvirkninger i 2023

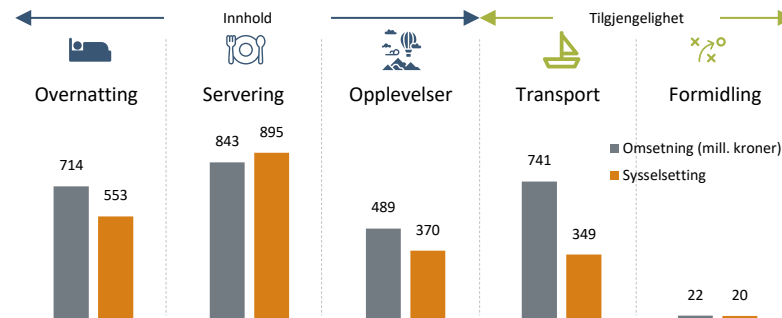


78 millioner kroner i **skatteinntekter** fra reiselivsnæringen i 2022

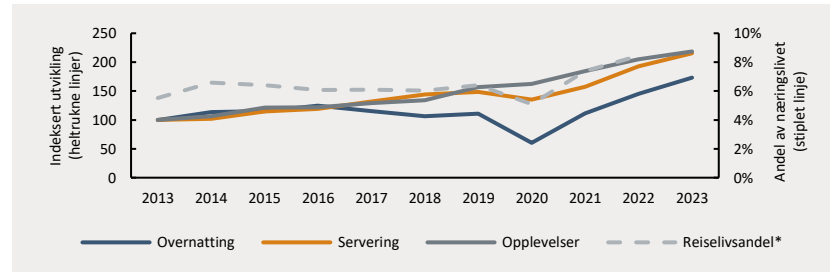


Andel ansatte i næringslivet som jobber i reiselivsnæringen i 2022: 13 prosent

Reiselivsnæringens fem bransjer og deres økonomiske betydning i Bodø.¹ Kilde: Menon Economics



Indeksert utvikling i reiselivets verdiskaping mellom 2013 og 2023. Kilde: Menon Economics



* Andelen verdiskaping som de fem reiselivsbransjene står for av den totale verdiskapingen i det private næringslivet i Bodø.

An aerial photograph of the Helgeland region in Norway, showing a large, rugged island with a prominent mountain peak, surrounded by a vast body of water with smaller islands and fjords in the distance.

Minianalyse av Helgeland

Om Helgeland som reiselivsdestinasjon

Helgeland består av 18 kommuner. Regionen dekker 49 prosent av fylkets areal og er hjem til 35 prosent av Nordlands befolkning. Helgeland strekker seg fra grensen til Trøndelag i sør til Kunna og Saltfjellet i Nord, med Polarsirkelen som skjærer gjennom kommunene Træna, Lurøy, Rødøy og Rana.¹

Helgeland tilbyr spektakulære naturbaserte opplevelser, inkludert tusenvis av øyer, holmer og skjær, trange fjorder og bratte fjell. Regionen er kjent for sin unike kystlinje som har blitt anerkjent som en del av UNESCOs verdensarvliste.²

Reiselivet i Helgeland er variert og tilgjengelig året rundt. Fjell- og fotturer er populære aktiviteter, men regionen tilbyr også øyhopping, fugletitting, rafting og alpine opplevelser om vinteren. I tillegg kan besøkende oppleve en rik kulturarv gjennom besøk til ulike museer med variert tema.

Helgeland er godt tilgjengelig fra flere steder i Norge, via hurtigbåt/ferge og flyplasser i Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen og Mo i Rana. Nordlandsbanen betjener også flere av disse stedene og E6 sikrer enkel tilgang til mange destinasjoner i regionen med bussforbindelser eller bil. Med Travel Pass Nordland-billetten kan reisende benytte både buss og hurtigbåt så mye de vil i hele Nordland.³

*Kart over Helgeland (i mørkeblått).
Kilde: Menon Economics*



Den økonomiske betydningen av reiselivet på Helgeland

90 %
Omsetningsvekst
2013-2023

Det er fem bransjer som utgjør det vi vanligvis definerer som reiselivsnæringen; overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Reiselivsnæringen kan også deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene handler om å skape et godt reiselivsprodukt lokalt, mens tilgjengelighetsbransjene legger til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud.

Nøkkel tall for reiselivsnæringen i Helgeland



2,8 milliarder kroner i **omsetning** i reiselivsnæringen i 2023



1 milliarder kroner i **direkte verdiskaping** i reiselivsnæringen og 730 millioner kroner i **indirekte verdiskaping** gjennom ringvirkninger i 2023



2 230 **direkte sysselsatte** i reiselivsnæringen, og 580 **indirekte sysselsatte** gjennom ringvirkninger i 2023



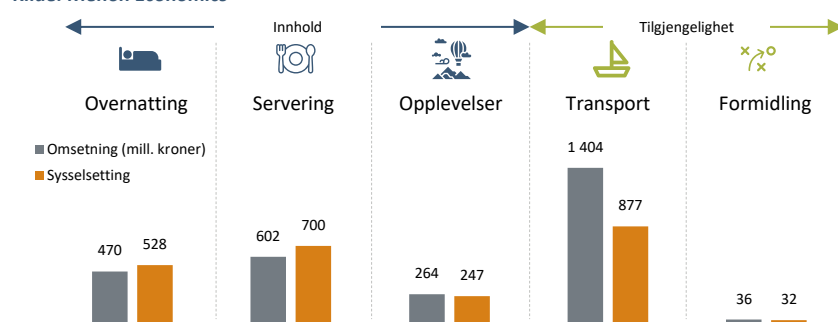
61 millioner kroner i **skatteinntekter** fra reiselivsnæringen i 2022



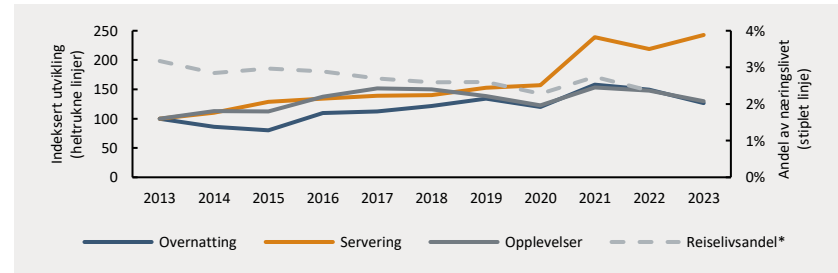
Andel ansatte i næringslivet som jobber i reiselivsnæringen i 2022: 9 prosent

Reiselivsnæringens fem bransjer og deres økonomiske betydning i Helgeland.¹

Kilde: Menon Economics



Indeksert utvikling i reiselivets verdiskaping mellom 2013 og 2023. Kilde: Menon Economics



* Andelen verdiskaping som de fem reiselivsbransjene står for av den totale verdiskapingen i det private næringslivet på Helgeland.

A scenic photograph of a Lofoten fjord in Norway, with steep, rocky mountains rising from the water. The sky is hazy and blue. In the foreground, a few hikers are visible on a rocky ridge. The title 'Minianalyse av Lofoten' is centered over the image.

Minianalyse av Lofoten

Om Lofoten som reiselivsdestinasjon

Lofoten er en øygruppe i Nordland fylke og består av kommunene Røst, Værøy, Flakstad, Vestvågøy, Vågan og Moskenes. Lofoten er et attraktivt reisemål året rundt, kjent for sin spektakulære natur og varierte aktiviteter. Lofoten har også en sterk kulturell arv, med tradisjonelle fiskevær, kunstgallerier og museer som gir innblikk i regionens historie. Lokale matopplevelser er en stor del av reisen med spesialiteter som tørrfisk og Lofotlam.

I sommermånedene med lyse sommernetter og midnattssol kan man utforske naturen døgnet rundt. Populære aktiviteter inkluderer fotturer til ikoniske topper, kajakkpadling, dykking og fiske i verdensklasse og mye annet.¹ Nordlyset kommer tilbake tidlig på høsten og kan oppleves gjennom hele vinterhalvåret. Populære aktiviteter er blant annet nordlysturer, fisketurer, topturer på ski, padling, trugeturer og foto-/havørnsafari.²

Lofoten en rekke forskjellige overnattingsmuligheter som passer enhver anledning, både tradisjonelle rorbuer, hoteller, camping og hytter er tilgjengelig gjennom hele året. Til tross for Lofotens langstrakte geografi, er Lofoten tilgjengelig gjennom en rekke transportkilder. Blant disse finner man ferge, båt, buss og fly. I tillegg går E10 – Nasjonal turistvei Lofoten – gjennom Lofoten, som i seg selv gir naturopplevelser for reisende.³

Kart over Lofoten (i mørkeblått). Kilde: Menon Economics



Den økonomiske betydningen av reiselivet i Lofoten

 **144 %**
Omsetningsvekst
2013-2023

Det er fem bransjer som utgjør det vi vanligvis definerer som reiselivsnæringen; overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Reiselivsnæringen kan også deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene handler om å skape et godt reiselivsprodukt lokalt, mens tilgjengelighetsbransjene legger til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud.

Nøkkeltall for reiselivsnæringen i Lofoten



1,8 milliarder kroner i **omsetning** i reiselivsnæringen i 2023



686 millioner kroner i **direkte verdiskaping** i reiselivsnæringen og 645 millioner kroner i **indirekte verdiskaping** gjennom ringvirkninger i 2023



1 471 **direkte sysselsatte** i reiselivsnæringen, og 536 **indirekte sysselsatte** gjennom ringvirkninger i 2023



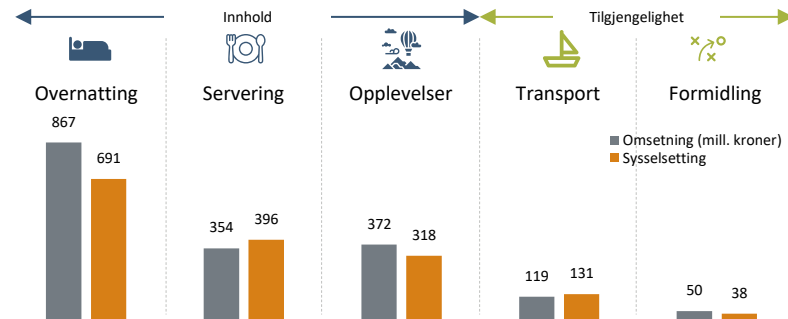
31 millioner kroner i **skatteinntekter** fra reiselivsnæringen i 2022



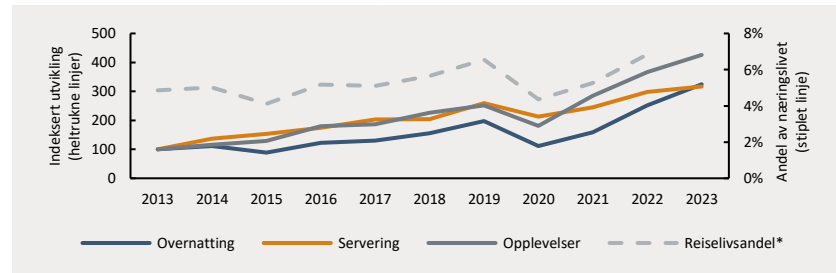
Andel ansatte i næringslivet som jobber i reiselivsnæringen i 2022: 19 prosent

Reiselivsnæringens fem bransjer og deres økonomiske betydning i Lofoten.

Kilde: Menon Economics



Indeksert utvikling i reiselivets verdiskaping mellom 2013 og 2023. Kilde: Menon Economics



* Andelen verdiskaping som de fem reiselivsbransjene står for av den totale verdiskapingen i det private næringslivet i Lofoten.

Minianalyse av Narvik og Evenes

Om Narvik og Evenes som reiselivsdestinasjon

Narvik og Evenes er to nabokommuner helt nord i Nordland, og grenser mot Troms fylke. Narvik er kjent for sin dramatiske natur, spennende historie og de mange mulighetene for friluftaktiviteter. Nabokommunen Evenes kan omtales som inngangsporten til regionen med tilstedeværelsen av lufthavnen.

Reiselivet i Narvik og Evenes preges i stor grad av årstidene. Vinteren tiltrekker skientusiastene blant annet til alpinanlegget på Narvikfjellet. Andre populære vinteraktiviteter er nordlystur, hundesledeskjøring, snøscooter- og trugetur. På sommeren er det gode muligheter for blant annet fjellvandring, fiske, fjordcruise, RIB og grottevandring. Av kulturelle aktiviteter står Narvik Krigsmuseum frem som en viktig attraksjon. Området tilbyr også blant regionens beste villmarkskokker som tilrettelegger for matopplevelser.²

I nordnorsk sammenheng er Evenes og Narvik svært tilgjengelige områder med kun en times kjøretur med bil eller buss fra lufthavnen i Evenes. Veiforbindelsene er også gode i området, med både E6 og E10 som strekker seg gjennom regionen. I tillegg går Ofotbanen fra Narvik til den svenske grensen, som igjen har direkte togforbindelse til Stockholm.

Kart over Narvik og Evenes (i mørkeblått). Kilde: Menon Economics



Den økonomiske betydningen av reiselivet i Narvik og Evenes

 **71 %**
Omsetningsvekst
2013-2023

Det er fem bransjer som utgjør det vi vanligvis definerer som reiselivsnæringen; overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Reiselivsnæringen kan også deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene handler om å skape et godt reiselivsprodukt lokalt, mens tilgjengelighetsbransjene legger til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud.

Nøkkeltall for reiselivsnæringen i Narvik og Evenes



736 millioner kroner i **omsetning** i reiselivsnæringen i 2023



305 millioner kroner i **direkte verdiskaping** i reiselivsnæringen og 259 millioner kroner i **indirekte verdiskaping** gjennom ringvirkninger i 2023



704 **direkte sysselsatte** i reiselivsnæringen, og 211 **indirekte sysselsatte** gjennom ringvirkninger i 2023

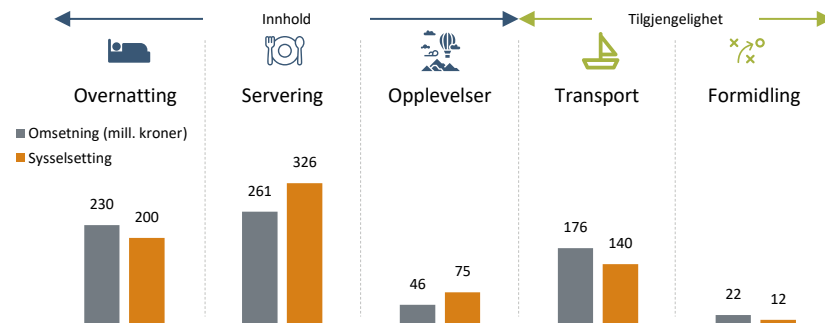


13 millioner kroner i **skatteinntekter** fra reiselivsnæringen i 2022

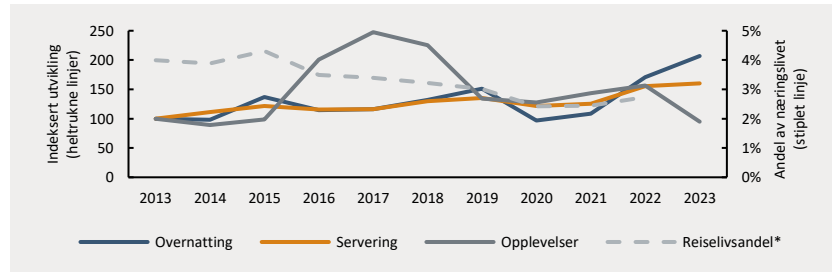


Andel ansatte i næringslivet som jobber i reiselivsnæringen i 2022: 10 prosent

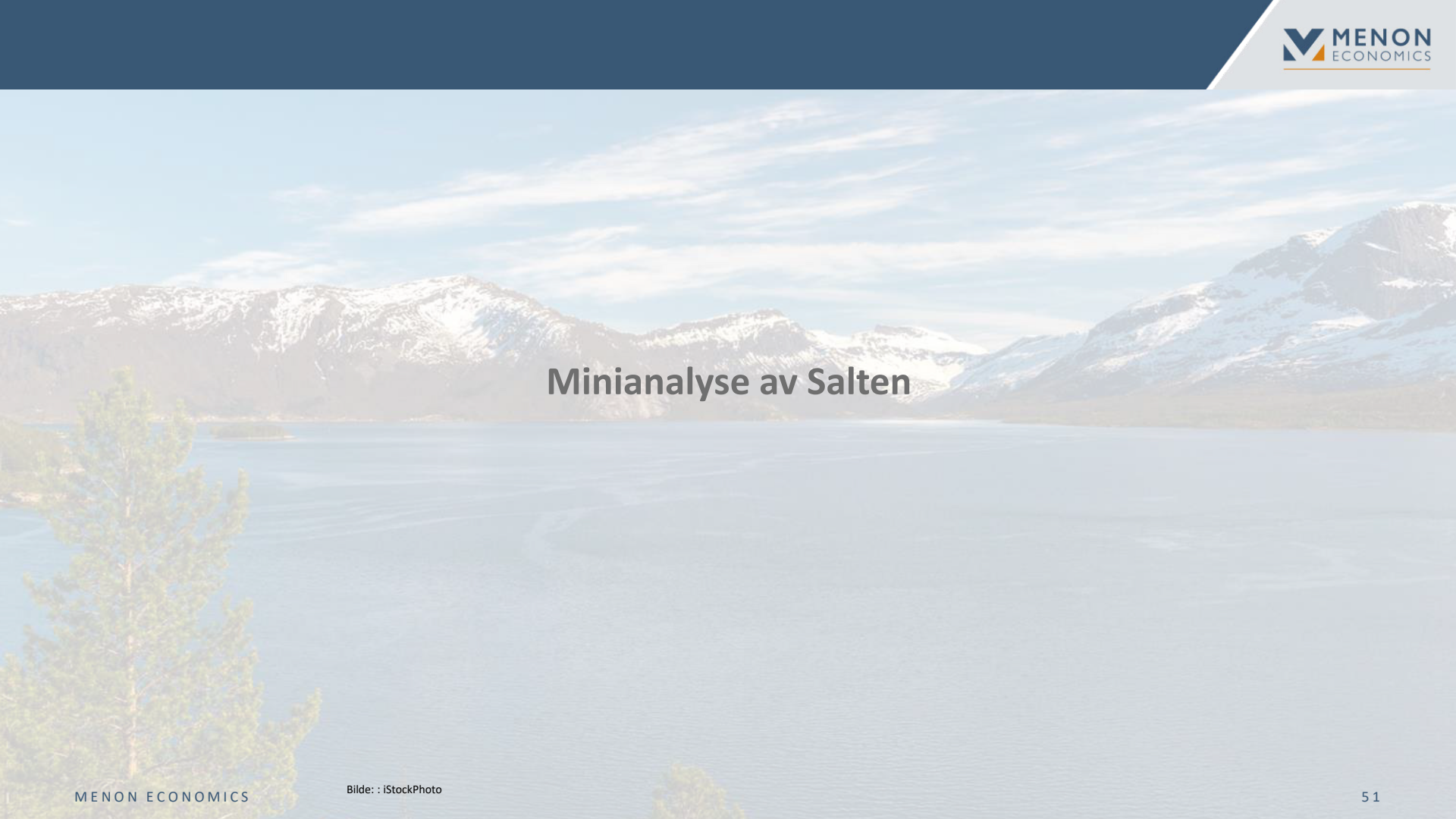
Reiselivsnæringens fem bransjer og deres økonomiske betydning i Narvik og Evenes. Kilde: Menon Economics



Indeksert utvikling i reiselivets verdiskaping mellom 2013 og 2023. Kilde: Menon Economics



* Andelen verdiskaping som de fem reiselivsbransjene står for av den totale verdiskapingen i det private næringslivet i Narvik og Evenes.

A scenic landscape photograph of a large, calm lake (likely Saltdalvatnet) surrounded by snow-capped mountains under a blue sky with wispy clouds. A pine tree is visible in the lower-left foreground.

Minianalyse av Salten

Om Salten som reiselivsdestinasjon

Salten er en region i Nordland bestående av kommunene Meløy, Gildeskål, Beiarn, Saltdal, Fauske, Sørfold, Steigen, Hamarøy og Bodø.¹ Salten består av naturskjønne og spektakulære områder, som strekker seg fra Helgeland i sør, til Ofoten i nord. Kjennetegnene for regionen er bratte fjell, sandstrener, nasjonalparker og isbreer.

Saltens brede aktivitetstilbud gjør regionen til en helårsdestinasjon. Salten tilbyr mange fiskemuligheter, buldrende fossefall, turer i nasjonalparker eller skimuligheter i Sulitjelma. I Salten finner man en rekke isbreer, hvor Svartisen er blant de mest kjente. Turister kan også oppleve museer, hvor Hamsunsenteret på Hamarøy tssiltrekker seg mange turister årlig. Regionen byr også på flere spektakulære overnattingssteder som The Arctic Hideaway eller Manshausen sjøhytter. I tillegg er området arena for ulike arrangementer, hvor eksempelvis de fire etappene i 2024-utgaven av sykkelrittet The Arctic Race Norway ble avholdt.^{2,3}

Salten ligger lett tilgjengelig langs E6 for personer som kommer med buss, bil eller bobil. Samtidig blir regionen ytterligere tilgjengelig med flyplassen som er lokalisert i Bodø. Cruiseskip som anløper Bodø gir også utenlandsturister tilgang på områder via sjøveien.

Kart over Salten (i mørkeblått). Kilde: Menon Economics



Den økonomiske betydningen av reiselivet i Salten

 **104 %**
Omsetningsvekst
2013-2023

Det er fem bransjer som utgjør det vi vanligvis definerer som reiselivsnæringen; overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Reiselivsnæringen kan også deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene handler om å skape et godt reiselivsprodukt lokalt, mens tilgjengelighetsbransjene legger til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud.

Nøkkeltall for reiselivsnæringen i Salten



760 millioner kroner i **omsetning** i reiselivsnæringen i 2023



380 millioner kroner i **direkte verdiskaping** i reiselivsnæringen og 230 millioner kroner i **indirekte verdiskaping** gjennom ringvirkninger i 2023



690 **direkte sysselsatte** i reiselivsnæringen, og 190 **indirekte sysselsatte** gjennom ringvirkninger i 2023

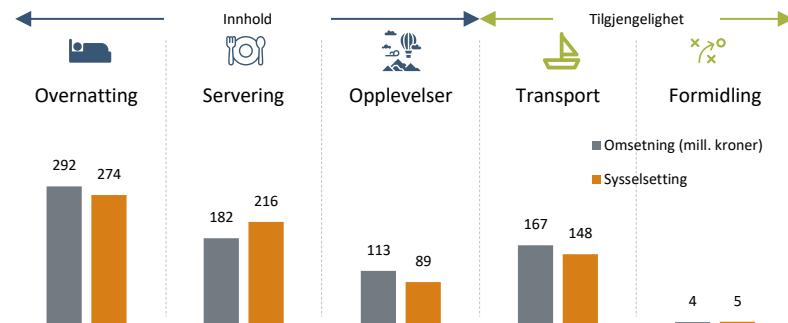


21 millioner kroner i **skatteinntekter** fra reiselivsnæringen i 2022

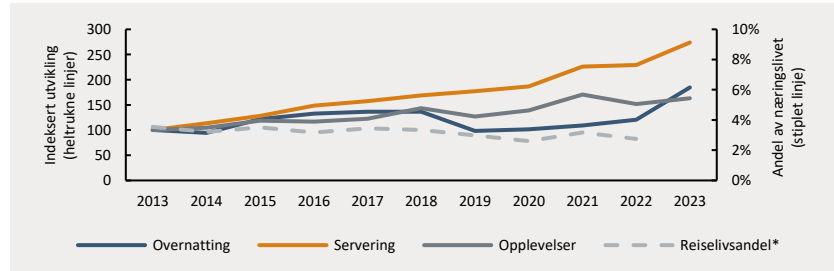


Andel ansatte i næringslivet som jobber i reiselivsnæringen i 2022: 8 prosent

Reiselivsnæringens fem bransjer og deres økonomiske betydning i Salten. Kilde: Menon Economics



Indeksert utvikling i reiselivets verdiskaping mellom 2013 og 2023. Kilde: Menon Economics



* Andelen verdiskaping som de fem reiselivsbransjene står for av den totale verdiskapingen i det private næringslivet i Salten.

Minianalyse av Vesterålen og Lødingen

Om Vesterålen og Lødingen som reiselivsdestinasjon

Vesterålen og Lødingen er et område i det nordlige Nordland. Området grenser mot Troms i nord, og Lofoten i sør. Vesterålen består av de fem kommunene Andøy, Bø, Hadsel, Sortland og Øksnes. Vi inkluderer også Lødingen i denne analysen. Vesterålen og Lødingen er et område bestående av større og mindre øyer, og reiselivet er i stor grad basert på dette øyriket.

Vesterålen byr på en rekke naturopplevelser og attraksjoner. I Vesterålen er det mulig å oppleve nordlyset og midnattssolen og gå en rekke ulike toppturer. Det er også et rikt dyreliv i regionen som man kan utforske ved å dra på hval- og ørnesafari, blant annet i Trollfjorden. Vesterålen og Lødingen har også en rekke fiskemuligheter, og man kan leie båt.

I tillegg finnes attraksjoner som museer og en skulpturpark. I tillegg arrangeres Fæsterålen, som er en årlig musikkfestival på Sortland. Vesterålen byr også på unike restaurantopplevelser, med fokus på lokale råvarer.^{1, 2}

Regionen er tilgjengelig fra E6 eller Evenes lufthavn, enten man reiser med bil, bobil eller fly.

Kart over Vesterålen og Lødingen (i mørkeblått). Kilde: Menon Economics



Den økonomiske betydningen av reiselivet i Vesterålen og Lødingen

15 %¹
Omsetningsvekst
2013-2023

Det er fem bransjer som utgjør det vi vanligvis definerer som reiselivsnæringen; overnatting, servering, opplevelser, transport og formidling. Reiselivsnæringen kan også deles inn i innholds- og tilgjengelighetsbransjer. Innholdsbransjene handler om å skape et godt reiselivsprodukt lokalt, mens tilgjengelighetsbransjene legger til rette for å frakte turistene dit de skal, og organisere tilbud.

Nøkkeltall for reiselivsnæringen i Vesterålen og Lødingen



1,7 milliarder kroner i **omsetning** i reiselivsnæringen i 2023



834 millioner kroner i **direkte verdiskaping** i reiselivsnæringen og 398 millioner kroner i **indirekte verdiskaping** gjennom ringvirkninger i 2023



1 001 **direkte sysselsatte** i reiselivsnæringen, og 313 **indirekte sysselsatte** gjennom ringvirkninger i 2023

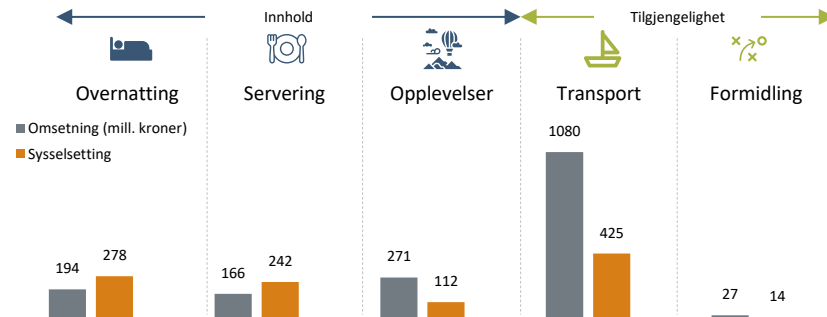


30 millioner kroner i **skatteinntekter** fra reiselivsnæringen i 2022

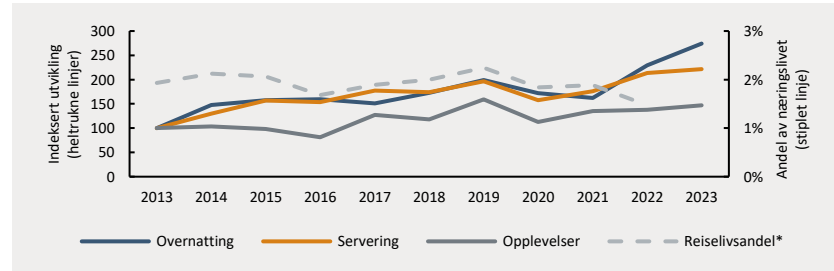


Andel ansatte i næringslivet som jobber i reiselivsnæringen i 2022: 9 prosent

Reiselivsnæringens fem bransjer og deres økonomiske betydning i Vesterålen og Lødingen. Kilde: Menon Economics



Indeksert utvikling i reiselivets verdiskaping mellom 2013 og 2023. Kilde: Menon Economics





Rapport Bærekraftprosjektet

Innledning

Helgeland har opplevd svært varierende press gjennom prosjektperioden. Dette har bidratt til at vi har vært nødt til å snu fokuset og kommunikasjonsmetoden flere ganger de siste årene. Helgeland har gått fra jevnt stigende besøkstall til omlag 70 % økning i koronaperioden. Etter at det ble mulig å reise utenlands igjen opplevde bedriftene en nedgang i antall besøkende i sommersesongen.

Samtidig har utviklingen innen bærekraftig reiseliv vært stor. Dette har bidratt til at vi har brukt mye tid til å sette oss inn i materie, og sett at hele bedriften må jobbe på en annen måte for å kunne følge utviklingen og være en bidragsyter – både overfor offentlige etater og private reiselivsbedrifter. Litt enkelt sagt har vi gått fra å fokusere på parkering og søppelhåndtering til en mer helhetlig tanke med ansvarlig markedsføring, destinasjonsledelse og utvikling av gode møteplasser mellom besøkende og lokalbefolkning.

Visit Helgeland har valgt å gjøre store deler av arbeidet i dette prosjektet selv. Vi har ansett det som viktig og få dette arbeidet forankret i bedriften, noe som vanskelig kan gjøres ved å leie inn konsulenter.

Nedenfor gjennomgår vi punktene fra handlingsplanen for å vise aktiviteten og måloppnåelsen i prosjektet. Denne rapporten viser hovedsakelig det som er gjennomført på norsk side av prosjektet. For nærmere beskrivelse av felles aktiviteter i prosjektet legges også felles sluttrapport ved. Det har vært utfordrende å få gjennomført alle planlagte aktiviteter på tvers av landegrensen da grensen var stengt store deler av felles prosjektperiode. Det er likevel avholdt tre fysiske samlinger. Ut over dette har vi hatt et godt samarbeid digitalt.

Kartlegging og praktisk oppfølging av presspunkter

I 2020 utviklet visit helgeland en presspunktanalyse. Dette har vært et godt verktøy både for å belyse og informere om hvordan tilstanden i regionen er. Arbeidet med rapporten ble utført i etterkant av sommeren 2020. Dette var en spesiell periode for reiselivsnæringen, som gikk fra full nedstenging til 70 % økning i overnattingsdøgn sommersesongen. Selv om denne utviklingen ikke har holdt stand, bidro dette til å få frem presspunktene på en unik måte, samtidig som kommuner og næring ble oppmerksomme på utfordringene ved økt besøk. Utvikling av presspunktanalyse og formidling av denne gjennom ulike presentasjoner. Nedenfor ser dere et kart med områdene som ble fremhevet i kartleggingen, kart to viser hvilke områder som er startet eller ferdigstilt tiltak for tilrettelegging.

Utvalgte områder med tilretteleggingsarbeid for å synliggjøre utviklingen:

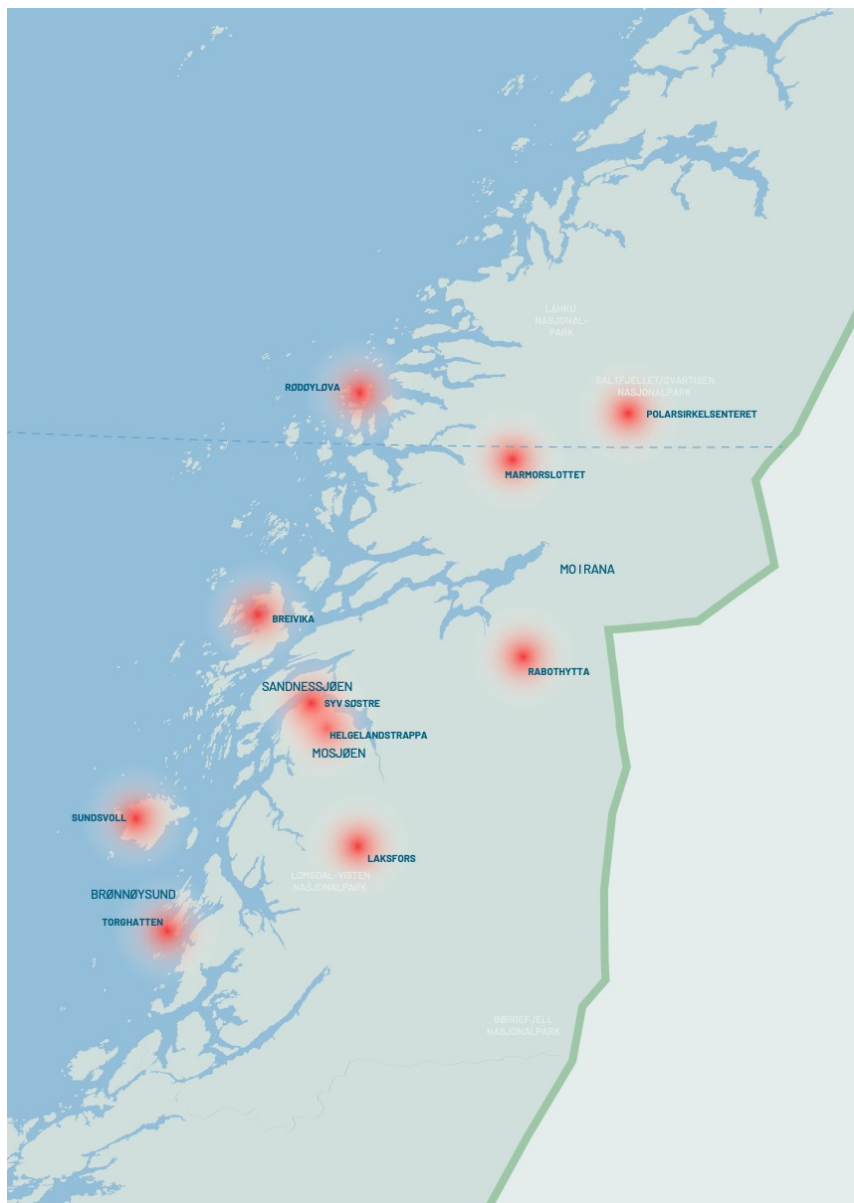
- Syv Søstre
- Torghatten
- Rødøyløva
- Vevelstad

Områder med utfordringer knyttet til tilrettelegging:

- Marmorslottet
- Polarsirkelsenteret
- Laksfors

Gjennom prosjektet er det gjort tiltak for å formidle denne problemstillingen overfor kommunene selv, samt andre interessenter og aktører som kan ha et overliggende ansvar. Se bilde som viser områder som har utfordringer knyttet til for mange besøkende og for lite tilrettelegging:

Helgeland Reiseliv AS
PB 1325. N 8602 Mo i Rana
Tlf: +47 75 01 80 00
E-post: post@visithelgeland.com – www.visithelgeland.com



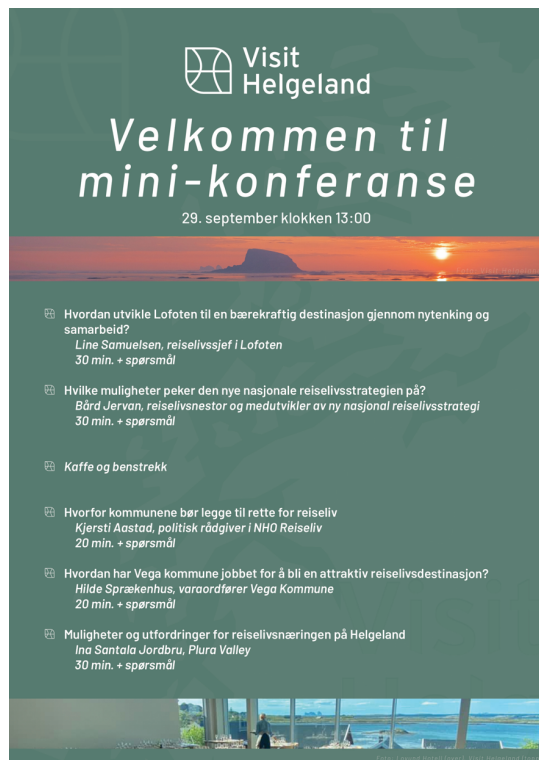
I løpet av prosjektperioden er det gjennomført tiltak tilrettelegging på flere av stedene. Beskriveøser på hva som er gjennomført ligger vedlagt. Helhetlig presspunktanalyse ligger også vedlagt.

Politisk forankring og implementering

Utarbeidelsen av presspunktanalysen ble utgangspunktet for forankring politisk i dette prosjektet. Arbeidet hadde stor effekt på forståelsen av utfordringene, og for å komme i kontakt med både admonistrasjon og politikere som arbeidet med problemstilling. Videre er det lagt et større arbeid i formidling av prinsippene bak bærekraftig reiseliv, utviklingen innen dette og metoder for god tilrettelegging. For å nå frem har vi fått tid i kommunestyremøter på helgelandstinget og i regionrådene. Formidlingen arbeidet med bærekraftig reiseliv ble også et godt grunnlag for ny strategi og ny markedsstrategi som ble utviklet i 2022.

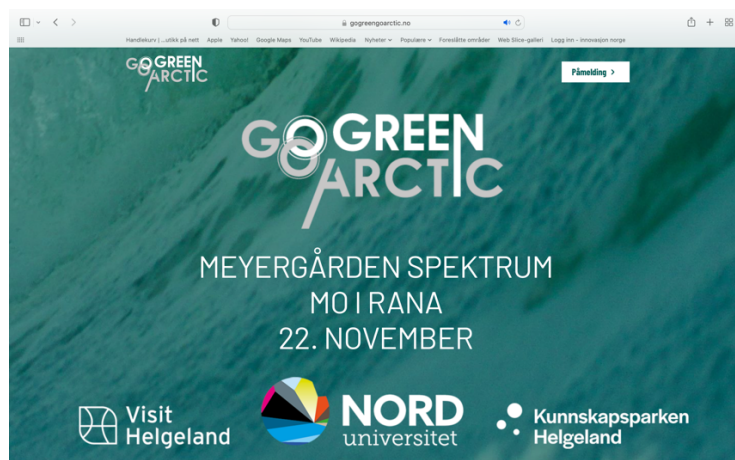
Som arena for formidling har vi benyttet eksisterende møteplasser, i tillegg til egne arrangementer. Prosjektarbeidet er formidlet i flere regionrådsmøter, kommunestyre og Helgelandsråd. Visit Helgeland

har arrangert mini seminar for reiselivsnæring og eiere (kommunene på Helgeland) hvor bærekraft og innovasjon Norges reiselivsstrategi som fokusområde.



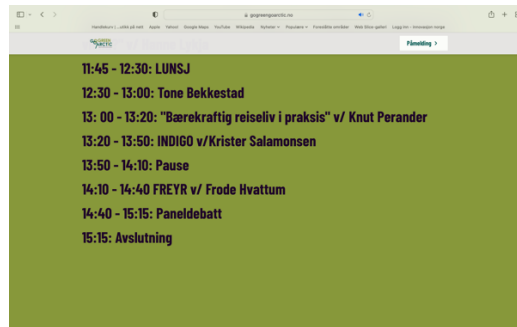
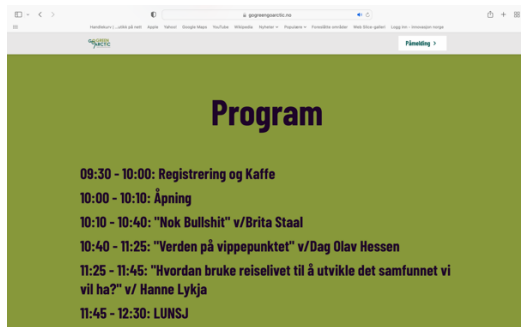
Grenseoverskridende bærekraftkonferanser

Gjennomføring av en bærekraftkonferansene ble utfordrende på grunn av pandemien. Det er lagt ned arbeid i planlegging av konferansen i samarbeid med svensk side i prosjektet. Bærekraftkonferansen ble dessverre avlyst både i 2020 og 2021 grunnet dette. I 2022 ble det gjennomført bærekraftkonferanse i samarbeid med Kunnskapsparken og Nord universitet. Konferansen ble avholdt i Meyergården spectrum.



Helgeland Reiseliv AS
PB 1325, N 8602 Mo i Rana
Tlf: +47 75 01 80 00
E-post: post@visithelgeland.com – www.visithelgeland.com

Org. 997 877 047



Det er utfordrende å nå ut til alle kommunene med riktig budskap. Konferansemarkedet er tøft, og vi har opplevd særlig pågang med ulike konferansen som skal gjennomføres på etterskudd etter covid. Med bakgrunn i dette har vi valgt å heller dra ut til kommunene for å ha en gjennomgang på bærekraftig reiseliv, regenerativt reiseliv og hvordan de kan bidra til at Visit Helgeland får gjennomført en ansvarlig markedsføring som er i tråd med det lokalbefolkningen, kommunen og næringen ønsker.

Måten dette er gjennomført på er at Visit Helgeland har gjennomført «bortekontor» i samtlige kommuner hvor vi ikke har kontorer fra før av. Hit har vi invitert nøkkelpersoner fra kommunene og næringen på det aktuelle stedet samt andre som har interesse av å treffe oss. Vedlagt rapporten ligger mal for presentasjon som ble holdt i kommunemøtene, denne ble tilpasset ut fra lokale forhold. Vi har inkludert både regionsansvarlige, ansatte fra markedsavdelingen og daglig leder. Denne metoden har blitt svært godt mottatt ute i kommunene og vi har nådd frem til flere ved å gjøre det på denne måten. Dette arbeidet er tidkrevende, men vi ser likevel stor nytte av det, og ordningen vurderes videreført med jevne mellomrom.

Konferansen og bortekontor-møtene har vært kompetanse og holdningsbyggende innenfor bærekraftig reiseliv og tilrettelegging.

Gjennomføre kompetanseprogram/øke antall miljøsertifiseringer i perioden

I starten av prosjektperioden satte Visit Helgeland i gang med miljøsertifisering av egen bedrift gjennom ordningen Miljøfyrtårn. I prosessen leide vi inn Marin HMS som konsulent, dette var avgjørende for at vi fikk sertifiseringen gjennomført. Vi videreførte deretter samarbeidet for å få gjennomført kurs, foredrag og flere miljøsertifiseringer hos reiselivsbedriftene på Helgeland. Slik dette var i starten av prosjektarbeidet måtte et legges ned mye holdningsskapende arbeid for å få bedriftene til å bruke tid og ressurser. Vi benyttet egne kanaler til å formidle dette, eksempelvis markedsråd som er en digital møteplass for reiselivsnæringen på Helgeland.

Vi har rekruttert 10 bedrifter i programmet for å bli miljøsertifisert, syv av disse har bestått sertifiseringen:

Her er en oversikt over nye Miljøfyrtårn:

- Hi North – Sertifisert Miljøfyrtårn
- Lovund Turist – Sertifisert Miljøfyrtårn
- Corner Hotell – Sertifisert Miljøfyrtårn
- Hildurs Urterarium – Sertifisert Miljøfyrtårn
- Kvarøy Sjøhus – Sertifisert Miljøfyrtårn
- Setergrotta – Sertifisert Miljøfyrtårn
- Støtt Brygge – Sertifisert Miljøfyrtårn

Disse startet prosessen, men av ulike grunner har de ikke fullført:

- Gullsmid Merete Mattson
- Heidis Sjøkoladedrøm

- Helgeland Transport Service

Følgende kommuner har vedtatt og bli bærekraftig reisemål:

- Vefsn
- Grane
- Hattfjelldal

Følgende kommuner er i gang med reisemålsutvikling

- Hemnes
- Nesna
- Lurøy
- Træna
- Rødøy
- Rana

I tillegg har kommunene i HALD oppstart for reisemålsutviklingsprogram i januar 2024.

Mange bedrifter i reiselivsbransjen på Helgeland er små, og drives sessongbasert med få ansatte. Vi har forståelse for at det kan være utfordrende og skulle sette av både tid og penger til dette arbeidet. For å kunne tilby noe til disse bedriftene har vi kjørt gjennomgang med reiselivsutvikling 2469 på hvordan bedriftene kan drive mer bærekraftig med små grep.

Utdrag fra kurset:

Ombrukt Elektronikk

Kjøp ombrukt elektronikk når det er behov for å kjøpe eller erstatte elektroniske produkter. Gjennom OmBrukt AS kan man kjøpe brukte produkter med to års garanti som er rengjort, testet og reparert med originale reservedeler.



2469
reiselivsutvikling

Påvirke kunder og brukere

Bonuspoeng til veldedighet

Inngå et samarbeid med en miljø- eller veldedighetsorganisasjon, og la gjestene velge om de vil donere opptjente bonuspoeng til denne organisasjonen.

Gjesteevalueringer

Dersom virksomheten sender ut en evaluering til gjestene etter besøket, bør evalueringen ha et eget felt der den spør om spesifikke tips til hvordan virksomheten kan bli mer bærekraftig. Spør også om hvordan gjesten opplever virksomhetens miljøprofil.

CO2-merking av meny

Oppgi rettenes CO2-avtrykk i menyen.

Oppgi råvarenes opprinnelsesland

Oppgi råvarenes opprinnelsesland til gjestene/kundene.

2469
reiselivsutvikling

Videre har vi sett behovet for kompetanse internt. Visit Helgeland sine ansatte er ofte i kontakt med reiselivsbedriftene og bidrar i produktutviklingsprosesser. To ansatte har gjennomført kurset «Bærekraftig produktutvikling» gjennom Norsk turistutvikling.

Helgeland Reiseliv AS
PB 1325, N 8602 Mo i Rana
Tlf: +47 75 01 80 00
E-post: post@visithelgeland.com – www.visithelgeland.com

Org. 997 877 047

Kommunikasjonsstrategi for prosjektet

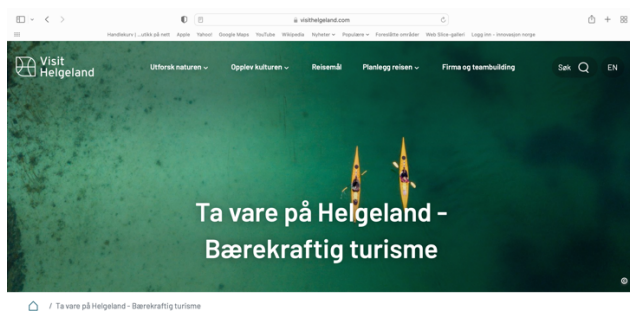
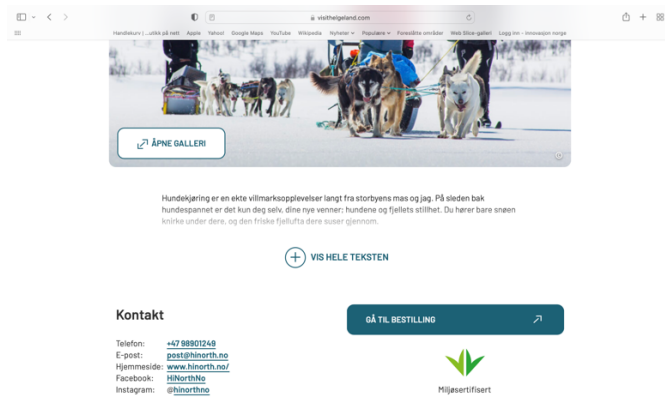
Visit Helgeland har gjennom dette prosjektet gjennomført et omfattende arbeid innen ansvarlig markedsføring. Markedsavdelingen har gjennomført møter med samtlige kommuner hvor vi ikke har kontorsted for en gjennomgang av hvilke områder det er ønskelig å fremheve og hvilke områder som eventuelt skal skjermes. Som bakgrunn for disse møtene har vi tatt for oss de fem spørsmålene som er utviklet av besøksforvaltningsprosjektet, med vekt på; *Hvor og når vil vi ha dem? Hvilke lokale ressurser er det vi ønsker å bygge på?* Videre er det kjørt foto og videoproduksjoner med bakgrunn i dette. Produksjonene og møtene har gitt oss et helt nytt, og mye bedre grunnlag for å kunne markedsføre ansvarlig. Suksessfaktoren her mener vi er den direkte kontakten mellom markedsavdelingen og kommunen/næringen. Den direkte kunnskapen bidrar til at ansvarlig markedsføring ligger til grunn i alt som blir produsert og delt.

Følgende besøk og produksjoner er gjort:

Dato	Hvor	Hvem
16-18.01.23	Herøy	Kristoffer, Emilie, Guro
08-09.02.23	Hattfjelldal	Kristoffer, Emilie
24.02.23	Meløy	Emilie
07-08.03.23	Hemnes	Emilie
13-16.03.23	Vega og Bindal	Kristoffer, Emilie
21.03.23	Bedrifter: HiNorth	Emilie
23.03.23	Bedrifter: Støtt	Emilie
28-31.03.23	Grane og Hattfjelldal	Emilie
18-19.04.23	Rana (Krokstrand)	Kristoffer, Emilie
22-23.05.23	Vevelstad	Kristoffer, Emilie
30-31.05.23	Rødøy	Emilie
09-10.06.23	Bedrifter: River north, straumen gård, i ro og mak	Emilie
26-28.06.23	Bedrifter: Svartisen, Grønligrotta, kystriksveien Aldersundet	Emilie
29-01.07.23	Bindal	Kristoffer, Emilie
06-08.07.23	Bedrifter: Trænstaven, Trænafestivalen	Emilie
31.08.23	Meløy	Emilie
06-07.09.23	Leirfjord	Emilie
13-14.09.23	Lurøy	Emilie
18-19.09.23	Bedrift: Yttervik	Kristoffer, Emilie
26-29.09.23	Vevelstad	Kristoffer, Emilie

Visit Helgeland har valgt å bruke egen markedsavdeling i dette arbeidet. Dette har vært nødvendig for å kunne integrere arbeidet med ansvarlig markedsføring i egen bedrift.

Videre er det gjort et større arbeid for å formidle arbeidet i bærekraftsarbeid på nettsiden visithelgeland.com. Vi har blant annet merket alle bedrifter og produkter som er miljøsertifisert. I tillegg er det utarbeidet «10 tips til deg som vil bidra til bærekraftig reiseliv»



Les mer om dette her:

<https://visithelgeland.com/no/topics/reis-gront/>

Det er også utviklet reisemålssider på nettsidene.

Reisemålssidene på Visit Helgelands nettsider baserer seg på hva som oppfattes som naturlige reisemål for turistene som kommer til Helgeland, enten fordi de allerede er kjent og søkes etter (som feks. Vega og Myken), eller fordi det er et mindre og naturlig avgrenset geografisk område som det er naturlig for turistene å reise innad i under sitt opphold. Som for eksempel Villmarksveien, byene, Bindal og Rødøy.

I forbindelse med besøksturene og møtene med eierkommunene på Helgeland i 2023, har vi startet et arbeid med å videreutvikle disse reisemålssidene med nytt inspirasjonsinnhold, og mer praktisk informasjon.

Inspirasjonsinnholdet forteller hva som er reisemålets trekkplaster og dermed hva slags type reisende området egner seg for. Dette er laget med utgangspunkt i intervjuer og samtaler med kommunene og reiselsvsnæringen på reisemålet, slik at vi sikrer lokal forankring i det vi løfter frem.

Den praktiske informasjonen gir de reisende en rask oversikt over turområder, badeplasser, utsiktspunkter, ladestasjoner, egnede områder for fricamping, åpne toaletter m.m. Disse er satt opp med både beskrivelse og veibeskrivelse, i dialog med kommunene. Dette gir turistene en god oversikt over det de trenger og ofte ønsker av praktisk informasjon, samtidig som vi henviser dem til steder hvor det er tilrettelagt for den økte ferdselen som kommer med økt turisme. Dermed unngår vi også at de i mangel av informasjon oppsøker steder der det ikke er tilrettelagt, hvor økt ferdsel kan få en større, negativ påvirkning.

Konklusjon

Helgeland Reiseliv AS
PB 1325. N 8602 Mo i Rana
Tlf: +47 75 01 80 00
E-post: post@visithelgeland.com – www.visithelgeland.com

Org. 997 877 047

Visit Helgeland har i løpet av denne prosjektperioden gjort store forandringer i måten vi arbeider på. Dette spesielt innenfor markedsføring, men også hvilke krav vi stiller – og retningslinjer vi gir til våre samarbeidspartnere. Vi har også sett en positiv holdningsendring i bransjen i løpet av prosjektperioden.

Hovedutfordringen har hele veien vært ansvarfordeling. Det er ikke klare retningslinjer om hvem som har ansvar for hva knyttet til steder med mye besøk. I flere tilfeller belastes næringsdrivende i større grad enn hva de har kapasitet til, og mangelen på destinasjonsledelse er tydelig. Dette ser vi frem til at kommer i gang, og tror det vil løse mange utfordringer som fortsatt er tilstedeværende.

Samarbeidet med NFK og besøksforvaltningsprosjektet har vært en suksessfaktor i arbeidet som er gjort. Vi har hatt god nytte av møtene som er gjennomført og materialet vi har mottatt. Spesielt de fem spørsmålene som er utviklet gjennom dette prosjektet. Sammenhengen mellom reiselivsutvikling og stedsutvikling har for oss blitt mer og mer tydelig og vi ser at dette også er et godt utgangspunkt for å bidra til helårs arbeidsplasser i reiselivsnæringen.

Vi mener at Visit Helgeland er godt rustet for fremtiden med tanke på utvikling av et bærekraftig reiseliv. Flere steder i regionen ser vi også gode eksempler på regenerativt reiseliv, dette er et satsingsområde fremover.

Status etter sommeren 2024

Presspunkter Helgeland

Besøksforvaltning blir det stadig mer fokus på, og noe vi er svært opptatt av – dette skal sikre både sosial og økonomisk bærekraft, i tillegg til at vi tar vare på miljø og klima. I bærekraftsprosjektet som ble avsluttet i 2023 kartla vi områder med høyt besøkstrykk, såkalte "presspunkter".

Nedenfor er oversikt over kartlagte presspunkter, med status etter sommer sesongen 2024.

Marmorslottet: På grunn av stor slitasje, har Visit Helgeland sluttet å markedsføre Marmorslottet, og oppfordrer andre aktører til å gjøre det samme. Forvaltningsplanen er ferdig, og kan sees på Miljødirektoratet sine nettsider. Frist for arbeid med kanalisering av sti og ny kloppelegging, er satt til høsten 2025. Det jobbes med å få på plass plan for nødvendig infrastruktur.

Polarsirkelen, Saltfjellet: I forbindelse med utfordringene rundt vardebygging i området, har Visit Helgeland oppdatert informasjon på nettsidene der vi oppfordrer til sporløs ferdsel og forklarer problematikken rundt vardebygging. Det er mange parter som har interesser ved Polarsirkelsenteret og det er nødvendig med en helhetlig organisering for å løse utfordringer.

De Syv Søstre: Mangler fortsatt parkering for Kvasstind, har vært utfordringer med villparkering i sommer.

Trælvikosen og Sundshopen rasteplass: Forslag om makstid på parkering ved rasteplasser for å redusere villcamping. Nasjonale Turistveier utvider nå parkeringsplassen ved hoppesteinene – dette for å øke kapasiteten, men også for å forbedre trafiksikkerheten til attraksjonen.

Fullførte tiltak for å avhjelpe tidligere identifiserte utfordringer:

Rødøylova: Parkeringsplass og bobilparkering etablert ved startpunkt, og servicebygg er under oppføring.

Rabothytta: Etablert parkeringsplass og informasjonstavle ved Tippetn, Leirbotn. Ruta er skiltet fra parkeringsplassen, samt skilting om båndtvang og camping.

Helgelandstrappa: God tilrettelegging fra kommunen med nye parkeringsplasser og toaletter i bygget til HiNorth. Det er også flott tilrettelagt vei ut til Marsøra, med toalett, bål plass og planlagt gapahuk.

De Syv Søstre: Tilrettelagt parkering og toaletter ved de to mest besøkte toppene: Skjerdingsgen og Tvillingene. Det er planlagt utbygging av parkering og toalett ved Breitinden i tillegg.

Torghatten: Nasjonale Turistveier har fullført nytt servicebygg med sanitæranlegg, avfallshåndtering og informasjonsrom.

Sundsvoll, Vega: Ferdigstilt for å håndtere flere besøkende.

Generelle utfordringer

- Villcamping og villparkering
- Forsøpling
- Slitasje i terreng utenfor sti/etablering av uønskede stier

Generelle forbedringsforslag

- Nok kapasitet når det gjelder parkering, søppelhåndtering og toalett (ink. HC)
- God dialog med eventuelt involverte grunneiere
- Tydelig skilting

Det anbefales at kommunene følger opp med målrettede tiltak for å sikre en bærekraftig utvikling av reisemålene.

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. Høringssvar 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.

Visit Helgeland AS
PB 1325, N 8602 Mo i Rana
Tlf: +47 75 01 80 00
E-post: post@visithelgeland.com – www.visithelgeland.com

Org. 997 877 047

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.

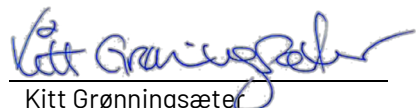
Utvalget mener at reisemålsledelsen sammen må utarbeide strategier eller prioriteringer for utviklingen av reisemålet, som forankres i kommunenes planverk. Utvalget anbefaler at tilgang på midler fra besøksbidraget knyttes til en lokal besøksstrategi. Strategien må vise ønsket utvikling for reisemålet 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 Grønningsæter
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 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. 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 næringsselskap, 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.

BESØKSBIDRAG

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.

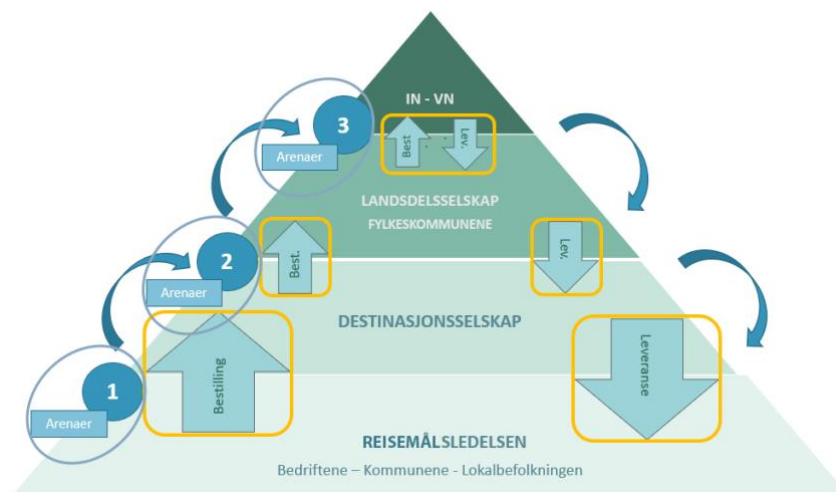
Videre foreslår utvalget at inntektene fra et besøksbidrag, bør kunne brukes til å opprette særskilte kollektivruter i høysesong, identifisert av reisemålene. Disse forslagene støttes fullt ut av Helgelandskommunene. Det krever imidlertid at fylkeskommunens oppgaver defineres svært tydelig, at virkemidlene 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 Vegaøyan, 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 næringsselskap 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 (redusert 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 i 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 området som utgjør reisemålet.

Kapittel 12 Utvalgets anbefalinger og verktøykasser

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

Nr.	Tilrådinger	Høringsuttalelse
Reisemålsledelse		

Nr.	Tilrådingar	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 delegere 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.	Tilrådinger	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.	Tilrådingar	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 oppstillingen 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 friluftsansjoner (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.	Tilrådinger	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: • Avgiftsparkering bør kunne brukes til å finansiere både opparbeidelsen av selve parkeringsplassen og annen tilrettelegging for friluftsliv i samme område. • Selvkostprinsippet bør presiseres: ○ 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 reisepanlegger 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 reisepanlegger 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 tilskudsforvaltning. 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.

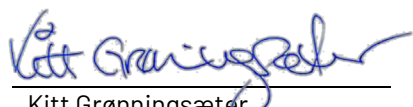
Utvalget mener videre at kommunene i større grad må ta ansvar for å koordinere en strategisk utvikling av reisemålet. Kommunen(e) må ta initiativet til å etablere en reisemålsledelse sammen med lokale aktører. Reisemålsledelsen må være bredt sammensatt med deltagere fra privat, offentlig og frivillig 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